

the new ink

bulletin

IV / 1998



**ASSOCIATION
OF POLISH
ENGINEERS
IN CANADA**

**STOWARZYSZENIE
IŻYNIERÓW
POLSKICH
W KANADZIE**

**ASSOCIATION
DES INGENIEURS
POLONAI
AU CANADA**

206 BEVERLEY STREET
TORONTO, ONTARIO
M5T 1Z3

XLIII Walny Zjazd SIP w dniu 24 października 1998 w Toronto

Walny Zjazd SIP odbył się w tym roku w Toronto w lokalu Stowarzyszenia Polskich Kombatantów przy ulicy Beverley. Zjazd rozpoczęliśmy poczęstunkiem przygotowanym przez Zarząd Główny, dzięki czemu w miłej atmosferze szybko upłynął nam czas do oficjalnego rozpoczęcia. W Zjeździe uczestniczyło 40 osób oraz było 10 upoważnień do głosowania.

Był to historyczny Zjazd, bowiem uczestniczyli w nim delegaci wszystkich 7-miu oddziałów. Obecni byli dwaj koledzy z odległego Edmonton - wielkie brawa. Miło było zobaczyć twarze kryjące się pod dobrze znanymi nazwiskami.

Na wstępie dokonano wyboru Prezydium Zjazdu. Funkcję przewodniczącego powierzono kol. Henrykowi Rastonowi. Przyjęto protokoły z poprzedniego 42-go Zjazdu, który odbył się w 1996 r. w Ottawie oraz ze zjazdu przewodniczących oddziałów, który miał miejsce w Toronto w ubiegłym roku po czym nastąpiły sprawozdania prezesa Zarządu Głównego, skarbnika oraz przewodniczących oddziałów.

Kol. Juliusz Kirejczyk przedstawił sprawozdanie z działalności Oddziału Toronto, a w nim - sprawy

organizacyjne: informacje o imprezach i comiesięcznych spotkaniach czwartkowych "U Inżynierów", o pracy zarządu i dyżurach.

Kol. Jarek Nowinka - przewodniczący oddziału Edmonton referował działalność swojego oddziału.

Kol. Lidia Zielińska przedstawiła działalność oddziału stołecznego w Ottawie.

Kol. Jerzy Bulik wygłosił sprawozdanie z działalności oddziału Kitchener.

Kol. Lech Biliński mówił o działalności oddziału w Montrealu.

Kol. Jan Klarenbach mówił o powstaniu nowego oddziału w Hamilton.

Kol. Konrad Szymanowski przedstawił oddział w Oshawie.

Kol. Grzegorz Pietrzak poruszał zagadnienia i referował sprawy strony ZG oraz stron oddziałowych na Internecie.

Kol. Roman Jagła przedstawił sprawozdanie finansowe Stowarzyszenia oraz propozycje budżetu na rok 1998-1999.

Kol. Sobocki referował działalność Zjazdu Głównego:

Działalność Zarządu Głównego w ubiegłym roku skupiła się na następujących sprawach:

ASSOCIATION
OF POLISH
ENGINEERS
IN CANADA
www.polisheng.ca



Founded in 1941
Incorporated in 1944

Board of Directors

President J. Cytowski
Past pres. G. Sobocki
Vice-Pres. M. Bornet
Secretary T. Wesołowski
Treasurers R. Jagła
Directors S. Basiukiewicz
A. Drzewiecki
A. Paudyn
G. Pietrzak

Editorial Committee

S. Basiukiewicz, A. Szybiak

BRANCHES

Edmonton

#30, 3115-119 Street
Edmonton, Alberta T6J 5N5

Hamilton

91 Magnolia Drive
Hamilton, Ontario L9C 5Z3

Kitchener

2-285 Sandowne Dr.
Waterloo, Ontario N2K 2C1

Montreal

63 Prince Arthur Est.
Montreal, Quebec H2X 1B4

Ottawa

P.O. Box 8093 Station "T"
Ottawa, Ontario K1G 3H6

Oshawa

1296 Pinehurst Avenue
Oshawa, Ontario L1H 8G5

Toronto

206 Baverley Street
Toronto, Ontario M5T 1Z3

contents

1. XLIII Walny Zjazd SIP	1
2. Słowo Prezesa	2
3. Remisz buduje mosty	5
4. Nowi członkowie	6
5. Janusz Żurakowski	7
6. Walny Zjazd KPK	8

SŁOWO PREZESA

Drodzy Koleżanki i Koledzy,

Minął jeszcze jeden rok w kalendarzu Stowarzyszenia Inżynierów Polskich w Kanadzie. W październiku odbył się w Toronto kolejny Walny Zjazd Stowarzyszenia. Wzięli w nim udział reprezentanci Oddziałów SIP z Edmonton, Kitchener, Oshawy, Ottawy i Toronto. Walny Zjazd zgodnie ze Statutem jest najwyższą władzą naszej organizacji. Było to zatem spotkanie podsumowujące działalność Zarządu Głównego w latach 1997/98, oraz wytyczające zadania na lata następne. W następnym wydaniu New Link poświęcimy Zjazdowi więcej miejsca.

Jako nowo wybrany przewodniczący ZG, chciałbym podziękować Koleżankom i Kolegom za zaufanie, prosząc jednocześnie o współpracę. Wspólnie możemy zrobić dużo więcej.

Nasze Stowarzyszenie istnieje już prawie 60 lat. Długa to historia

budowana na fundamentach założonych przez naszych starszych Kolegów. Musimy przyznać, że są to solidne zręby. Zręby, na których my dalej budujemy i kontynuujemy dobre tradycje Stowarzyszenia Techników Polskich w Kanadzie. Kontynuacja tych tradycji jest naszym obowiązkiem i posłaniem.

W tym miejscu, chciałbym podziękować wszystkim kolejnym Zarządom, a zwłaszcza temu z ostatniej kadencji z kol. Sobockim, Komisjom Rewizyjnym oraz Wszystkim aktywnym Członkom SIP, za ogromny wkład pracy.

Bazując na ogromnych osiągnięciach naszych zasłużonych Koleżanek i Kolegów, musimy dążyć wszelkimi staraniami, aby Stowarzyszenie Inżynierów Polskich istniało i rozwijało się. Musimy dostosować nasze metody działania do zmieniających się warunków. Wymaga to często innego podejścia do wielu złożonych problemów i potrzeb naszego środowiska.

Nasze cele i zadania są dobrze określone w statucie SIP, musimy je

tylko wypełnić konkretnym programem dostosowanym do potrzeb nas samych, Członków tej Organizacji. Ogólnie można stwierdzić, że SIP działa na dwóch płaszczyznach:

- zawodowej, dla dobra jego członków, oraz
- społecznej - dla dobra całej Polonii.

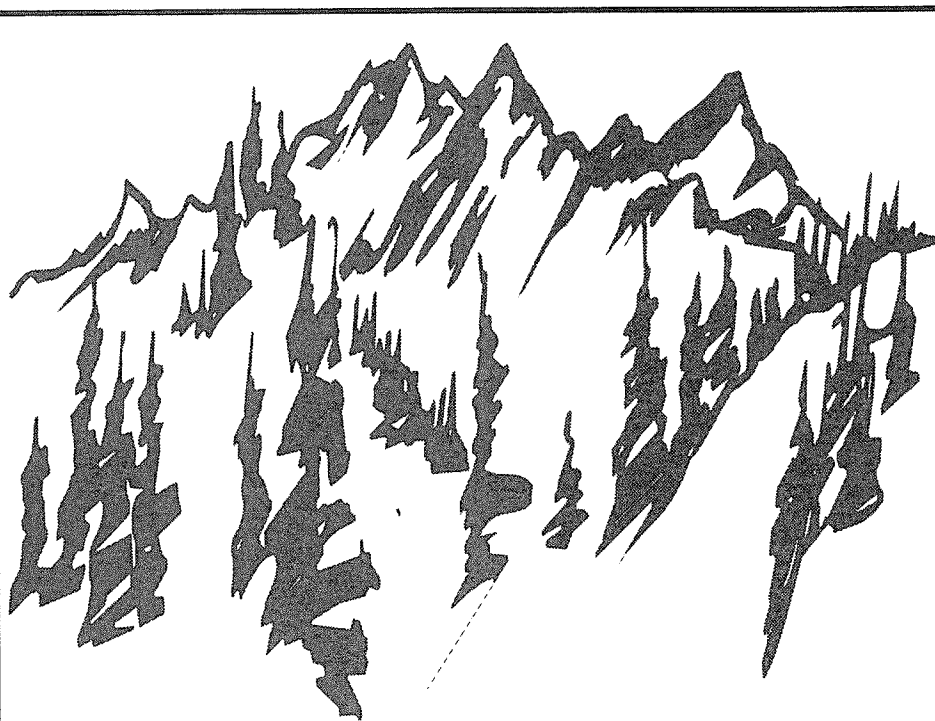
Znacząca i szczególna rola przypada Zarządowi Głównemu. Koordynacja działalności Oddziałów, strategia rozwoju Stowarzyszenia w następnych latach, troska o dobre imię Polskiego Inżyniera w środowisku Kanadyjskim, promocja osiągnięć Polaków, a przede wszystkim ciągła troska o jedność Polonii - to tylko kilka najważniejszych naszych strategicznych celów.

Dużą wagę przywiązywaliśmy do kontaktów z Oddziałami. Sprawa ta będzie szczególnie mi bliska, jako że opinie Oddziałów są dla nas bardzo cenne i one mają decydujący wpływ na oblicze i przyszłość naszej Organizacji.

Stowarzyszenie ma duże zasługi na polu szeroko rozumianej działalności polonijnej. Większość aktywnych działaczy KPK wywodzi się ze Stowarzyszenia. Będziemy konsekwentnie dążyć do tego aby SIP spełniało swoje zadania w stosunku do swoich członków, z takim jednak ukierunkowaniem, aby podnosić prestiż Polaków w ramach szeroko rozumianego interesu środowisk polonijnych, reprezentowanych przez Kongres Polonii Kanadyjskiej. Będziemy szukać tego, co nas w Polonii łączy, zapominając o tym, co nas dzieli.

Sądzę, że ten ogólny program oznacza kontynuację tradycji SIP z jednoczesnym uwzględnieniem aktualnych uwarunkowań i potrzeb czasu w jakim żyjemy.

Jan Cytowski



*Wiele szczęścia, powodzenia i
wszystkiego najlepszego
w Nowym Roku 1999
wszystkim członkom
Stowarzyszenia Inżynierów
Polskich w Kanadzie
i ich Rodzinom
życzy Zarząd Główny
Do siego roku!*



XLIII Walny Zjazd SIP w dniu 24 października 1998

w Toronto (dokończenie ze str. 1)

- zorganizowanie obchodów 100-lecia śmierci patrona naszego Stowarzyszenia, Kazimierza Gzowskiego a w tym odszukanie filmu zrealizowanego przez Telewizję Polską i jego projekcje na pokazach zamkniętych, wywiady dla The Toronto Star, The Globe and Mail wywiad i prelekcja dla Polish Studio oraz kilka innych przedsięwzięć

- nawiązanie współpracy ze Stowarzyszeniem Inżynierów i Techników Polskich w Stanach Zjednoczonych "Polonia Technica"

- uczestnictwo w dorocznym zlocie w Callicoon Center w stanie Nowy York, gdzie nasz prezes ZG wygłosił prelekcje na temat historii naszej organizacji (patrz poprzedni numer The New Link);

- nawiązanie współpracy z Federacją Stowarzyszeń Naukowo-Technicznych NOT w Polsce i uzyskanie informacji dotyczących wymagań i procesu uzyskiwania tytułu zawodowego INŻYNIER EUROPEJSKI nadawanego przez Europejską Federację Narodowych Stowarzyszeń Inżynierskich

- utworzenie strony ZG SIP na Internecie pod adresem: www.polisheng.ca oraz włączenie stron oddziałowych, co w znacznej mierze powinno ułatwić nam komunikację wewnętrzną i zewnętrzną

- utworzenie nowego oddziału w Hamilton. Zebranie założycielskie odbyło się 13.10.1998 (Informacje o zasadach tworzenia nowych oddziałów można znaleźć m. in. na naszej stronie Internetowej)

Mamy obecnie 7 oddziałów: Edmonton, Hamilton, Kitchener, Montreal, Oshawa, Ottawa i Toronto.

Następnym punktem obrad był wybór prezesa i nowego Zarządu Głównego Stowarzyszenia.

Kol. Grzegorz Sobocki - ustępujący prezes, po trzech 2-letnich kadencjach, czyli po 6-ciu latach pracy na tym stanowisku, nie kandydował w obecnej kadencji. Dziękuję-

my wszyscy kol. Grzegorzowi za jego wieloletnią pracę i trud, poświęcenie i zaangażowanie, dynamikę i optymizm. Grzegorz dalej będzie działał dla dobra naszego Stowarzyszenia reprezentując nas w Zarządzie Głównym Kongresu Polonii Kanadyjskiej. Życzymy mu dużo sukcesów w Jego dalszej pracy społecznej.

Na stanowisko prezesa został zgłoszony kol. Jan Cytowski, długoletni poprzedni przewodniczący Zarządu oddziału Toronto. Z sali padła także kandydatura obecnego na obradach kol. Jerzego Bulika z oddziału Kitchener. Kol. Bulik nie zgodził się kandydować ze względu na brak czasu (jest przewodniczącym oddziału w Kitchener).

Kol. Jan Cytowski został wybrany na nowego prezesa przez akklamację. Serdecznie gratulujemy i życzymy samych sukcesów w pracy.

Po głosowaniu na prezesa nastąpiły wybory innych członków Zarządu Głównego, a także Komisji Rewizyjnej.

SKŁAD ZARZĄDU GŁÓWNEGO STOWARZYSZENIA INŻYNIERÓW POLSKICH W KANADZIE :

Prezes

kol. Jan Cytowski

Ustępujący Prezes

kol. Grzegorz Sobocki

Wiceprezes

kol. Mieczysław Bornek

Sekretarz

kol. Tomasz Wesołowski

Skarbnik

kol. Roman Jagła

New Link

kol. Sławomir Basiukiewicz

Sprawy Członkowskie

kol. Anna Paudyn

Internet

kol. Grzegorz Pietrzak

Kontakty z organizacjami zawodowymi

kol. Andrzej Drzewiecki

Komisja rewizyjna

kol. Barbara Mahler

Po wyborach i przerwie nastąpiła dyskusja i wolne wnioski.

Dyskutowano o powstaniu funduszu stypendialnego im. Kazimierza Gzowskiego dla studenta polskiego, o współpracy z Federacją Stowarzyszeń Naukowo - Technicznych i ewentualnym udziale naszego przedstawiciela w Zjeździe polskich organizacji technicznych we wrześniu 1999 r.

Następnie wszyscy uczestnicy Zjazdu udali się na tradycyjną imprezę "Wine and Cheese Party" organizowaną corocznie przez Oddział w Toronto w pięknych i reprezentacyjnych salach konsulatu polskiego.

Gości przywitał przewodniczący oddziału torontońskiego oraz Konsul Generalny Rzeczypospolitej Polski w Toronto.

Kontynuowaliśmy dyskusje zjazdowe w luźniejszej i mniej oficjalnej atmosferze, gdzie mogliśmy się poznać bliżej, poartować i podyskutować w szerszym gronie członków i sympatyków Stowarzyszenia i godnie podjąć uczestników Zjazdu często przybyłych z odległych stron Kanady.

Dziękujemy organizatorom Zjazdu, którzy włożyli wiele pracy i zaangażowania w przygotowanie i sprawne jego przeprowadzenie.

Dziękujemy wszystkim uczestnikom Zjazdu za przybycie i aktywne uczestnictwo w obradach i dyskusjach Zjazdowych.

Szczególne słowa uznania należą się kol. Henrykowi Rastonowi za bardzo sprawne prowadzenie obrad.

Gratulujemy nowemu prezesowi i członkom Zarządu wyboru i życzymy sukcesów w pracy na rzecz Stowarzyszenia, owocnej współpracy ze wszystkimi Oddziałami dla dobra nas wszystkich oraz całej społeczności polonijnej.

To był udany Zjazd.

Redakcja

REMISZ BUDUJE MOSTY

Redakcja "The New Link" ma zaszczyt przedstawić **REMISZ CONSULTING ENGINEERS Ltd.** w Nepan/Ottawa, której właścicielem jest pan Wojciech Remisz - inżynier mostowiec. Jednym z projektów tej firmy inżynieryjnej jest 1000 Island/Canadian Crossing Bridge - prestiżowe w skali i ważności przedsięwzięcie.

O innych projektach firmy zainteresowani mogą dowiedzieć się na Internecie: www.remisz.com

The St. Lawrence River is one of the most important rivers of North America spanning over 1286 kilometers long. In the upper part of the river near the city of Kingston, it is already almost 2 km wide and over the distance of some 64 kilometers has 1,700 islands, hence, this area is known as The Thousand Islands. The St. Lawrence Seaway Authority on the Canadian side and The St. Lawrence Development Corporation on the USA side manage bridges crossing the St. Lawrence River. The Thousand Islands Bridge is made up of two sections: The Canadian Crossing (Canada to Hill Island) and the USA Crossing (Hill Island to the USA). The Thousand Islands Bridge Authority, located in Alexandria on the USA shore, collects the tolls and operates both bridges.

The Canadian crossing is some 1015 meters long and is composed of the suspension cable bridge, viaducts, arch and truss bridges. Steinman (now Steinman, Boynton, Gronquist and Birdsall) from New York designed it in 1936 and it was officially opened by President Roosevelt in 1938. This project was the first major repair since that time.

In the fall of 1996, Peter Kiewit Sons Co. Ltd. (KIEWIT) had won the 14 million-dollar rehabilitation contract, which was prepared by Steinman from New York and Delcan Corporation from Toronto,

and tendered by The St. Lawrence Seaway Authority, which allowed for two-year construction.

REMISZ was retained to provide all construction engineering design for KIEWIT.

The tender called for a total replacement of the orthotropic steel grid deck, replacement of stringers, railings and slight widening of bridges. Working conditions on the top of the deck were restricted to one lane during night hours only with a \$200 penalty for each minute of late opening beyond 6:30 am.

Due to the very heavy truck traffic which generates substantial income for the Bridge Authority, closing of the bridges was ruled out and KIEWIT had to work out traffic control schemes and install custom made steel guiderails every night. Also, due to the varying cross sections of the bridges, all construction activities had to be done moving from the Canadian side towards the Hill Island so that traffic will always go from a narrower section to wider.

In order to work day and night shifts; KIEWIT's team (under the direction of Project Manager Frank Raji) suggested using suspended platforms and a moving gantry frame. This was quite a challenge for the design engineers who under the supervision of Project Manager, Wojciech Remisz, prepared a few alternative designs. The designs were then subject to reviews by KIEWIT staff during a pre construction brainstorming meeting. Later on, the drawings were forwarded to Steinman and Seaway for further engineering input, especially for the suspension bridge spans. As mentioned above, there were no previous similar contracts on this crossing over the past sixty years, our engineers had to perform structural

evaluation of all the structures to account for platform arrangements and gantry frame movement.

Therefore, engineers from REMISZ extensively used a 3D model with actual section properties and analyzed all the bridges using the latest ROBOT V6 computer program. Design and Contractor's project engineers had to exercise a common sense and good engineering judgment many times, since the platforms and gantry system were unique in their design and operation. Work platforms (approximately 12 x 7.5 m) were made up of steel and Aluma beams with plywood decking, complete with safety handrails. They were pre assembled on the shore and later transported by barges to the required position and lifted up by winches. They allowed for 1.8 m clearance and were suspended on double channel hangers, which also were to act as compression struts in order to eliminate platform warping due to unequal loading or failure of any one hanger. In addition, platforms were braced using coil rods and cables in the longitudinal and transverse direction, which assured very stable configuration despite 5.5% grade. Since it was reported that wind gusts and turbulence may cause suction between platforms and the underside of the deck, vent holes covered with steel grating were part of the flooring. Thanks to the very careful planing of load balancing by KIEWIT and REMISZ, platforms could be mounted on both sides of the main towers, providing almost 180m of continuous work area, full width of the suspension bridge. This arrangement allowed for different construction works to go concurrently, like: pre drilling of holes and preparation for removals in one locations, deck replacement at the other, and finishing touch ups with sidewalk modification at the other end. The custom-built gantry frame could service 36 m of the bridge length allowing

the new link

replacement of up to four deck panels per night shift. Since the same gantry had to fit into different deck cross sections and pass under wind bracing it was co-designed with Applied Fluid Mechanics Inc., Toronto, with hydraulic controls and exchangeable vertical and inclined legs. Its steel casters were moving inside channel rails, which were being relocated every few days. Four longitudinal gantry beams allowed working on either side of the roadway from one parking position. As an extra safety procedure the gantry was being moved to the nearest tower upon completion of the night work.

Steel grating panels were pre assembled with new galvanized deck stringers and filled with steam cured concrete in a prefab yard. They were being transported to the job site on flat bed trucks, which on the return trip were coming with the old removed deck components. Construction joints between new deck panels were filled with fast setting grout, reaching min. 24 MPa in 3 hours thus allowing opening of the bridge to regular traffic every morning. In practical terms, replacement of the whole deck, railings and sidewalks lasted from May to October 1997 substantially accelerating the completion date.

This project attracted attention not only of the general public but also very close scrutiny by the Ontario Ministry of Labour. On the positive side, transportation officials from Kashmir, India congratulated REMISZ and KIEWIT who visited the project site on their cross Canada tour on behalf of the World Health Organization.

The practical approach to many difficult construction engineering issues, an excellent co-operation between REMISZ and KIEWIT engineers proved very satisfying to all parties. In the forthcoming years of rehabilitation projects we should see more partnering arrangements like this one which saved Seaway a few million dollars and allowed early completion without any accidents and shortcuts.

TECHNICAL DATA

spans between abutments: suspension bridge 411m; viaducts 238m; arch 118m; truss 183m; approach viaduct 65m deck replacement 12,100 m² temporary suspended platforms under: suspension bridge 4,880m²; viaducts and arch 2,550m²; truss bridge 2,170m² design live load on platforms 2.40 KN/m² (240 kg/m²) width between stiffening girders/main cables 9,300mm main cables E=24,000,000 psi, each containing 37 strands, each strand made up of 7 wires; total net cross section of a cable 36.1 in² hangers between cables and stiffening girder at 25 ft; main span 750 ft. (228.75m); cable sag 75f ft. maximum truck load 90,000 lbs. (41 tonnes) at 150m between trucks up to a maximum of 130,000 lb. (59 tonnes) for escorted trucks with special permit

za zgodą autora - Redakcja

WITAMY NOWYCH CZŁONKÓW

Tadeusz Bzowski, inż. metalurg, AGH w Krakowie, 1970, member No. 2253

Andrzej Zdzisław Dziewa, mgr. inż. elektronik, Politechnika Gdanska, 1981, member No. 2254

Robert Grzegorz Flis, technolog inżynierii chemicznej, Mohawk College, Hamilton, Ont. 1995 technology member No. 2255

Janusz Grzegorzczyk, technik budowlany, Technikum Zawodowe w Lublinie 1966, Mohawk College, Hamilton Ont. technology member No. 2256

Jerzy Jan Janeczko, inż. mechanik, Politechnika Rzeszowska 1981 member No. 2257

Eugeniusz Kaczmarek, mgr. inż. mechanik, Politechnika Krakowska, 1988, member No. 2265

Ewa Klarenbach, mgr. inż. organizator przemysłu, Politechnika Wroclawska, 1987, member No. 2258

Jan Piotr Klarenbach, mgr. inż. mechanik, Politechnika Wroclawska 1981, member No. 2259

Ewa Maria Kolińska, mgr. inż. mechanik, Politechnika Warszawska, 1975, member No. 2266

Janusz Franciszek Krygel, mgr. inż. mechanik, Politechnika Gdańska, 1990, member No. 2260

Ryszard Murynowicz, inż. mechanik, Wyższa Szkoła Inżynierska w Zielonej Górze, 1973 member No. 2261

Andrzej Mróz, inż. mechanik, Leningradzki Instytut Politechniczny, 1975 member No. 2262

Józef Rybiak, B.Sc. in metallurgical engineering, University of London Ont. (PEO member), B.Sc. in biology and geography, Brock University, St.Catherines Ont. member No. 2263

Bogusław Kotwa, mgr. inż. elektryk górniczy, Politechnika Śląska w Gliwicach 1982, member No. 2249

Janusz Patrycjusz Warunkiewicz, mgr. inż. architektury, Politechnika Krakowska, 1946, member No. 2250

Andrzej Mieczysław Sikorski, mgr. inż. mechanik, Politechnika Warszawska, 1971, member No. 2252

Adam Stępień, technik elektryk, Technikum Elektryczne w Słupsku, 1982, member No. 2264

Jan Szulc, inż. inżynierii środowiska, Politechnika Wroclawska, 1978 member No. 2267

JANUSZ ŻURAKOWSKI

Pod koniec listopada gościliśmy na naszym comiesięcznym spotkaniu "U Inżynierów" w siedzibie Stowarzyszenia na 206 Beverley pana Janusza Żurakowskiego - wspaniałego człowieka, "Chodzącą Historię" lotnictwa i przemysłu lotniczego w Polsce, Kanadzie i Anglii. Obecność i prelekcja pana Żurakowskiego ściągnęła tłumy zainteresowanych.

Nasz gość opowiadał o swoich losach i bujnym życiu od wczesnych lat swej młodości i noworodzącym się ówczesnie lotnictwie, o walce jako pilot myśliwski w latach wojny oraz swojej późniejszej pracy zawodowej i wkładzie w rozwój lotnictwa i techniki lotniczej jako pilot doświadczalny. Poruszał również kontrowersyjną sprawę Avro-Arrow - samolotu, którego konstrukcja wyprzedziła o "dobre kilka lat" wszystkie inne konstrukcje na świecie, która wciąż po 40-tu latach wzbudza wiele emocji u Kanadyjczyków.

Postać pana Janusza kumuluje i łączy w sobie tak wiele wspaniałych cech Polaków pracujących tu w Kanadzie.

Przybliżmy ją pokrótce nam Wszystkim.

Mennica Kanady - Royal Canadian Mint - wydała w roku 1996 pamiątkową Srebrną monetę o wartości 20 dolarów dla upamiętnienia odbytego w roku 1952 lotu kanadyjskiego myśliwca odrzutowego AVRO-CP100. W locie tym pilot doświadczalny firmy AVRO CANADA - JANUSZ ŻURAKOWSKI przekroczył szybkość dźwięku (Mach I ok. 1, 100 km. na godzinę).

Był to pierwszy lot ponaddźwiękowy w Kanadzie i zarazem pierwszy na świecie lot ponaddźwiękowy samolotu z prostym układem skrzydeł i bez pomocy napędu rakietowego. Jedna strona tej monety zawiera wizerunek Królowej Elżbiety II-ej, a druga złoconą „kameę” z podobizną Janusza Żurakowskiego oraz widok samolotu CF-100.

Janusz Żurakowski urodził się w

roku 1914-ym i od wczesnej młodości był entuzjastą lotnictwa.

Zaczął od modelarstwa i szkolenia się na szybowcach, a w roku 1937 ukończył Zawodową Szkołę Podchorążych Lotnictwa w Dęblinie. Jako podporucznik pilot został przydzielony do 6-go pułku lotniczego we Lwowie, a przed samą wojną przeniesiony do szkolenia pilotów myśliwskich w Ułężu pod Dęblinem.

Po kampanii wrześniowej przedostał się do Francji, a następnie Anglii, gdzie przydzielony do dywizjonów angielskich brał udział w Bitwie o Wielką Brytanię.

Do końca roku 1943 latał bojowo w dywizjonach polskich, gdzie doszedł do rangi majora (brytyjskiego "Squadron Leaderta") i był dowódcą polskiego Dywizjonu Myśliwskiego 316, a potem Zastępcą Dowódcy I-go Skrzydła Polskiego Northolt.

Odznaczony Orderem Virtuti Militari i trzykrotnie Krzyżem Walecznych.

Przeniesiony do Dowództwa Lotnictwa Myśliwskiego ("Fighter Command") jako oficer taktyczno szkoleniowy wołał wrócić do latania. W. 1944 r zgłosił się na roczny kurs w Imperialnej Szkole Pilotów Doświadczalnych.

Po ukończeniu tej szkoły przydzielono go do Instytutu Doświadczalnego Samolotów i Uzbrojenia, gdzie latał na różnych typach samolotów, głównie wczesnych odrzutowcach.

Po przejściu do cywila w roku 1947 został zaangażowany jako pilot doświadczalny przez firmę Gloster Aircraft w Anglii i pracował nad rozwojem, samolotów o napędzie odrzutowym Meteor, a następnie Javlin.

W tym czasie brał kilkakrotnie udział w pokazach lotniczych w Farnborough koło Londynu, gdzie wyróżnił się demonstracją manewru, który był dotąd uważany za niemożliwy. Manewr ten został nazwany od jego nazwiska "Żurabatic".

W roku 1950 pobił również międzynarodowy rekord szybkości

Londyn -Kopenhaga - Londyn.

W roku 1952 przyjechał do Kanady, by rozpocząć pracę w firmie Avro-Canada jako główny pilot doświadczalny. Początkowo pracuje nad rozwojem samolotu CF100, a następnie nad przygotowaniem do prób nowego typu samolotu ze skrzydłem "delta" o nazwie ARROW. Na tym samolocie odbywa pierwszy udany lot w marcu 1958.

Po roku wyteżonej pracy, kiedy zbudowano i oblatano 5 prototypów z tej serii, rząd Kanady powziął decyzję skasowania tego, tak dobrze zapowiadającego się projektu.

Koniec ARROW jest końcem pracy Żurakowskiego w Lotnictwie. Nie skorzystał z propozycji pracy w Stanach Zjednoczonych i osiedla się wraz z rodziną - w okolicach znanych jako Kanadyjskie Kaszuby. Tam buduje ośrodek turystyczny - wczasowy, z którego do dziś korzystają przeważnie Polacy.

Po zakończeniu swej kariery lotniczej, w roku 1959-ym, Janusz Żurakowski otrzymał nagrodę "The Trans Canada (McKee) Trophy", w roku 1973-im został ogłoszony członkiem "Canada's Aviation Hall of Fame", a ostatnio, w roku zeszłym, w Western Canada Aviation Museum, został wyróżniony jako pionier kanadyjskiego lotnictwa w uznaniu pracy nad rozwojem Lotnictwa Kanadyjskiego.

Mimo swego bardzo bogatego doświadczenia - twierdzi jednak, że najlepiej latało mu się na naszych PZL-7 i PZL-11

Do sylwetki pana Żurakowskiego oraz wielu innych mniej znanych Polaków, ich dorobku i wkładu do lotnictwa kanadyjskiego i światowego będziemy jeszcze powracać. Zainteresowanym tematem polecamy książkę p. Jerzego Płoszajskiego "Technicy Lotnictwa Polskiego na Zachodzie" wydaną pod auspicjami Stowarzyszenia Techników Polskich w Wielkiej Brytanii (Institution of Polish Engineers in Great Britain - 238-246 King St., London W6 ORF, England.)

Redakcja

Październik 1998

W dniu 18-go października zakończył się XXXV-ty Walny Zjazd Kongresu Polonii Kanadyjskiej w Edmonton, Alberta. Zjazd swoją obecnością, zaszczytli ministrowie rządu federalnego: Arthur C. Eggleton - Minister of National Defense, Stephane Dion - President of the Queen's Privy Council for Canada and Minister of Intergovernmental Affairs, Ambasador RP w Ottawie prof. Bogdan Grzełoński, Senator RP Kazimierz Kutz, Konsul Generalny RP w Vancouver Krzysztof Smyk, minister prowincji Alberta - Walter Paszkowski, major miasta Edmonton - Bill Smith, rektor University of Alberta - Lois Hole i były szef sztabu Kanady - generał Paul D. Manson. Telegramy z życzeniami otrzymano od Premiera Rządu Federalnego Jean Chretien i Ministra Spraw Zagranicznych Lloyd Axworthy. Życzenia przesłał również Minister Spraw Zagranicznych RP Bronisław Geremek, były senator Stanley Haidasz i wielu innych.

Obrady odbywały się w reprezentacyjnych salach hotelu Sheraton i przybyło na nie 96 delegatów i wielu obserwatorów. Gospodarze Zjazdu - Okręg KPK Alberta z prezesem Józefem Bereźnickim obdarzali nas prawdziwą staropolską, połączoną z zachodniokanadyjską gościnnością, uprzyjemniając nam pobyt na każdym kroku. Przewodniczącym zebrania wybrano dr. Leszka Ignasiaka, który wykazał dużą znajomość metod prowadzenia obrad, połączoną z taktem, dzięki czemu obrady przebiegały sprawnie i szybko.

Komisja Rewizyjna KPK zdała sprawozdania z ostatecznej kontroli działalności Zarządu lat 1992-1994 wykazując pewne zaniedbania w prowadzeniu ksiąg kasowych, które utrudniały kontrolę, niemniej, nie znaleziono żadnych dowodów czerpania korzyści materialnych, ze strony ówczesnych dyrektorów.

Sprawozdanie to przyjęto jako ostateczne i nieodwołalne. Komisja

stwierdziła, że książki kasowe ostatniej kadencji 1996-1998 były prowadzone wzorowo, co odnosi się do Zarządu Głównego, Fundacji Charytatywnej i Instytutu Badawczego. Komisja postawiła wniosek o udzielenie Zarządowi i jego agencjom absolutorium z podziękowaniem, co spotkało się z ogólną aprobatą delegatów.

Prawie wszyscy delegaci wzięli udział w pracach Komisji Kongresowych, rezultatem czego było dużo nowych wniosków i zaleceń. Najwięcej pracy spadło na Komisję Statutową w związku z koniecznością wydrukowania nowego statutu uwzględniającego wszystkie naniesione w ciągu dziesięciu lat poprawki. Komisja ta nie miała możliwości dokładnego przedstawienia wszystkich wniosków na skutek braku czasu. Głosowanie na prezesa Kongresu poprzedziły 5-cio minutowe prezentacje i testowanie kandydatów przez zadawanie im losowo wybranych pytań. W opinii wielu delegatów odpowiedzi na te pytania przesądziły, że nowym prezesem został wybrany pan Lucjan Conrad nieznaczną różnicą głosów. Nowy prezes przedstawił skład swojego Zarządu, do którego weszło wielu dyrektorów ubiegłej kadencji, jak również kilka osób nie biorących do tej pory udziału w pracach kongresowych. Jest duża nadzieja, że to połączenie "starego z nowym" doprowadzi do szybszego zjednoczenia całej Polonii w Kongresie. Wypowiedzi wszystkich uczestników, łącznie z nowym prezesem, dążyły w kierunku większego zaangażowania się Kongresu w pracę nad jednością Polonii Kanadyjskiej.

Po wyborach wszyscy delegaci urządzili odchodzącemu prezesowi dr. Andrzejowi Garlickiemu huczną owację z tradycyjnym "Sto lat" dziękując mu za wiele trudu i bezinteresownej pracy dla dobra Kongresu i całej Polonii. Życzyliśmy mu wielu lat dalszej owocnej pracy na funkcji, którą tak dobrze wykonywał przez wiele lat w Ottawie jako starszy doradca

Kongresu przy rządzie federalnym.

Regulamin KPK przewiduje, że nowy zarząd przejmuje wszelkie agendy, finanse i władzę w ciągu 30-tu dni od dnia wyboru. Do tego czasu pan Lucjan Conrad będzie miał czas i sposobność na zorganizowanie swojego zarządu i rozdział funkcji.

Rada Kongresu składająca się z prezesów okręgów i większych organizacji wybrała nowego przewodniczącego, którym został prof. Andrzej Mrozewski z okręgu Sudbury, a jego zastępcą została pani Alicja Pietrus z okręgu Toronto.

Tym razem wyjechaliśmy ze Zjazdu KPK z dużą dozą optymizmu i wiarą w przyszłość Kongresu. Składamy bardzo serdeczne podziękowania gospodarzom Zjazdu, przewodniczącemu obrad i wszystkim delegatom, którzy stanęli na wysokości zadania tworząc atmosferę braterstwa z jednoczesnym poczuciem odpowiedzialności za podejmowane decyzje i obowiązki.

Ryszard Paudyn
Rzecznik Prasowy KPK

Skład nowego Zarządu Głównego KPK

Prezes

Lucjan Conrad

I Wiceprezes

Bernard Wiśniewski

Wiceprezesi

Dr. Andrzej Garlicki

Anna Ejbich

Sekretarz Generalny

Alicja Gettlich

Skarbnik Generalny

Danuta Figiel

Członkowie Zarządu

Elżbieta Betowski, Wanda Bujalska, Kazimierz Chrapka, Roman Jagła, Wojciech Olbrycht, Jan Perchał, Janusz Pietrus, Ryszard Paudyn, Mieczysław Ranosz, Edward Sołtys, Mieczysław Szczeciński, Jadwiga Sztrumpf, Grzegorz Sobocki (SIP)

the new link