

N0790_kr_FINAL

Zbigniew Gonciarz: Nazywam się Zbigniew Gonciarz. Jestem projektantem samochodu specjalnego o kryptonimie "JP2", który był przygotowany na papieską pielgrzymkę w 1979 roku w dniach od 2 czerwca.

Maciej Foks: Czy to prawda, że Jan Paweł II życzył sobie, by samochód, z którego będzie korzystał, był polskiej produkcji?

Zbigniew Gonciarz: Tak, na spotkaniach z przedstawicielami episkopatu w 1979 roku wyrażał takie życzenie. Chciał, żeby jeden z samochodów, którym będzie się poruszał po Polsce, żeby był polskim samochodem.

Maciej Foks: Kiedy i w jakich okolicznościach dowiedział się pan, że będzie pan uczestniczył w projektowaniu tego samochodu?

Zbigniew Gonciarz: Znaczący jakieś informacje nieoficjalne krążyły po Pimocie, po naszym instytucie, można powiedzieć, już pod koniec marca 1979 roku, ale oficjalnie dowiedziałem się w pierwszej połowie marca, kiedy dostałem, można powiedzieć, zlecenie, żeby się zająć tematem przygotowania, koncepcji takiego samochodu.

Maciej Foks: Kto wchodził w skład zespołu konstrukcyjnego?

Zbigniew Gonciarz: Generalnie zajmował się tym Ośrodek Pojazdów, w skład którego wchodziły zakłady. Taka była struktura instytutu, czyli Zakład Podwozi i Zakład Nadwozi. Ja pracowałem w Zakładzie Nadwozi, zajmowałem się sprawami stylistycznymi, tak jak to wtedy było określane. Byłem plastykiem i od szeregu lat zajmowałem się projektami. Dzisiaj można by to, według dzisiejszej nomenklatury, była to praca designera. A jeśli chodzi o, nie wiem, czy mam powiedzieć nazwiska ludzi? Jeśli chodzi o Zakład Nadwozi, to pan Jurek Sobczyk, pani Żak... Wincentyna Żak-Lipowicz. Z Zakładu Podwozi, z takich, pan Jerzy Kula, który zajmował się sprawą zawieszenia, zawieszenia tej części, tej gondoli na podwoziu. Michał Lasocki, Darek Krasnodębski, którzy pracowali przy schodach, składanych schodach bocznych i tylnych. Całe te dwa zakłady się tym zajmowały, czyli kilkanaście osób przez cały ten czas, czyli te około sześć tygodni.

Maciej Foks: Ile mieliście czasu na przygotowanie samochodu?

Zbigniew Gonciarz: Może zacznę od tego, że miałem trzy dni na przygotowanie koncepcji. Piątek, sobota, niedzielę i poniedziałek w Pimocie została wybrana jedna, jeden z dwóch wariantów, które

przygotowałem. A potem były one w episkopacie zaakceptowane przez ten właśnie jeden, też ten sam wariant, zaakceptowany przez kardynała Wyszyńskiego. I z tego, co wiem od biskupa Dąbrowskiego, był też oglądany przez papieża, papież się pozytywnie o nim wypowiedział, czyli zaakceptowany przez Watykan i 26. oficjalnie zatwierdzony przez Sekretariat Episkopatu.

Maciej Foks: Proszę chwilę powiedzieć o tym drugim wariantcie, który nie został zaakceptowany. Jak on wyglądał?

Zbigniew Gonciarz: Generalnie był bardzo podobny. Różnił się właściwie, można powiedzieć, dekoracją w tej części, jeżeli to tak można określić, czyli po prostu kształtem tego pasa. Był też taki skośny, jeżeli tu mogę pokazać, w ten sposób gdzieś tu do tyłu. Także niewielka była różnica. Generalnie założenie było takie, było to tylko, można powiedzieć, w sferze tej powierzchniowej.

Maciej Foks: Czy episkopat miał jakieś szczególne wymagania dotyczące samochodu?

Zbigniew Gonciarz: Były wymagania przede wszystkim co do tego, żeby ten samochód był ciężki. I to było częściowo po doświadczeniach w Meksyku, gdzie na bazie Toyoty Land Cruiser tam był przygotowany samochód i napierający tłum, mocno, można powiedzieć, zagrażał osobie papieża. I było wymaganie, żeby on był wysoki, żeby był niedostępny dla osób stojących, żeby niemożliwe było przewrócenie go, czyli żeby był ciężki. Następne, co się z tym trochę wiązało, żeby było miejsce dla 26 osób świty papieża. Znaczący to się wiązało dlatego, że jeżeli będzie większy, to po prostu będzie można umieścić te osoby. Żeby była osłona od słońca, przed słońcem i nagłośnienie, żeby papież mógł przemawiać.

Maciej Foks: Czy wykonywał pan projekt, czy nadzorował pan też wykonanie i inne etapy budowy?

Zbigniew Gonciarz: Znaczący, ten samochód jest, mogę powiedzieć, moim dziełem od początku do końca, czyli od fazy koncepcji do ostatniego momentu... Znaczący, poprzez projekt ogólny, projekty szczegółowe, detale, nadzór nad wszystkimi etapami do samego końca, do dnia wizyty papieża.

Maciej Foks: A skąd pomysł na wykorzystanie konstrukcji Stara 660? To był mój pomysł. Wzięło się to stąd, że na jednym z pierwszych zebrań dotyczących tego samochodu pojawiały się głosy, żeby samochód był w kształcie łodzi. I potem dowiedziałem się, że to były sugestie z episkopatu. Moja reakcja na to była taka, że pojazd w kształcie łodzi byłby dobry, gdyby miał pływać. A jeżeli ma jeździć, to oczywiście to chodziło o odniesienie do łodzi Piotrowej i tak dalej. I wydawało mi się... Znaczący byłem przekonany, że musi to być jednak samochód. Skąd pomysł dokładnie na to nadwozie? Stąd, że ilość podwozi z kabinami, które były do wykorzystania, była dość ograniczona. Bo było to kilka, dwie czy trzy ze Starachowic i jedna

z Jelcza. Wtedy był takim... że tak powiem, najbardziej nowoczesnym samochodem był Star 266, czyli w pewnym sensie następca tego, też wojskowy. Część konstruktorów optowała za tym, żeby wykorzystać tego 266. Natomiast ja przedstawiłem koncepcję taką, żeby wziąć samochód, który jest... ponieważ zastosowanie i tak było, wiadomo, że jest to samochód wojskowy, żeby było widać, że on jest wojskowym samochodem. Tylko po prostu, żeby na bazie tego zrobić pojazd, który będzie niósł przesłanie pokoju, w momencie, kiedy papież się w nim pojawia i jedzie po ulicy, czy wśród wiernych. I stąd było to, że ja powiedziałem, że najbardziej takim... tej koncepcji, najbardziej odpowiada ten przez te detale z przodu, tę atrapę, tę opuszczaną szybę, sam kształt, błotników. I tu dużo tych elementów zostało z tego, tyle że zostało przystosowane do nowej rzeczywistości, do nowego przeznaczenia.

Maciej Foks: Czy podczas wykonywania tego projektu episkopat konsultował na bieżąco jego budowę, czy...

Zbigniew Gonciarz: Tak, tak, na bieżąco. Byliśmy w stałym kontakcie z episkopatem, do tego stopnia, że mieliśmy przepustkę dla samochodu na przejazd przez Rynek Starego Miasta, bez ograniczeń, do kurii jeździliśmy i właściwie można powiedzieć, że prawie codziennie. Nawet codziennie tam bywaliśmy i ustalaliśmy na bieżąco, zdawaliśmy relacje z tego, co jest robione, czy oczekiwaliśmy ewentualnych życzeń.

Maciej Foks: PIMOT nie jest producentem samochodów. Skąd wzięliście bazowy pojazd?

Zbigniew Gonciarz: Tak jak wcześniej powiedziałem, tych samochodów w Polsce było kilka i jednym z nich był ten Star 660 produkowany w Starachowicach. Starachowice przygotowały dwa podwozia na zamówienie episkopatu, które, z tego, co pamiętam, to chyba miało datę 17 kwietnia, z tym, że episkopat zamawiał jeden. Zamawiał po prostu Stara 660 według specyfikacji dołączonej do niego, którą my przygotowaliśmy. I ten samochód został przygotowany w dwóch wersjach. Wiadomo było od początku, czemu on ma służyć. I te wymagania były spełnione, tak jak tam kolorystyka materiału i tak dalej. I na przykład jest taką charakterystyczną rzeczą, że były to jedyne dwa samochody w czasie całej produkcji kilkudziesięcioletniej, można powiedzieć, tego modelu, Stara 660, które miały pomalowane ramę na czarno. Zawsze miały malowaną na kolor zielony, ponieważ były to samochody dla wojska, a na moje, na nasze wtedy życzenie, zostało to pomalowane na czarno. W tych dwóch egzemplarzach. Jednym przeznaczonym dla zabudowy przez nas, a drugim zapasowym.

Maciej Foks: Jak wyglądała budowa tego samochodu, kiedy dostaliście ten samochód ze Starachowic?

Zbigniew Gonciarz: Znaczy, przyjechał... znaczy, został przywieziony po prostu w hali prototypowni na jednym ze stanowisk, które zostało ustawione i dookoła tego powstała, tak jakby, cała... znaczy, pracowała cała grupa ludzi, którzy tym się zajmowali. Kierownikiem prac był pan Wincenty Zeszuta, prac tych wykonawczych. On, że tak powiem, nad całością czuwał.

Maciej Foks: Na jakie trudności natrafiliście w trakcie budowy?

Zbigniew Gonciarz: Znaczy trudności, można powiedzieć, że trudności, jeżeli natrafialiśmy, były one jakby... były one na bieżąco, nie wiem, pokonywane i trudno powiedzieć w tej chwili, że coś było takiego, czego się nie dało zrobić, ponieważ wszyscy, wola generalnie i konstruktorów, i wykonawców, była taka, żeby to, jeżeli coś się takiego mogło zdarzyć, to należało to pokonać po prostu.

Maciej Foks: Właśnie, wojskowy samochód ma raczej twarde zawieszenie, a ma przewozić dostojników kościelnych, czyli miał być pasażerskim samochodem. Jak to twarde zawieszenie, że tak powiem, zmiękczyliście?

Zbigniew Gonciarz: Znaczy gondola została zawieszona na czterech miechach, takich poduszkach pneumatycznych, które przy pomocy amortyzatorów i drążków skrętnych po prostu to nadwozie... powodowały to, że nie czuło się nierówności wtedy, kiedy... i było to prototypowe rozwiązanie, kierowane było przez pana inżyniera Kulę, znaczy prace nad tym i zdało to doskonale egzamin.

Maciej Foks: A czy to prawda, że wykorzystaliście części od popularnego "Malucha"?

Zbigniew Gonciarz: Znaczy, powiem szczerze, że nie pamiętam, jakie mogły być od "Malucha", ale niewykluczone, że tak. Jeżeli, to jakieś takie, których nie widać na zewnątrz, bo na pewno ich nie było widać.

Maciej Foks: A słyszałem o częściach przy amortyzacji, w jakiś sposób wykorzystywano.

Zbigniew Gonciarz: To właśnie dlatego, tak jak mówię, tam były różne, na różnych etapach, różne pomysły i one tam... to, czego nie widać gdzieś tam w tych sprawach konstrukcyjnych, na pewno mogły się znaleźć. Znaczy wynika to z prostej rzeczy, z tego, że mieliśmy dostęp do... jeżeli do czegoś, to do wszystkich elementów produkowanych w Polsce, do samochodów, na przemśle motoryzacyjnym i skwapliwie z tego korzystaliśmy, z czego się dało.

Maciej Foks: Samochód wojskowy przystosowany do jazdy defiladowej, coś trzeba było zmienić?

Zbigniew Gonciarz: Tak, trzeba było poza skrzynią, znaczy dostosować skrzynię biegów. To pan inżynier Andrzej Jabłoński zaprojektował reduktor w skrzyni biegów, który też doskonale zadał egzamin, do tego stopnia, że przy próbnym jazdach, może nawet nie przy próbnym, już przy pierwszych jazdach, tam nie wytrzymywały podobno policyjne Hondy, że to było zbyt wolno i ta prędkość została podniesiona do sześciu kilometrów na godzinę, że z taką prędkością minimalną on jeździł ze względu na inne pojazdy, które mu towarzyszyły.

Maciej Foks: A czy sam silnik różnił się od silnika Stara?

Zbigniew Gonciarz: Znacząco generalnie był to silnik benzynowy Stara, były wprowadzane zmiany, między innymi z tego, co pamiętam, taką... były zastosowane świece, które się nie... świece któryś zachodnich firm, które się po prostu nie zalewały, tak jak to wtedy mówiono. No i tego typu zmiany przystosowane do tej wolnej jazdy, z chłodzeniem coś było, tego typu rzeczy. A, oczywiście obrotomierz dodany na desce, co nie było praktykowane w samochodzie w tamtych czasach.

Maciej Foks: Czy układ wydechowy też był w jakiś sposób zmieniony?

Zbigniew Gonciarz: Układ wydechowy był zmieniony, był zastosowany pochłaniacz węglowy, wydłużony ten układ wydechowy i było to tak zrobione, że właściwie, można powiedzieć, że... znaczy, rura wydechowa przeniesiona też na drugą stronę. Było to tak zrobione, że właściwie można powiedzieć, że on w porównaniu z normalnym Starem 660 nie wydzielał spalin. Oczywiście trzeba było wymieniać, nie wiem, czy codziennie, czy obsługa tego wymagała, w zależności pewnie od przejechanego dystansu, co jakiś czas wymieniać, ale też to dobrze zadziałało.

Maciej Foks: Charakterystycznym elementem tego pojazdu są, że tak to nazwę, czy, czyli charakterystyczny system nagłośnienia. Wygląda on troszkę, przepraszam za wyrażenie, amatorsko. Czy to przez brak czasu, czy przez pośpiech, czy brak materiałów?

Zbigniew Gonciarz: Znacząco, nie wiem, być może odpowiedzią jest właśnie to ostatnie, co pan powiedział, czyli brak materiałów. Był to ciężki temat, bo w koncepcji i w tym pierwszym projekcie w ogóle nie było, głośniki nie były uwzględniane, dlatego że nie przypuszczałem, że głośniki będą tej wielkości. Wydawało mi się, że uda się to zrobić tak, że właściwie będą pomijalne, jeśli chodzi o wygląd i estetykę tego samochodu. Ale muszę powiedzieć, że walczyłem przez długi czas z tymi głośnikami, że może jakieś inne, też były prowadzone jakieś tam próby, nie udało się, musiały być te. I nie pozostało nic innego jak je umieścić w taki sposób, że tu te dwa na dole, ich, można powiedzieć, że nie widać, te zostały schowane

trochę za tą kratą, tą wojskową kratą samochodu. Ale powiem szczerze, że po jakimś czasie przyzwyczałem się do tego i mnie się nie kojarzyły nigdy z oczami, jakby z twarzą, które robią twarz tego samochodu. Natomiast przyzwyczałem się do tego i stały się one taką rzeczą charakterystyczną, jak się patrzy tak w perspektywie, jak ten samochód jedzie z alei Żwirki i Wigury, z lotniska, no to one są gdzieś tam i to jest on rozpoznawalny między innymi przez te dwa kółka, które gdzieś tam mocno się rysują w obrysie tej kabiny, tego frontu kabiny.

Maciej Foks: To jest bardzo charakterystyczny element tego samochodu, ale czy podczas konstruowania nie przewidzieli państwo złej pogody w tym samochodzie? Czy to celowo był samochód na...

Zbigniew Gonciarz: Znaczący, można powiedzieć, że nie przewidzieliśmy, w takim sensie, że on był przewidziany od razu tylko na dobre warunki pogodowe. Drugi samochód, Fiat 130, przygotowany przez włoską firmę Fissore, którym papież też poruszał się tu w Polsce, spełniał właśnie warunki pojazdu, który w czasie deszczu doskonale, że tak powiem, spełnia swoje zadanie. Czyli z założenia, założenie było takie: samochód miał być odkryty, a gdybyśmy go w jakiś sposób próbowali tej wielkości samochód zakryć, byłby to autobus, a chodziło o to, żeby był odkryty, było to jeszcze w czasach przed zamachem, kiedy względy bezpieczeństwa, wymagania bezpieczeństwa były zupełnie inne. Dlatego można było sobie pozwolić na tego typu nadwozie.

Maciej Foks: Jakie firmy oprócz Stara współpracowały przy wykonaniu tego samochodu?

Zbigniew Gonciarz: No przede wszystkim, oprócz Stara, no Star oczywiście, jak jako... Jeśli chodzi o fotele, to były z Jelcza... przepraszam, z Sanoka, turystyczne fotele produkowane do autobusów w Sanoku. Opony były zrobione w Poznaniu przez firmę Stomil, też zaprojektowaną przez nas taką... obramowaniem, białym obwodem, co było... na specjalne życzenie musiało być zrobione, ponieważ nie było czegoś takiego w produkcji. Z firmy z Jelcza, gdzie... ponieważ stamtąd braliśmy balustrady, można powiedzieć, które były wykorzystane przy wejściu na drzwiach. Ponieważ oni mieli, produkowali Berlieta już w tamtym czasie i akurat pasowało to najbardziej od nich. Aha, i jeszcze ten baldachim, który jest specjalny, rury ze stali nierdzewnej, u nich też była technologia właśnie do tego. Tak jak wcześniej wspominałem przy tych różnego typu barierkach, słupkach, które są w autobusie, oni mieli opanowaną technologię, dlatego stamtąd to braliśmy. I zresztą z całego szeregu innych mniejszych zakładów, rzeczy, których nie widać, były na podobnej zasadzie. Jeszcze muszę powiedzieć, że każdy, kto mógł, do kogo się zwracaliśmy, to z wielką życzliwością to było jakby, przynajmniej na poziomie tych... Nie mówię, że

zdarzało się też na poziomie kierownictwa zakładów, ale na pewno na tych poziomach takiej bezpośredniej współpracy z pracownikami.

Maciej Foks: Słyszałem, nie wiem, czy to prawda, że w projekcie zabrakło miejsca dla księdza Dziwisza.

Zbigniew Gonciarz: Zabrakło. Może wynikało to z tego, że nie było zgłoszone w odpowiednim momencie. Były te trzy fotele, czyli jeden dla papieża, dwa dla świty, dla dwóch głównych osób ze świty. No i został dorobiony, jeśli tak można powiedzieć, ten straponten tak zwany, czyli rozkładane siedzenie z lewej strony na tej ścianie, czyli otwierało się jakby w taki sposób, że osoba, która na nim siadała, siedziała bokiem do kierunku jazdy.

Maciej Foks: Czy pamięta pan jeszcze jakieś nietypowe albo zabawne wydarzenia związane z... które towarzyszyły budowie tego samochodu?

Zbigniew Gonciarz: Znaczący, jeśli chodzi o wykonawstwo, to nietypowe było wszystko, można powiedzieć, co tam robiliśmy. Ale tak jak przed chwilą wspominałem tu o współpracy z Jelczem i z tymi balustradami, bo wykonali, tak jak powiedziałem, ten element baldachimu, te poręcze tu. I chodziło o poręcze przy drzwiach, przy tych i przy tych. Były początkowo wzięte z któregoś z autobusów i ten samochód w pewnym momencie, jak ja zobaczyłem, jak już on powstaje, obrasta tymi elementami, że to taki pewien dysonans zaczął się robić, że to takie proste, najprostsze i w momencie już, kiedy to było zamontowane, zaprojektowałem dokładnie, jakby w charakterze tych wszystkich elementów ze stali nierdzewnej, również te poręcze do przednich i tylnych drzwi, i one były, było niebezpieczeństwo, że nie zdążą tego zrobić. I było tak powiedziane, że jak nie zdążą, to trudno, ale zdążyli w ostatnim momencie i w ostatnim momencie to zostało zmienione. To się wzięło jeszcze stąd, że ten baldachim, to były akurat takie trochę moje lata o fascynacji Bauhausem i stąd się wzięły te właśnie takie elementy tego drewnianego, jak to nazywaliśmy, parapetu, a była to taka część, która musiała połączyć gondolę z kabiną, w takim sensie, że te dwie rzeczy niezależnie od siebie pracowały. I to z dość dużym, kilkucentymetrowymi odchyleniami. I to było tak zaprojektowane, żeby maksymalnie zniwelować te... jeżeli będzie widać to, że to się przechyla, żeby to było wrażenie, że to stanowi monolit. A już jeżeli przy tym jesteśmy, to jak pan pyta o takie nietypowe zdarzenia, to pamiętam, że zostaliśmy już w którejś z ostatnich nocy z panem Krasnodębskim Darkiem, zostaliśmy w stolarni i pracowaliśmy przez całą noc, do rana. We dwóch, stolarze spali, wszyscy usnęli i praca przy szlifowaniu właśnie tego elementu, ponieważ to była zwykła taka mrówcza praca, trzeba było to tam podcinać, szlifować i na rano było gotowe. Także do tego stopnia tam, zresztą my nie byliśmy jedynymi. Dużo inżynierów w tych ostatnich dniach pracowali po prostu

fizycznie przy prostych robotach takich, jak... zresztą inżynierzy, jeżeli jest w stanie coś zaprojektować, to wykonać też w jakimś sensie potrafi.

Maciej Foks: Jak pan pamięta odbiór tego samochodu, bo jak rozumiem, on po wykonaniu był prezentowany?

Zbigniew Gonciarz: Znaczący, jeszcze wcześniej, zanim ten samochód był skończony, był tu przedstawiciel Watykanu, od strony bezpieczeństwa go odbierał, znaczący tam parę osób też z nim było i bardzo dobre było przyjęcie z ich strony. I generalnie było... można powiedzieć, że wszyscy byli dumni, wszyscy, którzy przy nim pracowali, cały PIMOT, odnosiło się takie wrażenie, że to jest świetna rzecz, bardzo duża rzecz została zrobiona i że została jak na razie, na tym etapie projektu i wykonania, że została zrobiona dobrze.

Maciej Foks: Czy służby ochrony albo Służba Bezpieczeństwa próbowały w jakiś sposób albo ingerować w projekt, albo ingerować w wykonanie, albo nadzorowały wykonanie?

Zbigniew Gonciarz: Nadzorowały wykonanie w takim sensie, że co jakiś czas ktoś się pojawiał i to oglądał z BOR-u i z tego, co pamiętam, to na życzenie BOR-u był dorobiony ten stopień dodatkowy na dole przy wejściu do kabiny. Już pomijam takie rzeczy, które były wcześniej na etapie tworzenia założeń, były z ich strony, były to, że ma być radiostacja, że ma być w kabinie, że mają być pewne rzeczy, takie jak powiększone lusterka, powierzchnia lusterek. Z ich strony były takie zalecenia i to wszystko zostało oczywiście zrobione.

Maciej Foks: Przed nagraniem wspominał pan, że próbował pan sfotografować ten samochód i odebrano panu aparat.

Zbigniew Gonciarz: Tak, to było już jednego z ostatnich dni przed zakończeniem, właściwie, można powiedzieć, samochód był gotowy. I miał przez komórkę, która się zajmowała fotografią w Pimocie, robiła to pani Eliza Frankowska, robiła zdjęcia tego samochodu. Wiadomo było, że będą robione zdjęcia, był wystawiony przed halę. Zresztą zebrali się wszyscy pracownicy, którzy tego dnia byli. Takie zrobiliśmy zdjęcie grupowe, dość powszechnie znane, jeżeli ktoś się tym interesuje. I ja, ponieważ wiedziałem, że będzie ta sesja fotograficzna, przyniosłem swój aparat, robiłem zdjęcia swoim aparatem, w pewnym momencie podszedł do mnie człowiek, którego wcześniej znałem, wiedziałem, że on pracuje w Pimocie. Wiedziałem, w którym pokoju, to był taki dziwny pokój, gdzie pracowało chyba czterech ludzi i nie byli oni w żaden sposób nie związani ani z konstrukcją podwozi, nadwozi, ani żadnych specjalnych samochodów. I wtedy jakby wszyscy mówili, że to jest komórka SB. I wtedy okazało się, że rzeczywiście

tak było. Zabrano mi ten aparat, oddano po kilku dniach, nie pamiętam już, czy po kilku dniach, czy tygodniach, bez filmu oczywiście, którego nie odzyskałem nigdy. A na którym były zdjęcia, tak jak już wspominałem... Aha, bo jeszcze wcześniej rozmawialiśmy o tym, kto współpracował, na przykład były zewnętrzne firmy, firma, która robiła fotele, firma Rak z ulicy Grzybowskiej, tam jeździliśmy, było drewno przygotowane u nas, a oni robili tapicerkę, tam to zawoziliśmy. I tu charakterystyczną rzeczą tego samochodu są herby, z przodu duży herb papieski, z prawej strony herb papieski polski, z lewej strony herb polski i herb miasta, w którym samochód aktualnie przebywa. Te herby były, jeżeli już mógłbym uzupełnić to o tych wykonawcach, to projektował je mój brat architekt, a wykonawcą był mój brat z moim ojcem, mój brat Roman Gonciarz, mój ojciec Tadeusz Gonciarz. Oni te herby wykonali, dlatego w tym miejscu o tym mówię, że na tym filmie, który mi zabrano, były sfotografowane te herby jako dokumentacja, po prostu byłoby to doskonałą rzeczą dzisiaj to mieć, bo według tego można jeden do jeden to zrekonstruować, także nawet to straciłem w tym momencie.

Maciej Foks: W jaki sposób one były przytwierdzane?

Zbigniew Gonciarz: Każdy z nich, to były trójwymiarowe rzeczy, znaczy solidne, takie dość grube, zresztą bardzo dobrze od strony graficznej, bym powiedział, rozwiązane. I dość grube, czyli każdy z nich, można powiedzieć, że był taką tabliczką, którą można było wziąć, przykręcić trzema śrubkami, zmienić, odłożyć, założyć następną, aktualną w tym mieście.

Maciej Foks: Czy spotkał się pan z papieżem w czasie pielgrzymki?

Zbigniew Gonciarz: Nie spotkałem się, pomimo że miałem zaproszenie, było przeznaczone dla mnie, o czym dowiedziałem się, zaproszenie na audiencję na papieża po mszy, tej na Placu Piłsudskiego, Zwycięstwa wtedy, na której byłem, miałem zaproszenie na tę mszę, siedziałem w jednym z pierwszych rzędów, także całą tę homilię słynną odbierałem, można powiedzieć, bezpośrednio, z odległości kilku metrów, ale nie byłem na tej audyencji, a dowiedziałem się następnego dnia od biskupa Dąbrowskiego, Bronisława Dąbrowskiego, Sekretarza Episkopatu, że jedno z zaproszeń było przeznaczone dla mnie i zapytał mnie, dlaczego nie byłem wręcz. Ja powiedziałem, że nie dostałem. On mówił: "To trzeba było przyjść bezpośrednio do mnie, w ogóle bez żadnego problemu by pan się dostał, także moje zaproszenie dostał ktoś z dyrekcji. Zostało przekazane komuś z dyrekcji instytutu, także ominęła mnie w ten sposób życiowa szansa, można powiedzieć.

Maciej Foks: A jak pan zapamiętał tę mszę na Placu Zwycięstwa?

Zbigniew Gonciarz: Znaczy tak, zapamiętałem, bo wiadomo, ponieważ byłem jakby autorem tego i byłem wyczulony na to, jak ten samochód się porusza. Znaczy, na początku zapamiętałem, jak ten samochód wjeżdża gdzieś daleko, ponad głowami ludzi, ponad tłumem. Pamiętam to, a drugie, nie wiem, być może to jest banalne w świetle wypowiedzi wszystkich ludzi, którzy przez te lata na ten temat mówili, ale te słowa, te najważniejsze powiedziane wtedy, powiem szczerze, to było jakoś tak, że papież powiedział, nawiązał do Kościoła Świętego Krzyża, do Chrystusa przed Kościołem Świętego Krzyża, który jest niedaleko. I to mnie tak troszkę jakby, można powiedzieć, zwróciło moją uwagę, dlatego że to było niedaleko, to było w odległości tam kilkuset metrów stąd. I to było tak jakby wprowadzenie do tego, to było takie, nie wiem, przebudzenie lekkie po... na tym placu czuło się coś takiego. I w tym momencie padają te słowa: "Niech zstąpi Duch Twój" i tak dalej, i tak dalej. I po prostu ja wtedy to, co zapamiętałem, to zapamiętałem, że wydawało mi się, że nie wierzę, że to słyszę. To była moja reakcja na to.

Maciej Foks: Czy podczas pielgrzymki albo później słyszał pan o opiniach papieża dotyczących tego samochodu?

Zbigniew Gonciarz: Znaczy, docierały do mnie jakieś opinie, ale to takie z drugiej, z trzeciej ręki, takie, że generalnie papieżowi się podobał samochód, że generalnie był bardzo zadowolony z niego. Ktoś mówił, że mu wiało, ale to takie... myślę, że to... Znaczy ja bym powiedział, że tak jak potem obserwowałem, już po obserwacji tej całej pielgrzymki, tego, co widziałem na filmach z różnych miejscowości, jedną rzecz może bym zmienił w tym samochodzie. Zrobiłbym tu z przodu, tu, gdzie były mikrofony, zrobiłbym coś, czego papież mógłby się trzymać, było to przeznaczone do tego, żeby się trzymać, ale ponieważ ten samochód się poruszał po nierównym terenie, gdzieś na lotniskach, to wtedy było widać, jak stoi, że trzyma się tych mikrofonów dwóch. A te mikrofony nie były do tego przeznaczone, były trochę... Jedyną rzecz, jaką bym poprawił, to bym to może zrobił, już biorąc pod uwagę to, że z tego korzystał, że bym... coś po prostu no z tych bauhausowskich elementów jeszcze tu...

Maciej Foks: Czyli takiej antywiatrowej szyby z przodu?

Zbigniew Gonciarz: Nie, nie, nie szyby. Broń Boże. Tylko to, żeby mógł się przytrzymać. Zresztą nagłośnienie z tego, co pamiętam, tak jak jeżeli można wrócić, ponieważ już rozmawialiśmy o tych oczach, że wydawało mi się, że tak jak potem tam pytałem, że było wykorzystywane w minimalnym stopniu. Także taki trochę przerost formy nad potrzebami, wtedy, jeśli chodzi o wielkość tych głośników.

Oczywiście było to w tamtych czasach. Dziś by się tak zrobiło, że ich by nie było po prostu. Nie byłoby widać.

Maciej Foks: Czy oprócz Warszawy był pan w innych miejscach, gdzie był papież podczas pierwszej pielgrzymki?

Zbigniew Gonciarz: Nie, nie. Tu jeszcze o baldachimie może powiem, że wykonywały go siostry na ulicy Brackiej. Też tam kilkakrotnie podczas tego wyszywania byliśmy, oglądaliśmy, jak to tam... jak prace postępują.

Maciej Foks: Samochód stał się rozpoznawalny, w każdym razie poznał go cały świat. Czy otrzymywał pan pytania z zagranicy dotyczące konstrukcji tego pojazdu, w ogóle pojazdu? Czy rozmawiali z panem dziennikarze?

Zbigniew Gonciarz: Znaczący z zagranicy absolutnie nie. Zresztą w Polsce też nie. Przede wszystkim były to zupełnie inne czasy, jeśli chodzi o środki porozumiewania się, czy kontaktów. W dzisiejszej dobie Internetu trudno sobie... znaczy tego, co jest możliwe przy pomocy Internetu, trudno sobie to wyobrazić wręcz. Ale wokół tego samochodu zapanowała cisza absolutna. W momencie, kiedy papież wyjechał, to o samochodzie nikt niczego nie mówił, nie pisał. Tak jakby go... Zresztą myślę, że na zamówienie władz po prostu było to wyciszone, żeby nie było tematu. Także ja nawet... Skończyłem studia, Akademia Sztuk Pięknych w Warszawie już po... Może nie tak. Rozpocząłem studia tuż po zakończeniu tego tematu. I zwyczajowo, ponieważ kończyłem pracę w Pimocie, zwyczajowo było praktykowane, że każdy dostaje opinię. Wyglądało to w ten sposób, że każdy z pracowników, który tego potrzebował, wypisywał sobie sam listę rzeczy, znaczy ten swój przebieg pracy zawodowej i oddawał tam do dyrekcji. Dyrekcja tam dopisywała zdanie, jakie uważała za stosowne i dostawało się opinię. Ja dostałem tę opinię z dyrekcji. Oczywiście wypisałem wszystkie swoje projekty w ciągu całych tych wielu lat pracy. Na końcu, wydawało mi się, podsumowanie tego wszystkiego, ten projekt, jedyny w swoim rodzaju. Jak dostałem opinię, dostałem ją z powrotem. Niestety tego nie było. Wszystko było, wykreślone było to jedno zdanie na temat samochodu papieskiego. Także nie pomogło mi to w starcie na akademii, musiałem, składałem tę opinię przy składaniu podania o przyjęcie na akademię. Natomiast po zakończeniu akademii, gdzie robiłem projekt dyplomowy, na projekt dyplomowy robiłem projekt nadwozi, dwóch nadwozi samochodu osobowego. I w związku z tym po dyplomie miałem wywiad w tygodniku "Motor" ze zdjęciami na okładce artykuł zaraz, że tak powiem, na początku. I też było wszystko, pomimo że w rozmowie z redaktorem mocno podkreślałem ten samochód papieski, wszystko było oprócz samochodu

papieskiego. I to zdarzało się jeszcze kilkakrotnie w różnych innych... przy różnych innych okazjach, w różnych innych wywiadach, w innych gazetach. Dopiero w 1993 roku, jak już miałem swoją własną firmę projektową, wykupiłem miejsce i miałem stoisko na targach motoryzacyjnych "Auto Show" w Hali Mera. I tam prezentowałem ten samochód. Była to pierwsza okazja, w 1993 roku, żeby się tym pochwalić tak naprawdę. I też tam się spotykałem z głosami ludzi, którzy przychodzili na stoisko, duża część ludzi była zainteresowana, pamiętali, zachwycona i tak dalej. Ale spotykałem się też z głosami ludzi, że po co o tym mówić, że to już jest przeszłość, nieaktualne, nikt już o tym nie pamięta. Także tak wyglądała moja... życie, że tak powiem, życie po życiu.

Maciej Foks: A proszę powiedzieć, zbudowano replikę tego pojazdu, uczestniczył pan w budowie.

Zbigniew Gonciarz: Znacząco zbudowano... jeśli chodzi o repliki, to zbudowano ich kilka, z tego, co wiem, to dwie albo trzy. Natomiast jedyny... znaczy, była zbudowana taka replika w Starachowicach i ja nawet miałem telefony tam od pani dyrektor Muzeum w Starachowicach. Telefon na chyba tydzień przed tym, jak oni kończyli projekt. Czy bym nie przyjechał i tam nie rzucił na to okiem. Ponieważ to był czas już... oni byli związani czasem, mieli jakąś tam prezentację, wyznaczony termin prezentacji. Znacząco ja się nie zdecydowałem na to, wydawało mi się, że jeżeli to już jest na tym etapie, to ja tam nie mam nic do roboty, jeśli tak można powiedzieć. I po jakimś czasie dowiedziałem się, że jest, zresztą była zupełnie przypadkowa rzecz, w Hotelu Europejskim była wystawa, na początku lat... już po roku 2000, wystawa pamiątek po papieżu i tam byliśmy zaproszeni też z Panem Andrzejewskim, tam między innymi w prezydium siedział pan Żaryn z IPN-u wtedy. I nawet pan Andrzejewski żartował, że ja powinienem tam siedzieć obok pana Żaryna w tym prezydium ze względu na zasługi przy budowie tego samochodu. I było na wystawie, która towarzyszyła temu spotkaniu, w salach Hotelu Europejskiego, było wystawione kilka rysunków przez pana Andrzejewskiego. I w pewnym momencie staliśmy razem z nim przy tych akurat rysunkach i zorientowaliśmy się, że ktoś stoi obok i to przerysowuje, i przepisuje wymiary. I zapytaliśmy człowieka, dlaczego on to robi? I on powiedział, że on odbudowuje samochód papieski. Ale to tak w tym czasie różnych takich... pojawiło się więcej tego typu jakby inicjatyw i tak przeszliśmy do porządku dziennego nad tym. A po kilku latach okazało się, że to był pan Marek Adamczak, który samochód, można powiedzieć, że zrekonstruował. Bo jeżeli w tej chwili można mówić, że jest około 10% oryginalnych części w tym jego samochodzie, to już nie jest makietą, repliką, tylko to jest rekonstrukcja. I zrobił to tak, z taką pieczołowitością przy pomocy studentów z Politechniki Świętokrzyskiej, że ten samochód znacząco tam powiedzmy, że pod koniec, tam troszkę... ja włączyłem się na sam koniec, na kilka uwag z mojej strony, wszystko zostało wzięte pod uwagę i w maju, pięć lat temu, na 30. rocznicę ten samochód został

zaprezentowany w Pimocie. Dyrekcja Pimotu zorganizowała taką właśnie możliwość prezentacji. Był ten samochód, pracownicy Pimotu, dla nich też było to święto, bo też, że tak powiem, tłumnie się zgromadzili przy tym. I ten samochód był dokładnie pokazany, jeździł po terenie Pimotu, także zadziałało to dokładnie tak, jakby się czas cofnął do tego stopnia, ponieważ ten samochód czekał do następnego dnia, noc spędzał w Pimocie, został wprowadzony do tej samej hali. Także zamknęło się jakby koło historii, że tak pieczołowicie odbudowany, można powiedzieć, że w formie porównywalnej z tym egzemplarzem, tym numer jeden, tym oryginałem, łącznie, ja nie mówię w tej chwili o stronie wyglądu, o stronie zewnętrznej, łącznie z rozwiązaniami konstrukcyjnymi, przy których współpracował też tam, konsultował się z panem Kulą, także dokładnie to samo wszystko zostało powielone i wykonane naprawdę z wielką pieczołowitością, tak, że ten samochód, gdyby były takie dwa, ten oryginał i ten, który jest teraz, gdyby przyszło do tego, że który ma wozić papieża, to mógłby zarówno jeden, jak i drugi. Natomiast nie mogę na pewno tego powiedzieć o żadnym innym, który widziałem, nawet w telewizji, bo ponieważ... czy na zdjęciach, ponieważ jeżeli w telewizji na ujęciach widać gołym okiem odstępstwa i wady, czy po prostu no... już nie chcę wymieniać skąd on, kto je robił, to nie ma mowy o tym, jak on wygląda naprawdę w rzeczywistości.

Maciej Foks: Były dwa egzemplarze oryginalnego samochodu, co z nimi się stało po pielgrzymce?

Zbigniew Gonciarz: Znaczący, oryginalny samochód jako całość był jeden, ten nasz, natomiast był przygotowany drugi samochód, czyli podwozie z kabiną. Równolegle te dwa podwozia były przygotowane razem i ono zostało w Starachowicach. Ten nasz samochód, którym jeździł papież, zaraz po pielgrzymce został zamknięty w Pimocie i z tego, co wiem, ja już wtedy w Pimocie nie pracowałem, ale w sierpniu został, w sierpniu tego roku, czyli tam dwa miesiące później, został zniszczony. Znaczący, to nie jest to, że ja to wiem, tylko to jest fakt, po prostu tak było. Zostało zniszczone to wszystko, co my zrobiliśmy, czyli to, co zostało przeze mnie zaprojektowane i wykonane przez pracowników Pimotu. Natomiast podwozie zostało oddane do Starachowic i Starachowice sprzedały je do dwóch PGR-ów na Pomorzu. I one tam przez jakiś czas jeździły w tych PGR-ach jako samochody ciężarowe, po prostu ze skrzyniami. Jeden z nich został sprzedany dalej, służył jako piaskarka i to... znaczący, na ślady tych dwóch ram, ponieważ one były charakterystyczne przez to, co mówiłem wcześniej, że malowane na czarno jako jedyne w czasie całej produkcji. Także to było jednym z dowodów na to, poza numerami, że pochodzą one z tych pojazdów. I pan Marek Adamczak znalazł jedną z tych ram, znalazł w jednym z pegeerów, w drugim znalazł część oryginalnych rzeczy, części od tego samochodu. Kupił je po prostu, stał się ich właścicielem i to było bazą do odbudowy przez jego firmę, która zajmuje się renowacją nadwozi. konstrukcją i renowacją nadwozi.

To było bazą do całej tej pracy w zrekonstruowaniu tego samochodu, który służy w tej chwili w różnych parafiach w całej Polsce. I z tego, co wiem, jest przymiarka nawet do tego, żeby papieża Franciszka, jeżeli to się da, w 2016 roku, żeby mógł również przewieźć.

Maciej Foks: Wspomniał pan, że na początku po pielgrzymce ten samochód został przewieziony do Pimotu. Czy władze kościelne albo organizacje społeczne zgłaszały chęć przejęcia tego samochodu?

Zbigniew Gonciarz: Tak, korespondencja z tego, co wiem, mam zresztą nawet oryginalne dokumenty na to, że trwała do października chyba 1979 roku, czyli episkopat jeszcze występował wtedy o udostępnienie tego samochodu, o sprzedanie, o ustalenie zasad, na jakich mógłby stać się właścicielem kilka miesięcy po tym, jak tego samochodu już nie było.

Maciej Foks: Słyszałem, nie wiem, czy to jest prawda, o prośbach dotyczących umieszczenia tego samochodu w Częstochowie. Znaczy, to właśnie wtedy po pielgrzymce były takie projekty, mówiło się o tym, że ktoś z Polonii amerykańskiej chce go kupić albo żeby wybudować mu specjalny pawilon w Częstochowie, żeby on tam służył jako eksponat, jako pamiątka tej wizyty. Żeby mógł być używany dalej przy okazjach choćby wizyt papieskich, których było potem kilka. A ten samochód doskonale od strony technicznej spełnił swoje zadanie. Nic się nie stało, nic się nie zepsuło. Był to doskonały produkt, można powiedzieć.

Maciej Foks: Czy istnieją oryginalne plany tego samochodu?

Zbigniew Gonciarz: Nie, nie ma oryginalnych planów. Znaczy, ja myślę, mam teczkę z rysunkami, z dokumentami, mam tego dość dużo, w której jest zawarta jakby historia tego samochodu i jest trochę rysunków. Mam jeden oryginalny rysunek, ten, który oglądał papież i kardynał Wyszyński, ten kolorowy, który dostałem, to już było po 1989 roku, z Pimotu. Ktoś, udało mi się go dzięki Solidarności, organizacji zakładowej Solidarności, udało się go wyciągnąć jako jedyną rzecz. A niczego innego nie było, ponieważ zostało zniszczone, cała dokumentacja techniczna.

Maciej Foks: Gdzie aktualnie można oglądać tę rekonstrukcję?

Zbigniew Gonciarz: Znaczy, ten samochód przebywa na stałe w siedzibie firmy Adamczak w Kielcach, ale dość często jest prezentowany przy okazji różnych uroczystości religijnych, w różnych miejscach w Polsce. W Krakowie ostatnio był. Także jeżeli ktoś... Znaczy, może tak, ten samochód, jeżeli ktoś go zobaczy dzisiaj, to może mieć dokładnie obraz tego jak wyglądał ten masz, bo to jest, można powiedzieć,

że... w bardzo wielkim przybliżeniu, już nie chcę mówić o procentach, jakim, ale najlepszym dowodem na to jest to, że o nim mówię.

Maciej Foks: Czy w ogóle konstrukcja tego samochodu wpłynęła na dalszą pana karierę?

Zbigniew Gonciarz: Nie, tak jak już wcześniej wspominałem, nie wolno mi było nigdzie się tym pochwalić. Znaczący, nie było możliwości, żeby tym się pochwalić. A w każdej pracy, w każdym, że tak powiem... był to mocny punkt. Dla mnie jest to życiowy projekt. I to było tak, że przez cały szereg lat, przez dziesiątki, już można powiedzieć, że jakoś tak się odbywało to, że o tym samochodzie było tak cicho, że tak jakby go po prostu nie było. Ja zajmowałem się potem... przez szereg lat jeszcze współpracowałem z Pimotem nad różnymi projektami nadwoziowymi, a potem już swoją pracą zawodową w swojej własnej firmie, czyli projektami, projektowaniem, znaczący designem, projektowaniem graficznym i projektowaniem wnętrza. W wielu miejscach w Internecie są informacje o tym samochodzie, jest historia jego, tam mniej lub bardziej dokładna i mniej lub bardziej... jakby fakty pokrywające się z tym, co było. To jest w wielu miejscach, w wielu miejscach jest moje nazwisko, znaczący występuję jako twórca tego samochodu i dzisiaj wygląda to zupełnie inaczej. Dziś to jest tak jakby normalne, że łatwiej do tego dotrzeć i łatwiej to znaleźć. Także dziś czuję się o tyle usatysfakcjonowany, że jestem w tych kilku miejscach, że jakby nie poszło w zapomnienie to, że to jest moje dzieło. A już najbardziej czuję się usatysfakcjonowany tym, że tu dzisiaj jestem i że mam możliwość opowiedzenia o tym tu w IPN-ie, 14 Maja 2014 roku.

Maciej Foks: Padło pytanie o inspiracje, którymi się pan kierował przy tworzeniu. Wspomniał pan o Bauhausie, a jakieś inne?

Zbigniew Gonciarz: Ja to powiem może tak, przede wszystkim, nie powiedziałem o tym wcześniej, przede wszystkim była to praca pionierska w pewnym sensie, w takim, że był to pierwszy samochód dla papieża, gdzie postawiono takie wymagania, że on ma spełniać takie wymagania. Bo jedynym, który był wcześniej, to był ten samochód z Meksyku na Toyota Land Cruiser zaadoptowany, o którym wspominałem. I ona niestety, jako wzór nie mogła tam posłużyć, czyli trzeba było wszystko wymyślić, wszystko, nie było wzorca i stąd to moje jakby takie zestawienie tego samochodu wojskowego z tą pokojową misją papieża, czyli bierzemy wojskowy samochód, tak jak on wygląda, ze wszystkimi oznakami jego gotowości do wojny, już nie chcę mówić o zabijaniu i tak dalej, malujemy go białą farbą, cały, malujemy białą farbą i przez to zmieniamy jego przeznaczenie. Robimy go pojazdem, negujemy to jego dotychczasowe... to, do czego został stworzony i kreujemy go na nosiciela zupełnie innej idei, idei pokoju, którą papież no ze sobą... zresztą ten biały kolor, łącznie z tą białą szatą papieża, to wszystko jakby było na początku tej

koncepcji. Staratem się tu jeszcze, jeśli chodzi o takie szczegóły, żeby to nie była taka... ponieważ z racji tego, że to było olbrzymie i takie dość ciężkie wizualnie, to tu zrobiłem taki element, tu jest nad dwoma kołami tylnymi błotnik, który normalnie służy jako... znaczy, gdyby trzeba było koła zdjąć na przykład, to zdejmujemy się tę pokrywę, tak jak w eleganckich limuzynach z lat 40., potem 50. amerykańskich. Przykryte te koła i to był celowy taki zabieg, żeby właśnie dodać mu takiej elegancji, dostojności, że to nie jest taka po prostu zwyczajna ciężarówka z kołami na wierzchu, tylko że jest to limuzyna, elegancka limuzyna i stąd jeszcze tutaj ta sama linia była tak poprowadzona, opada tu troszkę w dół, potem tu podnosi się do góry. Takich smaczków tutaj w łukach, gdzie te płaszczyzny się spotykają, sam projekt, mam zresztą przy sobie rysunek tego, nawet znalazłem ostatnio. Pierwszy szkic tej przedniej osłony drewnianej, która była zrobiona, zależało mi na tym, żeby była z bardzo grubego drewna i to było z jednego kawałka drewna, który był specjalnie wyszukany. Jak pan pytał o sprawy, jakie trudności, to to było trudne do znalezienia. Znalezienie takiego kawałka grubego jednego, bo chodziło mi o to, żeby to było znalezione drewno wiąz, przywiezione w jednym kawałku, które trzeba było obrobić. To były takie właśnie te designerskie smaczki, tu już te wszystkie, to można powiedzieć, jak mebel. To były moje pierwsze meble projektowane w mojej karierze, czyli te trzy fotele, które nie zostały zniszczone, zostały oddane do episkopatu, ale potem lata były używane gdzieś przez jakiś czas, podobno w katedrze nawet na naszej, tu, warszawskiej. No ale ponieważ były to meble takie jednorazowe, to uległy zniszczeniu jakby z racji tego, że były używane. Także do dziś nie wiem, co zostało. Prawdopodobnie ten baldachim mógł zostać, herby, być może te fotele w jakiejś formie i parasole, które były tutaj, było 26 parasoli słonecznych, białych, specjalnie zamawianych w Wiedniu. I one zresztą też były takim charakterystycznym dość elementem, bo tam na zdjęciach się przewijają, są tam, niektórzy korzystali z nich tam. Czyli te "oczy", baldachim i te parasole takie. Także ja mogę na zakończenie, może jeszcze jedno zdanie powiem, że ten samochód to dzieło mojego życia, nie tylko mojego. Tak samo mówił pan Andrzejewski, świętej pamięci i wielu ludzi, którzy pracowali przy tym. I jeszcze może jedno zdanie już całkiem na koniec. Tak jak dziś się mówi o pokoleniu, jeżeli mogę sobie pozwolić na taką prywatną zupełnie uwagę, o pokoleniu JP2, do którego tam przyznają się... znaczy było w określonym, że tak powiem, czasie zostało to powiedziane, ale w tej chwili to trudno powiedzieć nawet, co oznacza. Natomiast ja bym powiedział, że ja się czuję pokoleniem JP2, dlatego że przez całe życie moje dorosłe JP2... znaczy, JP2 w podwójnej roli, jako papież Jan Paweł II i JP2 mi towarzyszą, te dwie rzeczy. Przede wszystkim papież, który, no nie ukrywam, że ogromny wpływ miał na moje życie, na mojego... znaczy może nawet nie chodzi o to, co się zrobiło, tylko to, co w głowie, o czym się myślało, o czym się myśli w dalszym ciągu. Także ja czuję się spadkobiercą, ja czuję się pokoleniem JP2.