

**Tadeusz Adamski**, ur. w Lublinie 31 stycznia 1941 r. Absolwent Liceum Ogólnokształcącego im. hetmana Jana Zamojskiego w 1958 r. oraz Wydziału Prawa i Administracji UMCS w Lublinie, aplikacja sędziowska pozaetatowa w Sądzie Wojewódzkim w Lublinie i egzamin sędziowski w 1976 r. Członek Automobilklubu Lubelskiego od 1959 r., obecnie członek honorowy, działacz AL, przewodniczący sekcji akademickiej AL, członek Zarządu AL, wiceprezes AL w latach 1999-2002, licencjonowany zawodnik samochodowy i kartingowy (wicemistrzostwo w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski w klasie II strefy centralnej w 1970 r.), licencjonowany sędzia samochodowy i kartingowy AL. W latach 1963-1965 zbudował z dwoma kolegami z AL pierwsze na Lubelszczyźnie 3 gokarty. Kierownik Ośrodka Szkolenia Motorowego AL, wykładowca i instruktor na kursach na prawo jazdy. Od 1975 r. kierownik biura Zespołu Rzeczoznawców Techniki Samochodowej i Ruchu Drogowego Polskiego Związku Motorowego w Lublinie, od 1990 r. dyrektor Oddziału Ekspertów Techniczno-Motoryzacyjnych „Rzeczoznawcy PZM” SA. Od 1978 r. rzeczoznawca techniki samochodowej i ruchu drogowego PZM, a od 2005 r. certyfikowany rzeczoznawca samochodowy, ekspert z dziedziny historii motoryzacji i oceny pojazdów zabytkowych rekomendowany przez Zespół Porozumiewawczy Ekspertów ds. Pojazdów Zabytkowych Krajowego Porozumienia Stowarzyszeń Rzeczoznawców Samochodowych. Za pracę społeczną i zawodową odznaczony wieloma odznaczeniami resortowymi, samorządowymi i państwowymi.



Prelekcja **Tadeusza Adamskiego**  
i wernisaż wystawy archiwalnej fotografii



Pierwsze jazdy gokartem wyciągnięty z starych stacji obsługi Automobilklubu Lubelskiego na ulicach miasteczka akademickiego (gmachy mat.fiz.chem.)  
Od lewej: Leszek Siczek, Zbigniew Suroy, Tadeusz Adamski, Leszek Chlebński, Jerzy Jędrzejek, Wojciech Słomiński, fot. Anna Adamska

# Świt gokartów

## POCZĄTKI KARTINGU w LUBLINIE

**Go-kart w encyklopedycznym zapisie: „mały, 1-osobowy samochód wyciągnięty z starych stacji obsługi Automobilklubu Lubelskiego na ulicach miasteczka akademickiego (gmachy mat.fiz.chem.) napędzany silnikiem dwusuwowym, rozwija prędkość do ok. 150 km/h”.**

Karting w tradycji 40-lecia swojego istnienia w Polsce jako widowiskowa dyscyplina sportowa zyskiwał entuzjastów, a jeszcze więcej kibiców i wzbudzał wyjątkowe ich zainteresowanie. Wieści głoszą, że do narodzin kartingu przyczynili się piloci amerykańscy. Prawda i rzeczywistość jest inna. Płk pilot Witold Łokuciewski niemal 40 lat temu, widząc u swojego kolegi Wacława Jędrzejka w warsztacie Auto-Naprawa przy ul. Buczka 4 w Lublinie pierwszy egzemplarz gokarta, stwierdził, że był to pomysł lotników polskich dywizjonów walczących w czasie II wojny światowej w Anglii. Dla zabicia nudy, wypełnienia długich dyżurów, lotnicy i mechanicy wymyślili nietypową konstrukcję wózków - toczydełek. Pożytek był znaczący, bowiem poprawiali tym swoją sprawność psychomotoryczną. Konstrukcje były proste, a jednostkami napędowymi były przeróżne silniczki spalinowe.

Pierwsze go-karty zaprojektowane i zbudowane przez zawodników Automobilklubu Lubelskiego przez: Tadeusza Adamskiego, Jerzego Jędrzejka i Wojciecha Słomińskiego (rama podwozia wykonana z rurek cienkościennych 30 HGSA z kratownicy kabiny śmigłowca SM I z Świdnika, siedzenie pilota ze śmigłowca, koła z ogumieniem 3.00-12,5 ze śmigłowca, tarcze kół z elektronu rozbieralne też ze śmigłowca).



65 km/h

W sierpniu 1956 r. z inicjatywy Artura Ingelsa - mechanika Kurtis Craff Company z Indianapolis, powstał pierwszy kart wyczynowy napędzany silnikiem o pojemności 750 ccm, który zaprezentowano na wyścigach samochodowych w Pomona.

Do Europy karting zawiał w 1958 r. i szybko zyskał zwolenników i entuzjastów. Punktem zwrotnym było przyjęcie kartingu pod opiekę FIA (*Federation Internationale de l'Automobile*) - naczelną międzynarodową władzę sportu samochodowego. Pierwsze mistrzostwa świata i Europy odbyły się na torze Ros-sa w Mediolanie w 1961 r. w dwu klasach: 100 i 200 ccm. Pierwszym mistrzem świata został Bob Allen. Przebiegna prędkość biegu finałowego wynosiła 65 km/h.

W Polsce pierwszy egzemplarz gokarta zbudowali inżynierowie z Częstochowy, bracia Ryszard i Andrzej Popko, wykorzystując koła od samochodu „Mikrus”, a napędzany był on silnikiem ILO-200 ccm o mocy 5,5 KM. Szybko powstały kolejne konstrukcje, w których wykorzystywano silniki WFM-125. W Częstochowie 22 lipca 1960 r., na bieżni stadionu żużlowego, wystartowało 9 kartów. Zwycięzcą został Zygmunt Pietkiewicz (LPZ, Gdynia). Były to już profesjonalne zawody. Natomiast gokarty po raz pierwszy zaprezentowane zostały 15 maja 1960 na długiej trasie ulicznej we Wrocławiu.

### Pionierzy

Na kolejne już, czwarte zawody z okazji Barbórki 4 grudnia 1960 r. na Placu Defilad w Warszawie udało się z aparatem fotograficznym, rejestrując nie tylko rywalizację 23 kartów. Zwyciężył wówczas Rudolf Piecka z Automobilklubu Katowice. Powstała wówczas pierwsza fotograficzna dokumentacja skonstruowanych w Polsce kartów. W Lublinie w 1960 r., z inicjatywą Jerzego Jędrzejka, powstała pierwsza w Polsce Akademicka Sekcja Motorowa, którą „usynowił” Automobilklub Lubelski. Szybko włączyli się do pracy jej członkowie, pasjonaci gokartów: Tadeusz Adamski (kolega z Zamoya) i Artur Wojciech Słomiński. Tenże, kiedy zauważył dwie 6-metrowej długości rury na ulicy Królewskiej, postanowił je zagospodarować. Prawie 10 km oplotkami lubelskimi zaniezione zostały one na działkę Adamskich na Stawinku, gdzie okazała się ich zupełna nieprzydatność jako materiału na ramy kartingowe.

Wówczas w Ośrodku Techniczno-Zaopatrzeniowym przy Kickiego w Warszawie znany zawodnik i konstruktor inż. Jerzy Jankowski (Jankiel) zbudował prototypowy egzemplarz gokarta wyposażony w koła 10-calowe od Mikrusa i silnik WFM-125. „Horyzonty Techniki” opublikowały uproszczoną dokumentację techniczną prototypu inż. Jerzego Jankowskiego. Z wykonanej wówczas krótkiej serii produkcyjnej jeden trafił szczęśliwym farterem (sprawcą był JJ) do Lubelskiego Automobilklubu. Sekretarz i główny księgowy AP

Lublin, przerażeni koniecznością zapłaty za „prezent”, podjęli decyzję, aby szybko ukryć i zawiesić go pod stropem stacji obsługi samochodów. Trzej „muszkietierowie”: Adamski, Jędrzejek, Słomiński, wymyślili dostępny plan. Po wypożyczonej drabinie zdjęli wózek i odjechali do lepszej dla niego siedziby przy Buczka 4, czyli do garaży Auto-Naprawy mojego taty.

### Treningi skoro świt

Dzięki wyjątkowej życzliwości zastępcy kierownika Wydziału Komunikacji Rady Miejskiej w Lublinie Ignacego Zbyluta, otrzymali urzędowe zezwolenie na jazdy treningowe w godzinach wczesnonośnych od 4.00 do 6.00 na czworoboku ulic przy gmachu Fizyki UMCS, wówczas przy Nowotki, dziś Radziszewskiego. Zezwolenie pozwalało na dojazdy kartem ulicami Lublina. Z wielkim hałasem historyczny gokart mknął znaczną szybkością trasą: Buczka, Królewska, Krakowskim Przedmieściem, Al. Raclawickimi, na miejsce treningów. Szczęśliwym kierowcą byłem ja i nie załowałem gazu. Był to niespodziewany „budzik” dla mieszkańców, którzy nawet nie zdążyli pogrozić pięścią, bowiemjechałem z szybkością 80 km/h. Przed godz. 4 czekała liczna grupka entuzjastów: Tadek Adamski, Wojtek Słomiński, Leszek Siczek, Leszek Chlebiński, Zbyszek Suryś (vide foto) i jedynaczka Anka Podgórska. Entuzjaści nie mogli pokonać jedynie słabej wytrzymałości zwrótnic kół przednich. Na kolejnych treningach byliśmy bardziej zabezpieczeni, w skrzynce narzędziowej było w zapasie kilka wcześniej przygotowanych lepszej jakości wytoczonych zwrótnic. Mimo szczególnej pory treningów, odgłosy dyfuzora docierały do akademików i bloków profesorskich przy Sowińskiego, przyciągając coraz to większe zainteresowanie umęczonych studentów.

Treningi wówczas mogły trwać pełne 2 godziny. Stworzył się zgrany team wyczynowo-serwisowy. Często nie wystarczył zapas paliwa w zbiorniku. Niejednokrotnie uzupełniano paliwo. Nad recepturą jego czuwał i nocami eksperymentował Wojtek Słomiński. Działacze Automobilklubu z politowaniem i kiwaniem głowami traktowali pasjonatów lubelskiego kartingu, wierząc, że wcześniej czy później zaczną wygasać ich entuzjazm. Przysłowiowy „wąż w kieszeni” głównego księgowego miał zamknąć na trwałe tę kartę sportu motorowego. Ale trudno było pokonać kartingowych muszkietierów, bowiem szybko nawiązali kontakt z dyrektorem Smolarkiewiczem z WSK Świdnik i pasjonaci z Akademickiej Sekcji Motorowej przy Automobilklubie Lubelskim zyskali nie tylko sprzymierzeńca, ale i sponsora. Dyrektor Smolarkiewicz hołubił kartingowców, udostępniając potrzebne im materiały, surowce. Sekretarz i główny księgowy AK Lublin byli bliscy „zawału”, kiedy zorientowali się, że rodzą się trzy kolejne bliźniacze konstrukcje nowych, bardziej wyczynowych gokartów.

**Jerzy Jędrzejek**



Prelekcja **Tadeusza Adamskiego**  
i wernisaż wystawy archiwalnej fotografii

# Świt gokartów

## POCZĄTKI KARTINGU w LUBLINIE



Spotkanie z prelekcją i wernisaż wystawy fotografii odbędzie się  
**we wtorek 19 września 2017 r. o godz. 18.00**

w Domu Kultury LSM

w Lublinie, ul. K. Wallenroda 4a, tel. 81 743 48 29

www.domkulturyism.pl

**Wstęp wolny**