

Koła historii

Ze Zbigniewem Gonciarzem, projektantem papamobile – samochodu specjalnego o kryptonimie „JP2”, rozmawia Maciej Foks

W jakich okolicznościach dowiedział się Pan, że będzie uczestniczył w pracach nad papamobile?

W marcu 1979 roku krążyły po Przemysłowym Instytucie Motoryzacji (PIMOT) nieoficjalne informacje. Temat dotarł do nas dzięki Romualdowi Węglińskiemu, zatrudnionemu w Sekretariacie Episkopatu, który wcześniej pracował w naszym instytucie. W niedługim czasie otrzymałem polecenie, by zająć się przygotowaniem koncepcji samochodu na czas wizyty papieża w Polsce w czerwcu tego roku.

Czy to prawda, że Jan Paweł II życzył sobie, by samochód, z którego będzie korzystał podczas pierwszej pielgrzymki do ojczyzny, był polskiej produkcji?

Tak, wyraził takie życzenie na spotkaniach z przedstawicielami episkopatu w Rzymie w 1979 roku. Chciał, aby jeden z samochodów, z których będzie korzystał w Polsce był polski.

Ile mieli Państwo czasu na przygotowanie maszyny?

Projektem papamobile zajmował się Ośrodek Pojazdów, w którego skład wchodziły zakłady: podwozi, konstrukcji specjalnych i zakład nadwozi, w którym pracowałem jako plastyk

► Zamówienie złożone przez Sekretariat Episkopatu Polski w PIMOT na wykonanie adaptacji samochodu Star 660 dla przewozu papieża w czasie pielgrzymki do Polski

Zbigniew Gonciarz, absolwent Wydziału Wzornictwa Przemysłowego Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. W latach 1972–1979 pracował w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji. Od 1979 do 1983 roku wykonywał projekty koncepcyjne nadwozi, m.in. dla samochodu osobowego 1200. Od 1992 roku prowadzi własną firmę projektową.



Fot. Maciej Foks

(dziś: designer). Na przygotowanie koncepcji pojazdu dostałem trzy dni, od piątku do niedzieli. W poniedziałek w instytucie został wybrany jeden z dwóch przygotowanych wariantów, zaakceptowany później przez prymasa Stefana Wyszyńskiego. Od bp. Bronisława Dąbrowskiego wiedziałem, że projekt widział również Jan Paweł II i wypowiedział się o nim pozytywnie. Po akceptacji Stolicy Apostolskiej projekt został oficjalnie zatwierdzony przez Sekretariat Episkopatu Polski w dniu 26 kwietnia. Przygotowaniem dokumentacji technicznej zajmował się znakomity zespół kilkunastu konstruktorów, m.in.: Wincentyna Żak-Lipowicz, Jerzy Sobczyk, Tomasz Wyczański, Jerzy Kula, Andrzej Zalas, Andrzej Jabłoński, Michał Lasocki, Dariusz Krasnodębski, Wiesław Zieliński, Andrzej Szpryngwald, Janusz Błaszczak. Samochód powstał na jednym ze stanowisk w hali prototypowni PIMOT-u przy udziale kilkudziesięciu wysokiej klasy specjalistów, których pracami kierował Wincenty Zeszuta. Koordynatorem całości prac przy „JP2” był Ryszard Andrzejewski, ja odpowiadałem za design i nadzór nad realizacją od pierwszego momentu prac do końca, kiedy samochód był gotowy. Trwało to sześć tygodni.

Czy episkopat miał specjalne wymagania dotyczącego pojazdu?

Wymagano, by samochód był ciężki i wysoki, niedostępny dla osób stojących. Wynikało to częściowo z doświadczeń pielgrzymki do Meksyku, gdzie przygotowano samochód papieski na bazie Toyoty Land Cruiser i napierający tłum zagrażał bezpieczeństwu papieża. Oczekiwano również przygotowania miejsca dla dwiętnastu osób świty papieskiej, osłony przed słońcem oraz nagłośnienia. Należało stworzyć program, praca była pionierska, przede wszystkim ze względu na brak jakichkolwiek wcześniejszych wzorców. Byliśmy w stałym kontakcie z episkopatem. Mieliśmy nawet przepustkę dla samochodu na przejazd bez ograniczeń przez rynek Starego Miasta do siedziby kurii.

Skąd pomysł na wykorzystanie konstrukcji Stara 660?

To był mój pomysł. Episkopat sugerował, by samochód miał kształt łodzi, co byłoby odniesieniem do łodzi Piotrowej. Ja jednak byłem przekonany, że powinien raczej pozostać samochodem. Skąd star? W tamtym czasie liczba podwozi z kabinami



Fot. ze zbiorów Zbigniewa Gonciarza

możliwymi do wykorzystania była ograniczona do dwóch ze Starachowic i jednej z Jelcza. Najnowocześniejszym samochodem był wtedy wojskowy Star 266. Za jego wykorzystaniem optowała część zespołu, ja natomiast zaproponowałem użycie starszego podwozia i kabiny o zdecydowanie widocznych cechach pojazdu wojskowego, by paradoksalnie – przez negację – na tej bazie zbudować pojazd, w którym papież będzie niósł przesłanie pokoju. Tej koncepcji odpowiadał Star 660, choćby przez detale – podwozie, rama, kształt kabiny, charakterystyczna krata z przodu, opuszczane przednie okno, kształt błotników. Dla takiego podwozia z kabiną zaprojektowałem specjalne nadwozie, gondolę spełniającą wymogi episkopatu. W prawej ścianie bocznej (dla papieża) oraz w ścianie tylnej (dla świty) zaproponowałem składane, chowane schody. Charakter nowej misji podkreślił biały kolor, na który pojazd został pomalowany w całości. Dookoła nadwozia przebiegał żółty pas z tkaniny obramowanej drewnem, zwieńczony w części przedniej potężnym parapetem, wykonanym w stolarni PIMOT-u z jednego kawałka drewna wiązowego, specjalnie wyszukanego w Polsce na tę okazję. Aby temu dużemu pojazdowi nadać lekkości, nad tylnymi kołami zastosowałem pokrywę błotnika rodem z eleganckich limuzyn z lat trzydziestych. Dolna linia zabudowy opada lekko w dół, aby podnieść się za kołami, i zmierza dalej ku tyłowi. Specjalne fotele dla papieża i biskupów były pierwszymi meblami projektowanymi w mojej karierze. Po zakończeniu pielgrzymki zostały oddane do episkopatu i przez pewien czas podobno używane były w katedrze warszawskiej.

W projekcie zabrakło miejsca dla ks. Stanisława Dziwisza, papieskiego sekretarza...

Tak. Wynikało to z braku zgłoszenia w odpowiednim momencie. Przewidziano trzy fotele – jeden dla papieża i dwa dla osób z jego świty. Zastosowaliśmy więc tzw. straponten, czyli rozkładane siedzenie w bocznej ścianie pojazdu.

Co zrobiliście, by zredukować dyskomfort twardego zawieszenia?

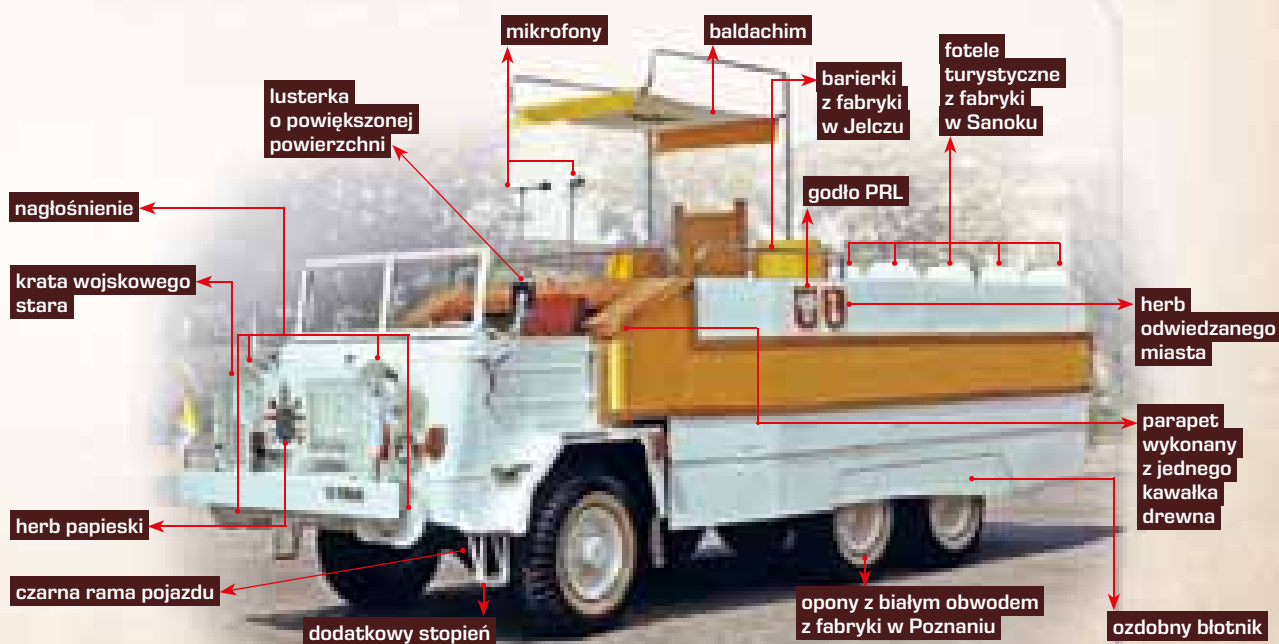
Gondola została zawieszona na czterech poduszkach pneumatycznych, co wraz z zespołem drążków skrętnych i amortyzatorów sprawiło, że nie czuło się dyskomfortu podczas jazdy w nierównym terenie, np. na lotnisku. Prace nad tym prototypowym rozwiązaniem były kierowane przez Jerzego Kulę. Mechanizm zadziałał znakomicie.

Co trzeba było zmienić, by przygotować samochód do trybu defiladowego?

Dostosować skrzynię biegów. Reduktor, zaprojektowany przez Andrzeja Jabłońskiego sprawdził się do tego stopnia, że podobno wolnego tempa jazdy nie wytrzymały silniki towarzyszących papamobile samochodów i motocykli. W rezultacie prędkość minimalną pojazdu w trakcie pielgrzymki podniesiono do 6 km/h.

Charakterystycznym elementem pojazdu są „oczy”, czyli system nagłaśniający. Proszę wybaczyć, ale wygląda to dość amatorsko. Czy to przez brak czasu, materiałów?

Być może odpowiedzią jest brak materiałów. W pierwszej koncepcji takie głośniki w ogóle nie były uwzględniane. Nie przypuszczałem, że będą tej wielkości. Wydawało mi się, że uda się to zrobić tak, by nie psuły za bardzo wyglądu samochodu. Jak na designera przystało przez jakiś czas walczyłem z tymi akurat głośnikami, mając nadzieję na inne. Nie udało się i nie pozostało mi nic innego niż umieścić je tak, by dwa były na dole po bokach i prawie niewidoczne, a kolejne dwa z przodu, za wojskową kratą, współtworząc charakterystyczny, niepowtarzalny przód pojazdu „JP2”. Przyznam, że nie kojarzyły mi się nigdy z oczami w twarzy tego samochodu, niemniej stały się charakterystycznymi elementami frontu. Okazało się później, że nagłośnienie było wykorzystywane w niewielkim stopniu. ▶



Konstrukcja nie miała zadaszenia.

Gdybyśmy spróbowali zakryć stara, zrobilibyśmy z niego autobus. To było jeszcze przed zamachem na Jana Pawła II i wymagania dotyczące bezpieczeństwa były zupełnie inne. Samochód miał być w założeniu odkryty i był przewidziany każdorazowo wyłącznie na niewielki dystans i dobre warunki pogodowe. Na wypadek deszczu i do dalszych podróży był fiat 130, przygotowany w specjalnej wersji przez włoską firmę Fissore.

Charakterystycznym elementem samochodu są też herby i baldachim.

Z przodu był herb papieski, po obu stronach godło PRL, po prawej stronie przy wejściu papieski, a po lewej miasta, w którym samochód aktualnie przebywał. Herby zaprojektował mój brat, architekt Roman Gonciarz, a wykonawcami byli brat z moim ojcem Tadeuszem Gonciarzem. Konstrukcja baldachimu, schodów, barierki i poręczy to efekt mojej ówczesnej fascynacji dziełem Bauhausu.

Jakie firmy oprócz Stara współpracowały przy budowie pojazdu?

Fotele turystyczne dla świty pochodziły z Sanoka, opony z zaprojektowanym przez nas białym obwodem wykonał na specjalne zamówienie poznański Stomil, z Jelcza wzięliśmy miechy pneumatycznego zawieszenia, poręcze wykorzystane na drzwiach, rury zastosowane przy schodach, baldachimie, barierkach etc. Tapicerkę do foteli i żółty pas wokół nadwozia wykonała firma

Władysław Rak z Warszawy. Pracownicy tych i wszystkich innych współpracujących zakładów traktowali nasze zamówienia z wielką życzliwością. Baldachim i poręczyki przygotowały przemile siostry westiarki Jezusa z ul. Brackiej w Warszawie. Przyjemnością było doglądanie prac przy wyszywaniu.

Jak zapamiętał Pan odbiór papamobile?

Przed ukończeniem samochodu przyjechali przedstawiciele Stolicy Apostolskiej z szefem papieskiej ochrony, który odbierał maszynę od strony bezpieczeństwa. Przyjęcie z ich strony było bardzo dobre. W naszym instytucie odnosiliśmy coraz silniejsze wrażenie, że samochód wychodzi bardzo dobrze, i jednocześnie, że mamy zaszczyt brać udział w wielkim, historycznym przedsięwzięciu.

Czy SB lub inne służby próbowały ingerować w projekt lub nadzorowały wykonanie?

Co jakiś czas pojawiał się ktoś z Biura Ochrony Rządu. Na ich życzenie dorobione zostały np. dodatkowe stopnie na dole przy wejściach do kabiny. Kazali umieścić radiostację w kabinie i powiększyć powierzchnię lusterek. Kiedy samochód był gotowy, wystawiono go przed halę. Powstały wtedy dość powszechnie znane zdjęcia pracowników z gotowym samochodem specjalnym „JP2”. Zdjęcia wykonywała Eliza Frankowska zajmująca się dokumentacją fotograficzną w instytucie. Tylko dzięki niej te zdjęcia przetrwały do dziś. Wiedziałem, że będzie sesja fotograficzna i zabrałem swój aparat. Po wykonaniu kilku zdjęć podszedł do mnie osobnik pracujący z innymi w tajnej kancelarii w firmie. Ci ludzie nie byli związani z projektowaniem, konstrukcją, budową prototypów, badaniami etc. Wszyscy mówili, że to jest komórka SB. Poza tym, że były nieprzyjemności w dyrekcji, zabrano mi aparat, który otrzymałem z powrotem po kilku tygodniach bez filmu.

Czy spotkał się Pan z papieżem podczas pierwszej pielgrzymki?

Nie, nie spotkałem się. O zaproszeniu dla mnie na audiencję, która miała miejsce po mszy św. na ówczesnym pl. Zwycięstwa dowiedziałem się następnego dnia od bp. Dąbrowskiego, kiedy zapytał, dlaczego na niej nie byłem. Okazało się, że przeznaczone dla mnie zaproszenie zostało wykorzystane przez inną osobę.

Jak papież oceniał samochód w eksploatacji?

Docierały do mnie opinie z drugiej ręki. Co do projektu nie było żadnych zastrzeżeń, samochód podobał się papieżowi, ktoś podobno wspominał, że trochę wiało.

Czy poprawiłby Pan zatem coś w konstrukcji?

Na filmach relacjonujących przejazd w innych miastach, w nierównym terenie, zauważyłem, że papież przytrzymywał się stawyów mikrofonów, które nie były do tego przeznaczone. Wykonałbym dodatkowy uchwyt lub inaczej ukształtował przednią balustradę z rury stalowej, która z założenia temu miała służyć. Szyby z przodu jednak bym nie dodawał, założenie otwartego



Fot. Eliza Frankowska

► Gotowy samochód „JP2” przed halą prototypowni PIMOT-u; od lewej: Jerzy Andrzejewski, Wincentyna Zak-Lipowicz, Zbigniew Gonciarz, Jerzy Sobczyk; za kierownicą Jerzy Nitecki



Fot. PAP

► Przejazd papieża Jana Pawła II ul. Świętojańska do katedry św. Jana w Warszawie

nadwozia było jak najbardziej uzasadnione i zdało egzamin.

Dzięki transmisjom lub relacjom telewizyjnym design papamobile poznał cały świat. Czy otrzymywał Pan propozycje lub pytania z zagranicy?

Nie. Wokół tego samochodu zapanowała cisza. Po wyjeździe papieża o pojeździe nikt niczego nie mówił i nie pisał. Było wiadomo, że wyciszenie nastąpiło na zamówienie władz. Niedługo po zakończeniu budowy pojazdu „JP2” zdawałem egzamin wstępny na studia na Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Na zakończenie pracy w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji otrzymałem opinię. Zwyczajowo odbywało się to w ten sposób, że pracownik przedstawiał przebieg swojej pracy zawodowej, a dyrekcja dopisywała ocenę. Na końcu listy moich dokonań (ze wszystkich byłem dumny) wymieniałem projekt samochodu papieskiego, rzecz niepowtarzalną, życiowy projekt, jedyny w swoim rodzaju dla przyszłego designera, starającego się o dyplom Akademii. Opinię otrzymałem, ale bez jednego słowa o projekcie „JP2”, zatem przy starciu na akademii ten temat nie istniał. Pięć lat później uzyskałem dyplom ASP za projekt nadwozia samochodu osobowego w dwóch odmianach. W związku z tym po obronie udzielałem wywiadu tygodnikowi „Motor”, ze zdjęciami na całą okładkę i materiałem na pierwszej stronie. Mimo że w rozmowie z redaktorem mocno podkreślałem papamobile, nie zostało to uwzględnione w wydrukowanym wywiadzie ani jednym słowem (1984 rok!). Podobne sytuacje zdarzały się jeszcze kilkakrotnie. Dopiero w maju 1993 roku, podczas targów motoryzacyjnych w hali Mera w Warszawie, na moim własnym stoisku firmowym mogłem pochwalić się tym samochodem. Osoby odwiedzające były bardzo zainteresowane,

niektóre zachwycone, choć, o dziwo, spotykałem się też z głosami – po co to pokazywać, nikt już o tym nie pamięta...

Czy władze kościelne zgłaszały chęć przejęcia maszyny?

Mam dokumenty potwierdzające, że taka korespondencja trwała do października 1979 roku. Episkopat występował oficjalnie o udostępnienie tego samochodu jeszcze kilka miesięcy po tym, jak pojazd już nie było... Mówiło się również, że ktoś z Polonii amerykańskiej chce kupić papamobile, albo żeby wybudować specjalny pawilon w Częstochowie, by służył tam jako eksponat, pamiątka i aby mógł być używany podczas następnych wizyt papieskich. Samochód od strony technicznej doskonale spełnił swoje zadanie i był w idealnym stanie. Niestety, również cała dokumentacja techniczna została zniszczona. Mam swoją teczkę z niektórymi dokumentami, szkicami, próbkami materiałów, a także jeden oryginalny rysunek koncepcji samochodu.

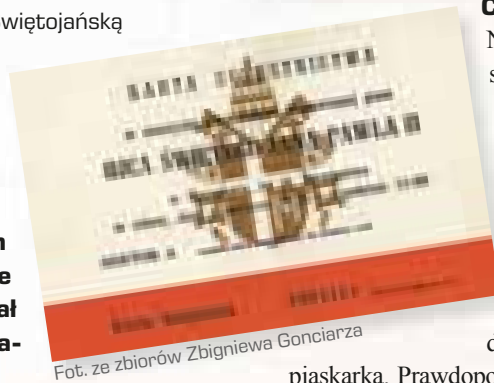
Co stało się z papamobile?

Natychmiast po zakończeniu pielgrzymki samochód zamknięto w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji. W sierpniu 1979 roku zniszczono wszystkie elementy nadwozia i wyposażenia samochodu papieskiego, wykonane w instytucie, a podwozie oddano do Starachowic. Tam sprzedano podwozia do dwóch pegeerów na Pomorzu. Służyły jako samochody ciężarowe. Jeden z nich, sprzedany dalej, pracował jako

piaskarka. Prawdopodobnie do dziś przetrwał baldachim, herby, być może trzy główne fotele drewniane oraz część parasoli specjalnie zamawianych w Wiedniu. Jedno ze wspomnianych podwozi odnalazł i odkupił Marek Adamczak, właściciel firmy, zajmującej się m.in. odbudową zabytkowych pojazdów. Wraz z innymi odnalezionymi, oryginalnymi częściami od tego samochodu, stało się to punktem wyjścia do rekonstrukcji pojazdu. Przy dużej pomocy projektowej zespołu studentów z Politechniki Świętokrzyskiej samochód został odtworzony i zrekonstruowany z wielkim pietyzmem i dbałością o szczegóły oryginalnych rozwiązań technicznych. Pojazd znajduje się na stałe w siedzibie firmy Auto-Adamczak w Kielcach. Służy on w parafiach w całej Polsce, zarówno jako eksponat, pamiątka naszej przeszłości, a na bieżąco korzystają z niego hierarchowie kościelni podczas uroczystości religijnych. Podobno istnieje ambitny plan, by powiódł również papieża Franciszka w 2016 roku.

Natomiast dokładnie w 30. rocznicę powstania samochodu „JP2”, w maju 2009 roku, przy udziale załogi instytutu, zaproszonych gości oraz pracowników, którzy brali udział w budowie oryginału, ten zrekonstruowany samochód został oficjalnie zaprezentowany w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji. Wprowadzono go na dwa dni do tej samej hali prototypowni, w której powstał oryginalny pojazd specjalny o kryptonimie „JP2”. Zamknęło się koło historii. 🍷

współpraca: Piotr Wiejak



Fot. ze zbiorów Zbigniewa Gonciarza