

17/6/2019 17:50

## Zaproszenie na uroczystość odsłonięcia tablicy poświęconej prof. Franciszkowi Janikowi

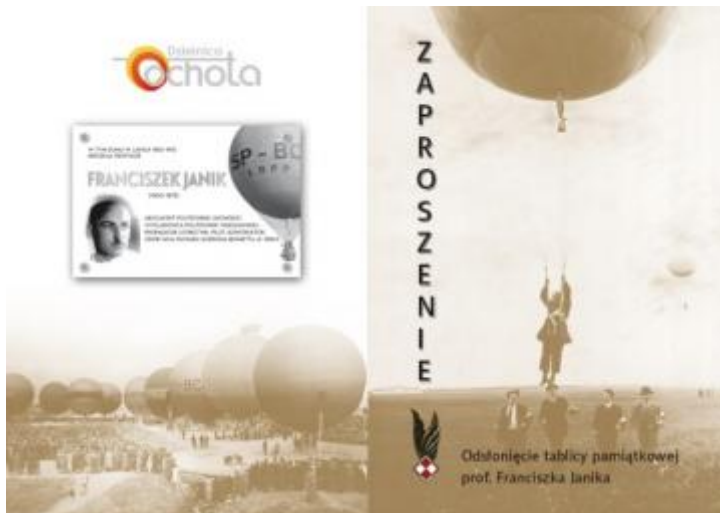
Polska technologia Warszawski Klub Seniorów Lotnictwa / ELITY balony spadochrony szybowce imprezy sylwetki historia

Warszawski Klub Seniorów Lotnictwa zaprasza na uroczystość odsłonięcia tablicy poświęconej prof. Franciszkowi Janikowi wybitnemu konstruktorowi lotniczemu, naukowcowi i pilotowi a w szczególności zwycięzcy w zawodach Gordona Bennetta w 1938 r.

Uroczystość odbędzie się w dniu **18 czerwca 2019 r.** o godzinie 11:00 na ul. Grójeckiej 40A (na pl. Narutowicza) przy domu, w którym mieszkał prof. Janik.

Z tej okazji, dzięki uprzejmości **Magazynu ELITY**, chcemy przypomnieć postać prof. Franciszka Janika artykułem przygotowanym przez Leszka Piecyka pt.: "Prof. Franciszek Janik – pilot i wykładowca".

**Franciszek Janik** był wszechstronnie wyszkolonym pilotem sportowym, wojskowym, szybowcowym oraz pierwszym cywilnym pilotem balonowym. Ukończył kurs skoczków spadochronowych. Był znakomitym konstruktorem lotniczym, doświadczonym pracownikiem zakładów lotniczych w Polsce, Francji i Turcji, cenionym pracownikiem naukowym, aktywnym działaczem lotnictwa sportowego oraz lubianym przez młodzież akademicką wykładowcą. W 1938 r. zwyciężył w Międzynarodowych Zawodach Balonowych im. Gordona Bennetta w Liège (Belgia).



### Pierwsze lata



Franciszek Wawrzyniec Janik urodził się 7.07.1900 r. w Mszance, pow. Gorlice. W rodzinnej miejscowości ukończył szkołę podstawową. Pierwszy balon zobaczył z bliska w Szymbarku za Gorlicami. Austriacy żołnierze posiadali tam balon obserwacyjny na uwięzi. Aby zobaczyć balon, przeszedł kilkanaście kilometrów, po czym przez kilka godzin przyglądał się aerostatowi.

*Prof. Franciszek Janik (fot. archiwum autora)*

W 1919 r. Janik zdał z odznaczeniem maturę w gimnazjum klasycznym w Gorlicach i rozpoczął studia na Wydziale Mechanicznym Politechniki Lwowskiej. Po krótkiej przerwie (IV 1920 r. – XI 1920 r.) związanej ze służbą wojskową kontynuował naukę. Egzamin dyplomowy zdał 15.06.1927 r. z wynikiem bardzo dobrym i uzyskał roczne stypendium im. Tadeusza Kościuszki w USA. Do wyjazdu jednak nie doszło, bowiem jednym z warunków studiów w Ameryce był stan wolny kandydata, a Janik miał już żonę (Maria Dominko). W czasie studiów brał czynny udział w wielu organizacjach studenckich: Bratnia Pomoc Studentów Politechniki Lwowskiej, Koło Mechaników, Związek Awiatyczny (w latach 1924–1925 był jego prezesem).

Janik miał dwie siostry (Annę i Apolonię), brata (Marcina) oraz dwie córki (Zofię, ur. 10.05.1926 r., i Annę, ur. 8.05.1931 r.).

### Praca zawodowa i pasje sportowe związane z lotnictwem

Po ukończeniu studiów Franciszek Janik rozpoczął pracę zawodową jako starszy asystent na Politechnice Lwowskiej u prof. Maksymiliana Hubera, a następnie prof. Zygmunta Fuchsa w Katedrze Aerodynamiki Politechniki Lwowskiej (X 1927 r. – VIII 1928 r.). Prowadził badania rozkładu ciśnień na budynkach owiewanych przez wiatr. W tym czasie nadzorował też budowę tunelu aerodynamicznego. Jego zdolności inżynierskie szybko doceniono. Został przeniesiony do Warszawy, gdzie pracował jako konstruktor w Biurze Broni Pancernych Instytutu Badań Inżynierskich (1.08.1928 r. – 1.08.1930 r.). Opracował wówczas m.in. napęd do czołgu TK, a jego konstrukcja spotkała się z wysokim uznaniem ekspertów wojskowych.

W 1928 r. jako starszy szeregowy odbył 5 tygodniowe ćwiczenia rezerwistów w 36 pp.

W okresie 1.08.1930 r. – 1.08.1937 r. pracował jako samodzielny badacz, a następnie kierownik Działu Płatowców Instytutu Badań Technicznych Lotnictwa (IBTL) w Warszawie. Równolegle zatrudniony był jako starszy asystent (1931–1932) w Katedrze Statyki Lotniczej PW u prof. M. T. Hubera.

W 1931 r. rozpoczął na Lotnisku Mokotowskim podstawowy kurs szybowcowy. Podkategorie szybowcowe A i B zdobył w roku następnym na lotnisku w Polichnie. Podkategorie C i D uzyskał nieco później na kursach w Bezmiechowej. W 1932

r. odbył dwumiesięczny kurs w Szkole Podchorążych w Zambrowie. Druga lokata wśród uczestników kursu zapewniła mu uzyskanie stopnia podporucznika.

W okresie 1932 r. – IX 1934 r. pracował jako starszy asystent w Katedrze Budowy Płatowców PW, u prof. Gustawa Mokrzyckiego.

W 1933 r. Franciszek Janik ukończył kurs pilotażu motorowego w Aeroklubie Warszawskim. Następnie został przeniesiony do 1 Pułku Lotniczego, gdzie na podstawie rozkazu dowódcy lotnictwa przeszedł kurs pilotażu na samolotach wojskowych, w ćwiczeniach zaliczonych w latach 1935, 1936, 1937 i 1938. Równocześnie był wykładowcą statyki w Państwowej Szkole Lotniczo-Samochodowej (IX 1935 r. – VIII 1937 r.).

W biuletynie wydawanym przez IBTL opublikował 8 prac naukowych, w tym pracę „Wymagana wytrzymałość samolotu” (1937). Po raz pierwszy wprowadził tam pojęcie ciągłej funkcji obciążeń symetrycznych w locie pod nazwą „krzywa wyrwania”. Po II wojnie światowej USA wprowadziły opisaną przez Janika „krzywą wyrwania” do przepisów międzynarodowych I.C.A.O.

Jako pracownik IBTL mógł się poszczycić bogatym dorobkiem. Sprawdził obliczenia ok. 70 prototypów samolotów i szybowców, w tym 25 prototypów samolotów turystycznych, 9 komunikacyjnych, 21 wojskowych, 18 szybowców, motoszybowca, balonu zaporowego SN, balonu obserwacyjnego z napędem silnikowym „Lech” oraz kabiny stratostatu „Gwiazda Polski” wykonanej z myślą o locie do stratosfery. Opracował próby statyczne w procesie badań oraz przepisy budowy samolotów dla Departamentu Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Przez Dowódcę Lotnictwa został powołany na eksperta w Głównej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

W okresie 1.08.1937 r. – 1.08.1938 r. pracował jako kierownik działu odbioru w Lubelskiej Wytwórni Samolotów (LWS) i prokurent firmy, oraz jednocześnie inspektor obliczeniowy na wszystkie wytwórnie płatowców w kraju. Osobiście wykonał obliczenia 9 samolotów, w tym 6 konstrukcji krajowej („Mewa”, „Sum”, „Lampart”, „Kobuz”, „Jastrząb” i „Sokół”). W tym czasie był prezesem Aeroklubu Lubelskiego, gdzie przeszkolił się w skokach spadochronowych.

Następnie (1.09.1938 r. – 09.1939 r.) został Głównym Obliczeniowcem samolotów w PZL-WP Okęcie-Paluch.

Ponadto pracował przy przygotowaniu Challenge’u, organizował sport balonowy, opracował program szkolenia spadochronowego. W latach 1938–1939 wchodził w skład zarządu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

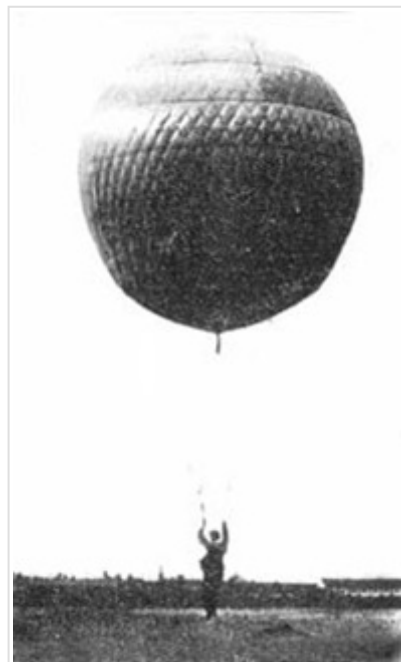
### **Pilot balonowy**

W 1934 r. Franciszek Janik przeszedł szkolenie pilotażu na balonach w 2 Batalionie Balonowym w Legionowie i uzyskał licencję jako pierwszy w kraju cywilny pilot balonowy. Pierwszy samodzielny lot z Legionowa wykonał balonem „Gopło”, lecąc nocą aż do granicy Prus Wschodnich. W tym samym roku Wytwórnia Balonów i Spadochronów w Legionowie wykonała najmniejszy balon zdolny do uniesienia jednego człowieka. Objętość (120 m<sup>3</sup>) dobrano tak, aby zrównoważyć siłę nośną balonu z ciężarem człowieka podwieszono bezpośrednio do balonu z wykorzystaniem specjalnej uprzęży.

Możliwości wykonywania skoków o wysokości do 100 m i długości ok. 400 m pokazano po raz pierwszy podczas pokazów lotniczych w 1934 r. na Polu Mokotowskim, bezpośrednio przed Challenge’em i zawodami balonowymi Gordona Bennetta. W pokazie balonu WBS Jumping uczestniczył inż. Franciszek Janik. Był on specjalistą latania na małych balonach, w tzw. „jumpingu”. Po wykonaniu cyklu prób (np. możliwość przerzutu osób nad granicą) wojsko przekazało prototypy małych balonów WBS Jump i Lump do Aeroklubu Warszawskiego (AW). Inż. Franciszek Janik uczył na nich „jumpingu” młodzież warszawskich szkół średnich. Do 1937 r. był instruktorem balonowym w AW.

*Balon WBS Jumping na Polu*

*Mokotowskim (fot. archiwum autora)*



W 1935 r. na VII Krajowych Zawodach Balonowych o puchar Wańkowicza F. Janik zajął pierwsze miejsce. Lecił wówczas z pilotem Stanisławem Łojasiewiczem balonem „Syrena”.

W latach 1936, 1937 i 1938 Franciszek Janik brał udział w międzynarodowych zawodach balonowych o nagrodę Gordona Bennetta jako pierwszy cywilny polski zawodnik. W 1936 r., startując wspólnie z Franciszkiem Hynkiem na balonie SP-ANA „Warszawa II”, zajął 5. miejsce, a rok później również w tym samym składzie zajęli 6. (lądowali w pobliżu Leszna).

*Prof. Franciszek Janik i Franciszek Hynek podczas zawodów Gordona Bennetta (fot. archiwum autora)*

W trzecim swoim starcie z kpt. Antonim Januszem zwyciężył w XXVI edycji zawodów. Startowali w dniu 11.09.1938 r. z terenów przygotowywanej na 1939 rok Międzynarodowej Wystawy Wody w Liège (Belgia), jako ostatnia załoga na



balonie „LOPP” zabierając ze sobą 70 worków balastowych, z których każdy zawierał 12 kg piasku. W poniedziałek nad ranem (byli wówczas nad Bratysławą) przeżyli pierwszy kryzys spowodowany zmęczeniem i niekorzystnymi warunkami meteo (opady deszczu ze śniegiem). Brak inwersji był powodem, że całą poprzednią noc musieli ustawicznie i rozsądnie balastować. W kolejny dzień rano mijali już granicę rumuńską. Ponieważ kończył się zapas piasku, piloci wyrzucają wszystkie uznane za zbędne przedmioty (baterie, ławeczki, stołki). Po wylądowaniu w miejscowości Trojan piloci byli serdecznie przyjmowani przez ludność i lotnicze władze bułgarskie z płk. Bojdowem na czele. W zwycięskim locie polski balon pokonał odległość 1725 km. W 1938 r. startowały w Belgii aż 3 polskie balony: „Warszawa II”, „Polonia II” i „LOPP”. Polacy zdobyli miejsca: 1. 3. i 5. Szefem polskiej ekipy był mjr Piotrowicz.



*Balon SP-ANA Warszawa (z prawej) (fot. via J. Czerniawski)*

W latach 30. Janik ukończył kursy szybowcowe, balonowe i spadochronowe, spędzając wszystkie swoje urlopy na lotnisku w Bezmiechowej.

### **Lata II wojny światowej**

Po wybuchu wojny Janik został ewakuowany razem z ekipą Państwowych Zakładów Lotniczych do Rumunii, skąd przez Jugosławię i Grecję dostał się w październiku 1939 do Francji. Zgłosił się do armii polskiej, by zgodnie ze swoimi kwalifikacjami zostać wkrótce wykładowcą budowy płatowców i aerodynamiki w batalionie oficerów lotnictwa w Lyonie. Następnie został odkomenderowany do fabryki samolotów CAPRA w Paryżu (od lutego do lipca 1940 r.), gdzie był

zastępcą szefa Biura Studiów. Pracował tam m.in. nad projektem dwusilnikowego samolotu myśliwskiego.

Wraz z całym personelem zakładu został ewakuowany na południe Francji. Po formalnym zdemobilizowaniu w Tuluzie wyjechał do Marsylii. Po upadku Francji przebywał aż do kwietnia 1941 r. w schroniskach PCK w Marsylii i Bourg d'Oisans (w okolicach Grenoble). Jako doskonały fachowiec został zaangażowany przez rząd neutralnej Turcji i wyjechał do Ankary (droga wiodła przez Hiszpanię, Portugalię, naokoło Afryki, Egipt).

Od 1.07.1941 r. pracował jako szef Kontroli Technicznej w fabryce samolotów tureckiej linii lotniczej THK (Türk Hava Kummen). Oblatywał tam również nowe samoloty THK2 i THK5. W tym czasie latał dla przyjemności na szybowcach i samolotach w centrum szybowcowym w İnönü. Opracował również m.in. kurs statyki lotniczej dla Uniwersytetu w Stambule.

### **Pierwsze kroki w Polsce po wojnie**

F. Janik wrócił do kraju 19.10.1946 r. i wkrótce rozpoczął pracę jako naczelnik wydziału w Biurze Inwestycji Komisarza d.s. Przemysłu Budowlanego w Ministerstwie Odbudowy (1.12.1946 – 1.10.1947).

Następnie został zatrudniony jako kierownik Zakładu Aerodynamiki w Instytucie Lotnictwa (1.10.1947 r. – 01.1959 r.).

W latach 1948-1950 był wykładowcą Aeronawigacji na Wydziale Lotniczym Politechniki Warszawskiej. Znajdował również czas na zainteresowanie się sportami lotniczymi. W 1949 r. na lotnisku w Olsztynie ukończył kurs akrobacji samolotowej dla instruktorów.

Od 1.03.1949 r. Franciszek Janik został etatowym pracownikiem Politechniki Warszawskiej, gdzie uzyskał tytuł docenta na Wydziale Samochodów i Ciągników (w dniu 28.10.1955 r.), a następnie tytuł profesora nadzwyczajnego (30.04.1957 r.).

W okresie 1949–1952 był wykładowcą mechaniki w Szkole Inżynierskiej im. Wawelberga i Rotwanda oraz przewodniczącym Komisji Płatowców w Polskim Komitecie Normalizacyjnym. Wraz z włączeniem tej szkoły w strukturę Politechniki Warszawskiej (PW) został jej samodzielnym pracownikiem naukowym (1952 r.).

### **Reaktywowanie sportu balonowego w kraju**

Po wojnie prof. Franciszek Janik znajduje się w grupie doświadczonych pilotów zaangażowanych w reaktywowanie sportu balonowego. Od 1957 r. był społecznym instruktorem balonowym w Aeroklubie Warszawskim. Podobnie jak Franciszek Hynek czy Zbigniew Burzyński bierze aktywny udział w zawodach sportowych. W 1959 r. zdobył drugą lokatę w zawodach balonowych o nagrodę Międzynarodowych Targów Poznańskich, a w roku następnym, tej samej imprezie, uzyskał czwarty wynik. Często można go było spotkać w charakterze sędziego zawodów balonowych (np. przewodniczący komisji sędziowskiej w III Krajowych Zawodach Balonowych w Wałbrzychu, w październiku 1962 r.).





*Zbigniew Burzyński i Franciszek Janik w AP obok nagrody Gordona Bennetta (fot. Bernard Koszewski)*

### **Praca naukowo-badawcza, dydaktyczna i społeczna**

W latach 1959–1965 F. Janik był samodzielnym pracownikiem naukowo-badawczym w Instytucie Lotnictwa. Rozwiązanie umowy o pracę z IL nastąpiło z dniem 30.04.1965 r. pismem DK 107/65 z 22.03.1965 r.

Pracując w Instytucie Lotnictwa i na Politechnice Warszawskiej, kierował montażem zaprojektowanego przez siebie tunelu aerodynamicznego, w tym opracowaniem regulacji strumienia. Do tunelu aerodynamicznego zaprojektował również aerodynamiczną wagę samostateczną. Tunel aerodynamiczny, sprawny do tej pory, znajduje się w Instytucie Lotnictwa przy al. Krakowskiej w Warszawie.

Po 1957 r. kierował budową naddźwiękowego tunelu aerodynamicznego. Z dniem 1.10.1961 r. Janik został powołany na kierownika katedry mechaniki ogólnej na Wydziale Maszyn Roboczych i Pojazdów. W latach 1964–1966 pracował jako prodziekan ds. nauki. Decyzją Senatu PW z dnia 24.05.1967 został profesorem zwyczajnym w Katedrze Mechaniki Ogólnej (wynik głosowania: 23 profesorów za, 1 przeciw).

Janik opublikował 56 prac naukowych, kilka książek, 4 podręczniki i 7 skryptów. Napisał 11 recenzji prac doktorskich i habilitacyjnych. Prowadził 7 prac doktorskich. Był autorem i współautorem książek: „Radionawigacja lotnicza” (1954), „Astronawigacja lotnicza” (1955), „Podstawowa nawigacja lotnicza” (1957), „Loty w Kosmosie” (1967). W roku 1958 ukazała się książka „Balony” autorstwa inż. Zbigniewa Burzyńskiego, prof. mgr inż. Franciszka Janika i prof. mgr inż. Mieczysława Pietraszka wydana przez Państwowe Wydawnictwa Techniczne.

Profesor wziął udział w 5 konferencjach naukowych oraz w 4 międzynarodowych kongresach aeronautycznych i astronautycznych (Madryt 1958, Warna 1962, Warszawa 1964 i Belgrad 1967).

Równolegle do pracy konstrukcyjnej, badawczo-naukowej, czy dydaktycznej nadal uprawiał czynnie sporty lotnicze i należał do aktywnych działaczy lotnictwa sportowego. W latach 1947-1948 był członkiem zarządu Aeroklubu Polskiego, był też długoletnim członkiem zarządu Aeroklubu Warszawskiego, a w latach 1956–1958 wiceprezesem zarządu. Janik był również przewodniczącym komisji egzaminacyjnej dla pilotów doświadczalnych przy Ministerstwie Komunikacji, oraz członkiem założycielem Klubu Seniorów Lotnictwa Aeroklubu PRL.

Z dniem 30.06.1970 r. prof. Janik przeszedł na emeryturę. W dalszym ciągu pracował społecznie i naukowo, wygłaszał odczyty popularno-naukowe, popularyzował lotnictwo i astronautykę.

## Janik we wspomnieniach swoich uczniów

Profesor Franciszek Janik wspominany jest przez ludzi którzy się z nim zetknęli z dużą sympatią. Janik był skromnej postury, lecz dysponował tubalnym głosem. Wśród wielu anegdot, związanych z jego lotami balonem znana jest następująca historia: W nocnym locie przemieszczał się w zupełnej ciszy na wysokości ok. 100 metrów. Z tej wysokości doskonale słycać w nocy wszystkie odgłosy na powierzchni ziemi i nawet niezbyt głośne rozmowy. Pod balonem przejeżdżał ciągnięty przez konia wóz, na którym małżeństwo rozmawiało żywo jak pozbawić krewnych należnej części spadku. „Ten grzech nie będzie Wam nigdy odpuszczony!” zagrzmiął grubym głosem Janik. Niespodziewany, donośny głos z nieba przeraził zaskoczonych ludzi, którzy nie zauważyli balonu. Teraz zapewniali żarliwie niebiosa, że nie spełnią swoich niecznych zamiarów, po czym odjechali zdumieni zaistniałym niecodziennym zdarzeniem.



*Profesor Franciszek Janik wśród młodzieży akademickiej (fot. ze zbiorów autora)*

Profesor Janik należał do lubianych, choć bardzo wymagających wykładowców. Bez odpowiedniego przygotowania trudno było zdać u niego egzamin. Dopuszczał jednak możliwość wielokrotnego podejścia aż do końcowego zaliczenia. Normalną rzeczą było, że niektórzy zdawali u niego egzamin 7 razy i więcej. Profesor był cierpliwy i wielokrotnie egzaminował do późnych godzin nocnych. Wymagał wówczas, aby ktoś odprowadził go do mieszkania na Grójeckiej z położonych na uboczu (przy ulicy Narbutta) budynków Wydziału Mechanicznego.

## Zakończenie

Franciszek Janik zmarł nagle w dniu 27.12.1975 roku w Warszawie. Przez 50 lat jego życie związane było z lotnictwem.

W 2600 różnego rodzaju lotach wylatał w sumie ponad 1500 godzin. Odbył 51 lotów balonem w łącznym czasie 627 godzin, w tym 313 godzin lotu w warunkach nocnych. Trzykrotnie startował przed wojną w prestiżowych zawodach balonowych im Gordona Bennetta. Dwukrotnie (1936, 1937) leciał z Franciszkiem Hynkiem. W 1938 r. odniósł zwycięstwo w tych zawodach startując z kpt. Antonim Januszem. Zaprzestał lotów na samolotach w 1966 r. Ostatni lot balonem wykonał natomiast w 1968 r., w 30. rocznicę swojego zwycięstwa w zawodach Gordona Bennetta. Wykonał też 10 skoków ze spadochronem.

## Nagrody i odznaczenia:

**1934** Srebrny Krzyż Zasługi

**1945** Srebrny Krzyż Zasługi

**1937** Srebrna Odznaka Szybowcowa (kolejny nr 736 przyznany przez FAI)

**1938** Złoty Krzyż Zasługi za zwycięstwo w zawodach Gordona Bennetta

**1954** Medal X-lecia PRL

**1960** Dyplom im Montgolfiere'a przyznany przez Międzynarodową Federację Lotniczą FAI

**1964** Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski

Był nie tylko wszechstronnie wykształconym pilotem (sportowym, wojskowym, szybowcowym, pierwszym cywilnym polskim pilotem balonowym), skoczkiem spadochronowym, lecz również znakomitym konstruktorem lotniczym, pracownikiem naukowym i aktywnym działaczem lotnictwa sportowego. Jako wykładowca akademicki cieszył się dużym autorytetem i szacunkiem wśród młodzieży.

Rektor Politechniki Warszawskiej prof. Dionizy Smoleński w swojej opinii, sporządzonej w 1967 roku, pisał: „... Oceniając dorobek prof. Fr. Janika, należy stwierdzić, że przyczynił się on do rozwoju lotnictwa w Polsce, budowy nowych samolotów i szybowców oraz do ustalenia przepisów budowy tych pojazdów. Wychował liczne kadry młodej inteligencji technicznej. Wielką sumiennością i dociekliwością w prowadzeniu badań naukowych zdobył wielki autorytet wśród pracowników nauki...”.

Leszek Piecyk

*Źródło: Warszawski Klub Seniorów Lotnictwa / ELITY*