

Un itinerario formato da quattro strade cittadine, le odierne **Opatijska, Ljubljanska, Ivana Matetića Ronjgova e Pavlovac**. Di questo tracciato ormai rimane traccia quasi solo nei vecchi libri e opuscoli, visto che dal 1977 non si è più corsa nessuna gara. Però com'è andata la storia di questo circuito e com'è nato?

■ di Igor Kramarsich

Preluca? In regione, in Croazia, ma pure all'estero tra gli appassionati di questi sport il primo accostamento è con le gare automobilistiche e quelle di moto. Un circuito formato da quattro strade cittadine, le odierne Opatijska, Ljubljanska, Ivana Matetića Ronjgova e Pavlovac. Di questo itinerario ormai rimane traccia quasi solo nei vecchi libri e opuscoli, visto che dal 1977 non si è più corsa nessuna gara. Però come è nato questo circuito? Correva l'anno 1939. Il mondo delle gare automobilistiche era in piena espansione. Esisteva pure un campionato pari all'attuale campionato del mondo della Formula 1. Si cor-

revano decisamente meno gare e con macchine del tutto diverse.

Il 9 luglio 1939 era in programma un Gran Prix della Francia sulla pista vicino a Reims come una delle tappe del campionato mondiale. Però la politica ci si mise di mezzo. Il presidente del consiglio italiano, Benito Mussolini, non permise alle squadre italiane di competere in Francia. Però la Maserati, per non lasciare la scuderia italiana senza possibilità di gareggiare e per fare pure una ripicca alla Francia, decise di organizzare una gara su un circuito del tutto nuovo. Alla fine la scelta cadde, pure per motivi politici, tra la zona di Fiume ed Abbazia o, come venne descritto, tra la Cavagrande (Abbazia) e Costabella (Fiume).

E così fu inaugurato, quasi per caso, un nuovo circuito automobilistico.



Un sinonimo di sport: P

Si decise così di unire le vie e far disputare lì la gara del *Circuito del Carnaro*, valida per la Coppa Mussolini da assegnare al vincitore di tre competizioni.

► Il meglio del meglio

La decisione di Mussolini provocò un grande scalpore e tutti i principali quotidiani dell'epoca scrissero molto su questo tema. Pure nella vicina Jugoslavia la notizia fece eco e la Federazione automobilistica chiese ed ottenne il permesso che per il giorno della gara si abolisse il controllo dei passaporti ai confini! A direttore della manifestazione fu nominato P. Liguori, presidente





▲ Il tutto ebbe inizio nel 1939 con i migliori automobilisti italiani, seguirono gare di nazionali e internazionali di motociclismo. Dal 1978 regna il silenzio e le tracce della pista si stanno perdendo

mo reluca



della R.A.C.I. di Fiume. Direttore di corsa fu nominato Renzo Castagneto, ex pilota automobilistico e organizzatore di manifestazioni importanti come la Mille Miglia (diretta per 27 anni) e i GP sul circuito di Monza dal 1928 al 1940 e tante altre. Insomma, arrivò a Fiume il meglio del meglio.

► Come Montecarlo

Il circuito fu ben presto formato e messo in regola. Si stabilì che la gara fosse valida per il campionato italiano di velocità, classe 1500 cmc. Si dovevano fare 25 giri sui 6 chilometri del circuito, per un totale di 150 km. In totale 14 curve. Da subito si

fece un confronto con Montecarlo. Due i tipi di macchine presenti: la Maserati 4CL e la Maserati 6CM. A Fiume giunsero come piloti Guido Barbieri, Pino Baruffi, Carlo Bonomi, Franco Cortese, Catullo Lami, Vico Pagliano, Paul Pietsch, Enrico Platé, Giovanni Rocco, Emilio Romano e Luigi Villorosi. Si tennero due allenamenti, il 5 e il 7 luglio. Il miglior tempo fu registrato da Luigi Villorosi, che percorse i sei chilometri del tragitto in 2 minuti e 48,6 secondi, ossia alla media di 128,113 km/h.

Dopo le qualificazioni, sulla linea di partenza si misero nell'ordine Luigi Villorosi, Franco Cortese, Giovanni Rocco, Paul Pietsch, Guido Bar-



bieri, Emilio Romano, Pino Baruffi ed Enrico Platé. Nel giorno della competizione, il 9 luglio, Preluca fu chiusa al traffico dalle 16 alle 19.15. Visto il grande interesse di pubblico furono organizzati bus speciali. Quello da Fiume partiva da piazza Regina Elena e quello da Abbazia davanti all'albergo Palace, ogni 15 minuti. Inoltre c'era pure una linea da Laurana ad Abbazia. Come scrivono i giornali dell'epoca, *gli spettatori erano ben 30mila*.

► L'andamento della gara

All'inizio svettò al comando Emilio Romano, ma dopo pochi giri perse non solo la testa ma pure le prime posizioni per dei guai tecnici. S'impose Villorosi, che a lungo combatté per il primo posto con Cortese. Alla fine vinse con il tempo di 1 ora, 10 minuti e 14 secondi alla media di 127,142 km/h. Suo pure il giro più veloce, il 18esimo, fatto alla media di 130,120 km/h. Dietro a Villorosi si piazzò Cortese a 22 secondi, terzo Romano, con 7 minuti e 36 secondi di ritardo. Tra i piazzati pure Rocco. Platé e Baruffi si ritirarono per problemi meccanici e Pietsch per un guasto al motore. Guido Barbieri fu protagonista di un grave incidente subito al primo giro, ma ne uscì quasi incolume.

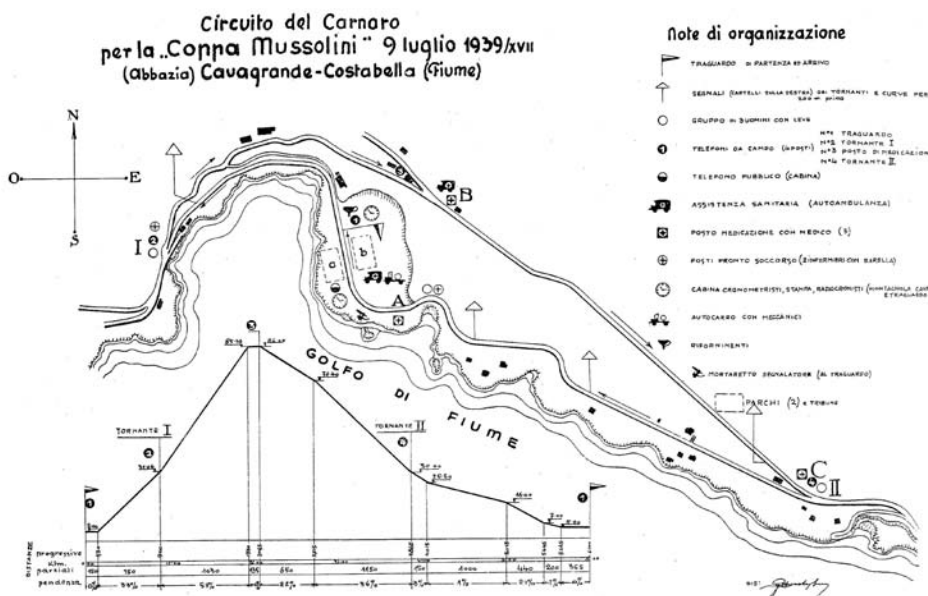
Visto il grande interesse, nel 1940 si progettò di organizzare una seconda edizione alla quale avrebbero dovuto partecipare pure squadre tedesche. Però alla fine non se ne fece nulla per il sopraggiungere della Seconda guerra mondiale. Solo nel

1946 fu riusato il circuito, ma per gare di motociclismo in primis.

► Troppo pericoloso

La prima si tenne il 1.º settembre 1946, valida per il campionato nazionale. Dal 1950 acquistò carattere internazionale come *Premio dell'Adriatico* e dal 1960 come *Gran Premio dell'Adriatico*. Nel 1969 cambiò il nome in *Gran Premio della Jugoslavia* ed entrò a far parte del motomondiale. Qui si disputarono le gare mondiali per le cilindrata: 50 (1969, 1970, 1972-1977), 125 (1969, 1970, 1972-1977), 250 (1969, 1970, 1972-1977), 350 (1969, 1970, 1972-1977) e 500 (1969, 1970, 1972-1973).

Il circuito è stato però da sempre considerato piuttosto pericoloso, tanto che già nel 1973 il Gran Premio venne boicottato da diverse case motociclistiche. Nell'edizione successiva si registrò la morte del pilota Billie Nelson. Quando nel 1977 avvennero altri due decessi,



quelli di Ulrich Graf e di Giovanni Ziggliotto, la situazione divenne insostenibile. Il circuito venne in fretta abbandonato e sostituito da quello di Grobnico. Negli anni non mancarono gare automobilistiche, come quelle per vetture sport tra il 1950 e il 1959, di Formula Junior nel 1960, 1961 e 1963, e anche di Formula 3 tra il 1964 e il 1968. Oggi di questo circuito rimane ben

poco: c'è la grande tribuna vicino al traguardo, oggi parte integrante del campeggio per turisti e immerso nel verde; poi nel rettilineo del traguardo c'è la postazione per i dirigenti gara da una parte e i vecchi box oggi trasformati e usati da diverse ditte. Infine, i più grandi appassionati troveranno le vecchie strade nel bosco, certe fatte proprio per le gare per collegare i vari punti del tracciato.



IL PRIMO CIRCUITO DEL CARNARO

Per la gara fu preparato un libricino, ufficialmente per il regolamento, ma dentro troviamo di tutto. Un vero capolavoro di sintesi, utile sia agli appassionati automobilistici e agli addetti ai lavori, ma pure ai semplici visitatori. Infatti, conteneva le indicazioni base predisposte dal Comitato generale

al Comitato esecutivo della corsa, diverse pagine sulla regione, con particolare cenno al lato turistico e alle varie manifestazioni previste per luglio e agosto, ad Abbazia in primis. Non mancavano informazioni sulle varie gare automobilistiche legate a questa di Preluca, nonché i dati tecnici sul circuito, con tanto di mappa.

E poi il "piatto forte": il regolamento. Il percorso viene descritto così: "... si svolgerà sull'anello stradale formato dal bivio di Costabella, Strada Nazionale n. 14 fino al Bivio Preluca, Strada Provinciale, Cavagrande, bivio Costabella". E si fa notare che "... il senso della corsa sarà pari a quello del movimento delle lancette dell'orologio". Leggendo i 34 articoli del regolamento troviamo pure che "il conduttore dovrà mantenere durante lo svolgimento della corsa un contegno sportivamente corretto." E inoltre che "è assolutamente vietato attraversare o camminare lungo la pista stessa."

L'articolo 26 stabiliva che il primo classificato avrebbe ricevuto 10.000 lire e poi fino al sesto piazzato, 8.000, 6.000, 4.000, 2.500

e 1.500. Lire 1.000 per tutti coloro che sarebbero arrivati entro il tempo massimo. Per i ritirati entro gli otto giri 500 lire e per quelli entro i 16, 800 lire. Premi pure per i migliori tre di ogni giro, che presero nell'ordine 200, 140 e 100 lire. Per il miglior giro delle gara erano previsti ulteriori 500 lire. Insomma, oltre ad alti riconoscimenti, il montepremi di questa gara fu di 50.000 lire.

Tante le pagine pubblicità di attività varia, sempre relative a Fiume ed Abbazia. Infine una grande tabella con le distanze chilometriche da tutti i capoluoghi, però fino a Trieste. Nell'ultima pagina pure una lista dettagliata dei vari collegamenti della regione con il resto dell'Italia, con indicati tutti gli orari di arrivo e partenza per il traffico ferroviario, marittimo, delle corriere ed aereo.

Quanto questo libricino sia stato apprezzato basterà far notare che fu in gran parte copiato dagli organizzatori delle prime gare motociclistiche disputate in seguito, ormai nell'ambito della Jugoslavia.