

RICORRENZE

CONCA DI PRELUCA, L'ULTIMO RO



La partenza della classe 50cc

«Da qualche giorno, ormai, la Conca di Preluca ha messo l'abito più bello: quello delle grandi circostanze che, in questo o in quel campo, fanno storia. Qui naturalmente, si parla di storia dello sport motoristico. Come noto, l'anello sarà sede, domani e domenica, di una delle prove per il Campionato mondiale di motociclismo per tutte le classi, esclusa – in base al programma FIM – soltanto la 500 cc. Il Grand Prix della Jugoslavia, quindi, entrerà ancora una volta negli annali come tanti altri celebri circuiti europei». Scriveva così il 18 giugno del 1977 sulle pagine del La Voce del popolo, Luciano Superina. E aveva pienamente ragione. Le gare del campionato mondiale ormai da anni facevano tappa nel circuito di Preluca ed erano valide per il titolo mondiale. Partecipò un numero impressionante di piloti. Ai nastri di partenza si presentarono ben 48 corridori nella classe 50cc, 48 nella classe 125cc, 54 nella classe 250cc e 48 nella classe 350cc. La gara però passò nella storia come l'ultima gara a Preluca. Fu un fine settimana drammatico e pieno di brutte notizie. Morti e feriti nelle diverse corse, sia nella giornata di sabato che in quella di domenica. Una pista cittadina già definita pericolosa e boicottata nel 1973 da diverse case motociclistiche, dopo i tragici avvenimenti dal GP delle Nazioni. I forfait al circuito di Preluca avvennero per indicare che entrambi erano rischiosi e la conferma di ciò venne nel 1974 con l'incidente mortale capitato a Billie Nelson. L'inglese perse il controllo della sua Yamaha nelle 250cc e finì dritto tra i spettatori. Morì poche ore dopo all'ospedale e sette spettatori rimasero feriti, due dei quali in maniera grave.

Gara anticipata da... cattivi presagi

Il presagio che non sarebbe stato un weekend di festa lo si ebbe già durante le prove ufficiali. Infatti, nella classe 250cc, tra le curve dopo il rettilineo di Panorama scivolò l'italiano Giovanni Ziggio. Gli finirono contro lo svedese Karlson e il giapponese Chiuro. Subito fu chiara la gravità delle ferite di Ziggio, che fu ricoverato d'urgenza nell'ospedale fiumano in stato di coma. Il bollettino ospedaliero fu gravissimo fin dalla prima ora: trauma cranico con frattura delle base cranica, la clavicola sinistra e il femore destro fratturati. Lottò per 11 giorni, ma alla fine, il 29 giugno, si spense a causa di una polmonite. Ciò non impedì che si disputassero le gare previste per la giornata di domenica. E fu un'altra tragedia. Nella classe 50cc il giovane svizzero Ulrich Graf con la sua Kreidler, a causa di una "bloccata meccanica", volò fuori strada alla prima curva dopo la fine del rettilineo del



bivio fiumano. Trasportato d'urgenza all'ospedale lauranese, decedeva poco dopo. Feriti, ma non gravemente, il giapponese Wada, lo svizzero Muller, l'italiano Uncini e il locale Nevio Paliska. Oltre alle cadute fatali, ce ne furono pure parecchie altre, che coinvolsero anche dei grandi favoriti per la vittoria finale. Tra queste, da registrare le cadute di Giacomo Agostini al bivio fiumano, di Lazzarini, Ritberger, Kuny, Dorflinger, del campione del mondo in carica Walter Villa nella 250cc e tanti altri.

Tempo magnifico, primati... ma la festa mancò

E doveva essere un fine settimana di festa, con tempo magnifico. Attorno al circuito

IL 19 GIUGNO 1977 SI DISPUTAVA L'ULTIMA GARA SULLE DUE RUOTE. IL TRAGITTO CITTADINO SI ERA DIMOSTRATO PERICOLOSO, CON UNA LUNGA SCIA DI INCIDENTI, CADUTE E ANCHE DIVERSE MORTI



circa 60.000 spettatori. Ben 120 i piloti presenti, provenienti da oltre 30 Nazioni di tutti i continenti. Tutte le gare furono portate a termine. Nella classe 50cc vinse lo spagnolo Angel Nieto, con l'ottimo ottavo Bernetic su Tomos. Dei 30 partenti solo 15 completarono i 15 giri e Angel Nieto stabilì il nuovo primato sul giro percorso in 2'41" alla media di 134,498 km orari. Nella 125cc vinse l'italiano Pierpaolo Bianchi. Anche qui tanti ritiri tanto che alle fine solo in 10 terminarono la gara su 28 partenti. Nella classe 250cc s'impose l'italiano Mario Lega con il nuovo record del circuito. Completò il giro in 2'19" alla media di 155,172 km orari. A finire la gara, furono 18 dei 30 partenti. Nella classe 350cc trionfò

il giapponese Katayama, segnando pure il record assoluto di Preluca di tutti i tempi. Finirà il giro in 2'13" alla media di 161,556 km orari. Com'era facile immaginare, già con la caduta rovinosa di Ziggio la pressione per non correre più sul circuito di Preluca furono forti. Il tragitto già di per sé era molto pericoloso senza quasi nessuna via di fuga. Le cadute quasi sempre molto pericolose. D'altra parte, inevitabilmente le moto con il passare degli anni erano diventate sempre più veloci e un circuito cittadino come questo non poteva reggere il peso. Nonostante tutta la buona volontà degli organizzatori, si poteva fare per poco per la sicurezza dei piloti: nessun fieno al



La Voce del popolo del 18 giugno 1977



L'edizione del nostro quotidiano del 20 giugno 1977

di Igor Kramarsich

MBO DEI MOTORI

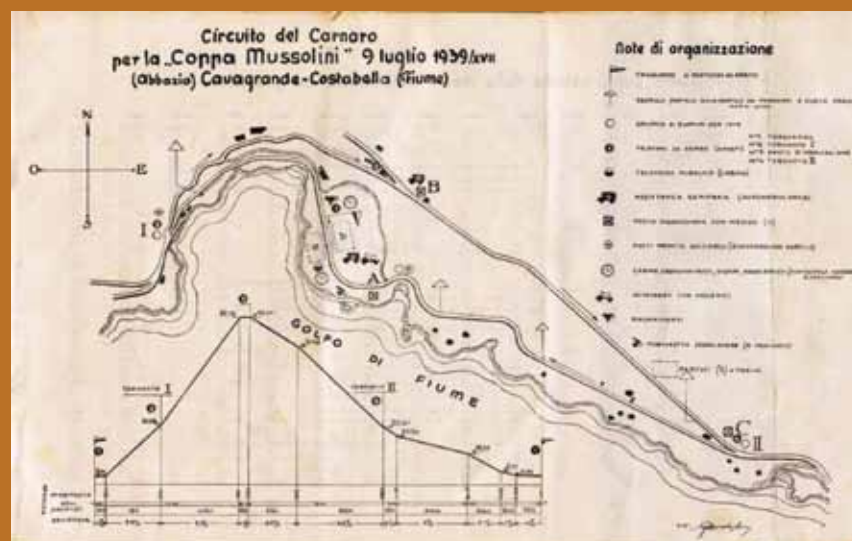


Correva l'anno 1939...

Il tutto nasce quasi per caso nell'estate del 1939, quando si decise di chiudere al traffico due strade che collegano Fiume ed Abbazia e di disputare qui la gara del Circuito del Carnaro, valida per la Coppa Mussolini. A vincere alla fine fu Luigi Villorosi.

Venne la guerra ma subito dopo si tornò alle gare in questo che era un circuito formato da quattro strade cittadine, le odierne Opatijska, Ljubljanska, Ivana Matetića Ronjgova e Pavlovac. Così il primo settembre del 1946 si disputò la prima gara motociclistica valida per il campionato nazionale. Dal 1950 acquista carattere internazionale come Premio dell'Adriatico e dal 1960 come Gran Premio dell'Adriatico. Nel 1969 cambia il nome in Gran Premio della Jugoslavia ed entra a far parte del motomondiale. Qui si disputarono le gare mondiali per le cilindrata: 50cc (1969, 1970, 1972-1977), 125cc (1969, 1970, 1972-1977), 250cc (1969, 1970, 1972-1977), 350cc (1969, 1970, 1972-1977) e 500cc (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 precedente si registrò anche la morte del pilota Billie Nelson. Quando nel 1977 si registrarono altri due decessi durante la competizione, quelli di Ulrich Graf e di Giovanni Ziggio, la situazione divenne insostenibile. Il circuito poi venne in fretta abbandonato e sostituito con uno moderno e classico ossia quello di Grobnico. Oggi qui rimangono soltanto delle tracce del vecchio circuito, la tribuna vicino al traguardo e i vecchi box. Tanti i campioni che hanno vinto a Preluca. Da ricordare Giacomo Agostini, Dieter Braun (sei vittorie), Angel Nieto, Pier Paolo Bianchi, Kent Andresson e tanti altri. Infine, va ricordato in questa sede che sul tracciato negli anni sono morti quattro piloti: Josip Vitanović (Jugoslavia/Croazia) nel 1951, Billie Nelson (Gran Bretagna) nel 1974, Ulrich Graf (Svizzera) e Giovanni Ziggio (Italia) nel 1977.



mondo poteva evitare il peggio in alcune parti della pista, per non dimenticare che proprio le balle di fieno crearono non pochi problemi ai piloti che vi rimasero incastrati! Storie di altri tempi.

La velocità cresce, la sicurezza viene meno

Però ciò che in primis faceva paura anche ai non addetti ai lavori era la crescente velocità delle moto. Basta un dato: nella classe 350cc il giro più veloce nel 1976 fu registrato dal francese Chevallier su Yamaha alla media di 158,473 km orari; nel 1977 il vincitore Katayama, pure su Yamaha, percorse i 150 chilometri, ossia i 25 giri in 56 minuti e 53 secondi, ossia alla media di 158,264 km orari. La media dell'intera gara era di pochissimo inferiore al giro più veloce solo di un anno prima! Stessi i dati pure nella altre classi o addirittura ben più grandi.

Agli organizzatori del Grand Prix della Jugoslavia fu subito chiaro che Preluca non aveva futuro e i decessi di Graf e Ziggio rappresentarono la classica goccia che fece traboccare il vaso. L'annuncio ufficiale della FIA sul divieto di qualsiasi gara motoristica sul tracciato di Preluca venne dato il 27 giugno 1977. Gli organizzatori si misero subito al lavoro e grazie alla benevolenza della FIA riuscirono a compiere un'impresa. Il GP venne inserito come tappa per le gare del 1978 e per di più come ultima, al contrario delle precedenti stagioni. Si compì quasi un miracolo. Nel giro di pochi mesi a Grobnico nacque un tragitto nuovo di zecca e a prova di tutti i requisiti di sicurezza. Un vero circuito fatto su misura e chiuso. Un circuito su cui poter disputare gare e allenamenti tutti i giorni. Così tutti i migliori tornarono nel 1978 e continuarono a farlo fino al 1990. Poi i venti di guerra segnarono l'epilogo della favola di un circuito e di un GP. I migliori e la gara del mondiale non tornarono mai più. Fu la fine. Un piccolo spiraglio si è aperto nel 2005 con l'arrivo del mondiale delle Sidecar, ma tutto si è esaurito lì.

L'altra faccia, tragica, della medaglia: morirono nel giugno di 40 anni fa

Gli «eroi» Ulrich Graf e Giovanni Ziggio

Ulrich Graf (1945-1977) Nato nel 1945 il motociclista svizzero fu campione nazionale nel 1971 e nel 1973. Corse nel motomondiale dal 1970 al 1977, nelle classi 50cc, 125cc e 350cc. Ha corso in sella a diverse moto: Kreidler, Honda, Yamaha e Jawa. Ha ottenuto in tutto una vittoria, quattro secondi posti e quattro terzi posti e il suo miglior piazzamento finale è stato il 3° posto ottenuto nella classe 50cc nel 1976. Nel 1977, quando correva nella 50cc, durante il GP di Jugoslavia, cadde per un cedimento della gomma posteriore, andando a schiantarsi contro delle rocce a bordopista, subito alla prima curva dopo la fine del rettilineo del bivio fiumano. Morì poco dopo.

Giovanni Ziggio (1954-1977) Nato a Salussola nel 1954 fece il suo esordio nelle corse nel 1974. L'anno successivo ottenne i suoi primi trionfi con la vittoria del Campionato Italiano della Montagna e del Campionato Italiano Juniores, in entrambi i casi nella classe 50cc. Passato nella categoria seniores nel 1976, si riconfermò Campione Italiano della Montagna e fu settimo nell'Italiano seniores, vincendo la gara di Misano Adriatico, sempre nella 50cc. Nel '76 Ziggio fece anche il suo esordio iridato, arrivando 13° al GP delle Nazioni della 50cc. Nella stagione '77 fece il suo esordio in 125cc. Con una Morbidelli ottenne due quarti posti (in Germania e Spagna) e un sesto posto (in Francia), presentandosi,

alla vigilia del GP di Jugoslavia, al quinto posto della classifica iridata. Ziggio s'iscrisse alla gara jugoslava, oltre che alla gara della 125cc, anche a quella della 250cc con una Harley-Davidson. Durante le prove della quarto di litro sul Circuito di Abbazia, non riuscì ad evitare lo svedese Per-Edvard Carlsson, caduto poco prima a causa del grippaggio della sua moto. Caduto, il centauro piemontese fu colpito da altri piloti. Trasportato all'ospedale di Fiume con un trauma cranico con frattura della base cranica, la clavicola sinistra e il femore destro fratturati, Ziggio sopravvisse undici giorni all'incidente, senza mai riprendere conoscenza, spirando poi a causa di una polmonite.



Ulrich Graf



Giovanni Ziggio