



SAMOLOTY JAROSŁAWA JANOWSKIEGO

W dniu 20 listopada 2010 odbyło się w Muzeum Techniki spotkanie nt. samolotów Jarosława Janowskiego, które poprowadził mgr inż. Andrzej Glass.

J-1 PRZĄŚNICZKA

Jarosław Janowski, mieszkający w Łodzi, w 1954 r zaczął budować modele latające, a w 1956 r wygrał Mistrzostwa Polski w kategorii szybowców A1. W 1959 r zaczął latać na szybowcach. Kilka lat później zaczął budować aparatury do zdalnego sterowania modeli. W 1967 r sprzedał kilkanaście takich aparatów i mając środki finansowe, przystąpił do projektowania jednomiejscowego samolotu amatorskiego.

Samolot oznaczył J-1. Był to górnopłat o prostej drewnianej konstrukcji, z silnikiem pchającym i dwukołowym podwoziem. Profil skrzydła przyjął Clark Y 13%. W lipcu 1967 r miał projekt opracowany w trzech rzutach. Jako wykonawcę i współpracownika pozyskał Witolda Kalitę, stolarza z Aeroklubu Łódzkiego, który uprzednio pracował w LWD, a przed wojną w Lwowskich Warsztatach Lotniczych. Sklejkę udało się zakupić w składnicy modelarskiej w Krośnie, kratownicę z rurek zespawał Weiss, a spawane okucia wykonał Tadeusz Supryn z SZD z Bielska, pracujący przed wojną w Warsztatach Szybowcowych A. Kocjana w Warszawie.

Poważnym problemem okazał się brak możliwości nabycia odpowiedniego silnika. Janowski zakupił cylindry, tłoki i korbowody oraz iskrowniki od motocykla MZ 250 i z pomocą Stefana Polawskiego i Zdzisława Rabeği wykonał silnik, frezując karter z bloku duralu. Silnik przeszedł próby w jego domu, na hamowni przerobionej ze stołu. W ten sposób powstał silnik Saturn 500 o pojemności 500 cm³ i mocy 21,5 KM. Zaprojektował też i wykonał śmigło.

Budowa samolotu trwała trzy lata. W domu odwiedzali go funkcjonariusze Służby Bezpieczeństwa, gdyż prywatny samolot mógł posłużyć do ucieczki na zachód.

Samolot J-1 otrzymał nazwę Prząśniczka, by podkreślić więź z robotniczą Łodzią. Został oblatany 30.7.1970 na łódzkim lotnisku Lublinek. Pierwszy skok wykonał J. Janowski, a oblotu dokonał Jerzy Orłowski. Samolot miał dobre własności. Prząśniczka miała rozpiętość 7,6 m, powierzchnię nośną 7,5 m², masę własną 150 kg, całkowitą 270 kg, prędkość maks. 135 km/h, wznoszenie 1,25 m/s, zapas paliwa 18 l, doskonałość ze zdławionym silnikiem 8,2.

Dzięki redaktorom Józefowi Potędze z Dziennika Łódzkiego i Wiesławowi Czubaszkowi z warszawskiej Telewizji, udało się spopularyzować sprawę budowy samolotu i ataki władzy na Janowskiego osłabły. Ukazały się też artykuły w Kulisach i w Razem.

Gdy w TV pokazano w audycji „Progi i bariery” drogę budowy Prząśniczki, J. Janowski został przyjęty do pracy w Instytucie Lotnictwa, jako domorosły talent i oddelegowany do biura konstrukcyjnego w WSK-Okęcie. W Instytucie Lotnictwa inż. Stanisław Wielgus przeprowadził próby w locie Prząśniczki, a mgr inż. Jan Borowski próby silnika Saturn 500. Próby samolotu trwały cztery lata. Prząśniczka została zarejestrowana jako motoszybowiec 8.6.1976 r otrzymując znaki SP-0002. Był to drugi po wojnie zarejestrowany u nas samolot amatorski. Pierwszym była Kukułka. Bliskość końca śmigła i kadłuba powodowała, że kadłub odgrywał rolę pudła rezonansowego i hałas był dość duży.

Janowski chciał by Prząśniczka była budowana dla aeroklubów, lecz władze nie wyraziły na to zgody. Z zagranicy posypały się zamówienia na dokumentację samolotu.

Przekazywano ją nielegalnie, była przemycana za granicę, gdyż rysunków na światłokopii nie wolno było wysyłać bez pisma zezwalającego na to. Zaczęły nadchodzić z zagranicy listy z prośbami o konsultacje. Listy te były sprawdzane przez cenzurę. U Janowskiego pojawili się funkcjonariusze SB z groźbami, jeśli będzie odpowiadał na korespondencję.

W 1974 r. Janowskiego odwiedził inż. Andrzej Barącz, zamieszkały w Ameryce przedwojenny pilot ze Lwowa. Zwrócił on uwagę Janowskiemu, że amerykańscy konstruktorzy amatorzy budujący samoloty według dokumentacji, są zainteresowani samolotami w których części metalowe nie są spawane ani obrabiane, a tylko wiercone i łączone śrubami oraz stosowane są elementy i półfabrykaty dostępne na rynku.

Wówczas Janowski uprościł konstrukcję Prząśniczki. Tak powstał J-1B Don Quichote, którego dokumentacja była przeznaczona na rynek amerykański. Za granicą zbudowano kilkadziesiąt egzemplarzy J-1B, w tym sporo w Szwajcarii. Jeden egzemplarz wykonał w Kanadzie Michał Offierski, znany z przedwojennych lotów rekordowych na motoszybowcu Bąk. W Szwecji do J-1B SE-XFC został zamontowany silnik VW 2100 cm³. W Czechach Marian Barus zbudował J-1B który otrzymał znaki OK-230, a później OM-230. W Polsce zbudowano cztery J-1, różniące się wymiarami i silnikiem.

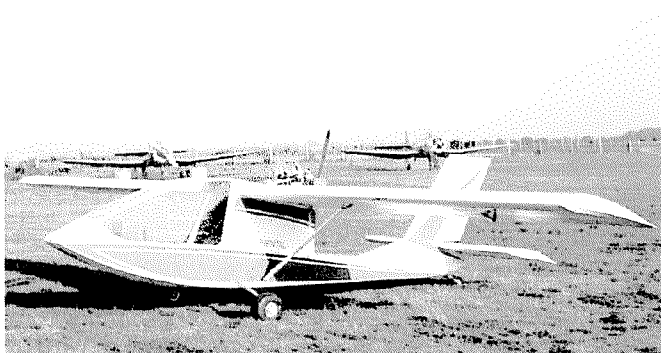
Prototyp w późniejszym czasie otrzymał zagięte do dołu końcówki skrzydeł. Na prototypowej Prząśniczce 135 pilotów wylatało 400 h. W lecie 1981 r. J. Janowski startując na Prząśniczce, na wysokości 10 m stwierdził, że przestał pracować jeden z cylindrów i wykonał zakręt, w którym uderzył skrzydłem o ziemię i rozbił samolot. Pilotowi nic się nie stało, gdyż dzięki wyrwaniu się okucia pasów bezpieczeństwa, wyrzuciło go z kabiny i koziołkując zatrzymał się 30 m od rozbitego samolotu. Przyczyną złej pracy silnika było zaciśnięcie się nylonowego przewodu paliwowego, przygniecionego przez karter silnika. Ponieważ silnik dwusuwowy przy wzroście temperatury traci moc, startuje się nim silnik się nagrzeje, czyli bez próby silnika na ziemi. Można uniknąć problemu stosując przewody metalowe, lub nylonowe z włożoną do nich sprężyną. Prząśniczka nie została już wyremontowana.

J-2 POLONEZ

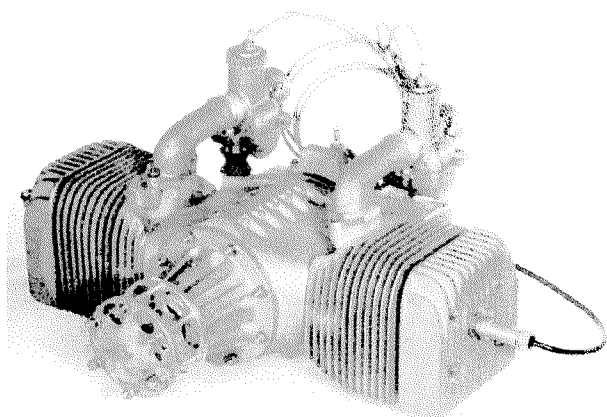
Pieniądze uzyskane ze sprzedaży dokumentacji J-1 pozwoliły na budowę następnego samolotu nazwanego J-2 Polonez, który miał być jeszcze prostszy i tańszy w budowie. Samolot był wolnonośnym średniopłatem o profilu NACA 23015, z usterzeniem płytowym w układzie T i jednokołowym nie amortyzowanym podwoziem. Model aerodynamiczny J-2 był przebadany na Politechnice Warszawskiej. Rysunki Poloneza pomagał Janowskiemu wykonać Andrzej Wiśniewski z Instytutu Lotnictwa. Prototyp Poloneza zbudował Józef Leniec ze Szczecinka stosując silnik od Trabanta 22 KM. Samolot miał masę własną 145 kg. Oblatał go nieoficjalnie 22.8.1977 Marian Nowak. Obniżenie płata pozwoliło na zmniejszenie prędkości przyziemienia dzięki poduszce powietrznej. Sprzedano około 200 egzemplarzy dokumentacji. W obiegu były też kopie pirackie. Jedna z amerykańskich uczelni technicznych zakupiła dwa egzemplarze jako wzór prawidłowego sporządzania dokumentacji. Wykonanie Poloneza wymagało 800 h pracy fachowego stolarza. Samolot miał rozpiętość 7 m i powierzchnię nośną 7 m², masę własną 105 kg, masę całkowitą 235 kg, prędkość maksymalną 160 km/h, minimalną 60 km/h i wznoszenie 3 m/s. Zapas paliwa 10 l.

W Polsce zbudowano kilkanaście sztuk Polonezów, na ogół z silnikiem Trabant. Większość z nich miało podwozie dwukołowe ze sprężystymi goleniami. Szczególnie dobrze został wykonany Polonez (z owiewkami kół) przez Zygmunta Gołębia z Katowic. J-2a SP-P044 Zbigniewa Kuczmy z Zielonej Góry też miał owiewki na kołach. J-2 Zbigniewa Pędziaka z Przedecza (1.lot X 1983) miał rozpiętość 7,5 m i masę własną 175 kg. J-2 Romana Orlińskiego z Malborka (1. lot 2.3.1984) o rozpiętości 7,8 m, otrzymał silnik Walter Mikron III 60 KM, miał masę własną 226 kg a prędkość maksymalną 240 km/h. W 1986 r. Zbigniew Zimny z Garwolina zbudował Poloneza ze skrzydłem o rozpiętości powiększonej do 9 m podpartym zastrzałami i z usterzeniem pionowym od szybowca Foka oraz osłoną kabiny od Foki. W 1988 r. Andrzej Fiuk z Sopotu zbudował Poloneza oznaczonego J-2B z przedłużoną o 20 cm kabiną, powiększona powierzchnią statecznika pionowego i steru kierunku oraz zmienioną konstrukcją lotek.

J-1 PRZĄŚNICZKA



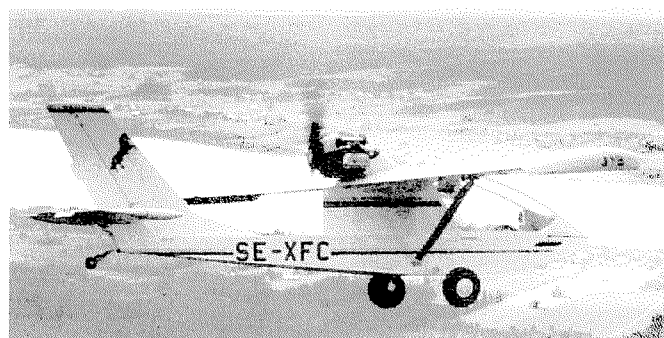
J-1 Prząśniczka w 1970 r.



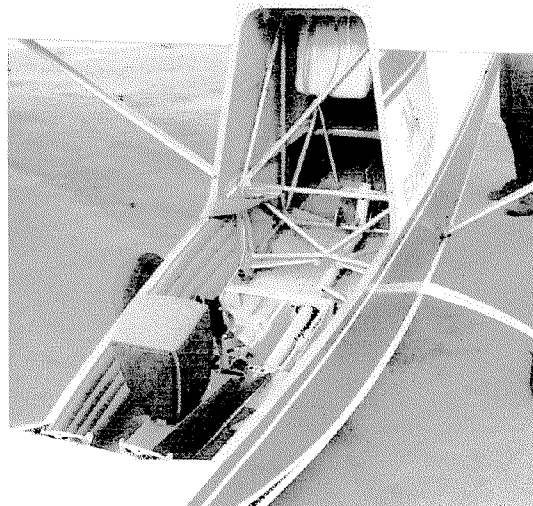
Silnik Saturn 500 o mocy 21,5 KM



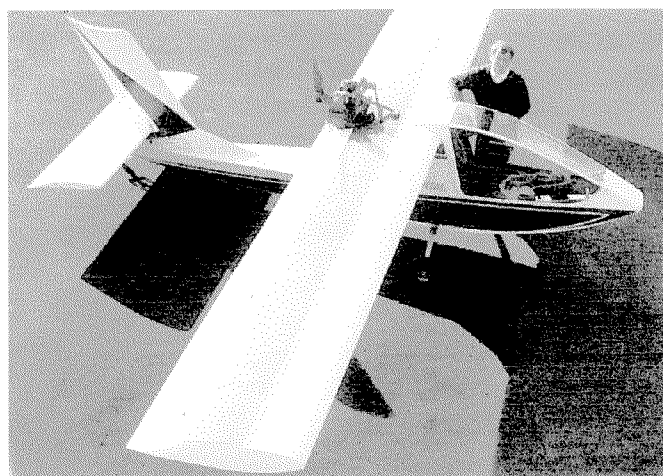
Prząśniczka i PZL-101 Gawron



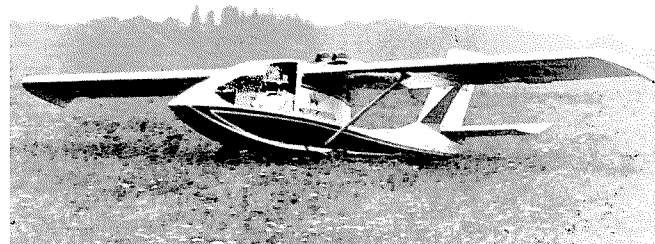
Szwedzki J-1B SE-XFC z silnikiem Volkswagen 2100



Kabina Prząśniczki

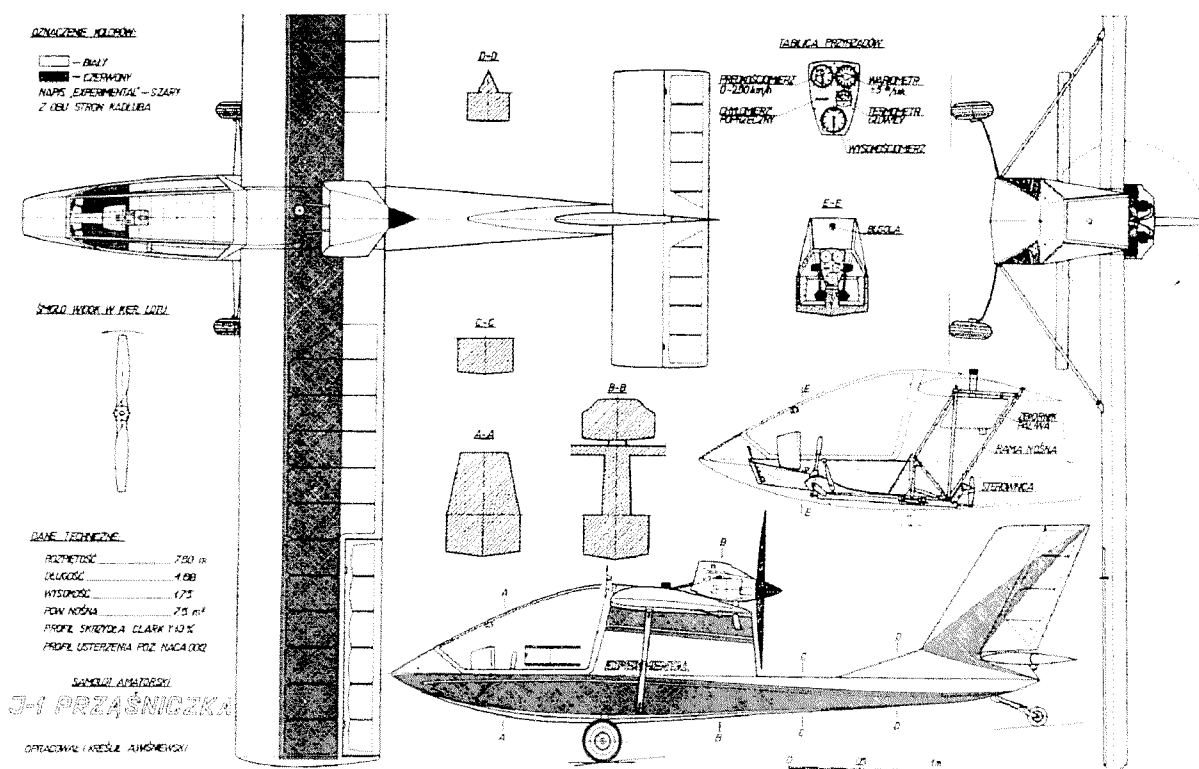


Prząśniczka w widoku od góry

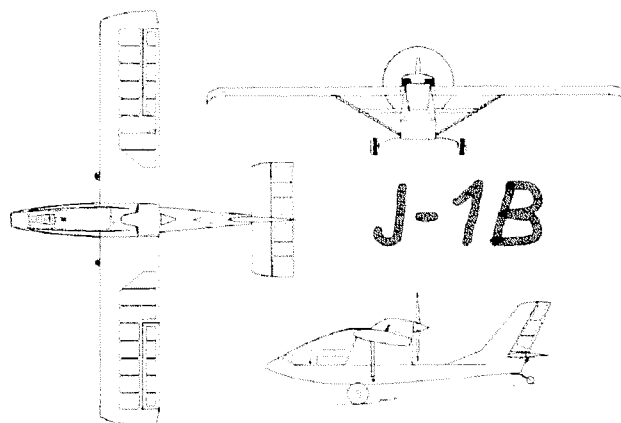


J-1 SP-0002 ze zmienionymi końcówkami skrzydeł

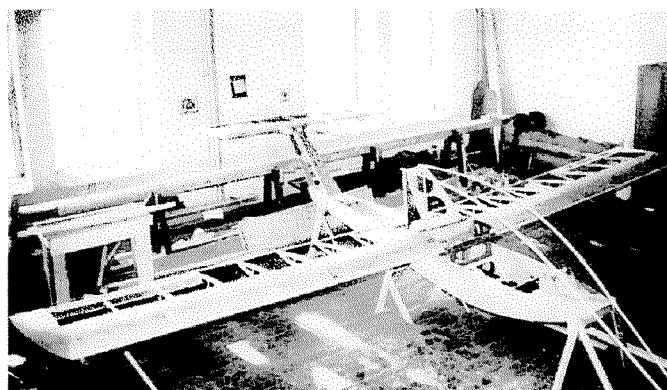
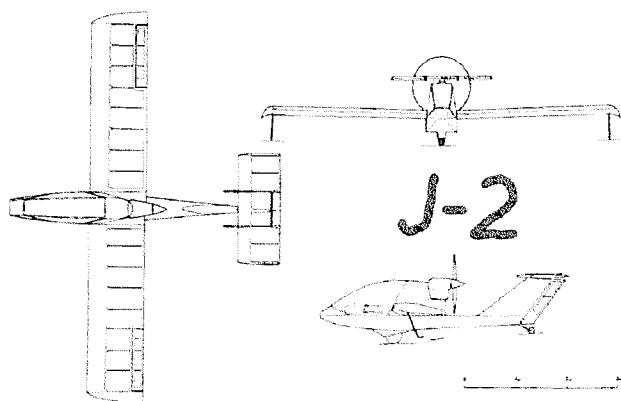
J-1 PRZAŚNICZKA



Słowacki J-1B Don Quichote OM-230
 J-1B z nowymi końcówkami skrzydeł

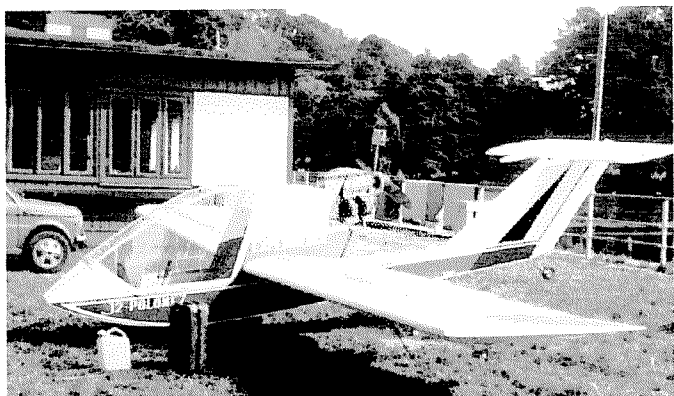


J-2 POLONEZ



Polonez w budowie

J-2 POLONEZ



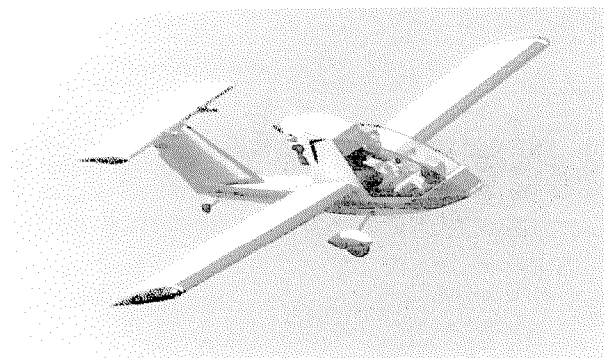
J-2 Polonez J. Leńca ze Szczecinka



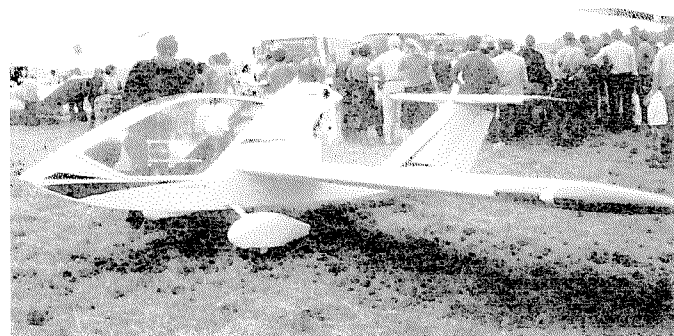
Tablica przyrządów



J-2a Polonez SP-P044 Z. Kuczmy z Zielonej Góry



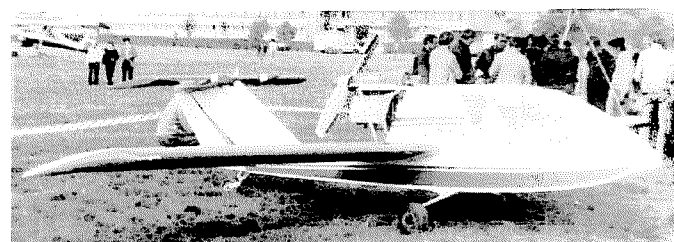
J-2a SP-P044



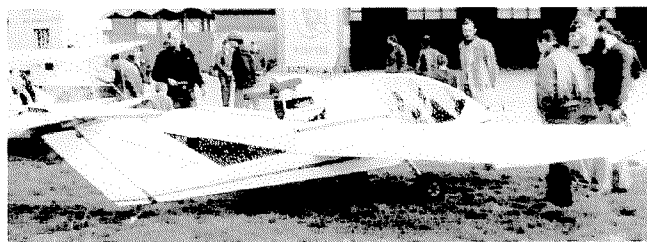
J-2 Z. Gołębia z Katowic



J-2 Polonez



J-2 R. Orlńskiego z Malborka z silnikiem Mikron 60 KM.



J-2 Polonez Z. Pędziaka z Przedecza

J-3 EAGLE (ORZEŁ)

Samolot J-3 Orzeł miał być lżejszy, z silnikiem o większej mocy i dostosowany do większych prędkości. Dlatego otrzymał grubsze, czyli mocniejsze skrzydło z profilem Wortmann 19%. Jako napęd wybrany został silnik bokser Porsche 40 KM. Samolot miał klapolotkę na całej rozpiętości i kompozytowe podwozie. Był on bardzo podobny do J-2. Po 9 miesiącach budowy, wykonywanej przez J. Janowskiego i W. Kalitę, samolot w stanie niewykończonym w 1976 r zabrał do Kanady Marian Nowak, jako mienie przesiedleńcze. Tam w kilka miesięcy dokończył budowę i oblatał samolot. Ze względu na długi rozbieg zamienił silnik na Rotax 50 KM. Samolot startował z krótkich lądowisk i wykonywał przeloty 600 km. Samolot miał prędkość maksymalną 195 km/h i wznoszenie 4,5 m/s. Ponieważ samolot miał tylko dokumentację szkicową, nie była ona sprzedawana, mimo wielu chętnych. Dlatego J-3 był wykonany tylko w jednym egzemplarzu.

J-4 SOLIDARNOŚĆ

W 1980 r J. Janowski przystąpił do projektowania małego dwumiejscowego samolotu do szkolenia w aeroklubach. Miał to być dolnopłat z miejscami obok siebie napędzany silnikiem Limbach 68 KM, stosowany do Ogara, którego pewien zapas miały aerokluby. Model aerodynamiczny samolotu został przebadany na Politechnice Warszawskiej. Samolot swym układem nawiązywał do amerykańskiego KR-2. Miał mieć profil Wortmann 19,6 %, klapę bezszczelinową a zamiast lotek spoilery. W warsztacie Aeroklubu Łódzkiego J. Janowski wraz z W. Kalitą, W. Stefańskim i M. Luzińskim wykonali w 50% kadłub i przystąpili do budowy skrzydeł. Samolot miał być w zestawach budowany w Aeroklubie Łódzkim i montowany w aeroklubach. Po wprowadzeniu stanu wojennego w grudniu 1981 r, Aeroklub PRL wstrzymał swe zainteresowanie samolotem a silniki Limbach przekazał do NRD. SB zablokowało budowę i samolot nie został ukończony. Nazwa była dla władz prowokacyjna.

J-4 miał mieć rozpiętość 7 m, długość 4,8 m, masę własną 250 kg, całkowitą 480 kg, prędkość maksymalną 290 km/h, zasięg 2000 km, zużycie paliwa 10 l/h.

J-5 MARCO

W 1980 r J. Janowski przystąpił do opracowania projektu wstępnego jednomiejscowego samolotu kompozytowego J-5. Przejście od konstrukcji drewnianej o ścianach o powierzchniach płaskich lub jednokrzywiznowych do kompozytu o dobrych kształtach aerodynamicznych oraz osłony kabiny o kształtach nierozwijalnych oraz chowane podwozie czy usterzenie motylkowe Rudlickiego – pozwoliło na dużą poprawę aerodynamiki samolotu. Otrzymał klapolotki i hamulce aerodynamiczne. Zamiast drążka sterowego miał joystick na burcie. Do samolotu został wybrany silnik KFM 107ER o mocy 25 KM.

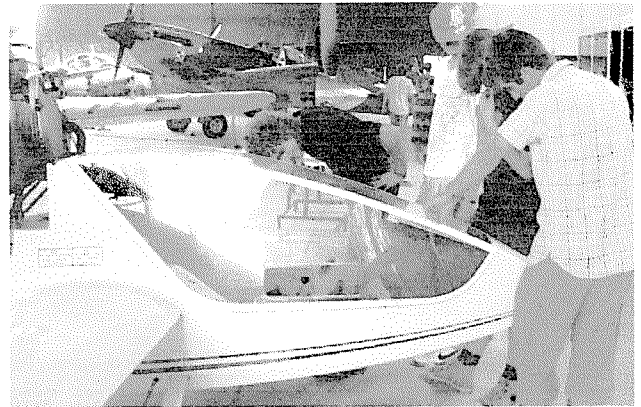
W 1982 r przedsiębiorca belgijski zwrócił się do polskiej ambasady w sprawie zakupu samolotów Janowskiego. Wówczas p. Lewko z polskiej centrali handlowej Metronex odwiedził Janowskiego i pomógł mu w nawiązaniu kontaktu z Sobiesławem Zasadą prowadzącym firmę polonijno-zagraniczną Marco Electronic. Kierownictwo tej firmy w trzy godziny podjęło decyzję o utworzeniu lotniczej filii Marco w Łodzi. Od Aeroklubu Łódzkiego zostało wydzierżawione pomieszczenie 140 m². Firma powstała 1.10.1982. Zatrudniała ona J. Janowskiego, W. Stefańskiego, M. Luzińskiego i Z. Sylburskiego. Po niecałym roku bardzo intensywnej pracy (Janowski wstawał o 3 rano a wracał do domu późnym wieczorem.) prototyp był gotów. Został oblatany 9.09.1983. Pierwsze cztery loty wykonał J. Janowski, oficjalnego oblotu dokonał January Roman 30.10.1983. Próby państwowe zajęły 160 h lotu. Samolot otrzymał nazwę J-5 Marco i uzyskał polski certyfikat w 1987 r. Gdy prototyp w 1983 r zaprezentowano przedsiębiorcy belgijskiemu, chciał on zamówić 200 egzemplarzy. Lecz firma była zbyt mała, by przyjąć takie zamówienie. Montaż samolotu w zestawie - 650 h.

Pilot doświadczalny mgr inż. Jan Gawęcki, podczas prób certyfikacyjnych Marco miał trudności z wyprowadzeniem go z korkociągu. Gdy przez 14 zwitek to się nie udało, odpiął pasy, wstał, pochylił się do przodu i rozhuścił maszynę. Wówczas wyszła z korkociągu. Jest to typowa wada samolotów z usterzeniem motylkowym, spowodowana brakiem steru kierunku. Wadę tą usunięto umieszczając akumulator z przodu kadłuba, czyli poprzez przesunięcie środka ciężkości do przodu. Po tej zmianie wprowadzanie samolotu w

J-2 POLONEZ

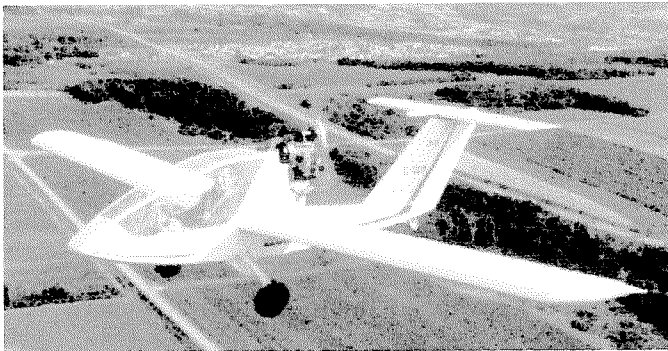


J-2 Polonez

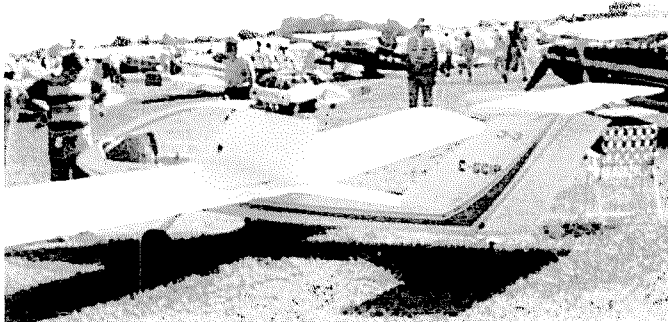


J-2 Polonez w Muzeum Lotnictwa w Krakowie

J-3 EAGLE (ORZEŁ)

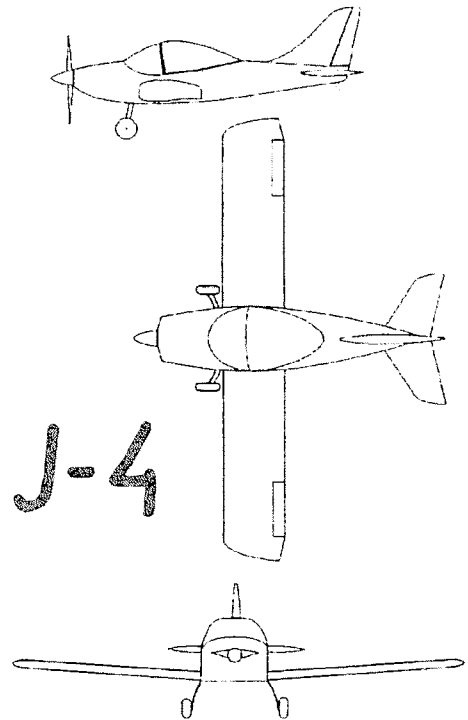


J-3 Eagle M. Nowaka, Kanada



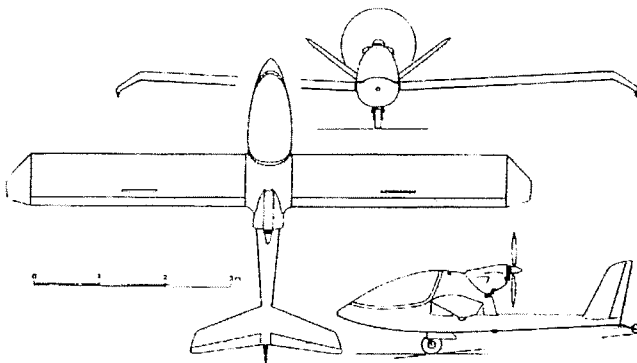
J-3 Eagle C-CCIP Nowaka po zmianie silnika

J-4 SOLIDARNOŚĆ

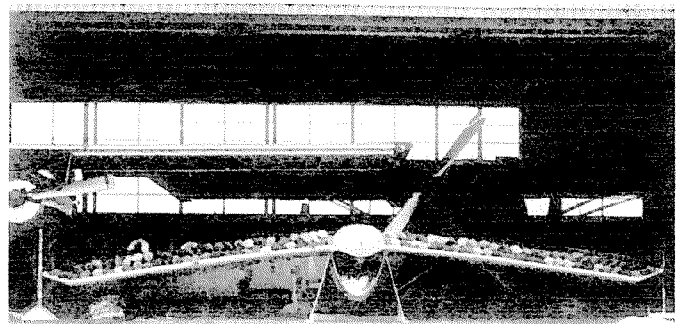


Projekt J-4 Solidarność

J-5 MARCO



J-5 Marco

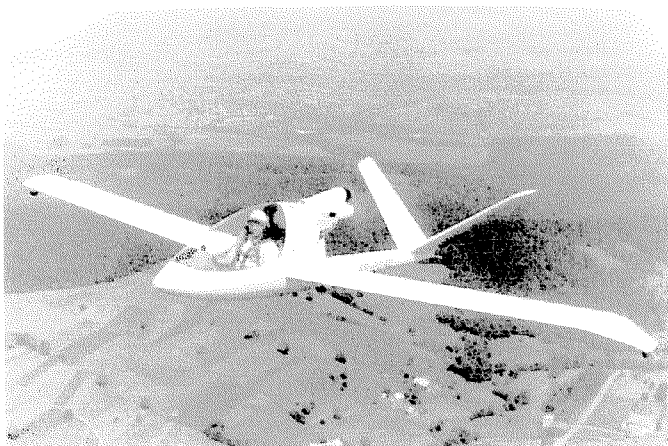


Próba statyczna J-5 Marco

J-5 MARCO



J-5 Marco przed oblotem



J-5 Marco SP-P040



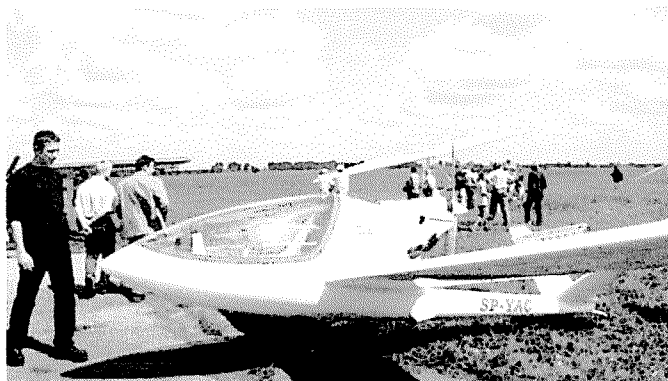
J-5 Marco SP-FAB o rozpiętości 11 m



J-5 Marco SP-FAC



Szwajcarski J-5 Marco HB-KOT „Myszka”



J-5 Marco SP-YAC

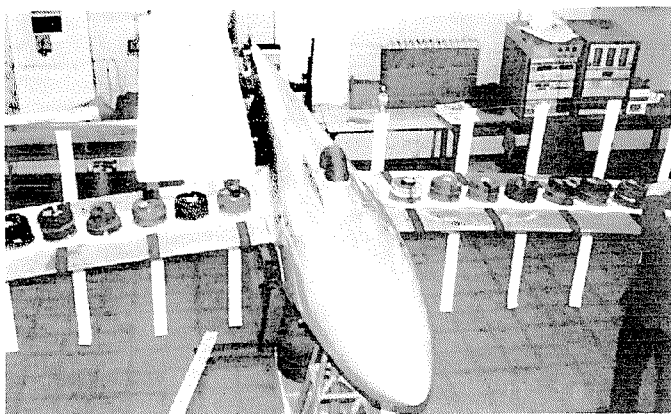


Francuski J-5 Marco F-WZUC na którym biło rekordy

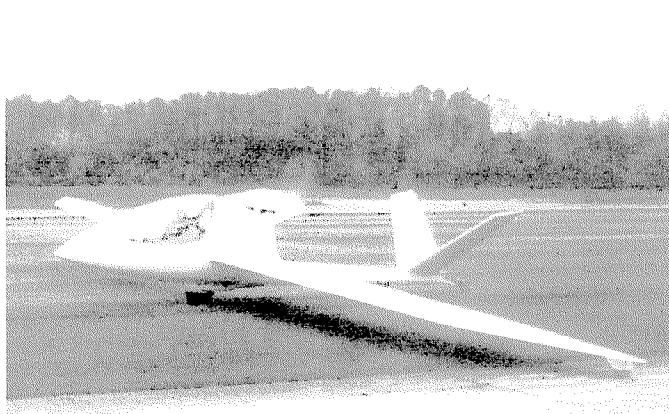


Amerykański J-5 N 70256 z dwukołowym podwoziem

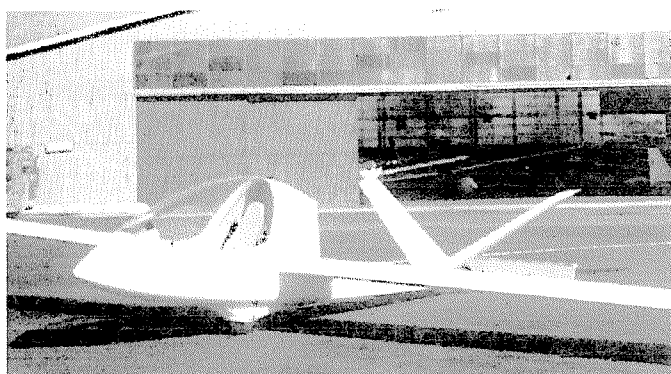
J-6 FREGATA



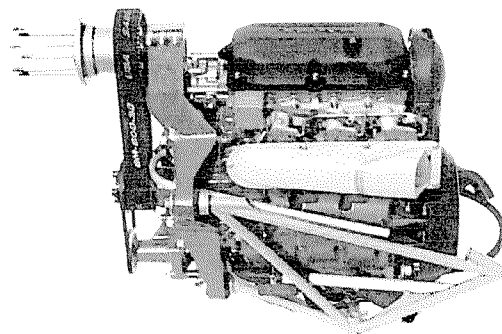
Próba statyczna J-6



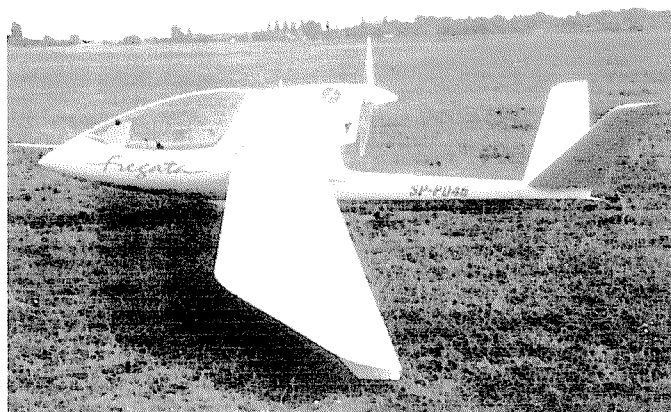
Prototyp J-6 Fregata z silnikiem Mosler



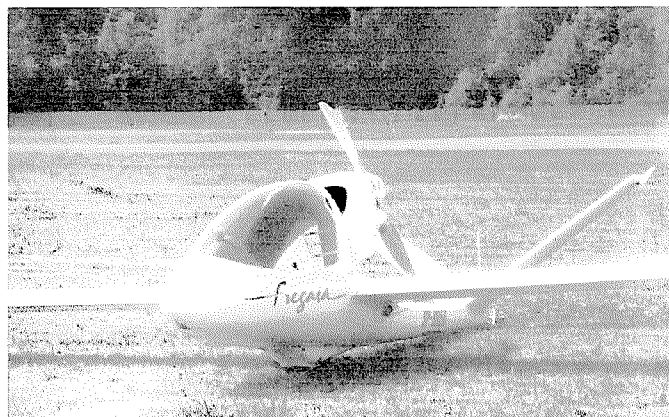
J-6 jako szybowiec



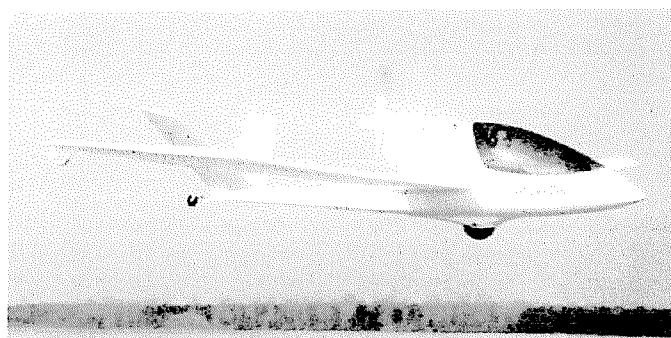
Silnik 3PZ 800 Honda 52 KM



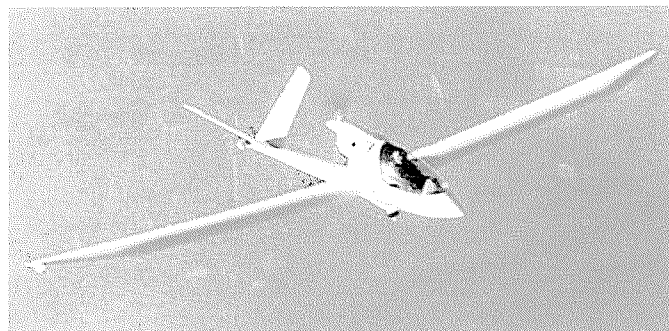
J-6 Fregata SP-P046



J-6 Fregata SP-8056



J-6 Fregata SP-P056 w locie



Fregata w locie

korkociąg stało się niemożliwe. Start na jednokołowym podwoziu był wbrew pozorom łatwy. Na podwoziu dwukołowym gorzej trzymał kierunek przy starcie. Podwozie dwukołowe wywoływało przy małych prędkościach buffeting.

Wyprodukowano 33 egzemplarze gotowe lub w zestawach. W Polsce były rejestrowane jako motoszybowce, np. SP-P040, SP-P042.15 trafiło do Francji (a stamtąd 2 do Belgii, 1 do Włoch) ponadto 6 do USA, 8 do RFN, Austrii i Szwajcarii. Egzemplarz szwajcarski ma pięknie stylizowany przód kadłuba na pyszczyk myszy. Jeden egzemplarz SP-FAC (później SP-YAC) stał się własnością Januarego Romana. SP-FAB Jarosława Janowskiego otrzymał rozpiętość powiększoną z 8,04 m do 11,3 m, co skróciło rozbieg i powiększyło zasięg, zmniejszając prędkość maksymalną tylko o 3 km/h. Po przeróbce oblatano go 24.07.1990, a jego próby ukończono w 1991r. Część egzemplarzy otrzymała stałe dwukołowe podwozie. W 1985 r firma zmieniła nazwę na Alpha i przeniosła się do Zgierza. W wyniku uwag użytkownika francuskiego zostało zmodyfikowane koło ogonowe, by polepszyć stateczność kierunkową podczas rozbiegu.

Jeden z nabywców J-5 Marco, Francuz Alain Flotard wykonał w lipcu 1990 r na egzemplarzu F-WZUE na trasie Grenoble – Strasburg – Praga – Kraków – Łódź- Praga-Strasburg - Grenoble przelot o długości 2900 km, podczas którego ustalił trzy rekordy prędkości przelotu, a czwarty rekord 31.8 1991 na trasie Paryż-Londyn 320 km. Samolot miał dodatkowy zbiornik powiększający zapas paliwa z 24 do 44 l.

J-5 Marco ma rozpiętość 8,04 m, powierzchnię nośną 6,24 m², masę własną 156 kg, całkowitą 280 kg, prędkość maksymalną 183 km/h, minimalną 78 km/h, wznoszenie 2,3 m/s, zasięg 550 km, rozbieg 250 m.

Przy produkcji J-5 Janowski wymyślił szablony do nakładania kleju, by utrzymać stałą masę elementów kompozytowych. Było to novum w tej dziedzinie. J-5 był pierwszym polskim samolotem z kompozytów.

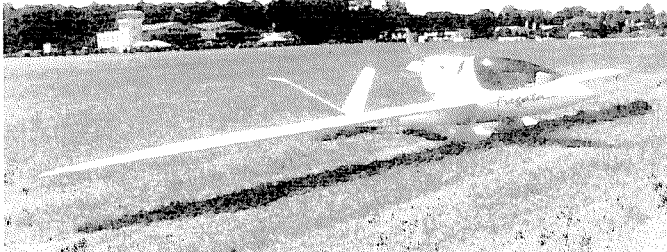
J-6 FREGATA

W styczniu 1991 Janowski rozpoczął projektowanie nowej konstrukcji. Pod koniec 1991 r Janowski i January Roman założyli nową firmę J&AS Aero Design. Tu został opracowany jednomiejscowy motoszybowiec J-6 Fregata. Jest on rozwinięciem samolotu J-5. Był przeznaczony na rynek amerykański. Jako napęd przewidziano amerykański silnik czterosuwowy Mosler CB40 o mocy 40 KM. Skrzydła otrzymały profil Wortmann FX 67K 170/17. Podwozie jednokołowe stałe. Zapas paliwa 60 l. Zamiast drążka sterowego joystick na burcie kabiny.

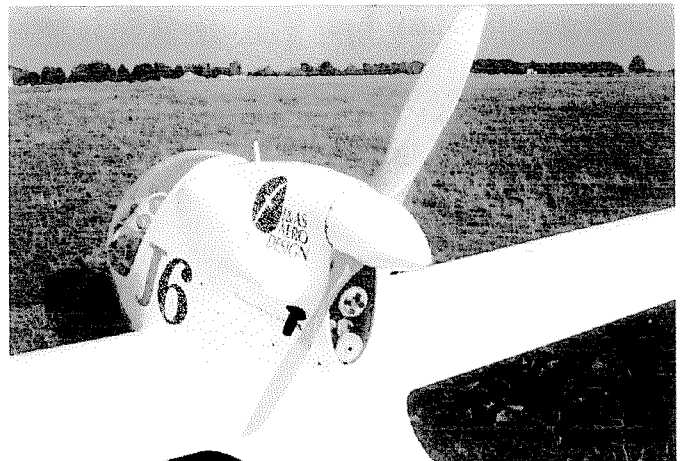
Budowę prototypu rozpoczęto w październiku 1992 r. Prototyp z silnikiem Mosler 15.12.1993 oblatał Jacek Żak, a następnie Jerzy Kędzierski. Zbyt duże drgania silnika spowodowały, że trzeba było z niego zrezygnować. 15.10.1994 Fregata bez silnika została oblatana jako szybowiec, po dodaniu balastu w części ogonowej. Wykazała doskonałość 20 oraz opadanie 1,2 m/s. Po zabudowaniu chłodzonego cieczą zmodyfikowanego w Aero trzycylindrowego silnika 3PZ 800 Honda 52 KM, od łodzi motorowej, Jerzy Kędzierski oblatał samolot 19.07.1995. Próby samolotu prowadzili Jerzy Kędzierski i Maciej Lasek. Podczas prób flatterowych 16.07.1996 Krzysztof Kuźmiński wyskoczył z pierwszego prototypu Fregaty na spadochronie z powodu flatteru usterzenia, który wywołało poszerzenie sterów, powodujące przesunięcie się ich środka masy do tyłu. Do drgań dołożyło się koło ogonowe. Modyfikacja usterzenia była przeprowadzona aby przy skrajnym przednim położeniu środka ciężkości, czyli przy ciężkim pilocie, osiągnąć prędkość poniżej 80 km/h, jak wymagają przepisy, zaś osiągnęto 81,5 km/h. Fregata uległa rozbiciu. Drugi prototyp Fregaty otrzymał stałe dwukołowe podwozie. Prototyp Fregaty otrzymał znaki SP-P054, zmienione później na SP-8054. Drugi egzemplarz miał znaki SP-8056. Na następnych Fregatach zmodyfikowano wyważenie usterzenia.

Przy starcie zbyt szybkie podniesienie ogona powodowało schodzenie z kierunku, gdyż strumień zaśmigłowy przepływa między sterami i nie ma skutecznego sterowania kierunkowego. Również przy kołowaniu to zjawisko utrudnia utrzymanie kierunku. Mała rozpiętość płata powoduje dużą wrażliwość na podmuchy. Poziom hałasu od silnika był wysoki.

J-6 FREGATA



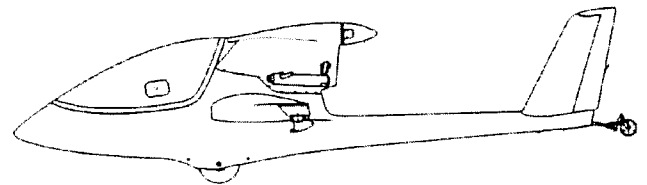
Fregata z dwukołowym podwoziem



Zespół napędowy Fregaty

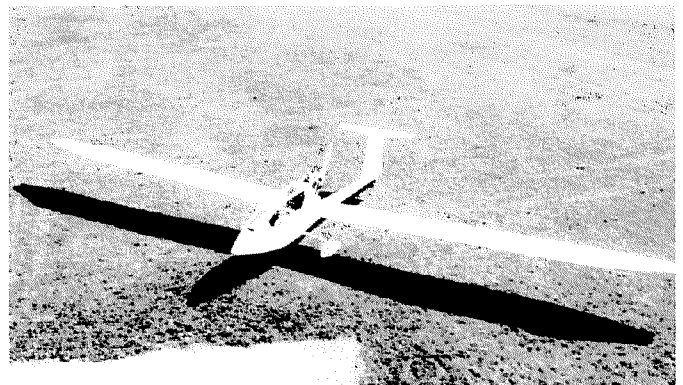


Kabina Fregaty



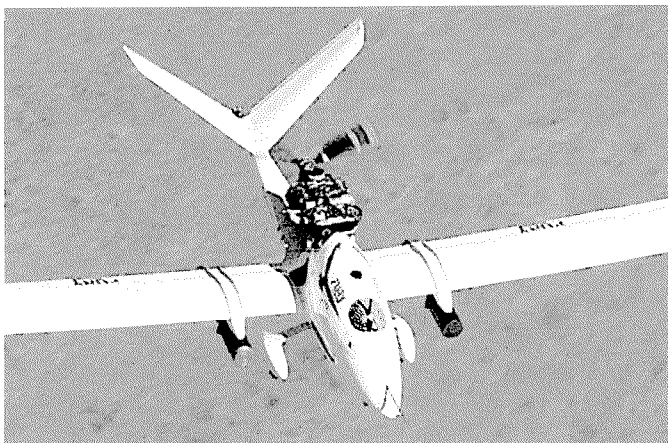
J-6 Fregata

DANA

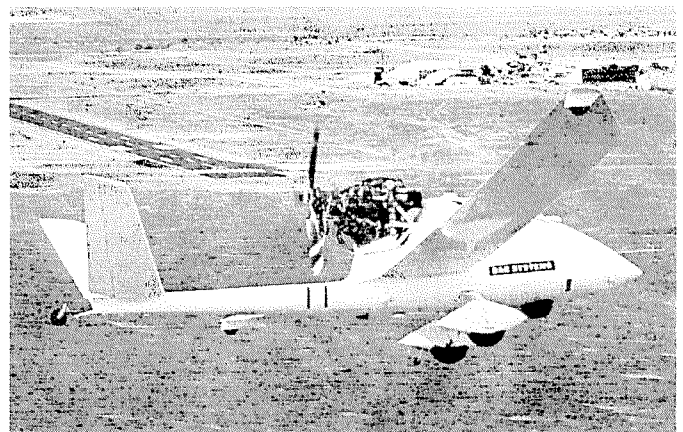


Dwumiejscowa Dana M. Nowaka wzorowana na J-5

J-6 HERTI XPA-1B



Brytyjski bezpilotowy samolot rozpoznawczy HERTI XPA-1B przerobiony z J-6 w BAE Systems



Na Fregatę otrzymano zamówienia z zagranicy. Dwie Fregaty trafiły do Australii, po jednej do USA i Kanady. Zbudowano około 30 Fregat. W 2003 r firma Aero Design miała trzech pracowników: J. Janowskiego, M. Luzińskiego i P. Lechowskiego

Fregata przy rozpiętości 12,55 m i powierzchni nośnej 9,1 m², ma masę własną 245-267 kg, całkowitą 400-410 kg, prędkość maksymalną 191 km/h, minimalną 70 km/h, wznoszenie 6,6 m/s, rozbieg 120 m, zasięg 1600 km.

J-6 HERTI XPA-1B

W pierwszych latach obecnego wieku Fregatą zainteresowała się angielska wytwórnia BAE Systems, zakupując jeden egzemplarz i przerabiając na bezpilotowy samolot rozpoznawczy Herti (High Endurance Rapid Technology Insertion). Samolot wykonał w tej odmianie pierwszy lot w grudniu 2004 w Woomera w Australii. Następnie zamówiono ~~dalsze~~ 14 płatowców u Janowskiego, wyposażając je w Anglii. W 2007 r weszły one do służby. Licencję na dalszą produkcję wzięła angielska wytwórnia Slingsby.

J-7

W pierwszej połowie lat dziewięćdziesiątych Janowski zamierzał zaprojektować dwumiejscowy samolot J-7 o układzie kaczki, którego zasięg miał pozwolić na dokonanie przelotu nad Atlantykiem. Projekt nie został zrealizowany.

Wpływ na inne konstrukcje

Po ukazaniu się Prząśniczki i Poloneza powstały za granicą samoloty wzorowane na nich. W Kanadzie Marian Nowak zbudował w 1993 r dwumiejscowy motoszybowiec Dana wzorowany na J-5 Marco. Przy rozpiętości 15 m miał doskonałość 27.

DANE TECHNICZNE

Nazwa	Wykonawca	Oblot	Silnik	KM	rozp m	dł m	wys m	S m ²	Qw kg	Qu kg	Qc kg	Vmax km/h	Vp km/h	Vmin km/h	w m/s	H km	L km
J-1 Prząśniczka	J.Janowski	30.7. 1970	Saturn	21,5	7,6	4,9	1,75	7,5	150	120	270	135	110	65	1,25		250
J-1B Don Quichote				40	7,6	4,9	1,75	7,7				155	130	65	3	3,2	
J-2 Polonez	J.Leniec	22.8 1977	Trabant	22	7,0	4,8	1,3	7,0	145			160	120	60	3	3,5	180
J-2 Polonez	R.Orliński	2.3. 1984	Walter Mikron III	60	7,8	5,2	1,3	7,2	226		336	240	160	95	8		300
J-2 Polonez	Z.Pędziak	10. 1983	Trabant	19	7,5	5,0	1,3		175		270		130	95			450
J-2 Polonez	Z.Zimny	1986	Trabant	26	9,0	4,8	1,5										
J-3 Eagle	J.Janowski M.Nowak	1977	Rotax	50								195	170	65	4,5	4,5	600
J-4 Solidarność	J.Janowski	-	Limbach	68	7,0	4,8	1,25	6,0	250	230	480	290	240				2000
J-5 Marco	J.Janowski	9.9 1983	KFM 107ER	25	8,16	4,6	1,4	6,3	165	125	290	169	150	78	3,0	3,0	550
J-5 Marco	J.Janowski	24.7. 1990	KFM 107ER	25	11,3	4,6	1,4					166					
J-6 Fregata	J.Janowski	19.7. 1995	Honda 3PZ 800	52	12,5	5,1	1,6	9,1	245 267	165 153	410	191	180	70	6,6	7,0	1600
J-6 Herti XPA-1B	J.Janowski BAE Systems	2004			12,5	5,1	1,6	9,1	250	200	450						

Opracowanie: Andrzej Glass