

Iskierka wprowadza się do Muzeum Lotnictwa Polskiego

2026-10-26

Była pomyślana jako samolot, na którym przyszli piloci mieli zdobywać pierwsze lotnicze doświadczenia. Miała przygotowywać do lotów akrobacyjnych i nawigacji. Powstała w Mielcu w czasach, gdy polski przemysł lotniczy próbował rozwijać nowe konstrukcje. Już 28 października o godz. 11.00 w Gmachu Głównym Muzeum Lotnictwa Polskiego odbędzie się uroczyste wprowadzenie odrestaurowanego samolotu PZL M26 Iskierka na ekspozycję. Wstęp wolny.

Egzemplarz Iskierki, który dołączy do ekspozycji Muzeum Lotnictwa Polskiego, jest wyjątkowy ze względu na sposób powstania. Samolot został zbudowany przez Dział Konserwacji Muzealiów z części zakupionych od PZL Mielec w latach 2010–2011. To efekt pracy muzealnych specjalistów, którzy dzięki wiedzy technicznej, doświadczeniu i zaangażowaniu przywrócili formę konstrukcji będącej świadectwem polskiej myśli inżynierskiej i historii mieleckiego przemysłu lotniczego.

To także opowieść o ambicji stworzenia nowoczesnego samolotu szkolnego w szczególnie trudnym momencie polskiej historii gospodarczej.

28 października Iskierka zagości na muzealnej ekspozycji. Zapraszamy na uroczyste wprowadzenie samolotu do Gmachu Głównego Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie.

Warto także zwrócić uwagę, że nowy eksponat będzie drugą Iskierką znajdującą się obecnie w Polsce. Pierwszą sprowadził ze Stanów Zjednoczonych w 2021 roku Pan Andrzej Sarata – o czym opowie uczestnikom wydarzenia.

Powrót zza oceanu. Poznajcie historię drugiej Iskierki

Sprowadzenie Iskierki do Polski było przedsięwzięciem wymagającym nie tylko determinacji, lecz także wyjątkowych umiejętności lotniczych. Przelot trwał osiem dni. Maszyna pokonała blisko 9000 kilometrów, lądując po drodze na 13 lotniskach. Za sterami zasiadł pilot Dominik Punda, który podjął się wymagającego zadania sprowadzenia samolotu przez Atlantyk i Europę. Było to nie lada wyzwanie ze względu na wiek maszyny, jej skromne wyposażenie nawigacyjne i brak niektórych współczesnych udogodnień.

O kulisach tego niezwykłego przedsięwzięcia opowie w środę, 28 października Andrzej Sarata, który sprowadził samolot do Polski. To okazja, by poznać historię Iskierki nie tylko z perspektywy konstruktorów i dokumentacji technicznej, lecz także ludzi, dzięki którym polska maszyna powróciła do ojczyzny.

Iskierka z perspektywy pilota

Podczas uroczystego wprowadzenia samolotu na ekspozycję szczególne miejsce zajmie opowieść człowieka, który zna Iskierkę nie tylko z dokumentacji technicznej czy muzealnej gabloty.

Swoimi doświadczeniami z pilotowania PZL M26 podzieli się Wiesław Cena - pilot



**Magiczny
Kraków**

doświadczalny i działacz Aeroklubu Mieleckiego.

To właśnie takie osobiste świadectwa pozwalają spojrzeć na historyczną konstrukcję z zupełnie innej perspektywy. Za sylwetką samolotu, jego parametrami i historią rozwoju kryją się przecież godziny spędzone w powietrzu, praca konstruktorów, doświadczenie pilotów i emocje towarzyszące próbom nowej maszyny.

Samolot, który miał uczyć latania

Historia Iskierki rozpoczęła się w 1981 roku w WSK PZL Mielec. Zespół konstruktorów kierowany przez mgr. inż. Krzysztofa Piwka stanął przed zadaniem stworzenia nowoczesnego, dwumiejscowego samolotu szkolno-treningowego.

Założenia były ambitne. Iskierka miała służyć do selekcyjnego szkolenia wstępnego i podstawowego w lotnictwie wojskowym, a także do treningu pilotów w nawigacji dziennej i nocnej oraz w lotach akrobacyjnych. Z samolotu miały korzystać zarówno wojsko, jak i aerokluby.

Konstruktorzy postanowili wykorzystać możliwie wiele sprawdzonych elementów produkowanego w Mielcu samolotu dyspozycyjnego PZL M20 Mewa, powstającego na licencji amerykańskiego Pipaera PA-34 Seneca II. Tak narodziła się smukła, metalowa konstrukcja dolnopłata z chowanym podwoziem i charakterystycznym tandemowym układem miejsc dla załogi.

Iskierka należała do generacji nowych samolotów szkolnych, które w tym samym czasie rozwijano również poza Polską. Podobne zadania stawiały przed swoimi konstruktorami francuska Socata TB-30 Epsilon oraz chilijski ENAER T-35 Pillán.

Od prototypu do próby wejścia na rynek

Droga od projektu do gotowego samolotu nie była łatwa. Stan wojenny i kryzys gospodarczy pierwszej połowy lat '80 znacząco spowolniły prace. Pierwszy prototyp, oznaczony 1APP01-01 i noszący rejestrację SP-PIA, rozpoczęto budować w 1984 roku.

Do jego pierwszego lotu doszło 18 lipca 1986 roku. Za sterami zasiadł pilot doświadczalny WSK PZL Mielec inż. Zygmunt Osak.

Pierwsza wersja otrzymała sześciocyldrowy silnik PZL-Franklin o mocy 200 KM. Próby w locie szybko pokazały, że konstrukcja wymaga dalszych zmian. Po kilku lotach doświadczalnych zmodyfikowano usterzenie poziome, zastępując pierwotne rozwiązanie klasycznym. Chodziło o poprawę charakterystyki pilotażowej samolotu, który w pierwszej wersji zachowywał się zbyt nerwowo.

W kwietniu 1987 roku oblatano drugi prototyp. Tym razem Iskierka otrzymała znacznie mocniejszy, 300-konny silnik Lycoming AEIO-540-L1B5D. Zmiana napędu wyraźnie poprawiła jej osiągi i otworzyła przed konstrukcją nowe możliwości.

M26 miał rozwijać prędkość maksymalną 340 km/godz., a jego zasięg sięgał 1620 km.



Ambitny projekt i niełatwe czasy

Iskierka miała wszelkie predyspozycje, aby znaleźć swoje miejsce w polskim systemie szkolenia lotniczego. Zainteresowanie samolotem wykazywał Aeroklub PRL, jednak przemiany gospodarcze po 1989 roku sprawiły, że zabrakło środków na większe zamówienia.

Lotnictwo wojskowe wybrało natomiast inną konstrukcję – rozwijanego w WSK PZL Warszawa-Okęcie PZL-130 Orlika.

Iskierka nie zniknęła jednak z lotniczej mapy. W 1994 roku około dwudziestu egzemplarzy trafiło do Stanów Zjednoczonych, gdzie oferowano je pod nazwą M26 Airwolf. Jeszcze po 2000 roku PZL Mielec utrzymywał samolot w swojej ofercie, jednak kolejnych zamówień nie udało się pozyskać.

Historia Iskierki jest więc również opowieścią o tym, jak wiele czynników – nie tylko konstrukcyjnych i technicznych – decyduje o powodzeniu lotniczego projektu.

Iskierka, którą będzie można oglądać w Gmachu Głównym Muzeum od 28 października 2026 r. to już czwarty statek powietrzny, który dołącza w tym roku do kolekcji Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie. Wcześniej były to: Acro Viper, Kruk oraz szybowiec Jantar. Muzeum stale rozwija poszerza swoje zbiory, a kolejne rozdziały historii awiacji zyskują należne im miejsce na ekspozycji.