

U talijanskom Moto Sprintu posljednja utrka na Preluci 1977. nazvana je "Mrtvačka zamka"



Prošlo je 27 godina od posljednje "Velike Nagrade Jadrana", utrke svjetskog prvenstva vožene na stazi Preluk, slavnoj cesti na zapadnom ulazu u Rijeku blizu mjesta Volosko i Matulji

# Šest kilometara

PIŠE: MIRO BARIĆ

Danas gotovo zaboravljen, Preluk je nekoć bio mjesto izuzetne karizme. Cesta smještena u neposrednoj blizini starog ljetovališta Opatije svojim dobrim dijelom prolazi pored mora, a odlikuje se mnoštvom lijepih zavoja i s dvije super brze "ravnice".

Prelučku stazu karakteriziralo je nekoliko posebnosti koje druge piste nisu imale. Najprije valja reći da je staza ustvari bila prometnica koja se priredivala za utrku samo jednom na godinu - za vikend i malo prije njega. Bio je to težak i mukotran posao, ponajprije zbog položaja koji je stazi davao šarm, ali ujedno bio i izuzetno opasan. Naime, gotovo dvije trećine cijele piste je zavojito, no zavoji se nalaze u usjecima između kamenja, visokih stijena i mora. Izletnih zona gotovo da uopće nije bilo. Staza se osiguravala gumama i ogromnim količinama slame u balama. Svi stupovi ulične rasvjete, prometni znakovi, ograde, nogostupi, zidovi i slične "opasnosti" morali su biti zaštićeni na taj način.

Staza je bila i vrlo duga, čak šest kilometara. Bilo je to dodatno opterećenje za organizatore, baš kao i za publiku koja je utрку mogla promatrati samo s improviziranih mjesta - dakle bez tribina ili udobnosti loža koje je jednostavno bilo nemoguće napraviti. Druga je poteškoća vozačima bila **Pier-Paolo Bianchi, po naravi sličan Japancu Katayami, također je mnogo puta impresionirao publiku na Preluci, no rijetko je polučio uspjeh. Iako izuzetno talentiran, Bianchi je bio čovjek s dosta loše sreće**



ogromna visinska razlika od 130 metara, što je bilo posebno problematično za one u slabijim klasama.

Klasa 50 cm<sup>3</sup> vozila se u 15 krugova ili 90 km, klasa 125 cm<sup>3</sup> 20 krugova ili 120 km, a klasa 250 cm<sup>3</sup> još pet krugova više - 150 km. Nekoć elitna klasa 350 cm<sup>3</sup> vozila se u 28 krugova ili 168 km, dok je utrka klase 500 cm<sup>3</sup> (koja na Preluci nije često vožena) trajala 30 krugova ili 180 km.

Asfalt je bio osrednje kvalitete, s horizontalnom signalizacijom koja je dekoncentrirala vozače. Krajevi asfalta su bili loši i nesigurni, a u vrućim danima, dakle i tijekom utrke, mjestimice skliski. Blaga klima zaslužna je što su tijekom godina u vrijeme utrke vremenske prilike bile pogodne: bilo je uglavnom vedro i bez mnogo vjetera. Očigledni tehnički nedostaci nadoknađivali su se vrlo visokom razinom organizacije utrke.

No, za vozače je od svega najneugodnija bila činjenica da su na stazi postojala dva mjesta gdje su morali gotovo stati, odnosno gdje se kretalo iz prve brzine. Kao da u jednom krugu dva puta startate!! Za današnje je pojmove to potpuno neuobičajeno

## Jedan krug po Preluku

U sljedećih nekoliko redaka pokušat ćemo vam dočarati jedan krug Preluke koji je izgledao otprilike ovako:

- Startno-ciljna linija nalazila se na najnižoj točki staze kod "paddocka", odnosno kampa prepunog pilota natjecatelja. Bio je to mali, dugo godina neasfaltirani boks posut bijelim šljunkom iz kojeg se izlazilo na pistu. Na startnoj liniji nalazilo se 30-tak motora (ovisno o klasi), no uvijek su se vozile kvalifikacije koje su eliminirale višak vozača do propusne moći staze.
- Pista je na nekim mjestima bila izuzetno uska - samo 8 metara

- ali ni drugdje nije premašivala širinu od 10 metara. Tako baš i nije bilo mjesta za neku pogrešku. Uz apsolutnu koncentraciju, mirnu glavu i pripremljen, zagrijan motocikl izlazilo se na pistu vozeći desni krug. Odmah poslije starta, nakon otprilike 150 metara, bio je brz lijevni zavoj uz visok kameni zid zdesna. Staza se već ovdje sužavala, a skupina natjecatelja - naročito u prvim krugovima - činila ju je još užom. Kako se staza lagano

uzdizala nailazilo se na seriju blagih i lagano nagnutih brzih zavoja koji su se mogli lijepo "odvesti". No, nepreglednost je bila velika zamka staze Preluk. Naime, vidjeli ste samo zavoj ispred sebe, a zbog stijena, drveća ili bala slame nije bilo moguće vidjeti događaje naprijed. Maksimalni je oprez bio neophodan u svakom trenutku. Nakon ovog relativno "lakog" dijela staze trebalo je skrenuti za gotovo 180 stupnjeva uzbrdo. Za tu operaciju trebalo je doći do prve brzine i, ako vam nitko nije zasmetao, uspješno bi se savladao i tzv. Opatijski zavoj. Upravo na ovom dijelu piste dolazilo je do čestih

(ne i teških) incidenata, naguravanja i sudaranja.

● Slijedio je uspon od oko 5-6 posto koji je obilovao lijevim i desnim zavojima i prolazio kroz šumoviti predio bez gledatelja tako da je vozač čuo samo svoj motor. Ovaj dio se vozio jako lijepo sve do Vidikovca, najviše točke piste. Na pregibu je počeo pad i vrlo brzi zavoji s ravnica i jednim vrlo neugodnim "S" zavojem između njih. Nakon toga slijedila je kilometar dugačka ravnica koja je "propadala" što ste duže jurili. Na kraju ravnice slijedila je nizbrdica od otprilike 150 metara iza koje je ponovno bio izuzetno opasan i

Uska staza na startnoj liniji i lijevi zavoj uz veliki broj bala slame uvijek je bio rizičan start Preluke. 30 - tak motora, koliko ih je obično startalo, u prvom krugu bi stvorilo veliku gužvu, no duljina staze bi u kasnijim krugovima prorijedila pilote



Opatijski zavoj gdje se praktički moralo stati i ponovno krenuti u zavoj za 180° uzbrdo. Upravo ovaj dio piste radio je poteškoće manjim klasama, onim od 50 do 125 cm<sup>3</sup>, jer su stradavale spojke. Na slici vidimo klasu 125 na usponu prema gornjem dijelu Preluke - Matuljima

# moto-drame

no, no konfiguracija ove piste to je jednostavno zahtijevala. Još je nezgodnije bilo što su te dvije točke bile smještene upravo iza najvećih pravaca. Da stvar bude još gora, oba pravca su imala silaznu putanju. Brzine koje su se tamo postizale bile su visoke i za današnje pojmove, a trebalo je još i potpuno stati! I to gotovo na "nulu".

Preluka je bila teška i zahtjevna staza, posebice za klasu do 250 cm<sup>3</sup>. U 25 krugova ili 150 kilometara bilo je gotovo nemoguće održavati koncentraciju i nepogrešivost, jer su vozači bilo na rubu izdržljivosti. Pred kraj utrke ruke više nisu slušale, a poluga spojke postala je tvrda i teška poput kamena.

Uprkos tome, Preluka je bila omiljeno trkalište na kojem su - nažalost - ostali i mnogi životi.

Preluka je vožena već dugo prije 2. svjetskog rata, čak i za vrijeme njegova trajanja, i sve godine komunističke Jugoslavije. Bila je to jedina svjetska atrakcija na kojoj su "smrtnici" mogli vidjeti i doživjeti nešto novo. Na one malobrojne domaće vozače koji su se mogli natjecati sa svjetskom elitom gledalo se kao na heroje. U klasi 250 od na-



Simpatični "kamikaza" Takazumi Katayama poznati je japanski pilot i glazbenik iz 70-tih godina, koji je bio toliko agresivan i brz vozač da gotovo nikada nije završio utrku, jer je uglavnom završavao ili u bolnici ili u radionici. Ljubiteljima brzina srednjih godina Preluka je lijepa i ugodna uspomena, a bivši bi organizatori po uzoru na susjede Talijane



Alberto Pagani i Giacomo Agostini spuštaju se prema ciljnoj ravnini u klasi 500 cm<sup>3</sup> 1972. godine - obojica na MV Agustama. U ovom dvoboju Pagani je uspio pobijediti Agostinija koji nije volio Preluku

mogli razmisliti o turističko-sportskom "putu u prošlost" kao što se to čini usred turističke sezone u Riccioneu. Trebalo bi iskoristiti karizmu i bogatu povijest GP moto-utrka za još poneki ponovni susret u kampu - boksu Preluk. Organizatori bi to zasigurno učinili uzorno kao i prije 27 godina, na radost svih nas. ■

tehnički zahtjevan zavoj od 180 stupnjeva prema donjem dijelu piste.

● Tu su se "pušile kočnice", ma kako grandiozne bile. Izlijetanja su bila najnormalnija pojava, isto tako i padovi te teži incidenti. Ako ste preživjeli ovu "zamku", odmah je uslijedio novi izazov.

● Potom još jedna ravnica, identične duljine kao i prethodna, ali zato preglednija i s manjim nagibom prema dolje. Ova "Dritura" - kako su je mještani zvali - na dijelu Costabella posebna je priča: ohrabreni utrkom, opterećeni plasmanom i nabijeni adrenalinom piloti su tom uskom ravnicom jurili

tako žestoko i divlje, da su ponovno kočenje i ulazak u oštri desni zavoj bili prava drama. Gotovo svi su imali poteškoća u manevriranju. Bilo je to, osim toga, vrlo opasno i slabo zaštićeno mjesto, a čak su i male klase (50 ili 125 cm<sup>3</sup>) ovdje premašivale brzinu od 200 km/h. Za ono vrijeme i tehnologiju bila je to zastrašujuća brzina. Tada je ponovno trebalo usporiti i ući u seriju zavojima između stijena, bala slame i mora sve do dugog desnog zavoja prije ciljne ravnine. Sve se to događalo u silaznoj putanji, a blagi desni zavoj kroz cilj uglavnom je vožen "tutta forza".

Pobjednik Preluke iz 1972. u klasi 250 cm<sup>3</sup> bio je Talijan Renzo Pasolini na Aermacchiu

