Janusz Żurakowski. Zapiski z łąki.

Janusz Żurakowski na swojej łące, fot. M. Kusiba.

Marek Kusiba *(Toronto, Kanada)*

Z wysokości trzech kilometrów łąka na skraju ontaryjskiego jeziora Kamaniskeg wygląda jak znaczek pocztowy przyklejony do zielonej koperty. Łąkę wypatrzył pilot doświadczalny z kabiny testowanego supersonicznego myśliwca przechwytującego, którego zadaniem miała być obrona Ameryki Północnej przed rosyjskimi bombowcami. Gdy w 1959 roku zlikwidowano produkcję najlepszego samolotu świata tamtej doby – na własne życzenie rządu kanadyjskiego – pilot wraz z rodziną osiedlił się na upatrzonej łące. Wkrótce przyjechali inni, łąka zakwitła namiotami, powstała mała ojczyzna Polaków. Nazwisko pilota: Janusz Żurakowski. Nazwa myśliwca: CF-105 Avro Arrow. Adres małej ojczyzny: „Kartuzy Lodge", 1 Arrow Drive, Barry's Bay, ontaryjskie Kaszuby.

20 lutego minęło 60 lat od dnia, który zapisał się czarną kartą w historii Kanady, a w życiu Janusza Żurakowskiego wyznaczył cezurę: zakończył życie lotnicze, a rozpoczął – osadnicze. W tym roku mija także 105 rocznica urodzin i 15 rocznica śmierci pułkownika Żurakowskiego – we własnym łóżku, w sędziwym wieku lat 89. Popularny w Kanadzie „Żura" spędził łącznie w powietrzu blisko trzy lata, będąc zawsze wierny zasadzie, że są dobrzy lotnicy i… starzy lotnicy.

Ziele na kraterze, mała świnka i Merian Cooper

Pana Janusza znałem blisko dwadzieścia lat, rozmawialiśmy

przeważnie o lataniu, jako że pochodzę z lotniczej rodziny. Z panią Anną Danielską-Żurakowską rozmawialiśmy z kolei o literaturze. A zaczęło się wszystko od… Melchiora Wańkowicza: pani Anna dobyła kiedyś z szuflady pożółkłe listy i *Ziele na kraterze* z dedykacją autora, odwiedzającego Żurakowskich 7 czerwca 1954 roku:

> Państwu Januszowstwu Żurakowskim z życzeniami, aby ich przemiłe „ziele" nie wzrastało na żadnym już – kraterze.

Anna Danielska-Żurakowska pisała wiersze, studiowała romanistykę, była też dziennikarką radiową. Razem z Julią Hartwig i Anną Kamieńską, jej szkolnymi koleżankami, pisały w czasie okupacji sztukę dla rannych żołnierzy. Potem drogi ich się rozeszły. Danielska uciekła do Francji, by poślubić miłość swej wczesnej młodości, oficera lotnictwa, jednego z bohaterów bitwy o Anglię i lotnictwa brytyjskiego po wojnie, gdy bił międzynarodowe rekordy i wymyślał figury akrobacyjne, będące dotąd nie do pomyślenia. O Januszu Żurakowskim wiedziałem (prawie) wszystko, pytałem więc o sztukę, ale pani Anna wolała mi opowiedzieć o… małej śwince, którą widziała u chłopa, gdy ją gonił dookoła podwórka bez wyraźnego powodu. Zapytała wreszcie, po co to robi? A on na to, że Niemcy kazali mu ją z rana odstawić na punkt i że on chce im ją oddać nieco chudszą…

Z panią Anną i panem Januszem rozmawialiśmy także o Macieju Słomczyńskim, kongenialnym tłumaczu *Ulissesa*, którego ojciec, Amerykanin Merian Cooper był współtwórcą Eskadry Kościuszkowskiej i wraz z 20 amerykańskimi lotnikami walczył ramię w ramię, a raczej skrzydło w skrzydło z Polakami w wojnie polsko-bolszewickiej. Późniejszy Dywizjon 303, „Kościuszkowski", godny spadkobierca dokonań zaczątku „Legionu Amerykańskiego" w lotnictwie II RP, okazał się najlepszym dywizjonem Bitwy o Anglię, w której walczyli także mieszkający tuż obok siebie na ontaryjskich Kaszubach Janusz Żurakowski oraz Kazimierz Szrajer, który zaczynał od roli mechanika w Dywizjonie 303, a potem w Eskadrze Specjalnego Przeznaczenia latał w „mostach powietrznych" do okupowanej Polski, podczas blokady Berlina i do głodującej Biafry.

Fot. M. Kusiba.

Arrow Drive – dróżka dojazdowa do Kartuzy Lodge, fot. M. Kusiba.

Do nauki nie wykazywałem zbytniego zapału…

Historia Janusza Żurakowskiego bierze swój początek na kresach

dawnej Rzeczpospolitej w roku wybuchu pierwszej wojny światowej: urodził się 12 września 1914 roku w Ryżawce niedaleko Kijowa. Jego ojciec ukończył medycynę i był lekarzem fabrycznego osiedla tamtejszej cukrowni. Po wybuchu rewolucji w Rosji rodzina Żurakowskich herbu Sas straciła dobra dziedziczne Żytniki niedaleko Humania. Gdy wschodnie granice Polski ustalono w Traktacie Ryskim, Żurakowscy w marcu roku 1921 postanowili przedostać się do odrodzonej z popiołów Rzeczpospolitej.

Podróż trwała kilka tygodni. Wozem konnym, z pięciorgiem dzieci. Mały Janusz miał siedem lat. Przekradali się nocą. Przez granicę przeprowadził ich kurier-przewodnik. Dotarli do Garwolina, gdzie ojciec Janusza otrzymał posadę lekarza powiatowego. Później, w roku 1927 rodzina przeniosła się do Lublina. Jan trafił do gimnazjum im. Stanisława Staszica. – Do nauki nie wykazywałem zbytniego zapału – mówił – za to, za przykładem starszego brata Bronisława, który był entuzjastą lotnictwa i budował szybowiec, dużo czasu poświęcałem budowie modeli latających.

Pierwszy w życiu lot odbył w roku 1929, w Lubelskim Klubie Lotniczym. Lot był nagrodą za pierwsze miejsce w wojewódzkim konkursie modeli latających. Ta krótka chwila w powietrzu związała Żurakowskiego z lotnictwem na całe życie. Pomysł zostania lotnikiem sprowadził mu na głowę gwałtowny sprzeciw

ojca, który zadbał o to, żeby koledzy-lekarze z komisji w Centrum Badań Lotniczych w Warszawie „odwalili” 18-letniego kandydata na kurs szybowcowy. Januszowi rzekomo doskwierała „gruźlica obojczyka”.

Był wściekły, ale nie złożył broni: zapisał się na kurs i samodzielnie oderwał się od ziemi w Szkole Szybowcowej Polichno-Pińczów. Zdobył kategorie pilotażu A i B. Podczas następnych wakacji, na kolejnym obozie szybowcowym, uzyskał kategorię C. Było to już po majowej maturze. Jego brat Bronisław studiował na warszawskiej Politechnice, siostry też wybierały się do stolicy na studia. Janusz zdecydował się ulżyć finansom ojca: zgłosił się na ochotnika do wojska. Jako maturzysta miał prawo wyboru broni. Wybrał oczywiście Szkołę Podchorążych Rezerwy Lotnictwa w Dęblinie.

Lotnicze ziarna i pęknięta czaszka

Dęblińską Szkołę Orląt ukończył w roku 1937, w stopniu podporucznika pilota. Tuż po uroczystej, dziesiątej promocji, wybrał się na urlop wakacyjny na szybowisko w Pińczowie. Odbył tam piętnastogodzinny lot na szybowcu Komar, co było dużym osiągnięciem biorąc pod uwagę dość prymitywną konstrukcję szybowca i warunki latania. Startowało się wtedy bez użycia samolotów holujących, ani mechanicznych wyciągarek, za to przy pomocy dwóch lin gumowych i sześciu ludzi, którzy na komendę

„naciągaj” ruszali pędem w dół zbocza naprężając liny, a szybowiec wyskakiwał w powietrze jak z procy.

W lipcu 1938 roku podporucznik Żurakowski wybrał się na kolejny urlop do znanej już w Europie Akademii Szybowcowej w Bezmiechowej na Podkarpaciu. Akademia zasłynęła w maju owego roku, gdy jeden z jej młodych pilotów, Tadeusz Góra, po starcie z Bezmiechowej doleciał aż pod rodzinne Wilno, bijąc rekord świata długości przelotu (578 km) i zdobywając pierwszy na świecie Medal Lilienthala. A rok wcześniej Wanda Modlibowska latała nad tym bieszczadzkim szybowiskiem 24 godziny i 14 minut, bijąc rekord świata długości lotu Hanny Reitsch, zwanej „pilotką Hitlera”.

Takie lotnicze ziarna kiełkowały w duszy Żurakowskiego. I on próbował Bezmiechowej, lecz nawyki z szybkich samolotów myśliwskich o mało nie doprowadziły do tragedii. Zaraz po starcie położył szybowiec Delfin w zbyt ostry skręt, uderzając w świerk na stoku. Młody lotnik rozbił sobie głowę i z czaszką pęknietą na długości ośmiu centymetrów najpierw wydostał się z kabiny i zszedł z drzewa, a potem dowlókł się do zabudowań Akademii na szczycie góry – ale nie pamiętał, jak tego dokonał.

Zabawy w kotka i myszkę z Dornierami

Jesienią 1938 roku latał już na samolocie PZL-11 w 161 Eskadrze

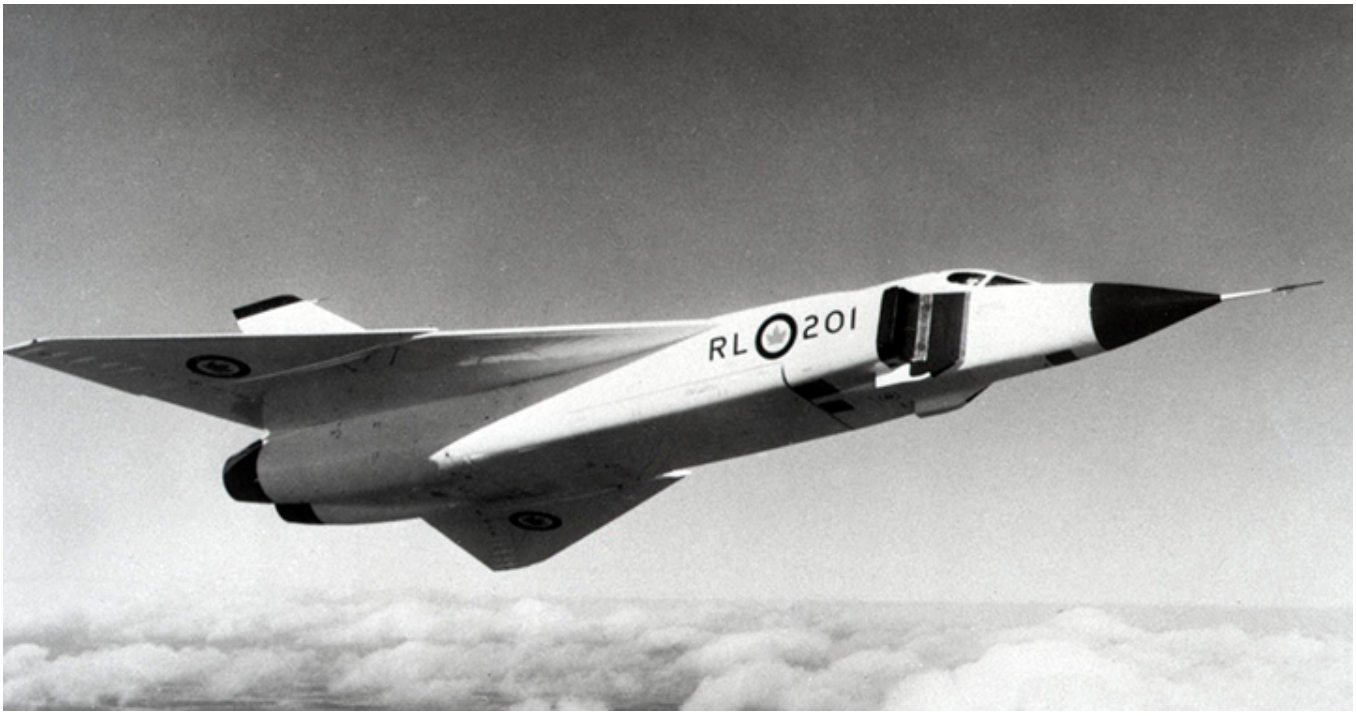
Myśliwskiej Szóstego Pułku Lotniczego we Lwowie. Głowa zagoiła się, a myśli coraz częściej zaczęła zaprzątać wojna. Został odkomenderowany ze swego Pułku do Dywizjonu Specjalizacji Myśliwskiej w Ułężu pod Dęblinem. Wojna wisiała na włosku podczas ostatniego lata tamtej epoki, które młody pilot Żurakowski spędził, jak zwykle, na lotnisku. Aż wreszcie spadła wojna na Polskę jak jastrząb z nieba.

– Wystawiliśmy w pogotowiu trzy stare „pezetelki siódemki" [PZL-7], samoloty używane do nauki strzelania – wspominał pan Janusz. W czasie jednego z nalotów na Dęblin przeszedłem swój chrzest bojowy. Mój stary samolot szkoleniowy miał małą szybkość i gdy tylko zaczynałem strzelać do bombowców, Niemcy dodawali gazu i Dorniery mi uciekały, by za chwilę zwolnić i strzelać do mnie. Wynik tej zabawy w kotka i myszkę był znikomy: za jednym bombowcem wlokła się biała smuga paliwa z przestrzelonego zbiornika, a ja miałem kilka niegroźnych dziur w skrzydle.

Gdy siedemnastego września 1939 roku pojawiły się na niebie dwusilnikowe, pękate samoloty z czerwonymi gwiazdami, pilot Żurakowski wiedział, że to początek końca. Polska nie miała żadnych szans w walce na dwa fronty. Przyszedł rozkaz ewakuacji personelu lotniczego do Rumunii, gdzie doszły lotników wieści, że Anglia wysłała dla polskich pilotów statek wyładowany myśliwcami Hurricane. Lecz Rumunia w strachu

przed Hitlerem zamknęła pilotów w obozach internowania.

Żurakowski „zmienił” zawód na „leśnik” i po wielu perypetiach udało mu się razem z grupą lotników w cywilnych ubraniach wypłynąć z portu Balcic nad Morzem Czarnym. Po tygodniu zawinęli do Bejrutu, potem odpłynęli francuskim statkiem do Marsylii. Wojna rozgorzała na dobre, a kilka tysięcy młodych lotników i personelu naziemnego z Polski oczekiwało na decyzję komisji polsko-brytyjsko-francuskiej, która w końcu zadecydowała i o losie porucznika Żurakowskiego: pod koniec stycznia 1940 roku znalazł się w Anglii.



Avro Arrow w locie, fot. z archiwum Żurakowskich.

Wstręt do angielskiej herbaty i śmietanka lotników

Anglicy z początku nie dowierzali sile ducha i lotniczego talentu młodych myśliwców z dalekiej Polski: zamierzali przeszkolić ich na bombowcach. – Wydawało nam się, że duma nie pozwala Anglikom, aby obcokrajowcy bronili ich ojczyzny – wspominał pan Janusz. Ale po upadku Francji, w walkach nad którą lotnictwo angielskie poniosło ogromne straty, schowali Brytyjczycy swoją dumę do kieszeni. W początku sierpnia 1940 roku Żurakowski, po krótkim przeszkoleniu, rozpoczął służbę w 234 Dywizjonie Myśliwskim RAF. Rozpoczęła się Bitwa o Wielką Brytanię. Żurakowski walczył w dywizjonie angielskim, ale w powietrzu były też dwa polskie dywizjony RAF – 302 i 303.

Latali na okrągło. Straty były duże, spowodowane także nieludzkim zmęczeniem. W połowie września z dwudziestu paru pilotów Dywizjonu 234 zostało mniej niż dziesięciu. Wtedy wycofano ich do Kornwalii, co nie przypadło do gustu Żurakowskiemu, który w czasie tych morderczych zmagań zdołał zestrzelić na swoim Spitfire'rze trzy Messerschmitty (plus jeden prawdopodobnie), ale i sam został zestrzelony nad wyspą Wight, co wywołało w nim przejściowy wstręt do angielskiej herbaty, gdyż w każdym domu częstowany był tradycyjną „cup of tea".

Wraz z porucznikiem Oleńskim poprosił o przesunięcie z cichej Kornwalii w bardziej aktywny rejon. Chcieli się dalej bić. Trafili do 609 Dywizjonu RAF w pobliżu Salisbury. Walczyli do końca Bitwy, która powoli wygasała. Dywizjon został przeniesiony w

rejon Londynu, do osłony konwojów i pierwszych brytyjskich wypraw bombowych nad Niemcy. Tymczasem polskie Dowództwo Lotnictwa w Anglii zaczęło tworzyć nowe jednostki, wyciągając polskich pilotów z angielskich dywizjonów. W ten sposób w marcu 1941 roku Żurakowski został instruktorem wyszkolenia myśliwców, a w grudniu znalazł się w 315 polskim dywizjonie „Dęblińskim". W kwietniu 1942 roku został dowódcą eskadry w 306-tym, a w parę miesięcy później dowódcą 316 Dywizjonu „Warszawskiego". Wreszcie w lipcu 1942 roku objął funkcję zastępcy dowódcy Skrzydła w Northolt; prowadził skrzydło w czterdziestu lotach bojowych. Osłaniali amerykańskie „latające fortece" w wyprawach nad Niemcy.

„Zura" – jak zwali go brytyjscy koledzy – nie nadawał się do siedzenia za biurkiem. A taką rolę wyznaczyło mu polskie dowództwo, przenosząc go w roku 1943 do Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego na stanowisko oficera „taktyczno-treningowego". Gdy więc dowiedział się, że w Imperialnej Szkole Pilotów Doświadczalnych było jedno miejsce dla Polaka – zgłosił się natychmiast. W marcu 1944 roku rozpoczął roczny kurs, razem ze śmietanką lotników z całego świata. Latał na wszystkim – od najmniejszych samolotów do bombowców. Zrobił też kilka lotów z lotniskowca, dzięki skierowaniu na pierwsze loty doświadczalne w Dywizjonie Morskim. Wreszcie trafił do dywizjonu prób samolotów myśliwskich. Usiadł za sterami pierwszych brytyjskich odrzutowców Vampire i Meteor.

Gdy kończyła się wojna, Żurakowski miał już oblatanych czterdzieści różnych typów samolotów; był znakomitym pilotem doświadczalnym, czego dowiódł ponad wszelką wątpliwość w lipcu 1945 roku, demonstrując odrzutowiec Vampire. Prasa lotnicza piała, zachwytom nie było końca: „The most brilliant exhibition probably ever seen" (prawdopodobnie najdoskonalszy pokaz widziany kiedykolwiek). W październiku na odrzutowym Hornecie zademonstrował pętlę z wyłączonymi obydwoma silnikami, by potem zadziwić widzów pełną akrobacją z jednym tylko pracującym silnikiem.

Owocem tych wyczynów była nie tylko sława, ale i od roku 1947 praca pilota doświadczalnego w angielskiej firmie lotniczej Gloster Aircraft, produkującej myśliwce Meteor i Javelin, które należało udoskonalać. „Zura" to potrafił. Przyszły więc kolejne sukcesy. Do największych zalicza jednak poślubienie swojej polskiej narzeczonej, Anny Danielskiej. Ich rodziny były przed wojną ze sobą zaprzyjaźnione, ojcowie-lekarze pracowali razem. Pan Janusz próbował sprowadzić panią Annę do Anglii zaraz po wojnie, ale nie było to łatwe. Kolejne próby kończyły się fiaskiem. W końcu jednak udało się jej wyjechać ze stalinowskiej Polski – po wstawiennictwie Jarosława Iwaszkiewicza. Ślub odbył się 13 maja 1948 roku w Paryżu.

Janusz Żurakowski na ramionach kolegów po pierwszym locie Avro Arrow, 25 marca 1958 r.

„Niezrównany pilot demonstracyjny” i pionowe „koła od wozu”

W osiem miesięcy później, w styczniu 1949 roku Żurakowski osiągnął siedem i pół mili wysokości lotu w siedem i pół minuty, co było rekordem świata, a w rok później ustanowił międzynarodowy rekord szybkości na trasie Londyn-Kopenhaga-Londyn i uzyskał miano „niezrównanego pilota demonstracyjnego”, jak pisał tygodnik „Flight” po pokazach w Belgii. Wreszcie na pokazach w Farnborough w roku 1951

zademonstrował lotniczemu światu pierwszą od lat dwudziestu nową figurę akrobacyjną, nazwaną przez francuski „Aviation Magazine" „Zurabatic Cartwheel". – Zanotujmy, że akrobacja po angielsku jest „aerobatics" – pisali Francuzi – ponieważ Żurakowski ją wykonał, nazwa będzie „Zurabatics". „Zura" wyciągał swój Meteor ostro w górę, zadławiał jeden silnik i z drugim na pełnej mocy wykonywał półtora pionowego „koła od wozu".

Wieści o wyczynach Żurakowskiego dotarły i za Ocean. Zakłady lotnicze A. V. Roe (zwane też Avro Canada) w Malton pod Toronto poszukiwały takiego właśnie pilota. Żurakowski został ich głównym pilotem doświadczalnym (Chief Test Pilot). W roku 1952 przeniósł się z rodziną (w Anglii urodziło się Żurakowskim dwóch synów, Jurek i Marek) do Kanady.

Jeszcze tego samego roku przekroczył barierę dźwięku na samolocie pościgowym CF-100 o prostych skrzydłach, „co narobiło trochę szumu, gdyż fachowcy nie wierzyli, że było to na tym samolocie możliwe" – jak skromnie wspominał pan Janusz. Fachowcy wierzyli za to w następcę CF-100 – myśliwiec przechwytujący CF-105 Avro Arrow, który 25 marca 1958 roku Janusz Żurakowski oblatał. 14 września 1958 roku, w swoim dwudziestym drugim, ostatnim locie na Arrow, Żurakowski osiągnął szybkość Mach 1.86 (czyli prawie podwójną prędkość dźwięku). Lecz pomimo znakomitych osiągów i właściwości,

wspaniałych prognoz i niezwykłych perspektyw dla rozwoju przemysłu lotniczego w Kanadzie, produkcja samolotu została brutalnie wstrzymana przez konserwatywny rząd Johna Diefenbakera, który skazał tym samym zakłady A.V. Roe na zamknięcie.

Złamana Strzała i duch narodu

Ślady po złamanej Strzale zacierano z niezwykłą dokładnością, jak po przestępstwie. Na tereny zakładów Avro wkroczyło wojsko, by przypilnować pocięcia palnikami (sic!) istniejących już samolotów (łącznie 37 w różnych stadiach produkcji) oraz kanadyjskich silników Orenda, jak również zniszczenia całej dokumentacji. Samolot CF-105 Arrow był najwspanialszym technicznym osiągnięciem Kanadyjczyków w dziejach tego kraju. Był poza tym dzieckiem kochanym przez kanadyjską społeczność. Miłością do Arrow przepełnione były relacje prasowe z tamtych lat, późniejsze książki oraz filmy, zarówno dokumentalne, jak i para-dokumentalny, dwuodcinkowy film telewizji CBC.

Arrow latał jak ptak…, fot. z archiwum Żurakowskich.

Los Avro Arrow zdaje się obchodzić wszystkich. Krytycy decyzji twierdzą, że na życzenie Amerykanów, którzy bali się tak silnej konkurencji w przemyśle lotniczym po północnej stronie granicy, dokonano trwałego sabotażu na przyszłości Kanady. W wielu komentarzach od 60 lat słychać powracający motyw o duchu narodu, który wtedy, w tamten „czarny piątek” 20 lutego 1959 roku, uległ świadomemu zniszczeniu. Od swych narodzin na deskach kreślarskich do zniszczenia na terenie zakładów w Malton pod Toronto, myśliwiec CF-105 Arrow dawał liczne dowody swej wyjątkowości. Był samolotem rewelacyjnym, w opinii dwóch polskich oblatywaczy, Janusza Żurakowskiego i Władysława „Spuda” Potockiego. Przy pracy nad nim skupiono

najtęższe umysły konstruktorskie tamtych czasów. Kierował tym zespołem Jim Floyd o renomie konstruktora bijącego rekordy myśliwca CF-100 oraz pierwszego na świecie odrzutowca pasażerskiego Avro-Jetliner. Podobnie jak Arrow był to samolot w pełni kanadyjski, bardzo udany i zupełnie niedoceniony, o wiele lepszy od brytyjskiego Cometa, który, nie dopracowany technicznie, rozlatywał się w powietrzu. W 1949 roku wyprodukowano jeden egzemplarz Jetlinera, na więcej rząd kanadyjski nie złożył zamówień; w 1957 roku pocięto go na żyletki – zamiast postawić w muzeum. Warto dodać, że po likwidacji programu Arrow Floyd przeniósł do Anglii i razem z Francuzami skonstruował Concorde'a.

Arrow od pierwszych lotów wyrównywał rachunki zainwestowanych w nim nadziei. Jak powiedział Janusz Żurakowski, Arrow latał jak ptak, z każdym lotem wyżej i szybciej. Już w trakcie lotów próbnych stał się światową sensacją i został okrzyknięty najlepszą konstrukcją lotniczą doby powojennej, która technologicznie wyprzedzała wszystkie podobne konstrukcje o lat co najmniej dwadzieścia – tyle zabrało Rosjanom dorównanie Kanadyjczykom. Dopiero ich Mig-29 dogonił Avro Arrow osiągami, ale przegrał z kretesem w dziedzinie aerodynamiki, czystości linii i „kosmicznego" wyglądu, zapowiadającego wielkie możliwości rozwojowe tej konstrukcji.

Już po likwidacji programu inżynierowie zwolnieni z Avro Canada

– i dosłownie z dnia na dzień zatrudnieni przez Amerykanów, w tym wielu Polaków – współbudowali amerykańską potęgę kosmiczną, łącznie z lądownikiem księżycowym, wahadłowcem Columbia oraz szkoleniem pierwszych astronautów. Rząd kanadyjski zamykając program Arrow nie tylko odbierał pracę piętnastu tysiącom ludzi, zatrudnionym w zakładach Avro i Orenda (silniki odrzutowe) oraz tysiącom współpracujących kontraktorów, odebrał też Kanadyjczykom poczucie własnej wartości. Gdy złamano Strzałę, Janusz Żurakowski powiedział: „To tak prawie jakby nasz duch, jako narodu, umarł". Nieco później napisał we wstępie do książki *Shutting Down the National Dream*:

> Rządy i palniki mogą zniszczyć samolot, ale nie są w stanie zniszczyć nadziei, pragnień i wielkości poszukującego ducha. Marzenie żyje dalej w sercach ludzi[1].

Wielu specjalistów lotniczych i ekonomistów, publicystów i polityków nie może przeboleć bezpowrotnie utraconej przez Kanadę szansy stania się światową potęgą technologiczną. Kanada pozostała w powszechnym odczuciu krajem pionierów, rolników i traperów, krajem surowcowym. Po kilkuletnim „supersonicznym zawrocie głowy" wróciła do tradycji i mentalności przodków. Podobnie postąpił Żurakowski. Odrzucił kuszące propozycje wielkich zakładów lotniczych w Stanach

Zjednoczonych, gdyż chciał pozostać w Kanadzie. Miał 44 lata. Był wybitnym pilotem-oblatywaczem, specjalistą w dziedzinie najbardziej zaawansowanych technologii przyszłości, ale postanowił zostać pionierem w kanadyjskim buszu. Zdecydował się rozpocząć życie od nowa, nieomal na wzór pierwszych osadników – od wyrębu drzew, budowy kabiny, a potem domu. Z naddźwiękowego myśliwca przesiadł się na traktor. Wziął do rąk siekierę i łopatę. Zaczął karczować busz, zrąbane drzewa przerabiać na deski, z desek budować rodzinne gniazdo oraz – eksperymentalne łodzie i skutery śnieżne, napędzane silnikiem wyposażonym w śmigło. Duch pilota doświadczalnego nie pozwolił mu spocząć na laurach.

***

Janusz Żurakowski miał dwa życia: lotnicze i osadnicze, miał też dwa pogrzeby. W pierwszym, 12 lutego 2004 roku pochowano go pośród… brył lodu z jeziora Kamaniskeg: ziemia na kadyjskich Kaszubach była zbyt zmarznięta, by można było wykopać grób. Dopiero w kwietniu odbył się drugi, już ten właściwy pochówek na cmentarzu Parafii św. Jadwigi przy Siberia Road w Barry’s Bay. Leży tam obok żony Anny, która dołączyła do męża we wrześniu 2015 roku.

Ostatni spacer Janusza Żurakowskiego, Kartuzy Lodge, 19 maja 2003 r., fot. M. Kusiba.

***

Uznawany za jednego z najlepszych pilotów doświadczalnych wszech czasów, pułkownik Żurakowski jeszcze za życia wpisany został w poczet członków honorowych Międzynarodowego Stowarzyszenia Pilotów Doświadczalnych (Honorary Fellow of the Society of Experimental Test Pilots) w Los Angeles – obok nazwisk zdobywcy Atlantyku Charlesa Lindbergha i zdobywcy Księżyca Neila Armstronga. Otrzymał tytuł „Pioniera kanadyjskiego lotnictwa", prestiżową nagrodę Trans-Canada McKee Trophy za rok 1958 oraz został członkiem Galerii Sławy (Canadian Aviation Hall of Fame) kanadyjskiego lotnictwa. Jego

imię nosi główny budynek Centrum Lotów Doświadczalnych w Cold Lake w Albercie. Otrzymał też nagrodę James'a Floyd'a, konstruktora Avro Arrow. W Kanadzie wybito srebrną, 20-dolarową monetę ze złotą podobizną Żurakowskiego i sylwetką CF-100 na awersie i królowej Elżbiety II na reweresie. Odznaczony Virtuti Militari i Krzyżem Walecznych (trzykrotnie), w roku 1999 otrzymał od władz III RP Krzyż Komandorski Orderu Zasługi, a Polski Klub Pilotów Doświadczalnych wręczył mu złotą odznakę z numerem 2 (odznakę z numerem 1 nadano Bolesławowi Orlińskiemu). Janusz Żurakowski został też laureatem „Błękitnych Skrzydeł" – nagrody „Skrzydlatej Polski". W lipcu 2003 roku społeczność Barry's Bay w hołdzie swemu najsłynniejszemu obywatelowi ufundowała Park Żurakowskiego, gdzie stanął naturalnej wielkości pomnik pilota oraz replika Avro Arrow (w skali 1:4).

Park Żurakowskiego w Barry’s Bay, fot. M. Kusiba.

---

[1] G. Stewart: *Shutting Down the National Dream: A.V. Roe and the Tragedy of the Avro Arrow.* Whitby, Ontario 1997, 1988, p. X.

W 1997 roku powstał film p.t. „The Arrow” w reżyserii Dona McBrearty (red.).