

# Odrestaurowany Acro Viper w MLP

#Historia #Lotnictwo cywilne #Przemysł lotniczy 4 lutego 2026

Wczoraj, 3 lutego 2026 w Gmachu Głównym Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie odbyła się wyjątkowa uroczystość – jedyny zachowany prototyp polskiego samolotu akrobacyjnego Acro Viper oficjalnie zagościł na ekspozycji.



*Jedyny istniejący egzemplarz Acro Viper można oglądać w Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie / Zdjęcia: MLP*

Historia Acro Viper to opowieść o wielkiej wizji i determinacji. Pomysłodawcą budowy samolotu był mieszkający w Stanach Zjednoczonych Ameryki Paweł Kwieciński – lekarz z zawodu, pilot i pasjonat

lotnictwa. W 1991 w Zurychu spotkał się z Jerzym Śmielkiewiczem, wówczas dyrektorem Przedsiębiorstwa Doświadczalno-Produkcyjnego Szybownictwa PZL Bielsko (PD-PSz PZL-Bielsko). Wspólnie postanowili zaprojektować nowoczesny samolot akrobacyjny, który mógłby konkurować z zachodnią Extra 300, a jednocześnie byłby konstrukcją całkowicie kompozytową.

Do projektu zaangażowano wybitnych specjalistów ze środowiska lotniczego Bielska-Białej. Jerzy Śmielkiewicz odpowiadał za koncepcję i projekt główny, Adam Kurbiel za strukturę płatowca, a Wiesław Gębała za technologię. Finansowanie przedsięwzięcia w całości wziął na siebie Paweł Kwieciński, sprowadzając materiały kompozytowe z Niemiec i wyposażając samolot w nowoczesną awionikę, sześciocylindrowy silnik Lycoming, i śmigło Hartzell.

Acro Viper miał plasować się w ścisłej czołówce samolotów akrobacyjnych swojej epoki. Silniki Lycoming AEIO-540 o mocy 300 KM miał zapewnić prędkość maksymalną 380 km/h, przy prędkości nigdy nie przekraczanej sięgającej aż 425 km/h i prędkość wznoszenia 15 m/s.

Dla porównania, uznawana za światowy wzorzec w tej klasie Extra 300 rozwija prędkość maksymalną 407-410 km/h ma prędkość wznoszenia na 16 m/s.

To właśnie te liczby sprawiają, że Acro Vipera należy postrzegać nie jako ciekawostkę czy niedokończony eksperyment, lecz jako odważną próbę stworzenia polskiego samolotu akrobacyjnego nowej generacji, zdolnego realnie konkurować z ikonami światowego lotnictwa sportowego.

Prace konstrukcyjne rozpoczęte na początku lat 1990. trwały długo i przebiegały w trudnym okresie transformacji gospodarczej. Choć prototyp udało się ukończyć, samolot nigdy nie wszedł do produkcji seryjnej. Oblotu Acro Vipera dokonał Wiesław Cena. Próby w locie ujawniły problemy konstrukcyjne, które wymagały daleko idących modyfikacji – m.in. zmiany układu z dolnopłata na średniopłat i powiększenia steru kierunku. Powstały nawet nowe skrzydła wykonane z kompozytu zbrojonego włóknami węglowymi, jednak prototyp z nimi nie został już oblatany.

Acro Viper był projektem wyjątkowo nowoczesnym jak na realia początku lat 1990. Konstrukcja całkowicie kompozytowa była wówczas rozwiązaniem ambitnym i rzadko stosowanym w tej klasie. Skrzydła wykonano z kompozytu zbrojonego włóknami szklanymi i węglowymi, natomiast kadłub z kevlaru i kompozytu zbrojonego włóknami węglowymi, co miało zapewnić dużą wytrzymałość konstrukcji przy jednoczesnym ograniczeniu masy. Warto podkreślić, że zastosowanie kevlaru w lotnictwie sportowym i akrobacyjnym było w tym czasie wyrazem myślenia o samolocie w kategoriach konstrukcji przyszłości. Kevlar został wynaleziony w 1965 przez zespół pod kierownictwem Stephanie Louise Kwolek – amerykańskiej chemiczki polskiego pochodzenia.

Nie sposób oprzeć się refleksji, że gdyby nie tragiczna śmierć konstruktora Adama Kurbiela w wypadku w 2000, losy Acro Vipera mogły potoczyć się zupełnie inaczej. Prototyp, który podczas pierwszego oblotu ujawnił szereg wad konstrukcyjnych, miał jednocześnie ogromny potencjał rozwojowy. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że przy dalszych pracach konstrukcyjnych zostałby dopracowany, a po znalezieniu inwestora mógłby mieć realną szansę wejścia do produkcji seryjnej jako nowoczesny, polski samolot akrobacyjny. Tak się jednak nie stało.

Zanim Acro Viper jako eksponat muzealny mógł zostać zaprezentowany publiczności, przeszedł gruntowną renowację wykonaną przez Dział Konserwacji Muzealiów Muzeum Lotnictwa Polskiego. Zakres prac obejmował m.in. odtworzenie steru kierunku, załatanie otworów technologicznych w kadłubie, szlifowanie i malowanie konstrukcji, a także zabudowanie silnika i nowej osłony piasty śmigła.