



UNIVERZA V LJUBLJANI  
FILOZOFSKA FAKULTETA  
ODDELEK ZA ZGODOVINO

**GREGA MEJAK**

**Avto moto dirke v Novi Gorici**

**1959 - 1971**

Diplomsko delo

Mentor:  
doc. dr. Bojan BALKOVEC

Enopredmetni univerzitetni študijski  
program prve stopnje Zgodovina

Ljubljana 2014

## **Vsebina**

1. UVOD .....	3
2. REZULTATI DIRK LETA 1959 .....	4
3. REZULTATI DIRK LETA 1960 .....	5
4. DIRKE LETA 1961.....	6
4.1. Razno o dirkah leta 1961.....	6
4.2. Startne liste dirk leta 1961 .....	9
4.3. Rezultati dirk leta 1961 za prvenstvo LRS.....	10
5. DIRKE LETA 1963.....	11
5.1. Razno o dirkah leta 1963.....	11
5.2. Startne liste leta 1963 .....	13
5.3. Rezultati dirk 1963 in poročanje Primorskega dnevnika o dirkah.....	14
5.4. Rezultati dirk leta 1963 po uradnih zapisnikih AMD oz. AMZS .....	16
6. DIRKE LETA 1964.....	19
6.1. Razno o dirkah leta 1964.....	19
6.2. Startne liste dirk leta 1964 .....	27
6.3. Rezultati dirk leta 1964 in poročanje Primorskega dnevnika o dirki.....	28
7. DIRKE LETA 1965.....	33
7.1. Razno o dirkah leta 1965.....	33
7.2. Startne liste dirk leta 1965 .....	38
7.3. Rezultati dirk leta 1965 za prvenstvo SRS z extranacionalno udeležbo .....	39
8. DIRKE LETA 1966.....	45
8.1. Razno o dirkah leta 1966.....	45
8.2. Startne liste dirk leta 1966 .....	48
8.3. Rezultati dirk leta 1966 za DP Jugoslavije .....	49
9. DIRKE LETA 1967.....	54
9.1. Razno o dirkah leta 1967.....	54
9.2. Startne liste dirk za Pokal treh pokrajin leta 1967 .....	57
9.3. Rezultati dirk za Pokal treh pokrajin 1967 in poročanje časopisa Delo o dirkah .....	59
10. DIRKE LETA 1968.....	65
10.1. Razno o dirkah leta 1968 za Nagrado Nove Gorice .....	65
10.2. Startne liste dirk za Nagrado NG 1968 .....	69

10.3.	Rezultati dirk za Nagrado NG 1968 in poročanje Primorskega dnevnika o le teh.....	70
11.	DIRKE LETA 1969.....	75
11.1.	Razno o dirkah za Nagrado NG 1969.....	75
11.2.	Startne liste dirk za Nagrado NG 1969 in poročanje PD pred dirko.....	78
11.3.	Rezultati dirk za Nagrado NG 1969 in poročanje PD o rezultatih .....	81
12.	DIRKE LETA 1970.....	87
12.1.	Razno o dirkah za Nagrado NG 1970.....	87
12.2.	Startne liste dirk za Nagrado NG 1970 .....	90
12.3.	Rezultati dirk za nagrado NG 1970 in poročili Dela ter PD o njih.....	91
13.	DIRKE LETA 1971.....	98
13.1.	Razno o 13. in zadnjih dirkah za Nagrado NG leta 1971 .....	98
13.2.	Startne liste na dirkah za Nagrado NG 1971 .....	100
13.3.	Rezultati dirk za Nagrado NG 1971 in poročilo PD o njih .....	101
14.	SKLEP .....	107
15.	VIRI IN LITERATURA .....	110
15.1.	Arhivski viri .....	110
15.2.	Časopisni viri.....	110
15.3.	Literatura .....	110
15.4.	Internetni viri.....	111
15.5.	Ustni viri.....	111
15.6.	Slikovno gradivo .....	111

# 1. UVOD

V diplomskem delu bodo podrobneje predstavljene avtomobilске in motociklistične dirke v Novi Gorici med letoma 1961 in 1971. Nekaj podatkov je bilo pridobljenih tudi o dirkah, ki so potekale leta 1959 ter 1960. Ni pa podatkov za prve dirke, ki so potekale že leta 1958. Kot temeljni vir je bil uporabljen arhivski fond Avto moto društva Gorica – Nova Gorica št. 521, iz v Pokrajinskega arhiva v Novi Gorici (PANG). Iz fonda AMD Gorica, so bile uporabljene enote št. 25-35, ki so hranjene v fasciklih 3 in 4. Ta dva fascikla pa obravnavata leta od vključno 1961 do vključno 1971. Leto 1962 je izpuščeno, ker takrat ni bilo dirke, potrditev za to pa je v knjigi Tomos – Skozi zgodovino z 204 km/h, avtorja Janeza Petra Groma. Le ta je poleg interneta služila za dodatne podatke, kot vir je bilo uporabljenih tudi nekaj številka tržaškega Primorskega dnevnika, ki so dostopne v Goriški knjižnici Franceta Bevka.

Prva dirka v Novi Gorici je torej bila leta 1958, zadnja pa 1971. Na začetku so bile dirke na nivoju republiškega prvenstva, proti koncu pa so imele že široko mednarodno udeležbo. Kot je navedeno v prošnjah potencialnim sponzorjem za leto 1971, so se dirke leta 1970 v Novi Gorici<sup>1</sup> udeležili tekmovalci iz kar 20 različnih držav, medtem ko so na dirki v Opatiji za Veliko nagrado Jugoslavije, ki je štela za točke svetovnega prvenstva nastopili tekmovalci iz 19 držav. V NG so prišli celo tekmovalci iz Avstralije in Nove Zelandije, pa tudi iz ZDA, Kanade in Južne Amerike. V pozivih sponzorjem je tudi navedeno, da se jim bo pokroviteljstvo izplačalo, ker se bo dogodka udeležilo preko 35 tisoč gledalcev, med njimi menda tudi okrog 10 tisoč iz sosednje Italije. Dirke so bile očitno atraktivne za gledalce in so postale največji športni dogodek na Goriškem oz. Severni Primorski, kakor koli že poimenujemo regijo, uradnega imena zdaj še ni. Iz leta v leto je prireditev rasla, najprej iz lokalne oz. republiške v mednarodno priznana pod okriljem mednarodne motociklistične zveze FIM. Dirke v Socialistični republiki Sloveniji<sup>2</sup> so v 70. letih začeli počasi ukinjati. Razloga sta bila vsaj dva, in sicer varnost tekmovalcev in gledalcev ter težke gospodarske razmere. Sicer v arhivski fond AMD Gorica vsebuje še podatke o dirkah v kartingu in motokrosu ter rally-jih, ki so potekali še pozneje. Zadnja cestno-hitrostna dirka na območju SRS je bila leta 1973 v Škofji Loki in je štela za zvezno prvenstvo Jugoslavije, ostale pa so bile ukinjene. Prihajalo je tudi do smrtnih žrtev (Kamnik, Opatija, Škofja Loka), dirke po

---

<sup>1</sup> Naprej kar NG.

<sup>2</sup> Naprej SRS.

ulicah in cestah mest niso nikoli slovele kot najbolj varne<sup>3</sup>. Žalosten oz. celo banalen je primer smrti nekega nemškega dirkača v Kamniku, ki ga je zbil reševalno vozilo, vozeče v nasprotni smeri dirke v času, ko so bili dirkači na progi. To reševalno vozilo pa je v bolnišnico peljalo pijanega gledalca, ki se je zgrudil na tla.

O zadnji dirki je v knjigi Tomos izjava Rudija Šimca, takratnega predsednik občine ter organizacijskega komiteja dirke. Povedal je, da je bilo AMD Gorica vrhunsko usposobljeno za organizacijo dirk, ki so presegale lokalne in republiške okvirje ter tudi finančne zmožnosti goriškega gospodarstva. Omenil je tudi, da je bilo na ulicah mesta težko obvladati množico gledalcev, leta 1972 se je v Škofji Loki pripetila nesreča s smrtnim izidom in tako so naslednje dirke tistega leta odpovedali, med drugim tudi zaradi finančnega bremena. Da pa bi zagotovili bolj varno dirkanje, bi bilo potrebno dirkališče, v NG pa to ob velikih infrastrukturnih projektih kot sta bila bolnišnica in vodovod ni bilo mogoče. Kot je znano pa nikjer v Sloveniji ni pravega dirkališča še dan danes in takšnih dirk se nato ni več prirejalo.

Pregled dirk bo v kronološkem zaporedju.

## **2. REZULTATI DIRK LETA 1959**

Rezultati so objavljeni v zborniku dirk za leto 1963<sup>4</sup>. Za leto 1959 je navedeno, da so bile dirke 15.9. druge cestno hitrostne dirke v NG<sup>5</sup>. Podatki so o zmagovalcih ter drugo-uvrščenih.

V razredu do 50 ccm je zmagal Andrej Pleničar, AMD Novo mesto s povprečno hitrostjo 67 km/h, drugi pa je bil Vili Romi iz AMD Tržič, s povprečjem 62,2 km/h<sup>6</sup>.

Razred do 125 ccm si je podredil Aleš Mrzel iz AMD Ljubljana, 79,3 km/h, drugi je bil Stanko Stepančič, AMD Tržič, 76,2 km/h.

V razredu do 175 ccm je ponovno zmaga šla v Ljubljano Mrzelo, 81,7 km/h, drugi pa je bil Mirko Bivic, AMD Trbovlje, 81 km/h.

---

<sup>3</sup> V NG sicer nikoli ni prišlo do nesreče s smrtnim izidom.

<sup>4</sup> PANG, fond 521, FSC 3, arhivska enota št. 26-1963.

<sup>5</sup> Se pravi so bile prve leta 1958, za kar pa ni razpoložljivih podatkov.

<sup>6</sup> Naprej navedena samo hitrost, vedno povprečna hitrost.

V četrt litrskem razredu je zmagal Edo Čuden, AMD Ljubljana, 87,5 km/h, drugi je bil njegov klubski kolega Boris Oblak, 86 km/h.

Nad 250 ccm so gledalci videli ponovno dvojno zmago dirkačev iz AMD Ljubljana, priv Edo Delorenco, 91 km/h, drugi njegov soimenjak in klubski kolega Čuden, 88 km/h.

V kategoriji B, prikolice je navedena samo zmagovalna dvojica, ki je prav tako prihajala iz AMD Ljubljana, to sta bila Ivan Jelenko in Anton Habič, 81,7 km/h.

V kategoriji C, avtomobili do 750 ccm, je zmagal domačin Silvo Belingar, 76,9 km/h, drugi pa je bil Matevž Lukanc iz Tržiča, 76,8 km/h.

Sodeč po povprečnih hitrostih je bila najbolj izenačena dirka kategorije C. Zelo veliko povprečno hitrost pa so zabeležili v posebni kategoriji specialnih motorjev – A, nad 250 ccm. Prvi je bil Leon Pintar iz Kranja, s povprečjem kar 96,2 km/h, drugi pa Edo Delorenco iz Ljubljane, 94,9 km/h.

### **3. REZULTATI DIRK LETA 1960**

Tudi ti rezultati so bili objavljeni v zborniku dirk iz leta 1963<sup>7</sup>. Pogled na seznam najboljših na 3. cestno-hitrostnih dirkah v NG, dne 4.9.1960 nam razkriva, da so se jih udeležili tudi dirkači iz Italije, no vsaj eden.

Namreč v kategoriji do 50 kubičnih centimetrov je zmagal Alfonzo Suspiza iz Trsta s povprečjem 73 km/h, drugi pa je bil Franc Glešček<sup>8</sup> oz. Gleščič, ki je imel povprečno hitrost 68,2 km/h, tako pa je bil zmagovalec te dirke v točkovanju za državno prvenstvo<sup>9</sup>. Povprečna hitrost Suspize je bila od prejšnjega zmagovalca višja za kar 6 km/h.

V razredu, kjer je bila omejitev prostornine 1/8 litra, je bil najuspešnejši Boris Oblak, AMD LJ<sup>10</sup>, ki je dosegel povprečno hitrost 82,6 km/h, za njim pa je zaostal domačin Valerijan Bratina – 80,2 km/h. Oba sta izboljšala povprečje prejšnjega zmagovalca, ki je znašalo 79,3 km/h.

---

<sup>7</sup> PANG, fond 521, FSC 3, arhivska enota št. 26-1963.

<sup>8</sup> Za leto 1960 naveden kot Glešček, za 1961 pa kot Gleščič, kar je bolj verjetno in je tukaj očitno tiskarski škrat.

<sup>9</sup> Naprej DP.

<sup>10</sup> Seveda okrajšava za Ljubljana.

Do 175 ccm je ponovno slavil Oblak, 84 km/h, le malce za njim pa je bil Rajko Piciga iz Kopra – 83,8 km/h.

Piciga se je nato izkazal v četrt litrskem razredu, kjer je kar suvereno ugnal Alfonza Breznika iz Sežane. Piciga je dosegel povprečje 91,5 km/h, Breznik pa samo 86 km/h. V obeh razredih je bilo izboljšano povprečje glede na prejšnje leto, do 175 ccm za 2,3 km/h, do 250 ccm pa kar za 4 km/h.

Nad ¼ litra prostornine so bili rezultati skromnejši kot leto poprej (91 km/h), zmagal je Breznik pred Edom Čudnom, ki je bil v tem razredu še drugo leto zapored drugi, iz njunih povprečij pa gre razbrati, da sta med sabo bila kar oster boj – 87,4 km/h in 87,3 km/h.

V kategoriji B niso gledalci videli nič novega, Jelenko in Habič sta samo dvignila povprečno hitrost za 3,1 km/h na 84,8 km/h.

Kategorija C je prinesla slabše rezultate kot leto nazaj, zmagovalec Janko Trobec, AMD LJ, je imel povprečje 72,9 km/h, kar je kar za 4 km/h slabše kot leto poprej, drugi pa je bil ponovno Tržičan Lukanc – 71,8 km/h.

Absolutni rekorder steze je ostal Leon Pintar, ki je leta 1959 krog prevozil s povprečno hitrostjo 96,2 km/h.

## **4. DIRKE LETA 1961**

### **4.1. Razno o dirkah leta 1961**

V knjigi Tomos<sup>11</sup> je omenjeno, da je bila dirka leta 1961 v NG 10.9. zadnja dirka sezone, ki je štela za prvenstvo Ljudske republike Slovenije. V kategoriji do 50 ccm, kjer so sicer prevladovali Tomosovi dirkači je zmagal Alfonz Breznik iz Ljubljane na motorju znamke Demm, drugi in tretji pa sta bila Janko Štefe iz Kamnika in Peter Seljak, oba na Tomosu D5. Dirke v FLRJ so v tistem času potekale na treh ravneh: klubski, republiški in državni. Vzporedno pa sta bili še mednarodni dirki v Portorožu ter Opatiji. Dirka v Opatiji je štela za točke Coupe d'Europe, ki je bilo de facto svetovno prvenstvo.

Zamejski Primorski dnevnik iz Trsta o tej dirki ni poročal.

---

<sup>11</sup> J. P. Grom – Tomos – skozi zgodovino z 204 km/h, str. 73, 74.

Pa nadaljujmo pregled naprej po gradivu iz arhiva<sup>12</sup>. Glavni vir za to leto je brošura izdana ob dirkah navaja, da naj bi bil na dirki 69 startov. Cestno hitrostne moto dirke za republiško prvenstvo LRS v Novi Gorici so se odvijale 10.9.1961 ob 13:30. Organizator je pozival gledalce naj bodo disciplinirani ter naj upoštevajo navodila rediteljev, kajti vsako prečkanje proge lahko povzroči težko nesrečo tekmovalcu in gledalcem. Gledalci v primeru padca tekmovalca ne smejo na stezo in morajo biti mirni. Če bi bila tekmovalcu, ki bi padel in nadaljeval z vožnjo nudena pomoč, bi ga izključili iz tekmovanja. Z velikimi črkami je navedeno, naj pazijo na znak zapiranja ceste, t.j. avtomobil z rdečimi zastavicami. Po zaprtju steze je vsako prečkanje strogo prepovedano, zaradi varnosti pa morajo biti gledalci od proge oddaljeni najmanj 5 metrov, na nevarnih ovinkih pa 10 m. Nato so pripisane še telefonske številke, ki jih je potrebno poklicati v nujnih primerih, to pa so: Postaja ljudske milice NG, reševalna postaja NG, gasilci NG, Petrol NG, hotel Sabotin NG, informativna pisarna pred dirko ter informativna pisarna dirk.

Moto dirke leta 1961 v NG so se odvijale v okviru proslav občinskega praznika. Pokrovitelji pa so bili Občinski ljudski odbor Nova Gorica in podjetji Primorje Export ter Tovarna cementa Anhovo. Častno predsedstvo dirke je sestavljalo deset pomembnejšev, od tega štirje politiki in šest direktorjev lokalnih podjetij, ki so dogodek sponzorirala.

Vodstvo dirke je bilo tega leta relativno majhno. Direktor je bil Ivan Zavrtanik, sekretar pa Marjan Bitežnik. Športni komisiji je predsedoval Silvo Belingar, tehnični pa Drago Mozetič. Časomerilce sta vodila Emanuel Šinkovec in Stane Kost, finančno službo pa Vladimir Jug. Dr. Tone Martinc je skrbel za sanitetno službo, Milko Boškin pa za tekmovalni park. Zavarovanje oz. rediteljsko službo so zaupali Francu Kantetu, ozvočenje pa sta pripravila Alojz Hvalič in Milan Jakhel. Laurih Franko pa je skrbel za propagando

Kot je razvidno iz seznama, je bilo za izpeljavo dirk potrebno kar veliko ljudi. Poleg vodstva so bili tukaj seveda še prostovoljci in seveda državni organi – milica, gasilci in reševalci. Da se je stvar izpeljala pa so bila seveda potrebna tudi sredstva, ki jih je organizator AMD Gorica pridobil od raznih sponzorjev. Pod seznamom vodstva dirke, je s svinčnikom pripisano, naj bi z oglasi zbrali 880.000 dinarjev. Nad oglasom Primorja Export, ki je bil eden izmed glavnih pokroviteljev, pa je s svinčnikom napisano 50.000 din.

Za oglasoma glavnih sponzorjev imamo v viru izvleček iz pravilnika. Določeno je bilo, da bo pričetek dirk 10.9.1961 ob 13:30, uradni trening pa istega dne ob 9h. Tekmovalcem po

---

<sup>12</sup> PANG, FOND 521, AMD GORICA, FSC 3, LETO 1961 – 1969, ARHIVSKA ENOTA 25-1961.



kategorijah bodo razdeljene denarne nagrade in častne diplome. Tekmovalec, ki doseže najboljši čas dneva, prejme pokal RŠK<sup>13</sup>. Poleg tega pa so še posebni pokali za najboljši čas v vsaki kategoriji.

Med dirko in treningom so uporabljali zastavice, ki so imele posebne pomeni. Zastava LRS je pomenila znak za start, črno-bela zastava pa konec tekmovanja. Ob rdeči zastavici se je bilo potrebno zaustaviti, če pa so organi dirke pokazali belo zastavo je to pomenilo, da je na progi reševalni avto. Rumena zastava je dirkače opozarjala na previdno vožnjo, modra pa da morajo dati prednost. Zelena zastava je pomenila prosto progo, rdeča s 3 rumenimi diagonalami pa olje na progi.

Tekmovanje se je končalo takoj, ko je prvi tekmovalec kategorije prevozil ciljno črto. Razglasitev rezultatov in razdelitev nagrad je po končanem tekmovanju v hotelu Sabotin. Za kvalifikacijo morajo tekmovalci prevoziti določeno število krogov. V kategoriji A po razredih: do 50 ccm – 3 kroge = 14,1 km; do 125 ccm in do 175 ccm – 4 kroge = 18,8 km; do 250 ccm, nad 250 ccm in kategorija B, prikolice do 1200 ccm pa po 5 krogov = 23,5 km. Krog je bil dolg 4,7 km.

Start je bil skupen po posameznih kategorijah z ugasnjenimi motorji. Razpored na startu pa je določila tekmovalna komisija na podlagi rezultatov uradnega treninga.

Brošura, ki je bila očitno namenjena predvsem obiskovalcem dirke, je informirala tudi o Novi Gorici v luči turizma. Poudarjena je ugodna lega in podnebje ter naravne lepote na stiku Soške in Vipavske doline ter Krasa. Omenja zanimiv sprehod po gradbišču novo nastajajočega naselja, ki bo ob zgrajenem središču prijetno bivališče za dalj časa. Kot znamenitosti omenja: prirodni park na Pristavi<sup>14</sup>, ki je del 4 kvadratne kilometre obsežnega gozda Panovca; knjižnico na Kostanjevici z nad 15.000 knjigami, med njimi tudi prvo slovensko Bohoričevo slovnico; grobnico ubežnega francoskega kralja, zadnjega Bourbona, prav tako na Kostanjevici. Vir tukaj ne omenja, da je na Kostanjevici frančiškanski samostan, to je verjetno zaradi odklonilnega odnosa socialistične države in družbe do vere oz. cerkve kot institucije. Omenjen je še Goriški muzej na Kromberškem gradu, do katerega se lahko odpravijo ljudje po Vodovodni poti, ob kateri je kopaljšče s sodobnim bazenom<sup>15</sup> in Solkan, kjer je spomenik padlim borcem, delo kiparja Borisa Kalina ter železniški most s 84-metrskim

---

<sup>13</sup> RŠK najverjetneje pomeni Republiška športna komisija.

<sup>14</sup> Po domače oziroma iz italijanščine Rafut.

<sup>15</sup> Pravzaprav je bil ta bazen protipožarni zbiralnik vode v kompleksu tovarn Meblo.

lokom nad Sočo<sup>16</sup>. Na koncu omenja še možnosti planinarjenja po okoliških hribih in Trnovski planoti.

V brošuri so navedeni tudi sponzorji tekmovanja, katerih je bilo leta 1961 vključno z glavnima, ki sta že omenjena, kar 49. Podjetja, ki so dogodek sponzorirala so bila v večini iz Goriške, Ajdovskega, Vipavskega in pa tudi iz Postojne, Tolmina, Mosta na Soči, Idrije in celo Podbrda.

#### **4.2. Startne liste dirk leta 1961**

Poglejmo si razporeditev po startnih listah. Leta 1961 so tekmovali v šestih kategorijah oz. razredih.

Za najšibkejši razred do 50 ccm je bilo prijavljenih 12 tekmovalcev.

Nato je sledil razred do 125 ccm, v katerem je nastopilo 10 tekmovalcev, od tega dva s 50-kubičnima motorjema.

Kategorija do 175 kubičnih centimetrov je privabila 13 dirkačev, od tega jih je kar 8 vozilo 125-kubične motorje, eden 150-kubičnega, štirje pa 175-kubične.

Še večje število dirkačev se je pomerilo v kategoriji do 250 ccm, in sicer 15. Eden je imel 150-kubični motor, štirje 175-kubične, ostalih 10 pa motorje prostornine četrta litra.

Presenetljivo je bila največja udeležba v predzadnji kategoriji nad 250 ccm, kjer je nastopilo kar 16 dirkačev. Kar deset jih je uporabljalo četrta litrske dirkalnike, eden je imel 350-kubičnega, pet pa jih je tekmovalo z motorji, ki so imeli pol litra delovne prostornine. Vseh teh 5 razredov je sodilo pod kategorijo A, ki je pomenila motorje.

Zadnja kategorija na sporedu pa bila kategorija B, ki je pomenila motoprikolice do 1200 ccm prostornine. Tukaj so se pomerili samo trije pari pilotov in kopilotov. Mirko Hrast in Ivan Rendolič iz Trziča na  $\frac{3}{4}$ - litrskem BMW-ju, motor enake prostornine sta uporabljala tudi Ivan Trobas in Jože Čekon, ki sta bila člana AMD Ravne na Koroškem. S pol litrskim BSA Gold fless pa sta se v boj podala Mirko Bivic in Slavko Jerman iz Trbovelj. Kategorije C, ki pomeni avtomobile, tega leta ni bilo na sporedu.

---

<sup>16</sup> Solkanski most velja za most z največjim kamnitim lokom na svetu.

### 4.3. Rezultati dirk leta 1961 za prvenstvo LRS

Rezultati dirk leta 1961 so bili objavljeni v brošuri dirk v NG za prvenstvo Socialistične republike Slovenije leta 1963<sup>17</sup>. Za leto 1962 v arhivskem fondu ni nikakršnih podatkov, prav tako jih ni v knjigi Tomos, ki omenja dirke za DP LRS samo v Ljubljani, Kamniku in Škofji Loki.

V zborniku leta 1963 imamo za leto 1961 napisan drugi datum dirk. Po podatkih iz leta 1961, so bile dirke 10.9., po podatkih leta 1963 pa naj bi bile 2.9. Janez Peter Grom v knjigi Tomos pa navaja datum 10.9.1961<sup>18</sup>. 10.9. je bil tistega leta nedelja, 2.9. pa sobota teden prej in ker so dirke potekale na dan nedelje, mora biti to tiskarski škrat.

V razredu do 50 kubičnih centimetrov je zmagal Breznik, AMD LJ, 71,7 km/h, njegov klubski kolega pa je na drugem mestu vozil povprečno 70 km/h. Povprečna hitrost v tem razredu je bila torej slabša od prejšnjega leta za 1,3 km/h.

V razredu do 125 ccm je bil suveren Leon Pintar s povprečjem kar 90,727 km/h in s tem je kar za 8,127 km/h presegel povprečje Oblaka iz prejšnjega leta, le ta pa je tokrat zasedel drugo mesto s povprečno hitrostjo 86,804 km/h.

Zato pa je v višjem razredu do 175 ccm Oblak zmagal in popravil povprečje iz prejšnjega leta iz 84 na 87,130 km/h ter tudi ubranil zmago v kategoriji. Za njim je bil klubski kolega iz AMD LJ Mrzel s 86,3 km/h.

V četrt litrskem razredu so gledalci videli še eno zmago Pintarja s kar 95,850 km/h (4,350 km/h hitreje kot Piciga leto poprej), drugi pa je bil Čuden z 91,692 km/h, kar bi leta 1960 zadoščalo za zmago.

Nato je sledil še razred nad četrt litra, kjer je še drugič zapored zmagal Breznik, ki je dosegel 90 km/h povprečne hitrosti (1959 – 91 km/h, 1960 – 87,4 km/h). Malce slabši je bil Čuden - 89,161 km/h, ki je tako v tej kategoriji že tretjič zapored v NG stal na drugi stopnički, z Breznikom pa sta bila klubski tovariša pri AMD LJ.

---

<sup>17</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ARHIVSKA ENOTA ŠT. 26-1963.

<sup>18</sup> Tomos, str. 73.

V kategoriji prikolic je prišlo do spremembe na vrhu, zmagovalca sta prihajala iz AMD Trbovlje Janez Bivic in Rudi Hrast, ki sta uspela progo prevoziti s povprečno hitrostjo 79,825 km/h, kar je bilo skromneje od prejšnjih let (1960 – 84,8 km/h, 1959 – 81,7 km/h).

Kategorija C – avtomobili zaradi premalo prijav ni štartala, prav tako pa nihče ni potolkel Pintarjevega rekorda steze.

## **5. DIRKE LETA 1963<sup>19</sup>**

### **5.1. Razno o dirkah leta 1963**

Hitrostne moto dirke za prvenstvo SRS v NG so potekale 29.9.1963. Prav tako kot za dirke leta 1961 je organizator AMD Gorica izdal brošuro za gledalce in ostale zainteresirane. Ponovno so opozarjali gledalce, da ne bi prišlo do kakšnih neljubih nesreč. Na startni listi je bilo prijavljenih 57 tekmovalcev oz. startov<sup>20</sup>.

Pete hitrostne moto dirke v NG, 29.9.1963 so bile organizirane pod pokroviteljstvom Občinske skupščine NG, Primorja Export in Tovarne cementa in salonita Anhovo. Potekale pa so tradicionalno v okviru proslav občinskega praznika. Glavni pokrovitelji so bili enaki kot leta 1961, dirke so označene kot pete, tiste leta 1961 pa kot 4. O letu 1962 ni podatkov ne v knjigi Tomos in tudi ne v arhivskem gradivu, kot je že bilo omenjeno pred tem. Članov častnega predsedstva je bilo ponovno deset, štirje so ostali enaki kot dve leti nazaj, to so bili: Jernej Kruh – direktor Primorja Export; Lado Kerševan – direktor Soških elektrarn; Maks Černic – direktor Grosista Gorica in Hilarij Gorkič kot direktor Avtoprometa Gorica. Družbo so jim delali: zvezni poslanec Milan Vižintin, načelnik TNZ Koper Vladimir Gruden, sekretar občinskega komiteja Jožko Saksida, predsednik občinske skupščine Jožko Štrukelj, direktor Elektra Gorica Bojan Ožbolt in še tehnični vodja Elektra Gorica Peter Kranjc. Razmerje med politiki in gospodarstveniki je bilo 4:6, vendar pa vemo da sta bila v tistih časih gospodarstvo in politika kar močno prepletene med seboj. Vodstvo dirke pa se je iz trinajstih oseb razširilo kar na dvajset oseb. Direktor je bil ponovno Ivan Zavrtanik, sekretar Milan Habič, Silvo Belingar predsednik športne komisije, vodje časomerilcev so tokrat bili kar trije – ing. Ivo

---

<sup>19</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 26-1963.

<sup>20</sup> Nekateri tekmovalci so tekmovali v več kategorijah, ponavadi v dveh, več je bilo dovoljeno samo izjemoma.

Vidmar, Emanuel Šinkovec in Albin Škubin. Tehnično službo je vodil Drago Mozetič, sanitetna služba je bila ponovno pod okriljem dr. Toneta Martinca, prav tako je nadaljeval vodenje varnostne službe Franc Kante. Alojz Hvalič je urejal ozvočenje z novim sodelavcem Stojanom Simčičem, vodstvo tekmovalnega parka se je razširilo, poleg Milka Boškina, ki je prej funkcijo opravljal sam sta bila še Savo Žnideršič in Edi Kompare. Pri vodenju finančne službe se je Vladimirju Jugu (1961 sam) pridružil Marjan Bitežnik, za propagando pa sta skrbela Andrej Franko in Pepi Komel.

Pravilnik dirke je bil praktično enak kot za leto 1961. Dirke so bile 29.9.1963 ob 14h, trening pa isti dan ob 9h. Za najboljše so bile obljubljeni denarne nagrade in častne diplome. Za tekmovalca, ki bo dosegel najboljši čas dneva, pa še pokal RŠK. Majhna sprememba je samo glede krogov, število za posamezne razrede in kategorije je ostalo enako, dolžina kroga pa je bila spremenjena. V kategoriji A, razred do 50 ccm, so morali prevoziti za kvalifikacijo tri kroge, kar je nanese 13.500 m dolžine, se pravi je bil vsak krog dolg 4500 m, leta 1961 pa je bil krog dolg 4,7 km. Do 125 ccm in do 175 ccm, so morali prevoziti 4 kroge ali 18 km, v razredih do in nad 250 ccm (kategorija A) in v kategoriji B – prikolice do 1200 ccm, pa pet krogov, kar je bilo 22,5 km.

V brošuri lahko ponovno zasledimo članek NG in turizem, ki je praktično enak tistemu izpred dveh let. Sledi pa mu članek »Nekaj o motornem športu«. V njem je omenjena popularizacija avto-moto športa po svetu, ki se je naglo razvijal po drugi svetovni vojni skupaj z razvojem avtomobilske in moto industrije. Le ta je opravila tudi znaten napredek pri razvoju dirkalnikov, kar je razširilo zanimanje ljudi po svetu za dirke. Japonci so začeli konkurirati Angležem in Italijanom s tehniko in tako, da so najeli dobre evropske dirkače. V SP so uvrstili tudi najmanjše 50-kubične stroje, kamor se je vmešal tudi Tomos iz Kopra (nekajkrat zelo uspešno)<sup>21</sup>. Najprej so se tem mopedom posmehovali, vendar pa so bile dirke v najnižjem razredu posebej zanimive in so mopedi tudi zaradi vsakdanje uporabnosti postali popularni.

AMD je seveda v propagandnem sklopu poskušal pridobiti čim več članov, zato so poleg drugih oglasov natisnili tudi svojega. V oglasu društvo opisuje svoje dejavnosti in pogoje včlanitve ter navaja stroške vpisnine in članarine. Navedene so tudi pravice članov AMD.

Leta 1963 so dirke številčno privabile manj pokroviteljev kakor dve leti prej, zato lahko ta podjetja kar naštejemo tukaj: Združenje šoferjev in avtomehanikov, Avtopromet Gorica, Goriške strojne tovarne in livarne – GOSTOL, Primorje Export, Agromotor Šempeter pri

---

<sup>21</sup> Za več info. Glej – Tomos, skozi zgodovino z 204 km/h.

Gorici, Lesnina Ljubljana – poslovalnica NG, Elektro Gorica, Soške Elektrarne NG, Hotel Sabotin, Hotel Park, Goriške opekarne, Frizerski salon Batič Ivanka. Kot vidimo so bili sponzorji spet raznoliki, vendar samo iz Goriškega, bilo pa jih je bistveno manj kakor leta 1961, ko jih je bilo 49<sup>22</sup>.

## 5.2. Startne liste leta 1963

Koliko je bilo prijavljenih tekmovalcev na dirke tega leta?

V najšibkejšem 50-kubičnem razredu je bilo prijavljenih 10 dirkačev, ki so bili vsi iz različnih AMD-jev po Sloveniji<sup>23</sup>. Kar šest jih je tekmovalo z motorji Tomos Special, po eden pa z Itom competizione, Moto Morini S. sport, Demm S. sport in ITOM S. sport, to so bili vse italijanski proizvajalci.

V razredu osmine litra delovne prostornine je bilo prijavljenih 7 dirkačev, pet jih je imelo stroje takšne prostornine, dva pa sta se odločila nastopiti s šibkejšima 50-kubičnima Tomos Special, to sta bila Štefe iz Kamnika in Mitja Kolnik iz Kopra, ki sta s tema motorjema nastopila tudi v najšibkejšem razredu. V razredu do 125 ccm je nastopil tudi Tržačan Luigi Rinaudo z Ducatijem. Prav tako Ducatija sta vozila klubska tovariša iz AMD LJ Breznik in Oblak. Slavko Zadel iz Št. Vida pri Stični je vozil ISO S. Sport, Konrad Kožuh iz Celja pa Puch-a SVSS.

Za razred do 175 ccm se je prijavilo 11 dirkačev, od tega jih je 8 imelo motorje takšne prostornine, trije pa so se odločili za nastop s šibkejšimi 125-kubičnimi motorji<sup>24</sup> – Oblak in Breznik, AMD LJ ter Rinaudo, Ostuni Trieste. Iz kluba Ostuni Trieste je prišel tudi Gilberto Parlotti<sup>25</sup> na Moto Morini-ju S. sport.

---

<sup>22</sup> Dva glavna in še 47 manjših.

<sup>23</sup> Domžale, Kamnik, Koper, Kranj, Postojna, Maribor, Gornja Radgona, Celje, Gorica, Ljubno S. (ob Savinji).

<sup>24</sup> Pravzaprav so bili prisiljeni tekrovati s šibkejšimi motorji, ki so jim bili pač edini na razpolago, dirkači s svojimi ekipami na tem nivoju namreč niso imeli neomejenih sredstev.

<sup>25</sup> Leta 1969 je s Tomosom D6 postal italijanski državni prvak (Tomos, str. 203). Istega leta zaključil svetovno prvenstvo kot 6. (str. 211). Na strani 221 omenja, da je Parlotti v Italiji in Jugoslaviji pridobil status legendarnega dirkača. Leta 1970 je ponovil uspeh in s Tomosom ponovno osvojil italijansko DP, nato pa prestopil k Morbidelliju, s Tomosom je nadaljeval leta 1971 na dirkah v Jugoslaviji, SP pa je vozil na Morbidelli-ju in Derbiju. Sicer je 1970 osvojil s Tomosom 3. mesto na Veliki nagradi Zahodne Nemčije, nato je na Nizozemskem z Morbidellijem v 125-kubičnem razredu zmagal dirko. Leta 1972 je nadaljeval uspehe v SP s 125-kubičnim Morbidelli-jem, pred dirko na otoku Man, ki je veljala za najnevarnejšo v koledarju, so mu vsi odsvetovali nastop, vendar je vseeno nastopil. Pred tem je dobil dirki na Nürburgringu v Nemčiji in v Clermont-

V četrt litrskem razredu se je pomerilo kar 14 tekmovalcev. Med temi jih je deset tekmovalo s prav takšnimi motorji, štirje pa so uporabljali šibkejše stroje s 175 kubičnimi centimetri delovne prostornine, med njimi tudi Parlotti kot edini tujec.

Razreda nad 250 ccm naj bi se udeležilo 10 dirkačev, polovica izmed njih z motorji večje prostornine, po dva z italijanskimi Moto Guzzi G. Lunga 500 ccm in Gilera Saturno 500 ccm, eden pa z BMW-jem R67/II, ki naj bi prav tako imel pol litra delovne prostornine<sup>26</sup>. Razred pa je dopolnjevalo še pet tekmovalcev s četrt litrskimi stroji, 3 izmed teh so bili Tomos SGSS, 1 Tomos-Puch SGSS (praktično enaki licenčni motorji, ki jih je izdeloval Tomos), eden pa je bil Aermacchi Ala d'oro. Vseh 10 tekmovalcev pa je prihajalo iz SRS.

Za kategorijo B – prikolice do 1200 ccm je bilo prijavljenih 5 dirkaških dvojcev, vsi z različnimi motorji. Kategorija C – avtomobili pa ni bila izpeljana.

### **5.3. Rezultati dirk 1963 in poročanje Primorskega dnevnika o dirkah**

Rezultate dirk iz leta 1963 so bili objavljeni v zborniku oz. brošuri dirk za leto 1964, vendar pa tam so objavljeni samo zmagovalci. Podrobnejši rezultati so na posebnih zapisnikih in bodo predstavljeni nekoliko pozneje. Torej pogledjmo najprej rezultate zmagovalcev dirk v NG leta 1963, kot so navedeni v zborniku iz leta 1964<sup>27</sup>.

V razredu do 50 ccm je zmagal član AMD Kamnik Janko Štefe s povprečno hitrostjo 84,3 km/h, kar je bila precej višja od preteklih let (1961 – 71,7 km/h, 1960 – 73 km/h, 1959 – 67 km/h).

Zmago v razredu do 125 ccm je dosegel Breznik iz AMD LJ s povprečno hitrostjo 97,7 km/h, ki je tudi bila precej višja kakor v prejšnjih letih (1961 – 90,727 km/h, 1960 – 82,6 km/h, 1959 – 79,3 km/h).

---

Ferrandu v Franciji ter bil vodilni dirkač v SP in tako glavni favorit za skupno zmago. Hotel je še prestižno zmago na »TT-ju«, vendar pa je bila drika zanj usodna. Uradno zaradi slabega vremena, po nekaterih ugibanjih zaradi blokade menjalnika, je v ovinku Verandah na cesti A 18 izgubil nadzor nad dirkalnikom in tudi življenje. (str. 295)

<sup>26</sup> Dejansko je imel delovne prostornine 594 ccm oz. zaokroženo kar 600 ccm. [http://bmw-grouparchiv.de/1/webmill.php?id=158078&foldertype=auto&foldergroup=irc&ditem=601&dmodule=501&lin=detail&browsefolder=1408445315&t\\_browse=1](http://bmw-grouparchiv.de/1/webmill.php?id=158078&foldertype=auto&foldergroup=irc&ditem=601&dmodule=501&lin=detail&browsefolder=1408445315&t_browse=1), 19.8.2014, ura: 12:00

<sup>27</sup> Na podlagi drugih uradnih rezultatov je mogoče ugotoviti, da so kot povprečne hitrosti zmagovalcev bile napisane povprečne hitrosti njihovih najhitrejših krogov, ki so bile nekoliko višje kakor skupne povprečne hitrosti dirke v več krogih. Verjetno je organizator to nalašč napisal, ker višje hitrosti seveda privabijo več publike.

V razredu do 175 ccm je bil zmagovalec tržaški šampion Parlotti s kar 107 km/h povprečne hitrosti, ki je bila bistveno višja od prejšnjih (1961 – 87,130 km/h, 1960 – 84 km/h, 1959 – 81,7 km/h). Parlotti je zmagal tudi v kategoriji motorjev do četrt litra, kjer je dosegel kar 110,8 km/h povprečne hitrosti in tudi rekord steze (prejšnja povprečja so bila 1961 – 95,850 km/h, 1960 – 91,5 km/h in 1959 – 87,5 km/h).

Zmago v razredu nad 250 ccm si je privozil Mrzel iz Murske Sobote s 105,3 km/h povprečjem, kar je bilo tudi bistveno hitreje kot zmagovalci prejšnjih let (1961 – 90 km/h, 1960 – 84,8 km/h, 1959 – 91 km/h). V kategoriji B – prikolice do 1200 ccm pa sta kraljevala Edvard in Andrej Berden<sup>28</sup> iz Murske Sobote, ki sta dosegla povprečno hitrost 92,005 km/h, ki je bila tudi najboljši rezultat do tedaj ( 1961 – 79,825 km/h, 1960 – 84,8 km/h, 1959 – 81,7 km/h).

Tržačan Parlotti je s povprečno hitrostjo 110,8 km/h v razredu do 250 ccm s svojim 175-kubičnim Moto Morinijem S. sport postavil nov absolutni rekord proge.

V knjigi Tomos<sup>29</sup> je mogoče zaslediti, da je imela novogoriška dirka leta 1963 mednarodni značaj in štela za točke republiškega prvenstva SRS. Mednarodni značaj dirke pa je omogočal italijanskim dirkačem Rinaudu, Parlottiju in Suspizzi, da se udeležijo dirke brez večjih logističnih zagat. Suspizza sicer na startni listi v brošuri ni omenjen, vendar pa se pojavlja kasneje na uradnih rezultatih. V knjigi je omenjeno ime dirke kot Nagrada Nove Gorice, vendar pa se je takrat dirka še imenovala<sup>30</sup>: »Cestno-hitrostne dirke za prvenstvo SRS z mednarodno udeležbo v Novi Gorici«. Nagrada Gorice se je pojavila leta 1965 na VII. cestno-hitrostnih avto-moto dirkah in je pomenila 25.000 dinarjev in častno nagrado za tekmovalca, ki postavi absolutni rekord nove proge v povprečni hitrosti enega kroga<sup>31</sup>. V knjigi poroča še, da so po običaju tekmovalci s Tomosovimi specialkami pred desetisočglavo množico zasedli najvišja mesta.

Zamejski tržaški Primorski dnevnik je o dirki leta 1963 poročal dvakrat. Najprej dne 29.9.1963 v članku z naslovom Športna nedelja v Gorici in Novi Gorici<sup>32</sup>. V drugem odstavku

---

<sup>28</sup> Po poročanju Primorskega dnevnika sta bila brata; Primorski dnevnik, 1.10.1963, str. 5, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: Mednarodno tekmovanje za prvenstvo SRS.

<sup>29</sup> Tomos – str. 103, 104.

<sup>30</sup> Na podlagi brošure, ki je del arhivskega fonda PANG 521, FSC 3, enota 26-1963.

<sup>31</sup> Povzeto po brošuri za leto 1965, PANG 521, FSC 3, enota 28-1965.

<sup>32</sup> Primorski dnevnik, 29.9.1963, str. 7, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: Športna nedelja v Gorici in Novi Gorici.



so zapisali: »Danes s pričetkom ob 14. uri se bo začela v Novi Gorici hitrostna dirka za prvenstvo Slovenije ob udeležbi najboljših motociklističnih dirkačev iz Gorice in Trsta.«

Nato pa je o dirki poročal še v torek 1. oktobra 1963<sup>33</sup> v članku z naslovom: »MEDNARODNO TEKOMVANJE ZA PRVENSTVO SRS«, in podnaslovom: »Za Parlottija iz Trsta dvakrat lovorov venec«. Članek poroča o zmagovalcih in njihovih dosežkih na dirki. Petih hitrostnih dirk za prvenstvo Slovenije udeležilo okoli 60 vozačev, ki so z drzno vožnjo navdušili nad 10-tisoč gledalcev, ki so se zbrali ob progi. V članku lahko preberemo, da ni bilo nobene nesreče ter da je bila organizacija izvrstna, red pa zgleden. Poročajo tudi, da je k obisku in užitku pripomoglo lepo vreme, ki je na tradicionalne dirke v okviru proslav vstaje primorskega ljudstva privabilo tudi veliko število gledalcev iz sosednjih mest Trsta, Gorice in Vidma. K članku je priložena slika Parlottija z lovorovim vencem in pripisom: »Ogromna množica je pogumnega vozača nagradila z burnimi aplavzi.«

#### **5.4. Rezultati dirk leta 1963 po uradnih zapisnikih AMD oz. AMZS<sup>34</sup>**

V razredu do 50 ccm je na listi rezultatov 7 tekmovalcev, na startni listi pa jih je bilo navedenih kar 10. Zmagal je Janko Štefe, ki je imel startno številko 2. Član AMD Kamnik na Tomosu je zmagal kar prepričljivo v času 9:45:4 je prevozil tri kroge, ki so bili dolgi po 4,5 km, povprečno hitrost na celotni dirki je imel 83 km/h, v brošuri leta 1964 navedena povprečna hitrost 84,3 km/h pa je veljala za njegov najhitrejši krog, ki ga je opravil v času 3:12:1. Na drugo mesto se je s štartno številko 7 povzpел Franc Pušnik iz AMD Gornja Radgona, ki je prav tako vozil Tomosov dirkalnik, zaostal pa je skorajda pol minute – 10:14:3, ob povprečju 79,1 km/h, njegov najboljši izmed treh krogov pa je trajal 3:22:1, kar je natanko slabše od Štefetovega, povprečna hitrost tega kroga pa je znašala 80,1 km/h. Na stopničkah jima je delal družbo še Koprčan Mitja Kolnik prav tako s Tomosom. Postavil je končni čas 10:55:2 ob povprečju 74,2 km/h, najhitrejši krog pa je imel primerljiv s Pušnikom – 3:23:0, ob povprečju 79,803 km/h, vendar je očitno ostala dva kroga odpeljal toliko slabše in nabral okrog 40 sekund zaostanka. Bolj skromni so bili domačin Ivan Kenda na ITOM-u – 4., Gusti Ipavec iz Maribora na Moto moriniju – 5., Stane Bolko iz Ljubnega na Tomosu in Jakob Malovrh iz Kranja na ITOM-u pa sta odstopila.

---

<sup>33</sup> Primorski dnevnik, 1.10.1963, str. 5, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: Mednarodno tekmovanje za prvenstvo SRS.

<sup>34</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 27-1964

Za razred do 125 ccm imamo rezultate za 6 dirkačev, medtem ko jih je bilo na startni listi 7. V tej kategoriji so morali prevoziti štiri kroge, kar je skupaj nanese 18 km. Z ogromno prednostjo je zmagal Alfonz Breznik, AMD LJ, na Ducatiju. Njegov čas je bil 11 minut in 18 sekund, povprečna hitrost pa 95,6 km/h, najhitrejši krog pa je odpeljal v 2 minutah, 45 sekundah in 4 desetinkah ob povprečni hitrosti kar 97,7 km/h. Z ogromnim zaostankom se je na drugo mesto prebil Tržačan Luigi Rinaudo, prav tako na Ducatiju – čas: 13:27:3, povprečje: 80,2 km/h. Najhitrejšega kroga pa ni imel tako skromnega, v njem je za 5 sekund zaostal za Breznikovim najboljšim krogom in dosegel povprečno hitrost 94,850 km/h. Iz tega pride sklep, da je moral imeti Tržačan kakšne težave z motorjem. Za njim pa je s časom 13:28:2 samo 9 desetink sekunde zaostal Franc Dušnik, za katerega pa ni podatkov o članstvu v AMD in kakšen motor je vozil. Njegova povprečna hitrost na dirki je bila 80,1 km/h, vendar pa je imel najhitrejši krog precej skromnejši – 3:19:1 ob povprečju 81,350 km/h. Dušnika tudi ni moč zaslediti na startni listi, torej je bil najverjetneje kakšna zamenjava. Dva tekmovalca iz startne liste Kožuh in Zadel pa nista nastopila. Na četrto mesto se je povzpел Kolnik iz Kopra, ki je tudi v tej kategoriji vozil kar Tomosov 50-kubični motor in premagal Ljubljanačana Oblaka, ki je vozil 125-kubičnega Ducatija ter imel boljši hiter krog kakor Kolnik. Skoraj zagotovo je imel tudi Oblak težave s svojim Ducatijem, kajti za Kolnikom je na koncu zaostal skoraj minuto. Zmagovalec najšibkejšega razreda Štefe pa je na šibkejšem Tomosu iz te dirke odstopil.

V razredu do 175 ccm so uradni rezultati za 11 dirkačev, številka pa se ujema s tisto na startni listi. Vendar pa na listi rezultatov ni Alojza Medveda, ki je sicer bil na startni listi, ampak Alfredo Suspize, ki pa manjka na startni listi. Najboljši v tem razredu je bil prepričljivo bodoči italijanski zvezdnik Gilberto Parlotti z Moto Morini-jem. Štiri kroge je prevozil v času 10 minut, 16 sekund in 3 desetinke ob povprečni hitrosti kar 105,2 km/h, enega izmed krogov pa v času 2:31:2 s povprečjem 107 km/h. Drugo mesto je zasedel Anton Kokol iz Maribora na Parilli, njegov čas je bil 11:17:3 in povprečna hitrost 95,8 km/h. Precej višjo povprečno hitrost je imel v svojem najhitrejšem krogu, ki ga je odpeljal v času 2:43:1 – 99,25 km/h, kar pa je bilo še vedno daleč od Parlottija. Je pa tako osvojil zmago za točke prvenstva SRS. Na tretji stopnički jima je družbo delal Breznik, ki je na Ducatiju za 9 desetink sekunde ugnal klubskega kolega iz AMD LJ – Oblaka, ki je prav tako vozil Ducatija. Na koncu je bilo uvrščenih osem tekmovalcev, Parlotti je Kokola premagal za minuto in sekundo, ostali pa so se od 2. do 8. mesta razvrstili v razmahu okoli 50 sekund. Očitno je bila dirka kar izenačena, razen za prvo mesto. Trije dirkači pa so pred ciljem odstopili iz dirke.

V četrt-litrskem (250 ccm) razredu je nastopilo 13 tekmovalcev, na startni listi pa jih je bilo navedenih 14. Izmed teh 14 na dirki nista nastopila Alojz Medved in Edo Čuden, na startni listi pa ni bilo napisanega Suspize, ki je v rezultatih zabeležen. Zmagovalec je bil ponovno Parlotti, ki je uporabljal isti motor kot v nižji kategoriji<sup>35</sup>, tukaj pa je bila konkurenca močnejša. V tem razredu je bilo potrebno za kvalifikacijo prevoziti pet krogov ali 22,5 km. Parlotti pa je tukaj iz svojega dirkalnika iztisnil še več kakor na prejšnji dirki in postavil čas 12:23:3, s povprečno hitrostjo 109 km/h<sup>36</sup>, najhitrejši krog pa je prevozil rekordno v 2 minutah, 26 sekundah in desetinki s povprečno hitrostjo kar 110,8 km/h<sup>37</sup>, za kar je prejel tudi pokal. Drugo mesto je zasedel najboljši Slovenec – Aleš Mrzel iz AMD Murska Sobota, ki je na Aermacchiju s progo opravil v 12 minutah in 55 sekundah ter s povprečno hitrostjo 104,5 km/h. Ob njegovem najhitrejšem krogu se je štoparica ustavila pri 2:32:3 in povprečje je znašal 106,6 km/h. Več kot 40 sekund za drugim je na tretjem mestu zaostal Ivo Lipovnik, AMD Maribor na Tomosu, kajti progo je ob povprečni hitrosti 99,2 km/h premagal v času 13:35:4, najhitrejši izmed petih krogov pa je prevozil v času 2:39:2, kar je pomenilo povprečje 101,5 km/h. Med četrtem in osmim mestom je bila razlika manj kot pol minute. Na mestih od 9 do 11 pa so bili dirkači, ki so zaostali za krog. Berden na Tomosu in Kokalj na NSU-ju a sta odstopila. Očitno je močnejša konkurenca pripravila Parlottija v tem razredu do tega, da je iz motorja iztisnil maksimum in vozil precej hitreje kakor v razredu do 175 ccm ter tako postavil absolutni rekord steze.

V razredu nad 250 ccm se je med seboj za zmago pomerilo devet dirkačev, na startni listi jih je sicer bilo 10. Izmed prijavljenih so manjkali Berden, Čuden in Cimperman. Prsteca in Lampeta, ki sta nastopila pa ni bilo na startni listi v brošuri. Prav tako je moral ta razred odpeljati 5 krogov, kar je najbolje uspelo Alešu Mrzeli na enakem četrtlitrskem Aermacchiju, s katerim je v prejšnjem razredu osvojil drugo mesto. Zaradi očitno slabše konkurence je tudi on imel slabši rezultat – 13:04:1 s povprečjem 103,5 km/h. Slabše je odpeljal tudi svoj najhitrejši krog – 2:33:4, 105,3 km/h. Za drugo mesto pa je bil ogorčen boj med klubskima kolegom iz AMD Maribor, Brankom Prstecom na Aermacchiju in Ivom Lipovnikom na Tomosu. Prstec je s 13:50:3 samo za desetinko premagal Lipovnika, oba pa sta dosegla povprečno hitrost dirke 97,5 km/h. Prstec pa je imel tudi boljši krog – 2:42:4, 99,450 km/h, medtem ko je Lipovnik odpeljal svojega najhitreje v 2:43:3, 98,6 km/h. Med četrtem in

---

<sup>35</sup> 175-kubičen Moto Morini.

<sup>36</sup> Za 4,2 km/h višja kakor v razredu do 175 ccm, kljub enemu krogu več.

<sup>37</sup> Čas kroga glede na prejšnjo kategorijo je bil boljši za kar 6 sekund in desetinko, hitrost pa za 3,8 km/h, vendar pa je vozil enak motor.

sedmim mestom so bili razvrščeni znotraj sedmih sekund, osmi Lampe je zaostal kar za krog, Kač pa je odstopil.

Za kategorijo B, motorji s prikolicami je bilo na startni listi v zborniku dirk objavljenih pet parov voznikov in sovoznikov, na rezultatih pa samo štirje. Očitno nista nastopila Golob in Uršič iz Kamnika s HDR Vincentom. Pet krogov pa sta najbolje prevozila murskosoboška brata Edvard in Andrej Berden s časom 15:09:1 ob povprečni hitrosti 89,1 km/h. Njun najboljši krog je trajal 2 minuti in 56 sekund s povprečno hitrostjo 92,045 km/h. Celjana Bartl Salobir in Alojz Arčan na drugem mestu sta zaostala za 12 sekund in imela povprečje 87,9 km/h, najboljši krog pa sta ob povprečju 90,6 km/h prevozila v času 2:58:4. Na tretjo stopničko sta se povzpela Tržičana Mirko Hrast in Jože Rendulič s časom 16:23:1, ta ogromen zaostanek pa je posledica precej nižje povprečne hitrosti 82,2 km/h. Nekoliko uspešnejša sta bila v svojem najboljšem krogu 3:12:3, kar je pomenilo povprečje 83,750 km/h. Še skromnejša pa sta bila Franc Gaber in Mojmir Avgust, ki sta prevozila samo 3 kroge in odstopila, njun najboljši krog pa je bil 3:23:4 in povprečna hitrost 79,550 km/h. Vse štiri dvojice pa so nastopale na motorjih znamke BMW.

## **6. DIRKE LETA 1964<sup>38</sup>**

### **6.1. Razno o dirkah leta 1964**

Dirke leta 1964 so potekale v nedeljo 30.8., seveda v okviru proslav občinskega praznika<sup>39</sup>. Kot vedno je tudi tega leta prireditelj opozarjal gledalce na red in disciplino.

Šeste hitrostne avto-moto dirke so potekale pod pokroviteljstvom Primorja Export.. Častno predsedstvo se je iz desetih skrčilo na sedem članov, to pa so bili: predsednik občinske skupščine Jožko Štrukelj, zvezni poslanec Milan Vižintin, direktor Primorja Export Jernej Kruh, sekretar občinskega komiteja Štefan Cigoj, direktor Soških elektrarn Lado Kerševan, direktor Grosista Gorica Maks Černic in načelnik oddelka občinske skupščine Ciril Bavčar. V predsedstvu je torej opaziti prevlado politike nad gospodarstvom, prejšnja leta pa je bilo več gospodarstvenikov. Vodstvo dirke je sestavljalo kar 24 ljudi. Direktor je bil Bojan Ožbolt,

---

<sup>38</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 27, LETO 1964.

<sup>39</sup> Občinski praznik mestne občine NG je sicer 9.9.

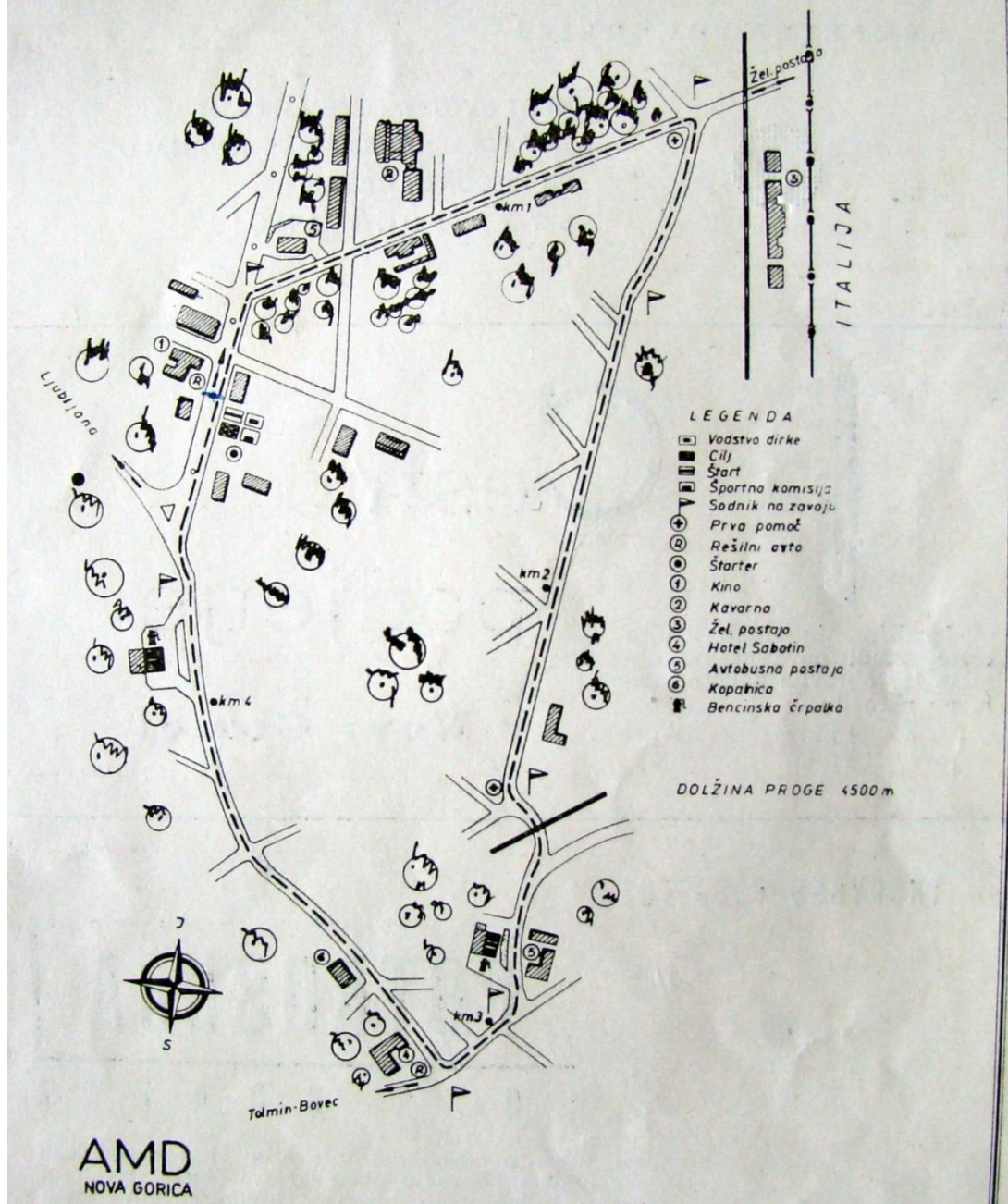
sekretar Ivan Zavrtanik (prej direktor), predsednik SK<sup>40</sup> pa Silvo Belingar kot že leta 1961 in 1963. Vodje časomerilcev so bili kar štirje in sicer inženirja Filip Sedmak in Ivo Vidmar ter Emanuel Šinkovec in Albin Skubin. Tehnično službo sta vodila Drago Mozetič in Silvo Možina, sanitarno pa ponovno dr. Tone Martinc. Vodje varnostne službe so bili Jože Bizjak, Franc Kante in Viktor Abram. Savo Žnideršič in Vladimir Jug sta vodila finančno službo, izplačila pa Marjan Bitežnik. Milko Boškin je skrbel za tekmovalni park, starter pa je bil Milan Fabjanič. S telekomunikacijami sta se ukvarjala Bogo Rusjan in Alojz Stanič. Alfonz Kostevec in Stojan Simčič sta bila glavna pri ozvočenju, za propagando pa sta skrbela Andrej Franko in Jožef Komel.

Pravilnik je praktično enak kot do tedaj, prav tako članek o Novi Gorici in turizmu, ki sicer dodaja spomenik v parku v NG prvemu jugoslovanskemu letalcu Rusjanu, ribolov v Soči in Vipavi, za Sočo omenja tudi vablјivost za ljubitelje kajakaškega športa, na koncu pa omenja še smučišče na Lokvah, ki ima skakalnico in vlečnico, kar privabi domače in tuje smučarje. Kot stalnica v zborniku za gledalce so še članek Nekaj o motornem športu in vabilo za včlanitev v AMD Gorica. Pokroviteljev je bilo tokrat samo osem in sicer: Podjetje za popravilo voz in strojev NG v okviru Jugoslovanskih železnic, Trgovsko podjetje Petrol - poslovalnica Ajdovščina, Združenje šoferjev in avtomehnikov – podružnica NG, Avtopromet Gorica, Gostol, Vozila Gorica, Grosist Gorica in Avtopromet Tolmin-Idrija.

---

<sup>40</sup> Najverjetneje kratica za športno komisijo.

# HITROSTNE AVTOMOTO DIRKE ZA REPUBLIŠKO PRVENSTVO

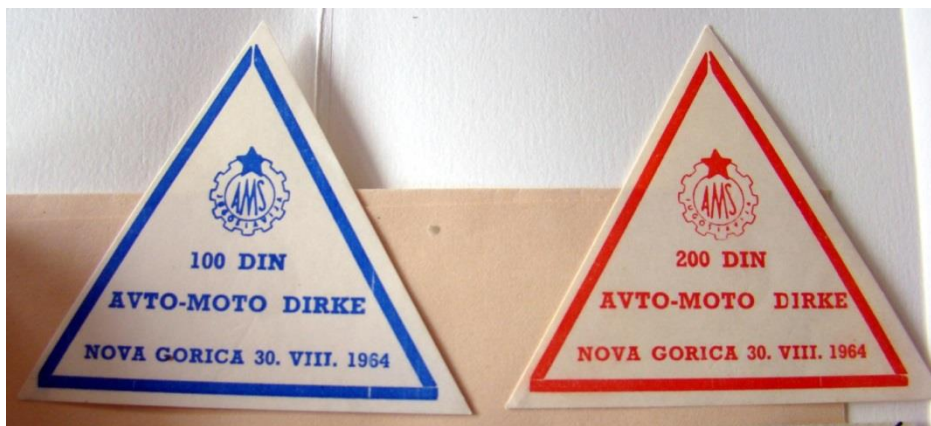


**Slika 1 skica kroga 1964**

Za leto 1964 je prvič objavljena skica 4500 metrov dolgega kroga ulične steze, ki je imela 7 ovinkov in precej dolge ravninske odseke. Nekateri zavoji pa so bili kot lahko vidimo na priloženi fotografiji skice dokaj zahtevni<sup>41</sup>.

<sup>41</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 27, LETO 1964.

Del arhivskega gradiva so tudi vstopnice (na fotografiji spodaj)<sup>42</sup> za dirke, ki so stale po 100 in 200 dinarjev. Verjetno je bila cenejša vstopnica za otroke in mladino, ali pa morda samo za ogled uradnega treninga.



**Slika 2 Vstopnici leta 1964**

V arhivskem fondu je tudi originalni pravilnik dirk z ekstrasacionalno udeležbo<sup>43</sup>. Izvedba dirk bo po predpisih mednarodnega športnega pravilnika FIM, športnega pravilnika AMSJ<sup>44</sup> in tega posebnega pravilnika. Italijanski dirkači so se pomerili za posebno nagrado prireditelja. Štiri in pol kilometre dolga krožna steza NG-Solkan-NG je bila v celoti asfaltirana, krog je bil desni, imel pa je tri ostre zavoje in še več blagih zavojev. Startno-ciljna ravnina je bila na Kidričevi ulici<sup>45</sup> pred zgradbo Občinske skupščine NG. Določeno je bilo, da bodo dirke ob 15. uri ne glede na vreme, uradni trening pa isti dan ob devetih zjutraj. V 10. členu pravilnika so določene nagrade za tekmovalce, ki se uvrstijo od prvega do petega mesta v vseh razredih in kategorijah. Zmagovalci so pobrali po 10 tisoč dinarjev, častno nagrado in diplomo. Drugo-uvrščeni so dobili 8000 dinarjev in prav tako častno nagrado in diplomo, za tretje mesto pa je bila denarna nagrada 5000 dinarjev ob častni nagradi in diplomi. Četrto in peto mesto pa sta prinašali samo diplomo. Vendar pa je bil določen še dodatni kriterij za podeljevanje nagrad, če bi štartali samo trije ali štirje tekmovalci, bi se podelili dve nagradi in tri diplome. Ob startu 5-7 dirkačev bi bile podeljene 3 nagrade in 4 diplome, če pa starta 8 ali

<sup>42</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 27, LETO 1964.

<sup>43</sup> T.i. ekstrasacionalne dirke so pomenile, da so se jih lahko udeležili tekmovalci iz držav, katerih meja ni oddaljena več kot 50 km od prireditvenega prostora. (Knjiga Tomos, str. 101)

<sup>44</sup> Auto moto savez Jugoslavije.

<sup>45</sup> Imenovana tudi magistrala.

več tekmovalcev pa se je podelilo 3 nagrade in 5 diplom. Za italijanske dirkače pa so bile predvidene posebne nagrade. Dirkači so se udeleževali čim več dirk in tudi nastopali v več kategorijah, da so kaj zaslužili s startninami in nagradami. Na sceni za republiško prvenstvo so redki imeli srečo, da so bili člani tovarniških moštev in tako profesionalci, večina jih je bila pravzaprav amaterjev in so dirke jemali kot hobi. Svoje motocikle so popravljali in predelovali ponavadi kar sami, morda so imeli svojo ekipo, v kateri so bili kakšni sorodniki ali pa prijatelji. V pravilniku je bilo določeno da sovozniki v kategoriji B, motorjev s prikolicami prejmejo enake nagrade kakor vozniki. Prireditelj pa je razpisoval še posebno nagrado za tistega, ki bi porušil absolutni rekord proge Gilberta Parlottija, ki ga je dosegel na 175-kubičnem motociklu Moto Morini s povprečno hitrostjo kroga 110,800 km/h.

Da se je kategorijski razred priznal za točke republiškega prvenstva je moralo štartati vsaj pet tekmovalcev, če jih je bilo manj, ampak vsaj trije, so tekmovali samo za nagrado prireditelja. Če sta dva tekmovalca dosegla enak rezultat v določeni kategoriji, je bilo predpisano, da se nagrada razdeli na dvoje. Tekmovanje je vodila športna komisija na čelu z direktorjem dirke, to pa je bil predsednik AMD NG Bojan Ožbolt. Nad tekmovanjem pa je bedela tudi žirija pod vodstvom delegata republiške športne komisije.

Lahko so nastopili vsi tekmovalci iz SRS, ki so imeli tekmovalne licence za tekoče leto, ne glede na razred. Z motorjem so morali startati vsaj v osnovnem razredu in nato lahko še v naslednjem višjem razredu, vendar pa so v višjem razredu s šibkejšimi tekmovali samo za nagrado prireditelja. Če pa so to prijavili prej na AMZS so lahko tekmovali v višjem razredu tudi za republiško prvenstvo. Tekmovalci so morali imeti v licenci označeno tudi svojo krvno skupino. To je seveda bilo pomembno v primeru nesreče, ki pa jih na goriških dirkah na srečo ni bilo toliko kot na ostalih. Če se prijavljeni tekmovalec iz neopravičljivih razlogov ni udeležil dirke, je bil prijavljen na republiško športno komisijo.

Tekmovali so lahko z normalnimi serijskimi motocikli z dopustno modifikacijo, ki je ustrezala mednarodnim športnim pravilom FIM. Gorivo in mazivo je bilo na razpolago na črpalki Petrol v NG, tekmovalec pa ga je moral priskrbeti sam pred tehničnim pregledom. Dovoljeno je bilo uporabljati največ 95 oktanski bencin, izbira olja pa je bila prosta. Na motocikle so morali tekmovalci pritrditi po 3 štartne številke, ki so bile velikosti 23 x 28 cm. Tablice s številkami so se razlikovale po razredih, v najšibkejšem so imeli črne številke na beli podlagi, do 125 ccm so imeli bele številke na črni podlagi, do 175 ccm so bile številke bele na rdeči podlagi, prav tako bele so bile v četrtlitrskem razredu, ampak na zeleni podlagi.



V kategoriji prikolic so imeli bele številke na črni podlagi, osebni avtomobili pa so imeli bele številke na steklu.

Za voznike je bilo predpisano, da morajo bili polnoletni, imeti so morali licenco in vozniško dovoljenje. Vozniško dovoljenje je moral imeti tudi sovoznik. Tekmovale pa so lahko tudi ženske<sup>46</sup>. Tekmovalci (tudi sovozniki) so morali imeti zaščitno usnjeno obleko, zaščitno pokrivalo, očala in rokavice. Prav tako je bila predpisana usnjena obutev, ki ni smela biti nakovana in je morala segati preko gležnjev, sovozniki pa so bili lahko poljubno obuti. V razredu do 50 ccm so lahko namesto usnjene obleke imeli kombinezon. Tekmovalci so morali imeti urejena tudi posebna zavarovanja za športno prireditev, če tega niso imeli urejenega, niso smeli nastopiti. Prireditelj je lahko zahteval zdravniški pregled tekmovalcev, če je to smatral za potrebno. Če je nastala škoda na tekmovalnih strojih med dirko ali treningom, prireditelj za to ni odgovarjal, razen če bi se to zgodilo v času, ko so bila vozila v varstvu prireditelja. Če bi tekmovalci, sovozniki ali njihovi mehaniki povzročili škodo v tekmovalnem parku prireditelju ali tretji osebi, so oni nosili vso odgovornost. Tekmovalci z opravljenim tehničnim pregledom in službenim treningom so bili dolžni nastopiti na dirki.

Tehnična komisija je določena za izvajanje tehničnih pregledov vozil, ki naj bi bil leta 1964 23.8. med 6 in 8:30 uro zjutraj v voznem parku pri občinski skupščini NG<sup>47</sup>. Dirkači so morali biti na tehničnem pregledu in verifikaciji vozila prisotni in to v predpisanih zaščitnih oblačilih. Če se kdo ni udeležil tehničnega pregleda, je izgubil pravico do tekmovanja in povračila stroškov. Če je bil vložen protest na verifikacijo v predpisanem roku, je lahko tehnična komisija še enkrat pregledala vozilo po predpisih mednarodnega pravilnika FIM.

Na treningu, ki je potekal isti dan kot dirka, ob 9h, je športna komisija merila čas vsakemu tekmovalcu posebej. Na treningu so morali prevoziti vsaj toliko krogov, kot so bili predpisani za vsak kategorijski razred. Kategorije oz. razredi so potekali po enakem vrstnem redu kot na tekmovanju. Po rezultatih treninga pa je športna komisija objavila razvrstitev tekmovalcev na startu dirke. Razpored startov so morali pravočasno objaviti v tekmovalnem parku. Tam so se morali tekmovalci pojaviti vsaj eno uro pred začetkom tekmovanja. V tekmovalnem parku pa so bila lahko parkirana samo tekmovalna vozila, za ostala spremljevalna ipd. pa je bil določen poseben prostor ob parku.

---

<sup>46</sup> Na startni listi tega leta je samo ena, kot sovoznica.

<sup>47</sup> Verjetno gre za pomoto, ker je bila dirka 30.8. in trening prav tako isti dan, čudno bi bilo, da bi bil tehnični pregled kar en teden pred samo dirko.

Za uro starta dirk je bila določena 15h. Dirkači so startali skupaj po posameznih razredih, z ugasnjenimi motorji. Znak za start je bilo spuščanje startne zastave, ki jo je starter dvignil pet sekund pred startom. Samo v tekmovalnem parku so lahko ogrevali motorje na označenem prostoru. Tekmovalci so morali pomožno osebje zapustiti najkasneje tri minute pred startom. Na start jih je iz tekmovalnega parka odpeljal pomočnik starterja in jih razporedil po vrstnem redu. Tekmovalci so bili med treningom in med tekmovanjem dolžni omogočiti prehitevanje drugih tekmovalcev, če so dobili znak sodnika ali funkcionarja s predpisano zastavico (ne samo za prehitevanje). Če znakov niso upoštevali, je sledila diskvalifikacija. Če se je vozilo iz kakršnega koli razloga ustavilo, je bil tekmovalec dolžan nemudoma odstraniti ga iz steze. Prav tako je bila strogo prepovedana vsakršna vožnja v obratni smeri tekmovanja.

Tekmovanje v vsakem kategorijskem razredu je bilo končano, čim je prvi tekmovalec prevozil ciljno črto. To je veljalo tudi za vse ostale tekmovalce, ki so se v tem času nahajali na progi in so prevozili ciljno črto<sup>48</sup>. Objava rezultatov je bila po končanem tekmovanju, čas in kraj objave pa mora biti javljen pravočasno.

Pravilnik so skupaj s skico tekmovalne proge poslali vsem avto moto društvom v Sloveniji. Za morebitne nejasnosti pred dirko je bilo dolžno pojasnjevanja AMD Gorica, med dirko in tekmovanjem pa vodstvo dirk. Tekmovalci so morali obvezno poznati športni pravilnik AMSJ in predpise, določene s posebnim pravilnikom za dirke.

Organizator je bil zavezan, da bo poravnal stroške za mazivo ter gorivo porabljeno na treningu in tekmovanju v obliki startnine. Za razred do 50-kubičnih centimetrov - 2800 dinarjev, do 125 ccm - 3300 din, do 175 ccm - 4000 din, do 250 ccm - 4800 din, motoprikolice do 1200 ccm in avtomobili do 850 ccm pa po 6500 din. Za potne stroške pa so upoštevali pri obračunavanju tarifo brzovlak I. razreda, kateri se je dodala še tarifa za prevoz motocikla kot prtljage do 200 kg. Prav tako so prireditelji obljubili dnevnic po 2000 dinarjev za prehrano in prenočišče vsem tekmovalcem. Tisti, ki so bili prijavljeni v pisarni AMD Gorica v soboto 22.8.1964 sta jim pripadali dve dnevnic, kdor se je prijavil v nedeljo 23.8. pa mu je pripadala ena dnevnic<sup>49</sup>. Če so tekmovalci izrazili željo po rezervaciji prenočišč predhodno, se je prireditelj obvezal, da jim to priskrbi. To so seveda prireditelji lahko nudili, kajti med sponzorji sta bila hotela Sabotin in Park, ki sta prvi v Solkanu in drugi v središču

---

<sup>48</sup> Tekmovalce so počakali, da pripeljejo do cilja, tisti ki so morda zaostali za krog, jih niso pustili, da prevozijo še en krog, ampak so ob končanju tekočega kroga zaključili dirko z zaostankom enega kroga.

<sup>49</sup> Glede datumov je morda tukaj ponovno napaka, čudno bi bilo namreč da bi se prijavljali en teden prej v pisarni društva, to bi bilo praktično nemogoče drugače kot pismeno.

mesta. Mimo hotela Sabotin je celo bila speljana tekmovalna proga in tam je bil eden izmed zahtevnejših ovinkov, ki je meril kar 90°. Tradicionalno pa so v tem hotelu tudi podeljevali nagrade po končanih dirkah. Za prehrano pa so morali tekmovalci poskrbeti sami. Tako je bilo verjetno še najboljše, organizator se je rešil morebitnih pripomb nad hrano ali pa kakšnih posebnih prošenj ter morebitne muhavosti tekmovalcev. Dirkači so gotovo bili neke posebne vrste ljudje, da so tekmovali na tako nevarnih dirkah so bili kar drzni. Kakor se je dirk spominjal Janko Štefe: »Vsaka napaka te je takrat lahko stala življenje. Dirkali smo na slabo zavarovanih ulicah po Škofji Loki, Kamniku, Portorožu in Opatiji. Si bil takoj ob glavo. Bil pa je fantastičen občutek dirkati za večdesettisočglavo množico, kljub temu da so prav gledalci povečevali nevarnost, saj so se ves čas nebrzdano zgrinjali na cestišče.«<sup>50</sup> Ugotavljamo lahko, da so morali imeti dirkači tudi posebne diete, kajti morali so biti čim lažji, tako je seveda tudi še danes. Vedno se je težilo k čim nižji in bolj optimalni teži motorja in dirkača.

Tekmovalci so prejeli še posebne dodatke po razredih tekmovalnih licenc, ki so jih posedovali. Če so imeli mednarodno licenco prvega razreda, jim je pripadal dodatek 2700 dinarjev, za nacionalno licenco drugega razreda pa 2200 dinarjev. Licenca tretjega razreda oz. društvena licenca pa ni prinesla nobenega dodatka. To pa še niso bili zadnji dodatki, če so tekmovalci nastopili z istim tekmovalnim strojem v višjem kategorijskem razredu ob pravilni prijavi, jim je pripadal še dodatek za gorivo in mazivo ter obrabnina stroja. Za razred do 50 ccm je bilo to 500 dinarjev, za razreda do 125 in 175 ccm 1000 dinarjev, za ostale višje pa 1500 dinarjev.

Če je kdo vlagal protest ali prijavljal kakšno nepravilnost, ki bi se dogodila med tekmovanjem ali treningom, je moral to storiti pismeno pri direktorju dirke najkasneje eno uro po končanem tekmovanju. Protest na verifikacijo vozil pa so morali vložiti tehnični komisiji pol ure pred pričetkom tekmovanja. Za protest je bilo potrebno tudi poravnati 1000 dinarjev takse, ki je bila v primeru ugodne rešitve vrnjena.

V primeru višje sile ima organizator pravico do odpovedi tekmovanja in tako bi se vse prijave razveljavile, prijavljeni tekmovalci pa bi o morebitni odpovedi bili pravočasno obveščeni.

Pravilnik se konča z besedami: »Vse za avto moto!«. Potem pa so podpisani še sekretar AMD Ivan Zavrtanik, predsednik športne komisije društva Silvo Belingar in predsednik AMD Bojan Ožbolt.

---

<sup>50</sup> Knjiga Tomos, str. 180.

## 6.2. Startne liste dirk leta 1964

Oglejmo si povzetek startnih list. V razredu do 50 ccm, je bilo prijavljenih dvanajst dirkačev, vsi pa so bili Slovenci. Kar osem jih je bilo na Tomosovih motorjih, štirje pa so vozili različne italijanske motorje.

Za razred do 125 ccm je bilo prav tako prijavljenih 12 dirkačev, od tega 11 iz Slovenije in en Italijan – Luigi Rinaudo iz Trsta. Sedem jih je vozilo 125-kubične motocikle, štirje 50-kubične, domačin Anton Mladovan pa 75-kubičnega.

Kar 13 dirkačev se je prijavilo v razred do 175 ccm, med njimi je 9 dirkačev vozilo motorje s prav takšno prostornino, Mladovan je pogumno s svojim 75-kubičnim Mondialom SS nastopil tudi v tej kategoriji, trije pa so nastopili s 125-kubičnimi motorji. Ponovno je bil edini tujec Rinaudo.

Prav tako je bilo prijavljenih trinajst dirkačev v četrtlitrskem razredu, med njimi sta Alojz Arčan in Mirko Bivic sta bila prijavljena s šibkejšima 175-kubičnima motorjema. Konkurenca je bila tukaj še bolj pisana, nastopil je tudi Helmut Inzko iz Avstrije in pa Gilberto Parlotti iz Trsta ter še en italijanski dirkač Luigi Giordano Bon (Rovigo Italia).

Kar petnajst dirkačev se je prijavilo za kategorijo nad 250 ccm, med njimi je 8 vozilo dirkalnike prostornine pol litra, pet jih je nastopilo kar s četrtlitrskimi stroji, dva pa s 350-kubičnimi. V konkurenci sta ponovno bila že omenjena Italijana ter Avstrijec.

Za kategorijo B pa je bilo prijavljenih šest dirkaških parov oz. pri startni številki 116 je prijavljen Stane Golob iz AMD Kamnik kar sam.

Sedem tekmovalcev pa se je prijavilo v kategorijo C, ki na prejšnjih dveh dirkah (1961, 1963) ni bila izpeljana. So pa v kategoriji dvignili omejitev prostornine iz 750 na 850 kubičnih centimetrov.

### 6.3. Rezultati dirk leta 1964 in poročanje Primorskega dnevnika o dirki

Poglejmo si kako so se odvijale dirke tega leta?

Najprej so bili na stezi tekmovalci v kategoriji A, in sicer razred do 50 ccm. Na progo se je podalo devet tekmovalcev. Za Staneta Bolka iz Ljubnega ob Savinji je podatek, da je odstopil, prav tako je očitno odstopil Mitja Kolnik, za katerega je napisano, da je dosegel osmo mesto, vendar pa je zabeležen samo čas najhitrejšega kroga, celotne dirke pač ne. Zmagovalec je bil iz Domžalskega AMD, Peter Seljak (9:21:0), ki je samo za štiri desetinke sekunde ugnal Janka Štefeta iz Kamnika. Med njima je bil kar oster boj, na kar nam namiguje tudi čas njunih najboljših odvoženih krogov izmed treh. Seljak je krog odpeljal najbolje s časom 3:02:3, Štefe pa 3:03:1, oba sta v najhitrejšem krogu imela povprečno hitrost preko 88 km/h, skupaj na dirki pa preko 86,5 km/h. Več kot minuto za njima je zaostal Tone Kralj iz Kamnika, njegov čas je bil 10:32:2, povprečna hitrost pa nižja za skoraj 10 km/h. Manj kot dve sekundi za njim je zaostal Bogdan Šajnovič iz Gornje Radgone na četrtem mestu, peti Aurelio Paradiso iz Postojne je bil še zadnji, ki je dirko končal prej kot v enajstih minutah, ogromno pa sta zaostala še Benigar Milan iz Šenčurja ter njegov klubski kolega Ciril Ogris, ki je bil zadnji, ki je končal s progo v 13 minutah, 19 sekundah in desetinki. Zaostal je torej skoraj da 4 minute in njegova povprečna hitrost je bila nižja za več kot 15 km/h. Konkurenca je torej bila zelo raznolika, v tej dirki sta bili dve interni dirki za prvo in za tretje mesto, ostali pa ali so imeli toliko slabšo opremo ali pa so bili toliko slabši dirkači. Vsi, ki so se uvrstili na stopničke so vozili po podatkih na startni listi motocikle znamke Tomos D5, prav tako tudi četrto-uvrščeni Šajnovič in peti Paradiso. Šesti Benigar je vozil Itom S. sport, sedmi Ogris pa Tomos T13 – Colibri (to je bil starejši model motocikla). Odstopljena Bolko in Kolnik pa sta prav tako vozila Tomos D5 in očitno morala imeti kakšno okvaro, na kar priča tudi Kolnikov najhitrejši krog, ki je bil skoraj da za minuto in pol slabši kakor Seljakov, pa čeprav sta oba vozila na enakem modelu motorja. Opaziti je tudi prevlado Tomosovih motorjev, tako po številčnosti kot tudi po uvrstitvah.

Poglejmo si konkurenco do 125 ccm. Tukaj so morali prevoziti štiri kroge. Le to je najbolje uspelo članu kranjskega AMD Leonu Pintarju, ki je z 18 kilometri opravil v času 11:07:4 in s povprečno hitrostjo malce nad 97 km/h. Še nekoliko višjo povprečno hitrost pa je dosegel v najhitrejšem izmed svojih krogov in sicer 98,780 km/h, krog pa je odpeljal s časom 2:44:0. Kar precej za njim pa sta zaostala drugi in tretji Oblak in Štefe, ki sta imela enak čas 11:44:3

ob povprečni hitrosti 91,967 km/h. Kamničan Štefe je imel boljši najhitrejši krog kot Ljubljčan Oblak, vendar pa je zglede fotofiniš odločil, da bo Oblak na drugi stopnički. Slabih pet sekund za njima je zaostal Alfonz Breznik na četrtem mestu, njegov klubski kolega iz AMD LJ Anton Merhar pa je privozil na peto mesto. Čeprav je postavil kar dober tretji najhitrejši čas kroga se je moral edini italijanski predstavnik Luigi Rinaudo zadovoljiti zgolj s šestim mestom in je bil tako zadnji, ki je prevozil vse štiri kroge. To pa ni uspelo štirim tekmovalcem, Mitja Kolnik iz Kopra in Viktor Majerič iz Celja imata sicer zabeležena rezultata najboljšega kroga, ki pa nista nič posebnega, za Domžalčana Petra Seljaka in domačina Antona Mladovana pa je navedeno, da sta odstopila. Tako kar štirje od desetih dirkačev niso uspeli priti do cilja.

V razredu do 175 ccm pa je nastopilo 11 dirkačev, od tega jih je osem prišlo do cilja z zabeleženim časom, za Franca Kušmeta je zabeležen najhitrejši krog, Medved iz Šentvida pri Stični ter Arčan iz Celja pa sta odstopila. Prav tako so v tem razredu morali prevoziti štiri kroge po 4,5 km. Ponovno je bil najboljši Leon Pintar, ki je tokrat premagal tudi nadarjenega Parlottija. Pintar je progo odpeljal s časom 10:52:2 ob povprečju kar 99,325 km/h, najhitrejši krog pa je znašal 2:38:4 s 102,015 km/h. V tem elementu pa je pokazal izjemno nadarjenost Tržačan Parlotti, ki je krog odpeljal kar 15 sekund in desetinko hitreje ob izjemni povprečni hitrosti 112,813 km/h, vendar pa m je očitno to uspelo samo v enem krogu, kajti na koncu je zaostal za debelih 33 sekund s skupno povprečno hitrostjo 94,543 km/h. Samo tri sekunde za drugim mestom je zaostal sežanski dirkač Jože Bernetič, ki je drvel povprečno s 94,131 km/h. Prvi trije so edini opravili s progo v času manj kot 11 minut in pol, Anton Kokol iz Maribora je imel na četrtem mestu že čas 11:33:4, kar ga je za malce več kot 5 sekund ločilo od podija. Peti Merhar iz Ljubljane ter šesti Bivic iz Trbovelj sta se še uspela spustiti pod dvanajst minut, to pa ni uspelo koprskima kolegoma Dariju Šturmanu in Brunu Medici, ki sta bila sedmi in osmi.

Samo osem dirkačev pa je vozilo v četrtlitrskem razredu, kjer je proga zahtevala davek kar treh odstopov. Odstopila sta oba italijanska predstavnika Parlotti in Giovanni Luigi Bon ter Edvard Berden iz Murske Sobote, ki pa mu je pripisano doseženo 6. mesto in najhitrejši krog, ki pa je bil najskromnejši izmed vseh. V tem razredu so morali prevoziti kar pet krogov po 4,5 km in torej skupno 22,5 km. Zmagal je dirkač iz mariborskega avto moto društva Ivo Lipovnik, ki je s časom 13:32:2 za 8 sekund ugnal avstrijskega dirkača Helmuta Inzka. Osem sekund razlike je pomenilo malce manj kot kilometer na uro povprečne hitrosti, kajti Lipovnik je dosegel povprečje 99,704 km/h, Inzko pa 98,732 km/h. Lipovnik je imel skupno povprečno

hitrost torej ob krogu več malenkost višjo kot npr. Pintar v nižjem razredu. Nihče pa se ni niti približal hitremu krogu Parlottija v nižjem razredu, Lipovnikov je znašal 2:38:1 in 102,402 km/h. Ljubljčan Igor Šalamun je za drugim mestom zaostal za 4 sekunde in 9 desetink, vendar pa precej varno pripeljal do najnižje stopničke, kajti najbližji zasledovalec je bil Bogomir Prstec iz Maribora, ki je za podijem zaostal deset sekund. Še devet desetink več pa Janez Pintar<sup>51</sup> iz Kranja, ki je osvojil peto mesto. Ta kategorija je po eni strani bila izenačena, po drugi pa niti ne. Od prvega do petega mesta so bile majhne razlike, ločilo ju je namreč le 23 sekund in 8 desetink, vendar pa so bile razlike med posameznimi mesti razen med četrtem in petim kar precej varne. Če Italijana ne bi odstopila, bi se zagotovo vsaj Parlotti vmešal vsaj v boj za stopničke ali pa celo zmago.

Boljši rezultati so bili doseženi v razredu nad 250 ccm. V tem razredu so prav tako morali prevoziti 5 krogov, kar je nanoslo 22,5 km. Na progo se je podalo 11 dirkačev, vse kroge pa jih je prevozilo devet. Ponovno je bila udeležba mednarodna, nastopila sta Helmut Inzko iz Avstrije in Alfredo Suspize iz Italije. Najuspešnejši je bil predstavnik murskosoboškega AMD Aleš Mrzel, ki je s časom 12:56:4 prevozil pet krogov ob povprečni hitrosti kar 104,274 km/h. Dosegel pa je tudi zelo dober najhitrejši krog – 2:29:2, ob povprečni hitrosti 108,433 km/h. Na drugo mesto je pripeljal Alfonz Breznik, član AMD LJ center, s časom 13:08:2 in tako bil še drugi, ki mu je uspelo celotno dirko odpeljati s povprečjem nad 100 km/h in sicer 102,739 km/h. Njegov najhitrejši krog je bil za 5 sekund in desetinko slabši od Mrzelovega in je bil dosežen ob povprečni hitrosti 104,786 km/h. Breznik je drugo mesto osvojil precej suvereno, kajti tretji Suspize je za njim zaostal pol minute. Za tretje mesto sta se borila Suspize in mariborski dirkač Ivo Lipovnik, ki je na koncu potegnil krajšo in zaostal 2 sekundi in 9 desetink za stopničkami. Obema je uspelo najboljši krog s povprečno hitrostjo nad 100 km/h, prav tako pa tudi 5. Inzku, 6. Bogomirju Prstecu iz Maribora in 7. Janezu Pintarju iz AMD Kranj. Tile dirkači so za tretjim mestom zaostali manj kot dvajset sekund in bili med sabo dokaj konkurenčni, recimo peto in šesto mesto je ločilo samo 0,6 sekunde. Osmi je bil Andrej Bokal iz Ljubljane, ki je zaostal še skoraj pol minute za sedmim mestom, več kot minuto za njim pa je na deveto mesto pripeljal član AMD LJ Moste Albin Šturm, ki je recimo za zmagovalcem zaostal skoraj tri minute. Ljubljčana Cimperman in Lampe pa nista dokončala dirke. Torej je bila konkurenca mednarodna in dokaj številčna, a so bile kar precej velike razlike na koncu, zadnji uvrščen je zaostal skoraj tri minute in imel povprečno hitrost nižjo za skoraj 20 km/h kot zmagovalec. Za večjo zanimivost dirke, takšnim dirkačem ne bi

---

<sup>51</sup> Janez in Leon Pintar sta bila brata. [http://www.racing-service.net/o\\_nas/zgodovina/](http://www.racing-service.net/o_nas/zgodovina/) 22.8.2014, ura: 21:00.

smeli pustiti nastopati, če so bili tako slabi že na treningu. Morda pa so se pojavile kakšne tehnične težave med dirko in na treningu sploh niso vozili tako slabo. O tem ni podatkov, sklep pa je, da so vsi tekmovalci hoteli priti do cilja v duhu važno je sodelovati in ne zmagati. Morda bi bilo uspešno, če bi takšnemu tekmovalcu, ki je imel očitne težave pokazali rdečo zastavico, ki pomeni stoj in ga tako izločili iz dirke. To bi bilo dobro tudi za varnost ostalih dirkačev, ki posledično ne bi rabili prehitevati ostalih za krog. Morda bi bilo pametno imeti določen čas za posamezno kategorijo, ki ga je potrebno doseči na treningu, da bi lahko potem tekmovalec nastopal. Številna prehitevanja so bila seveda atraktivna, ampak kot vemo tudi zelo nevarna in se je na teh dirkah zgodilo mnogo nesreč.

Kategorije prikolic se je udeležilo šest tekmovalnih parov, oziroma pri Stanetu Golobu iz Kamnika ni napisanega sovoznika. To, da bi ga pustili voziti samega, ne bi bilo v skladu s pravili, čeprav to nikjer v pravilniku ni izrecno omenjeno. Namreč, če bi dirkal sam, bi bil nekaj deset kilogramov lažji in bi tako bil v prednosti. Sklepam, da gre tukaj za tiskarskega škrate, ki se je prikradel športni komisiji AMZS-ja, k je pisala zapisnik rezultatov. No kakor koli že, Golob je, prav tako kot Štefan Černjavič in njegov sovoznik Anton Sadl iz Murske Sobotne, odstopil iz tekmovanja. Pet krogov sta najhitreje prevozila Edvard Berden in Jože Matos iz AMD MS<sup>52</sup> v času 14:43:2, s povprečjem 92,691 km/h. Prav tako sta imela zmagovalca najhitrejši čas kroga 2:51 s povprečno hitrostjo 94,295 km/h. Približala sta se jima le Bertl Salobir in Marta Salobir z najhitrejšim krogom 2:53, vendar pa na koncu zaostala 12 sekund in imela skupno povprečje 92,462 km/h, kar ni tako slab rezultat. Bistveno slabše pa sta se odrezali dvojici Stano Gaber in Hubert Camleh iz Šoštanja, ki sta na tretjem mestu zaostala več kot dve minuti za zmagovalcema ter Vladimir Jelen in Andrej Repija iz Križevcev, ki sta na četrtem mestu zaostala za zmagovalcem preko tri minute in celo za stopničkami več kot minuto. Njihove povprečne hitrosti so bile precej nizke, člana AMD Šoštanj sta dosegla 80,182 km/h, člana AMD Križevci pa skromnih 75,349 km/h. Dirka prikoličarjev očitno ni bila preveč zanimiva za gledalce, boj za zmago je bil morda še kolikor toliko zanimiv, vendar pa odločen kar precej pred ciljem. Niti tukaj ni startal noben domačin, kar bi morda gledalce bolj zanimalo in ga bi bučno pozdravili, kljub temu, da bi se uvrstil slabo. Predstavnik AMD Gorica leta 1964 je bil samo Anton Mladovan, ki pa je v razredu do 125 ccm odstopil.

---

<sup>52</sup> Murska Sobota.



Prav tako se je v kategoriji C – avtomobili do 850 ccm pomerilo med sabo 6 tekmovalcev. Tudi oni so morali prevoziti pet krogov, tukaj pa je bil davek odstopov nižji, neslavno je končal samo Jože Bernetič iz Sežane. Praktično pometel s konkurenco je Matevž Štefe iz AMD Kamnik, ki je progo odpeljal s časom 14:11:1 in povprečno hitrostjo 95,160 km/h, najboljši krog pa v času 2:44:2 – 98,450 km/h. Skoraj minuto in pol je za njim zaostal Ljubljčan Boris Oblak na drugem mestu, njegov klubski kolega Nikolaj Svetlič pa za njim še dodatne skoraj pol minute. Oblak je imel povprečno hitrost 86,096 km/h, Svetlič pa 83,556 km/h. Četrty je bil še en član AMD LJ, Roman Jelovčan, ki je dosegel skromen čas 16:50:0 in hitrost 80,198, še skromnejši pa Aleš Mrzel iz MS s časom 17:08:2 in povprečno hitrostjo 78,736 km/h. Številke govorijo zase. Štefe je bil prepričljiv zmagovalec in tudi ostali tekmovalci so prihajali v cilj v takšnih razmahih, da dirka ni morala biti preveč zanimiva. Verjetno je bil najzanimivejši dogodek te dirke odstop Bernetiča, ki so mu sicer zabeležili skromen najhitrejši krog 3:47:3, ki je bil za več kot minuto slabši kakor Štefetov.

Da se bo dirka zgodila 30.8.1964 je na ta dan poročal tudi Primorski dnevnik, naslov članka je bil: »Danes v Novi Gorici motociklistična dirka<sup>53</sup>«. Pravzaprav pa je kljub naslovu ta članek bolj poročal o koncu turistične sezone in prostih ležiščih na področju goriške turistične zveze. Omenja tudi, da je odprta cesta NG – Lokve, ki je asfaltirana do Prevala (odsek preden se zavije za Sveto Goro oz. Skalnico). Očitno so kot turistične informacije smatrali tudi, da je odprt lov na srnjaka in gamsa ter ribolov, na koncu pa je samo z enim stavkom omenjeno, da bo v NG dne 30.8. avtomoto dirka. V kasnejših dneh časopis ni poročal nič o dirkah. Zanimivo je, da so se leta 1963 kar razpisali in objavili po dirkah dokaj obsežno poročilo ter dodali celo sliko, leto pozneje pa objavili samo en članek z naslovom, ki obeta vsebino o dirki, vendar pove o njej samo, da se bo dogajala, pa še to niti ne ob kateri uri.

Leta 1964 so se torej na ulično dirko v NG vrnili avtomobili, ki sicer niso postregli ravno z razburljivo dirko. Gledalci so v nekaterih kategorijah videli več odstopov, v drugih manj, gotovo pa so bile dirke atrakcija in eden večjih dogodkov leta v mladi Novi Gorici. Kot lahko razberemo iz dopisov, ki jih je AMD Gorica pošiljalo raznim podjetjem, ki bi lahko potencialno pomagala pri finančni organizaciji dirk, so bile te dirke turističnega značaja za NG in tudi njeno okolico. Društvo ni razpolagalo z dovolj sredstvi za izvedbo dirke, v zameno za sredstva, pa je obljubljal reklamne oglase podjetjem. Kot so napisali v poročilu o dirkah tega leta so pridobili 1.551.810 dinarjev, stroškov pa so imeli kar 2.069.626 dinarjev, kar je

---

<sup>53</sup> Primorski dnevnik, 30.8.1964, str. 9, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: Danes v Novi Gorici motociklistična dirka.

pomenilo 517.816 dinarjev deficita. Kdo je te stroške pokrtil? Najverjetneje na koncu kar občina, ki je bila pokrovitelj oziroma, so bile dirke izpeljane v okviru občinskega praznika.

## **7. DIRKE LETA 1965<sup>54</sup>**

### **7.1. Razno o dirkah leta 1965**

Leta 1965 so se hitrostne moto dirke za prvenstvo SRS odvijale v nedeljo 22.8. V obvestilu gledalcem je bilo tokrat nekaj novosti. Prireditelj ni odgovarjal za nesrečo ali škodo, ki bi se zgodila po krivdi gledalcev, pač pa vsak posameznik, ki se ni pokoraval službujočim organom na prireditvi. Dodana je prepoved uničevanja nasadov ob tekmovalni progi in prav tako lomljenje drevja ter povzročitev škode na objektih ob progi. Gledalci so morali imeti vstopnice pripete na vidnem mestu. Obveščali so jih, naj vstopnice hranijo, ker z njimi sodelujejo v žrebu, katerega rezultat bo objavljen v Primorskih novicah v desetih dneh po tekmovanju. Prav tako je bilo pomembno hraniti vstopnico do konca prireditve, ker je le ta veljala tudi za nezgodno zavarovanje za čas prireditve. Za gledalce je bilo obljubljenih kar nekaj nagrad: televizor, radioaparati, transistor, električni mikser in električni gramofon. Pokrovitelj dirk je tega leta bilo podjetje za distribucijo električne energije Elektro Gorica. Že sedme dirke pa so se spet odvijale v počastitev občinskega praznika.

V častnem predsedstvu je tokrat sedelo devet lokalnih veljakov. To so bili predsednik občinske skupščine NG Jožko Štrukelj, republiški poslanec Milan Vižintin, direktor cementarne Anhovo ing. Jože Valentinčič, direktor Soških elektrarn Lado Kerševan, predsednik Socialistične zveze NG Jožko Martelanc, direktor Avtoprometa NG Stane Štok, direktor Mebla NG ing. Oleg Vrtačnik, vodja PE Elektro Gorica Peter Kranjc in načelnik oddelka občinske skupščine NG Ciril Bavčar. Torej je bilo razmerje politike proti gospodarstvu 4:5.

Vodstvo tekmovanja se je razširilo na kar trideset članov, oz. 30 članov je imenovanih v brošuri, delegat AMZS-ja še ni bil določen, za zavarovanje pa je poskrbela Goriška zavarovalnica NG. Nekateri člani vodstva so bili že stari znanci. Direktor dirke je bil

---

<sup>54</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 28, LETO 1965.

predsednik AMD Gorica Bojan Ožbolt, njegov pomočnik pa je bil Roman Klančič. Lovro Šuler je bil sekretar dirke, predsednika športne komisije pa sta bila Silvo Belingar in Marjan Ščuka. Tehnično komisijo sta vodila Drago Mozetič in Alojz Bucik, finančno pa Savo Znidaršič in Vladko Jug. Propagandno komisijo sta sestavljala Franc Pajntar in Marjan Drobež. Vodje časomerilcev sta bila Emanuel Šinkovec in Albin Skubin, tega leta pa je bil uveden tudi organ za izračun časov, ki sta ga vodila inženirja Ivo Vidmar in Franc Čuk. Za tekmovalni park sta bila zadolžena Milko Boškin in Štefan Žnidaršič. Sodnike zavoja je vodil Julij Nemeč, varnostno službo pa Franc Kante. Tradicionalno je zdravstveno službo vodil dr. Tone Martinc. Rediteljska služba je bila podrejena Zorku Zavrtaniku, služba zvez pa Bogu Rusjanu. Ozvočenje so zaupali Alfonzu Kostevcu, glavni blagajnik pa je bil Marjan Bitežnik. Starter in tako tudi finišer je bil Ivan Zavrtanik, predstarter (verjetno tudi pomočnik starterja, ki je tekmovalce peljal iz tekmovalnega parka na start) pa Julko Klančič. Andrej Franko je bil napovedovalec, Jože Komel pa filmski snematelj. Administracija in informacijska služba sta bila zaupani ženskam, Veri Lukman in Ljubi Bratuž.

Leta 1965 je prišlo do nekaj sprememb v pravilniku. Avto-moto dirke so bile za prvenstvo SR Slovenije in z ekстранacionalno udeležbo. Prireditelja pa sta bila tokrat AMD Gorica in Združenje šoferjev in avtomehanicov NG. Dirke so potekale 22.8.1965 ob 14h, v počastitev občinskega praznika. Uradni trening pa je bil ob 9h.

Največja sprememba na teh dirkah je zagotovo bil spremenjen krog, ki je potekal po naslednjih ulicah: Kidričeva, Leninova, Cankarjeva, Erjavčeva, Marxova in Vojkova. Kidričeva ulica oz. magistrala, kjer je bil štart in cilj ima še vedno to ime. Nato je sledil desni zavoj za 90° preko današnjega Bevkovega trga na Leninovo cesto, ki je danes poznana kot Rejčeva ulica. Na koncu današnje Rejčeve so zavili levo za 90° na Cankarjevo cesto (danes ulica) in peljali do konca nje, kjer so v križišču oblike Y v zelo ostrem ovinku na prvem kilometru zavili ponovno levo na Erjavčevo cesto (danes znana kot aleja slavnih mož, na njej so spomeniki goriškim izobražencem, pomembni za kulturni in narodni razvoj Goriške). Iz Erjavčeve so nato zapeljali naprej na Marksovo, zavoj ni bil oster, bil je v desno, to je danes Ulica Tolminskih puntarjev, na koncu le te so ostro levo zavili na drugem kilometru na Vojkovo cesto, ki se tako imenuje še danes. Na Vojkovi v smeri Solkana je bila praktično najdaljša ravnina, sicer je bila malce zavita, na koncu pa je sledil še en oster levi ovinek, na startno-ciljno ravnino na Kidričevo. Krog pa je bil dolg 3 km.

Zato se je spremenilo tudi število krogov, ki so jih morali prevoziti v določenih kategorijah. Razred do 50 ccm kategorije A je moral odpeljati šest krogov, kar je znašalo 18 km. To bi na stari 4,5 km dolgi stezi pomenilo štiri kroge, prej pa so jih vozili samo tri. Razreda do 125 in do 175 ccm sta morala odpeljati 8 krogov oz. 24 km. Prej samo 4 kroge oz. 18 km. Razreda do 250 ccm in do 500 ccm (prej se je imenoval nad 250 ccm) sta morala odpeljati kar deset krogov oz. 30 km, pred tem pa so vozili 5 krogov v skupni dolžini 22,5 km. Kategorija B prikolic do 1000 ccm (prej so bile do 1200 ccm) in kategorija C avtomobili do 850 ccm sta morali prevoziti 9 krogov oz. 27 km. Pred tem pa 5 krogov oz. 22,5 km.

V originalnem pravilniku pa je navedeno, da je bila proga dolga samo 2800 metrov, minimalna širina proge je bila 6 m. Cestišče je bilo v celoti asfaltirano, proga pa je imela 5 ostrih zavojev, med njimi 4 leve in enega desnega. Blaga zavoja pa sta bila dva, po eden levi in desni. Proga je bila za čas treninga in tekme zaprta za ves ostali promet. Z izjemo dveh desnih zavojev je bil krog levi. Ker je navedena dolžina pripisana s svinčnikom 2,8 km namesto 3 km, je s svinčnikom pripisano tudi po dva kroga več za vsak kategorijski razred oz. po enega za kategoriji B in C. Dirke pa so bile izvedene ne glede na vreme.

Glede starta ni bilo nobenih sprememb, še vedno z ugaslimi motorji in skupno po kategorijskih razredih. Razpored je določila tekmovalna komisija na osnovi dosežkov na uradnem treningu. Med tekmovanjem in treningom so se kot vedno uporabljale signalne zastavice. Za start je bila zastava SRS, za konec tekmovanja je služila črnobela kockasta zastavica. Rdeča je pomenila obvezni stoj, bela pa rešilni avto na progi. Z rumeno so označevali, da je potrebno voziti previdno, z modro pa naj tekmovalec da prednost. Če je bila proga prosta, so to tekmovalcem signalizirali z zeleno zastavico, za primer olja na progi pa so uporabili rdečo s 3 rumenimi diagonalami. Prireditelj je zavaroval prireditev jamstveno proti tretji osebi, za primer nezgode ali nesreče v času treninga in dirke v smislu veljavnih predpisov.

Za tekmovalce na stopničkih v posameznih kategorijah so bile obljubljeni nagrade, ki so bile denarne, častne, praktične ter diplome. Višji razredi so dobili višje nagrade. Pa pogledjmo kakšni zneski so bili obljubljeni najboljšim. V razredu do 50 ccm je prvi prejel 9000, drugi 7000, tretji pa 5000 dinarjev. Za razreda do 125 ccm in do 175 ccm so bile nagrade za prvega 10.000, za drugega 8000 in za tretjega 6000 dinarjev. Zmaga v kategoriji do 250 ccm je tekmovalcu prinesla 12.000 dinarjev, drugemu 10.000, tretjemu pa 8000. Še višje nagrade so bile za razred do 500 ccm in za voznike prikolic, zmagovalci so prejeli 13.000, drugi 11.000,

tretji pa 8000 dinarjev. Nekoliko nižje nagrade so bile obljubljeni sovoznikom pri prikolicah, prvi je dobil 11.000, drugi 9000, tretji pa 7000 dinarjev. Najvišjo nagrado pa je v žep spravil zmagovalec med avtomobilisti, in sicer 14.000, drugo-uvrščeni je dobil 12.000, tretji pa 8000 dinarjev. Vendar pa ni bilo nujno, da bodo podeljene vse nagrade. Če so startali samo 4 tekmovalci, sta bili podeljeni samo dve nagradi in 3 diplome. Pri 5 do 7 startih so bile podeljene 3 nagrade in 4 diplome, če pa je bilo tekmovalcev 8 ali več, so podelili 3 nagrade in 5 diplom. Dodatni pogoj je bil, da nagrado prejmejo samo tekmovalci, ki niso imeli več kot 25% slašega rezultata kakor zmagovalec posameznega kategorijskega razreda. Če je doseglo več tekmovalcev isti čas, se je denarna nagrada delila na enake dele. Točke za republiško prvenstvo pa so prejeli tekmovalci uvrščeni od prvega do šestega mesta.

Nova kategorija je bila še Nagrada Gorice v višini 25.000 dinarjev skupaj s častno nagrado. Le to je prejel tekmovalec, ki je dosegel absolutni rekord nove proge v povprečni hitrosti enega kroga.

Pravico nastopa so imeli vsi člani AMZS in tuji tekmovalci, ki jih je prireditelj povabil in so posedovali mednarodno licenco za tekoče leto in so bili nezgodno zavarovani. Imeti so morali seveda tudi vozniško dovoljenje in niso smeli biti mlajši od 18 let na dan dirk. Tekmovalna vozila in oprema tekmovalcev je morala ustrezati standardom FIM.

Nekaj sprememb je bilo pri treningu, ker so dirke podaljšali, ni imelo več smisla prevoziti toliko krogov kot na dirki in da je stvar potekala hitreje so obvezno število krogov na treningu zmanjšali. Trening je potekal tri ure od 9:30 do 12:30, nadzorovala pa ga je športna komisija, ki je merila čase. Najprej so na stezo šli motocikli do 50 ccm in prevozili tri kroge, nato so jim sledili solo motocikli do 250 ccm s 5 krogi. Za njimi so se podali na stezo motocikli do 125 ccm, ki so prevozili 4 kroge, še enega več pa njihovi nasledniki v razredu do 500 ccm. Zadnji med solo motocikli so šli na stezo tisti v razredu do 175 ccm, ki so morali prevoziti 4 kroge. Na koncu pa so na treningu nastopili še motocikli s prikolicami ter avtomobili, ki so prevozili po 5 krogov. Športna komisija je nato izdala bilten doseženih časov, po katerih so razvrstili tekmovalce na startu dirke.

Tekmovalci so dobili povrnjene stroške za gorivo in mazivo v oblik startnine. Najšibkejši razred je prejel 2800 dinarjev, do 125 ccm - 3300 din, do 175 ccm - 3900 din, do 250 ccm – 4600 din, do 500 ccm – 5400 din, prikolice do 1000 ccm – 6500 din, avtomobili – 7500 din. Za vsak višji razred v katerega so se prijavili z istim tekmovalnim strojem kot v nižjem, so prejeli dodatek v obliki ponovne startnine. Do 50 ccm je to znašalo 500 din, do 125 ccm in

175 ccm – 1000 din, za ostale razrede pa 1500 din. Za prevozne stroške so ponovno imeli tarifo brzo-vlaka prvega razreda, ki se ji je dodala še tarifa za prevoz dirkalnika kot prtljage do 200 kg. Dnevnice so znašale 3000 dinarjev za prehrano in nočitev. Če so se prijavi v informativni pisarni prireditelja v soboto 21.8.1965 (dan pred dirko) do 20h, so prejeli dnevnic in pol, se pravi 4500 din. Če pa so se prijavi v nedeljo, jim je pripadala samo ena dnevnic. Če so predhodno prijavi potrebo po prenočišču, jim je prireditelj to rezerviral. Obstajali so tudi posebni dodatki za razne vrste licenc. Mednarodna je ob nastopu na treningu in dirki prinesla 3000 dinarjev, nacionalna<sup>55</sup> 2000 din, republiška<sup>56</sup> pa 1000 din.

Pokroviteljev je bilo če gre verjeti brošuri tega leta kar 76, bili so večinoma iz Goriške in okolice. Zastopali pa so različna področja gospodarstva. Dirke so podpirala elektrodistributerska podjetja celo iz Maribora, Celja, Ljubljane in Kranja, poleg glavnega sponzorja Elektra Gorica. Tukaj pridemo do sklepa, da so bila verjetno elektrodistributerska podjetja med sabo povezana. Med pokrovitelji so bile razne tovarne, banke, zavarovalnica, gradbeniki, avtoprevozniki, gostinci, obrtniki, trgovine, celo kmetijska zadruga. To kaže na raznolikost in očitno se je podjetjem splačalo vložiti nekaj denarja za reklamo, ki je dosegla precej ljudi na enkrat. Množični mediji v tistih časih še niso bili tako razširjeni kakor danes, kljub socialističnemu sistemu pa gre pri sponzoriranju tukaj za čisti kapitalistični model. Podjetje plača in v zameno dobi reklamo objavljeno v brošurah, na reklamnih panojih ob progi in tudi govorjeno po zvočnikih. Seveda je bila odvisna velikost reklame od tega, koliko je določeno podjetje bilo pripravljeno prispevati.

AMD se je moral za organizacijo dirke pogajati z lokalnimi oblastmi oz. je z njimi sodeloval, ker sami projekta ne bi mogli izpeljati, projekt je zahteval kot je razvidno iz sestave vodstva tekmovanja veliko segmentov, pa zaprtje cest za cel dan in podobno. Sicer takrat ni bilo toliko prometa kot dan danes, ampak zaprtje cest je moralo kar ohromiti promet. Tega leta so prvič izvedli tudi igro na srečo, ki je morala ustrezati posebnemu zakonu o igrah na srečo in so za dovoljenje morali prositi občino oz. natančneje občinsko skupščino. Žrebali so vstopnice, in sicer tri dni po dirki. V prodajo pa je bilo izročenih 9.600 vstopnic za 300 din, ki so bile v serijah A, B, C in D od številke 0001 do 2400, te vstopnice so bile rumene barve. V serijah E in F pa so dali v prodajo 4800 vstopnic prav tako od številke 0001 do 2400, stale pa so 100 dinarjev in bile zelene barve. Skupna vrednost vstopnic je bila 3.360.000 dinarjev. Za nagrade pa so obljubili pet dobitkov, ki so bili skupaj vredno 134.725 din. Prvi dobitek je bil televizor

---

<sup>55</sup> Za celo SFRJ pod AMSJ.

<sup>56</sup> Pod AMZS.

RIZ vrednosti 84.000 din, drugi radioaparatus 340 vreden 17.500 din, tretji tranzistor Iskra vreden 12.500 din, četrti električni mikser vrednosti 11.750 din in zadnja peta nagrada je bil električni gramofon, vreden 8.975 din. Za 1., 2. in 3. dobitnik so veljale samo dražje vstopnice, za četrtega in petega pa cenejše.

## 7.2. Startne liste dirk leta 1965

Poglejmo si startne liste z nekaterimi podatki o dirkačih in motorjih.

Na startni listi za razred do 50 ccm je bilo prijavljenih 9 dirkačev. Kar sedem jih je imelo Tomosove motorje, dva izmed njih novejši specialki D7, pet pa modele D5. Gennaro Zuccaro iz italijanske Gorice je uporabljal motor znamke Mondial SS, Leon Poberaj iz AMD Gorica pa Guazzoni SS.

Kar 11 dirkačev pa se je prijavilo za razred do 125 ccm, med njimi štiri Italijani. Tukaj lahko zasledimo predvsem italijanske motocikle, Leon Pintar iz Kranja je nastopal na Hondi GR<sup>57</sup>, Slavko Uršič iz Kamnika pa na Puchu SS<sup>58</sup>.

V razredu do 175 ccm je bilo prijavljenih kar 12 dirkačev, ponovno so bili štirje Italijani.

Za kategorijo do 250 ccm pa se je prijavilo kar 16 dirkačev. Tukaj je bila konkurenca še bolj pisana, štirim italijanskim dirkačem sta družbo delala dva Hrvata in tudi dva Avstrijca, slovenskih dirkačev, ki so se pomerili za točke prvenstva SRS pa je bilo osem.

Za najvišji razred kategorije A, nad četrt litra pa se je prijavilo 12 dirkačev, med njimi dva Avstrijca in trije Italijani, za točke državnega prvenstva pa je bilo prijavljenih 7 slovenskih tekmovalcev.

V kategoriji B – prikolice do enega litra prostornine, se je prijavilo 7 parov dirkačev, kar trije izmed njih iz AMD MS, dva iz Celja, po eden pa iz Velenja in Kamnika. Vsi so tekmovali sicer različnimi modeli BMW-jevih motociklov.

Za kategorijo C pa v viru ni startne liste.

---

<sup>57</sup> Seveda motocikel japonske izdelave.

<sup>58</sup> Verjetno licenčno izdelan v Tomosovi tovarni.

### 7.3. Rezultati dirk leta 1965 za prvenstvo SRS z extranacionalno udeležbo

Kako pa so se dirke razpletle po posameznih kategorijskih razredih?

Za tekmovanje v razredu do 50 kubičnih centimetrov se je odločilo devet tekmovalcev, osem jih je bilo Slovencev, eden pa je prihajal iz sosednje italijanske Gorice. V oči bode zapisan rezultat Adrijana Bernetiča iz Kopra na Tomosu D7, za katerega sta napisana rezultata najhitrejšega kroga in skupni rezultat ter povprečna hirtost kroga, na koncu pa je napisano: »ni startal«. Najverjetnje je torej bil diskvalificiran. Prav tako je Tomosa D7 vozil Janko Štefe iz Kamnika. Ker je Štefe tistega leta nastopil služenje vojaškega roka, je prišel poleg njega v tovarniško ekipo Tomosa še mladi Bernetič. Ostali, ki so dirkali z motorji D5 so bili privatni dirkači, ki jim je bil model D7 ob majhnem proizvedenem številu nedosegljiv. Vendar pa je Tomos vseeno izboljšal model D5 in tako vsaj malce pomagal privatnim dirkačem, da so bili lahko malce bolj konkurenčni<sup>59</sup>. Torej zmago na dirki v NG si je v najšibkejšem razredu privozli Janko Štefe, tovarniški dirkač Tomosa z modelom D7. Šest krogov je prevozli v času 13:53:1 s povprečno hitrostjo 77,772 km/h. najhitrejši krog pa mu je uspel v petem krogu, ki ga je prevozil v času 2:15:2 ob povprečni hitrosti 79,764 km/h. Očitno je bil nov krog, ki je bil krajši in je imel več zavojev precej počasnejši od starega. Prejšnje leto je bila namreč povprečna hitrost zmagovalca na celotni dirki 86,631 km/h, v najhitrejšem krogu pa kar 88,718 km/h. Drugo mesto si je privozil Peter Seljak iz AMD Domžale na D5, ob zaostanku 12,3 sekund. Svoj najboljši krog je odpeljal v zadnjem, šestem krogu in je bil natanko 3 sekunde kot Štefetov in tako je bil tudi v tekmovanju za najhitrejši krog na drugem mestu<sup>60</sup>. Precej več pa je zaostal koprski dirkač Mitja Kolnik, prav tako na D5, ki si je privozil najnižjo stopničko s časom 14:58:2 in povprečjem 72,128 km/h. Kolnik je osvojil tudi tretje mesto za najhitrejši krog, ki ga je odpeljal že v drugem krogu s časom 2:25:2 in povprečno hitrostjo 74,278 km/h. Boj za najnižjo stopničko je bil kar razburljiv, na koncu je krajšo potegnili dirkač iz Škofje Loke Adolf Dolenc, ki je za Kolnikom zaostal 4,9 sekund. Nato je Stane Bolko iz Ljubnega ob Savinji zaostal več kot pol minute za četrtilim mestom in imel že skoraj dve minuti zaostanka za zmagovalcem. Kot šesti je v cilj pripeljal domačin Leon Poberaj na Guazzoni-ju z ogromnim zaostankom, njegov čas je bil skromnih 16 minut, 32 sekund in 4 desetinke, povprečna hitrost pa skromnih 65,269 km/h. Pri rezultatu sedmo-uvrščene

---

<sup>59</sup> Knjiga Tomos, str. 131.

<sup>60</sup> Pri Bernetiču je navedeno, da je v svojem 6. krogu dosegel dve sekundi boljši krog kot Seljak, na koncu pa je zapisano, da ni startal, kljub temu da je zabeležen tudi njegov skupni čas 14:14:4, ki bi ga tako popeljal na tretje mesto. Očitno je bil na koncu diskvalificiran.



Gennara Zuccara na Mondialu SS iz M.C. Gorizia je tiskarski škrat, kajti piše, da je s progo opravil v času 10:35:5 in povprečno hitrostjo 65,060 km/h. Njegov pravi čas je moral biti 16:35:5 in je tako 3,1 sekunde zaostal za šestim mestom. Na osmo mesto pa se je uvrstil Tone Kralj iz Kamnika na Tomosu D5, za katerega pa podatki razen najhitrejšega kroga niso ravno preveč točni oz. imamo opombo, da ni prevozil 3 krogov. Torej je očitno odstopil iz dirke, nerazumljivo je, da ima potem zabeleženo osmo mesto.

Razred do 125 ccm je moral opraviti s krogom osemkrat in tako prevoziti skupaj 24 km. Ponovno je zmagal Kamničan Janko Štefe na Butalcu TSS, ki je s progo opravil v času 16:08:1 ob povprečni hitrosti 89,237. Še precej višjo je imel povprečno hitrost najhitrejšega kroga, ki ga je odpeljal v 6. krogu in je znašala 93,264 km/h, kar je pomenilo čas 1:55:4. Kar 11 sekund za Štefetom je zaostal nadarjeni Tržačan Gilberto Parlotti na Ducatiju GP, ki je povprečno drvel z 88,235 km/h. Samo njemu je še uspelo prevoziti krog v manj kot dveh minutah in sicer s časom 1:58:4 in povprečno hitrostjo 90,909 km/h, to pa je bilo v četrtem krogu. Prav tako je Parlottijev moštveni kolega iz kluba Ostuni Trieste Sisto Accorsi vozil Ducatija GP in z njim zasedel najnižjo stopničko. Parlotti in Štefe sta bila razred zase, kajti Accorsi je zaostal več kakor minuto za drugim mestom. Na četrto mesto se je pripeljal Alfonz Breznik, ki je prav tako uporabljal Ducatijev dirkalnik GP, on pa je z dvema minutama zaostanka za Štefetom bil še zadnji, ki je odpeljal vse kroge. Petega Daria Trampusa iz Trsta, ki sta ga Štefe in Parlotti prehitela za krog, so ob času uradno 16:22:0 zaustavili po prevoženih sedmih krogih, njegova povprečna hitrost je bila 76,986 km/h. Šesto mesto je zasedel Anton Mladovan iz NG na Mondialu, njegov čas pa naj bi bil 18:24:0 ob povprečni hitrosti 76,829 km/h. Vendar pa se ta čas in hitrost ne ujemata, zato je tukaj ponovno tehnična napaka, da se bi čas in hitrost ujemala ob sedmih prevoženih krogih, je moral čas biti 16:24:0 in so njega, ko je prevozil ciljno črto prav tako kot Trampusa po pravilih zaustavili, ker sta bila od zmagovalca prehitena za krog. Leonu Pintarju iz Kranja na Hondi CR 93 je pripisano 7. mesto, verjetno zato ker je zdržal več časa na progi in je imel tudi tretji najboljši izid kroga z 2:02:2, vendar je odstopil z opravljenimi samo 3 krogi. Na osmo mesto je napisan Koprčan Darjo Šturman na Mondiallu SS, ki ni opravil kar šest krogov, vendar pa je v prvem krogu dosegel soliden čas kroga 2:06:2, kar je pomenilo četrto mesto v rubriki najhitrejši krog.

V razredu do 175 ccm se je pomerilo med seboj 11 tekmovalcev. Tukaj je z osmimi krogi najbolje opravil Parlotti, na Motomorini-ju Special je progo prevozil v času 15:47:1 s povprečno hitrostjo 91,216 km/h. Najboljši čas kroga je postavil v predzadnjem krogu z

1:56:0 in povprečno hitrostjo 93,103 km/h. Parlottijeva zmaga je bila suverena, na drugem mestu je njegov rojak Alfredo Suspize na Moto moriniju Settebello je namreč zoostal skoraj minuto ob povprečni hitrosti 85,816 km/h. S časom v sedmem krogu 2:00:4 je postavil tudi drugi izid najboljšega kroga ob hitrosti 89,404 km/h<sup>61</sup>. Da so bile stopničke popolnoma italijanske oz. bolje rečeno tržaške pa je poskrbel Sisto Accorsi na Ducatiju GP, ki je bil zanimiv boj z Suspizejem, kajti zaostal je za njim samo za 7 desetink sekunde. Tudi njegov najhitrejši krog je bil soliden – 2:01:3 ob povprečni hitrosti 88,816 km/h, povprečna hitrost celotne dirke pa je bila 85,782 km/h. Vsi ostali dirkači pa so zaostali najmanj za krog, med njimi je bil še najboljši domačin Anton Mladovan na Mondialu SS, ki je dosegel povprečno hitrost dirke 78,390 km/h, kar je zadostovalo za četrto mesto. Sedem krogov je 10 sekund slabše od njega odpeljal še en tržaški dirkač Dario Trampus na Ducatiju GP ob povprečju 77,602 km/h. Na šesto mesto je pripeljal prav tako zaustavljen po 7 krogih Janez Hegedeš iz MS na Parilli SS, s časom 16:29:4 in povprečjem 76,379 km/h. Sedmi je bil Alojz Arčan iz Celja na motorju Motomorini Selte Collo z 8 sekundami zaostanka za šestim. Osmi je bil Franc Kumše iz Sežane, 9. Pa Jože Gider iz MS. To so bili tekmovalci, ki so zaostali za krog. Janko Draklser iz Trbovlja pa je odpeljal samo 3 kroge in odstopil, prav tako je odstopil Sežančan Jože Bernetič.

V četrtlitrskem razredu se je na stezo podalo 12 dirkačev, ki so morali odpeljati 10 krogov po 3 km. To pa je uspelo samo sedmim. Najboljši pa je bil ponovno Gilberto Parlotti na Motomoriniju Special je progo odpeljal v času 20:11:1 s povprečno hitrostjo 89,109 km/h. V četrtem krogu mu je uspel najboljši čas kroga 1:56:4 ob povprečni hitrosti 92,466 km/h. Kot drugi je preko ciljne črte pripeljal Aleš Mrzel iz MS na Aermacchi-ju Ala d'oro, ki je ob skupni povprečni hitrosti 88,525 km/h zaostal za 8,9 sekunde. Njegov najhitrejši krog pa je bil v šestem izmed desetih krogov - 1:59:2 s povprečjem 90,425 km/h in je tako bil drugi najhitrejši krog med vsemi dirkači<sup>62</sup>. Na tretje mesto se je uvrstil dirkač iz Reke Jovica Balikovič, za katerega ni podatka kateri motocikel je vozil, njegov končni čas je bil 20:34:2 in povprečna hitrost 87,491 km/h, najboljši krog pa je odpeljal v sedmem krogu s časom natanko dveh minut in povprečjem natanko 90 km/h. Tale najhitrejši krog pa je bil med vsemi na dirki šele peti. Dirkači na stopničkah so se edini spustili pod 21 minut, kar precej je zaostal četrtovrščeni Ivo Lipovnik iz MB na Aermacchiju, njegov čas je bil 21:26:1 in povprečna hitrost 83,968 km/h. Nato je za njim še deset sekund zaostal klubski kolega Bogomir Prstec, ki je

---

<sup>61</sup> Seveda je mišljeno ob povprečni hitrosti.

<sup>62</sup> Tako hiter krog je imel sicer še tekmovalec z Reke Branko Bevanda, ki pa je odstopil tri kroge pred koncem.

šestega Miloša Benigarja iz Kranja ugnal za 3,2 sekunde. Na sedmo mesto je pripeljal še zadnji, ki je odpeljal celotno dirko, Janez Pintar na Tomos Puchu SGSS iz Kranja, s progo je opravil v času 21:46:0 ob povprečni hitrosti 82,695 km/h. Pet dirkačev pa je odstopilo, Branko Bevanda iz Reke tri kroge pred koncem, Igor Šalamun iz LJ 5 krogov do konca, se pravi na polovici dirke, Giordano Luigi Bon iz Gorice in Alfredo Suspize iz Trsta sta odstopila kar 7 krogov pred koncem, najslabši rezultat pa je dosegel Enzo Venturoli, ki je odpeljal do konca samo prvi krog, pa še tega z zelo slabim časom 2:27:73 in povprečno hitrostjo 73,170 km/h, s čimer bi morda konkuriral za stopničke v razredu do 50 ccm.

Nato je sledil razred nad 250 ccm oz. do 500 ccm<sup>63</sup>, kjer so prav tako morali prevoziti 10 krogov za kvalifikacijo. Tukaj je bilo na startu samo osem tekmovalcev, do cilja pa jih je prišlo šest. Rezultati glede na nižje razrede niso bili nič posebnega, dejansko so bili še slabši. Zmaga je tokrat ostala doma, najhitrejši je bil Aleš Mrzel iz MS na Aermacchiju SS, ki je s progo opravil v času 20:11:3 ob povprečju 89,138 km/h. V tem razredu ni bilo Parlottija, ki je zmagal prejšnji dve kategoriji, zato pa je na drugo mesto pripeljal njegov klubski kolega Suspize, prav tako na Aermacchiju, s časom 20:15:2 in povprečjem 88,859 km/h. Suspize je lovil Mrzela in v zadnjem krogu je postavil najhitrejši krog dirke 1:57:0, vendar pa to ni bilo dovolj, če bi bila dirka daljša bi gledalci videli še bolj zanimiv boj za zmago. Za narodno pisanost na stopničkah pa je poskrbel zagrebški dirkač Jovica Baliković, ki pa je precej zaostal in še zadnji z 20:52:3 postavil čas pod 21 minutami. Njegova povprečna hitrost je znašala 86,220 km/h. Kot četrti je ciljno črto prečkal Ivo Lipovnik iz MB, ki pa je za stopničkami zaostal kar za 42,1 sekunde. Peti Janez Hojan iz LJ, pa je zaostal še 5,6 sekunde za Lipovnikom, Giordano Luigi Bon pa še 5 sekund za Hojanom in je tako kot šesti prečkal cilj. To pa ni uspelo Bogomirju Prstecu iz MB, ki je odstopil sedem krogov pred koncem in Helmutu Inzku iz Avstrije, ki je odpeljal samo en krog. Na startni listi je bilo v brošuri navedenih 12 tekmovalcev, nastopilo pa jih je samo 8.

V kategoriji B, prikolice do enega litra prostornine se je na progo podalo 6 parov tekmovalcev in sotekmovalcev. Vsi so bili iz Slovenije, 3 iz MS, po ena dvojica pa iz Celja, Kamnika in Velenja. Zanimivo je, da so vsi uporabljali dirkalnike znamke BMW, sicer različne modele. Vendar pa sta s celotno progo, se pravi 9 krogov, opravila samo Aleš Mrzel in njegov sotekmovalec Alojz Arčan, ki sta zastopala AMD MS. Dosegla sta čas 20:04:4 in povprečno

---

<sup>63</sup> Pojavljajo se različna poimenovanja, v glavnem so nastopali z motorji, ki so imeli prostornino večjo od 250 ccm, nekateri so sicer nastopali tudi z motorji prav takšne prostornine. V okviru svetovnega prvenstva pa je bil razred do 500 ccm kraljevski razred.

hitrost 80,677 km/h, v četrtem krogu, ki je bil najhitrejši pa čas kroga 2:10:1 in povprečje 82,949 km/h. Zmaga je bila suverena, kajti na drugem mestu sta končala za krog zaostala Hubert Camlek in Jože Grider, tekmovalca AMD Velenje, ki sta prevozila 8 krogov v času 21:18:0 ob skromni povprečnih hitrosti 67,606 km/h. Še za 14,3 sekunde za njima pa sta zaostala Kamničana Stane Golob in Peter Seljak, ki sta odpeljala 8 krogov s povprečno hitrostjo 66,842 km/h. Pravega boja za zmago torej ni bilo, za drugo mesto je bila dirka tudi očitno odločena že precej pred koncem. Četrto mesto so pripisali Štefanu Černjaviču in Antonu Šadlu iz MS, ki sta končala s samo 7 opravljenimi krogi, peto Edvardu Berdeni in Žoltanu Pojbiču, prav tako iz MS, ki sta odpeljala samo 5 krogov, Celjana Hubert in Marta Salobir, pa sta zapisana kot šesta in sta odstopila 6 krogov do konca. Nerazumljivo je, zakaj na uradnih rezultatih ni pripomb, da so ti tekmovalci odstopili oz. je napisana njihova uvrstitev, kajti če niso prišli do konca niso odvozili potrebnega števila krogov za kvalifikacijo ali uvrstitev, kar je pisalo v pravilniku.

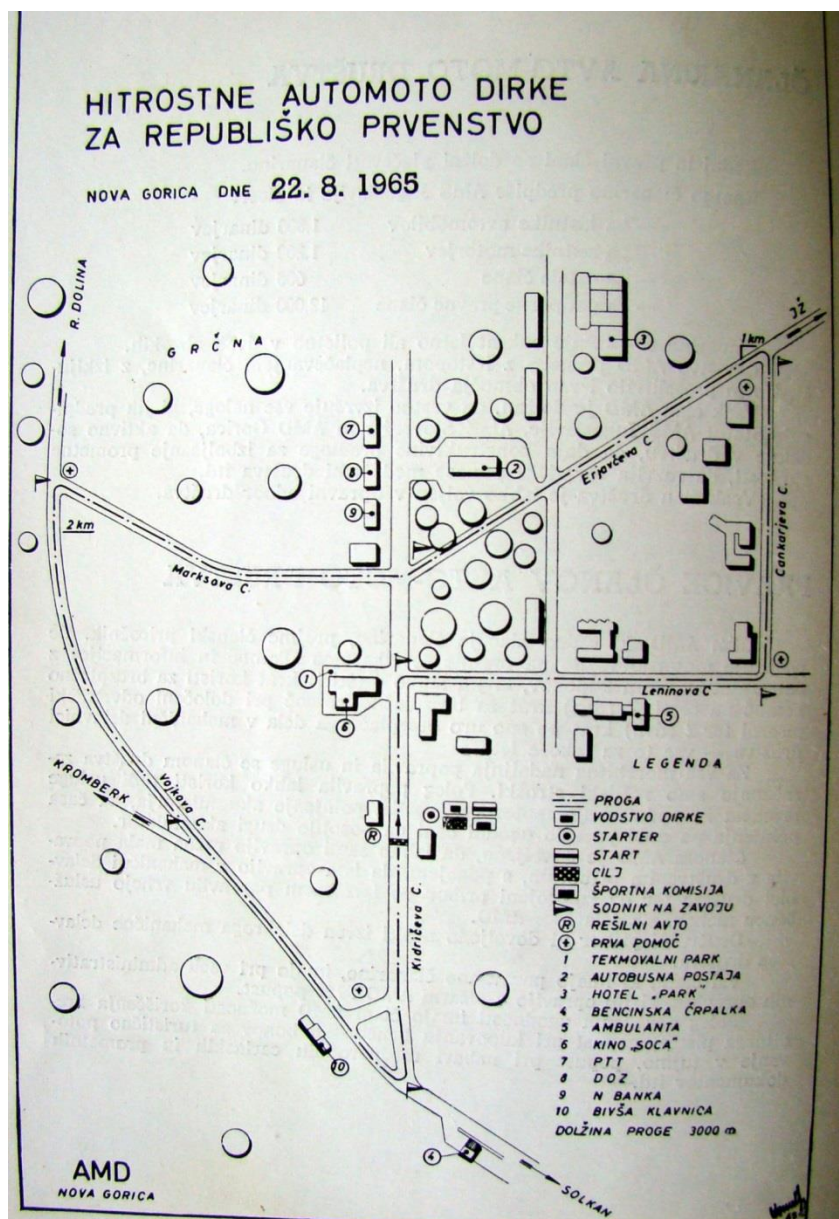
Kategorija C pa očitno ni štartala zaradi premalo prijavljenih. Nagrado Gorice je pobral Kamničan Janko Štefe, ki je dosegel v razredu do 125 ccm najboljši absolutni čas kroga 1:55:4 in povprečno hitrost 93,264 km/h z motociklom Butalco TSS<sup>64</sup>. Najbolj se mu je približal Gilberto Parlotti na Motomoriniju Special, vendar pa je bil 6 desetink sekunde prepočasen oz. izraženo v hitrosti 0,161 km/h oz. 0,045 m/s, se pravi je v sekundi zaostal za 4 in pol centimetre in to ga je ločilo do denarne nagrade 25.000 dinarjev. Zanimivo je, da so tistega leta poslali tudi vabilo češkemu dirkačem, ki pa se dirk niso udeležili.

Leto 1965 je torej na dirkah prineslo kar nekaj novosti, najbolj zanimiva je seveda ta, da se je krog spremenil in skrajšal, dirke pa so z večjim številom krogov podaljšali. Nekje je bila konkurenca izenačena bolj, drugod manj, hitrosti pa so se glede na prejšnja leta nekoliko znižale. Tokrat so prvič nastopili tudi hrvaški dirkači, povečalo pa se je število italijanskih in avstrijskih. V prodajo so dali 14.400 vstopnic, torej so pričakovali vsaj toliko obiska. Skoraj zagotovo so si kakšni domači gledalci poskušali ogledati dirke brez vstopnic, vendar pa je moralo žrebanje nagrad pripomoči k temu, da je bilo več vstopnic prodanih, verjetno je bilo tudi zato uvedeno, da bi še dvignili popularnost dirke. S krajšim krogom so verjetno tudi lažje nadzirali množico gledalcev in sploh vse dogajanje na in ob progi, ki je potekala praktično skozi naselje, tako so nekateri gledalci lahko spremljali dirko kar iz domačega okna ali balkona. Takrat mesto sicer še ni bilo tako pozidano kot danes, vendar pa so dirke zagotovo

---

<sup>64</sup> Štefe je bil Tomosov tovarniški dirkač in ta motor italijanskega proizvajalca je bil v lasti tovarniške ekipe (knjiga Tomos).

pritegnile tudi prebivalce okoliških vasi in predmestij ter zaradi italijanskih dirkačev tudi iz sosednje Italije.



Slika 3 skica kroga 1965 - 1971

Na fotografiji je skica poteka novega kroga ulične proge leta 1965 v NG<sup>65</sup>.

<sup>65</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 28, LETO 1965.

## 8. DIRKE LETA 1966<sup>66</sup>

### 8.1. Razno o dirkah leta 1966

Leta 1966 so se Hitrostne moto dirke v organizaciji AMD NG in Združenja šoferjev in avtomehaničarjev NG odvijale 21.8. Pokrovitelj je bilo podjetje Vozila Gorica iz Šempetra pri Gorici, najpomembneje pa je, da so dirke potekale za DP Jugoslavije, torej so prerasle iz republiškega na zvezni nivo, bile pa so še vedno extranacionalne.

Častno predsedstvo je na VIII. Cestno hitrostnih avto-moto dirkah sestavljalo kar 12 ljudi. To so bili: Jožko Štrukelj, Milan Vižintin, ing. Jože Valentinčič, Lado Kerševan, Jernej Kruh, Ciril Bavčar, Marjan Košuta, ing. Oleg Vrtačnik, Štefan Cigoj, Stane Štok, dr. Miran Orel in Edi Kodrič.

Vodstvo prireditve imenovane tudi Nagrada Gorice, je sestavljalo 34 ljudi oz. za 34. segment zavarovanje je skrbel kolektiv Goriške zavarovalnice. Direktor dirke je bil Bojan Ožbolt, njegov pomočnik pa Roman Klančič. Organizacijski direktor je bil Anton Vodopivec, Ivan Zavrtanik pa je opravljal vlogo njegovega pomočnika. Zvonimir Kren je bil poslan kot delegat AMZ (AMS) Jugoslavije, Lovro Šuler pa je bil sekretar dirke. Predsednik športne komisije je bil Stane Kos s pomočnikom Silvom Belingerjem. Tehnično komisijo sta vodila predsednik Drago Mozetič in pomočnik Anton Oseli, finančno pa Savo Žnidaršič in njegov pomočnik Vladimir Jug. Franc Pajntar je bil predsednik propagandne komisije, njegov podrejeni pa Lojze Kante. Emanuel Šinkovec je vodil časomerilce, pomagal mu je ing. Filip Sedmak. Za izračun časov je sta bila odgovorna inženirja Ivo Vidmar in njegov pomočnik Franc Čuk. Tekmovalni park je vodil Jože Brezovnik s pomočnikom Milkom Boškinom, sodnike zavoja pa Julko Klančič. Viktor Abram je bil glavni pri varnostni službi, pri rediteljski pa Rudi Rustja. Zdravstveno službo je tradicionalno vodil dr. Tone Martinc. Službo zvez so zaupali Emilu Rupniku, ozvočenje pa Antonu Grajželu. Marjan Bitežnik je vodil glavno blagajno, blagajnik je bil tudi Valentin Bone. Jože Komel je bil zadolžen za filmske posnetke, Cveto Maček pa je opravljal naloge starterja oz. finišerja. Za napovedovanje je skrbel Andrej Franko, administracija je bila zaupana Veri Lukman, informativna služba pa Ljubi Bratuž.

---

<sup>66</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 29, LETO 1966.

Poglejmo izvleček iz pravilnika, ki so ga morali poznati vsi tekmovalci in ostalo osebje. Tokrat so bile dirke prvič za zvezno prvenstvo SFRJ. Potekale so 21.8.1966 ob 14h, uradni trening pa istega dne ob 9h. Navedeno je, da so bile dirke na novi 2,8 km dolgi krožni stezi po naslednjih ulicah: Kidričeva, Leninova, Cankarjeva, Erjavčeva, Marxova in Vojkova<sup>67</sup>. Določeno število krogov se je spremenilo. V razredu do 50 ccm so morali prevoziti 7 krogov ali 19,6 km. Za razreda do 125 in 175 ccm je bilo določeno, da so morali voziti po 9 krogov ali 25,2 km. Zadnji razred kategorije A je do 250 ccm in je moral prevoziti 11 krogov, kar je pomenilo 30,8 km<sup>68</sup>. Kategoriji B in C pa sta morali prevoziti 10 krogov ali 28 km. Start je ostal skupen in z ugaslimi motorji, seveda po posameznih kategorijskih razredih. Na startu pa so se razporedili, kakor je določila tekmovalna komisija glede na rezultate uradnega treninga. Tekmovalnih zastavic niso spreminjali. Za čas dirke in treninga je prireditelj poskrbel za zavarovanje.

Sprememba je bila pri nagradah, kajti dinar je bil 1.1.1966 denominiran za 100 oz. dve decimalni mesti<sup>69</sup>. Tako je pripis pri nagradah N. din oz. novi dinarji, ki so jim vzeli dve ničli. Nagrade v razredu do 50 ccm so tako znašale: za prvo mesto 120 N. din, drugi je dobil 90 N. din, tretji pa 70 N. din<sup>70</sup>. Razred do 125 ccm je prejel za prvo mesto 130 din, za drugo 100 din, za tretje pa 80 din. V razredu do 175 ccm so podelili za zmago 140 din, za drugo mesto 110 din in za tretje 90 din. V četrtlitrskem razredu so bile nagrade 150, 120 in 100 din. Višje nagrade so dobili vozniki v kategoriji B – 160, 130 in 100 din, sovoznikom pa je pripadla nekoliko nižja nagrada – 140, 110 in 90 din. Najvišje nagrade pa so bile obljubljeni za avtomobiliste v kategoriji C – 170, 140 in 110 din. Poleg denarnih so podeljevali še častne in praktične nagrade ter diplome.

Za nastop so morali vsi tekmovalci imeti licenco za tekoče leto in so morali biti nezgodno zavarovani. Morali so tudi imeti vozniško dovoljenje in biti polnoletni. Njihovi dirkalniki in oprema pa so morali biti v skladu s predpisi FIM.

Za absolutni rekord je bila obljubljena t.i. Nagrada Gorice, ki je tokrat znašala 500 novih dinarjev, kar bi prej pomenilo 50.000 starih dinarjev in se je tako podvojila glede na tisto iz prejšnjega leta.

---

<sup>67</sup> Ulice so bile sicer enake kakor leto poprej.

<sup>68</sup> Očitno je bil razred nad 250 ccm umaknjen iz programa.

<sup>69</sup> <https://www.bsi.si/financni-podatki-r.asp?MapaId=144> 26.8.2014, ura 19:00.

<sup>70</sup> Naprej samo din.

Kategorija B motorji s prikolicami ni tekmovala za prvenstvo SFRJ, ampak samo za nagrado prireditelja. Tekmovalci pa so lahko tekmovali za točke prvenstva SFRJ samo z motorji, ki so ustrezali delovni prostornini razpisanih kategorijskih razredov. Z motorji nižje kubature niso mogli sodelovati v višjem kategorijskem razredu. Da se je dirka priznala za točke prvenstva SFRJ, je bilo potrebno, da je na startu v razredu kategorije A vsaj 6 tekmovalcev, v kategoriji C pa vsaj 5. Če jih ne bi bilo dovolj, bi tekmovalci dirkali samo za nagrado prireditelja. V tako dirko je lahko nato prireditelj povabil še tekmovalce iz nižjega razreda in so tudi oni tekmovali za nagrado prireditelja. V uradnem pravilniku je navedena ura začetka dirk 15h. Za extranacionalno prvenstvo so bile nagrade enake višine kot za prvenstvo SFRJ. Poleg denarnih nagrad so prvouvrščeni dobili še častno nagrado<sup>71</sup> in diplomo, drugi in tretji pa praktične nagrade in diplome, četrti in peti pa diplome. Če je več tekmovalcev doseglo isti čas, se je nagrada delila na enake dele. Uradni trening je bil na sporedu na isti dan kot dirka med 9:30 in 12:30 pod nadzorom športne komisije, ki je merila čase. Te čase so potem uporabili za razpored na startu dirke. Na trening so se najprej podali tekmovalci razreda do 50 ccm in prevozili 3 kroge, sledili so jim tekmovalci četrtlitrskega razreda, ki so odpeljali 5 krogov, nato pa so po 4 kroge prevozili najprej v razredu do 125 ccm in za njimi še v razredu do 175 ccm. Sledili so motorji s prikolicami in avtomobili, ki so prevozili 5 krogov.

Pri startu dirke ni sprememb, motoristi so imeli ugasnjene motorje in startali skupaj. Je pa razlika pri kategoriji C, avtomobilisti so namreč startali z vžganimi motorji. Tekmovalci so dobili startnine za povračilo stroškov goriva, maziva in amortizacije. Najšibkejši razred je prejel 72 din, do 125 ccm - 84 din, do 175 ccm - 96 din, do 250 ccm - 102 din, prikolice in avtomobili pa po 120 din. Za ponoven start v višjem razredu so prejeli: do 50 ccm - 10 din, razreda 125 in 175 ccm po 15 din, ostali pa 20 din. Prevozní stroški so bili obračunani po tarifi JŽ za »brzi« vlak prvega razreda od mesta stanovanja do mesta tekmovanja in obratno, čemur se je dodalo še tarifo za prevoz dirkalnika kot prtljage do 200 kg. Za avtomobile pa so upoštevali najkrajšo možno pot v obe smeri in plačali 0,35 din za kilometer. Dnevnice so znašale 50 din.

Ponovno je bila nagradna igra za gledalce, ki je bila zelo podobna prejšnji izdali pa so 14.400 vstopnic po 3 din (rumene barve) in 4.800 vstopnic po 1 din (zelene barve). Torej je bilo vstopnic leta 1966 kar 19.200. Žreb vstopnic so opravili kar istega dne v hotelu Sabotin skupaj z uradno razglasitvijo rezultatov.

---

<sup>71</sup> Verjetno pokal.



Čudno, je da piše dolžino proge tukaj 2800 metrov, prejšnji in kasnejši podatki pa govorijo o dolžini 3000 metrov. Seveda so se ulice do danes nekoliko spremenile, predvsem križišča in Bevkov Trg, ki je omenjen praktično še kot del Leninove oz. današnje Rejčeve ulice, je za promet zaprt, pa vendar s poskusom preproste simulacije risanja steze na spletni strani bikemap.net<sup>72</sup> je izračunana dolžina poti 2,91 km. Se pravi je morala biti resnica nekje vmes, ampak je bilo verjetno bolje navesti dolžino kroga okrogle 3 kilometre in tako je bilo tudi lažje preračunavati vse skupaj.

Seveda je bilo kot vedno potrebno obvestilo gledalcem, kako naj se obnašajo, vendar se praktično ni razlikovalo od tistega, ki jim je bilo namenjeno v prejšnjih letih. Ponovno so obljubili žreb za vse kupljene vstopnice in ponovno je bilo pet nagrad takšnih kakor leto poprej.

Ponovno so dirke imele kar veliko število pokroviteljev. Če med njih štejemo tudi Občinsko skupščino NG, ki je pozdravljala goste in občane NG ob praznovanju občinskega praznika, je tako bilo pokroviteljev kar 84. Ponovno so bili iz raznih panog: elektro-distribucija, trgovina, avtomobilska industrija, prevozniki, pohištvena industrija, gradbeništvo, uvozno-izvozna podjetja, naftna podjetja (Istra-Benz, Petrol), tovarna čevljev, prehranska industrija, hoteli, kmetijska zadruga, komunalna podjetja, kinematografi, prodajalci avtomobilov (tudi iz Italije), časopisno-založbeno podjetje, zavarovalnica, vinarska industrija, banka,... Podjetja niso bila samo lokalna, ampak iz cele SRS, pa tudi iz Hrvaške, Srbije in Italije.

## **8.2. Startne liste dirk leta 1966**

Kaj pa razkrivajo startne liste? V vseh kategorijah je bilo leta 1966 veliko prijav, k čemur je seveda pripomoglo, da je bila dirka izpeljana na zvezni ravni. Že za kategorijo C avtomobilov do 850 ccm se je prijavilo kar 17 dirkačev, prejšnje leto pa kategorije zaradi premalo prijav sploh niso izpeljali. Kar osem izmed 17 je bilo Srbov, štirje so bili Hrvati, trije Slovenci in dva sta bila iz BIH.

---

<sup>72</sup> [http://www.bikemap.net/sl/route/create/#lat=45.95737&lng=13.65526&zoom=14&maptype=ts\\_terrain](http://www.bikemap.net/sl/route/create/#lat=45.95737&lng=13.65526&zoom=14&maptype=ts_terrain)  
26.8.2014, ura 21:00.

Kar 26 dirkačev se je prijavilo za razred do 250 ccm kategorije A. Slovencev je bilo 7, Italijanov 5, eden je bil iz Avstrije, dva iz BIH, 7 je bilo Srbov in štirje Hrvati.

Za razred do 125 ccm se je prijavilo 18 dirkačev, med njimi 4 Slovenci, 7 Italijanov, 5 Srbov ter po en Hrvat in Bošnjak. V kategoriji B je bilo na startni listi 8 parov tekmovalcev, med njimi 6 iz Slovenije in dva iz Srbije.

V kategorijo do 175 ccm pa je bilo prijavljenih 17 dirkačev. Slovenci so bili samo 3, Italijanov je bilo 6, Hrvatje so bili trije in 4 tekmovalci so bili prijavljeni iz BIH.

Ogromna konkurenca se je obetala tudi v najšibkejšem razredu, kjer je bilo prijavljenih 23 dirkačev. Med njimi 6 Slovencev, 2 Italijana, 8 Hrvatov, 6 Srbov in en Bošnjak. Italijana sta prijavila motorja ITOM SS in Mondial SS, domači up Leon Poberaj pa motocikel Guazzoni SS, vseh ostalih 20 pa je nastopalo na Tomosovih motociklih. Med njimi 18 na verjetno različnih verzijah modela D5, ki so jih navadno servisirali kar sami, motorji so bili preprosti, Tomos pa je proizvajal veliko rezervnih delov, seveda so poskušali tekmovalci vedno tudi kaj izboljšati. Dva pa sta nastopila na motociklih tipa Tomos D7, ki je imel 7 prestav in je bil nekoliko lažji od modela D5 s petimi prestavami. To sta bila seveda Tomosova tovarniška dirkača Štefe in Bernetič.

V kategorijo B, ki ni tekmovala za prvenstvo SFRJ pa se je prijavilo 8 tekmovalnih parov. Kar 6 jih je bilo iz Slovenije, 2 pa sta bila iz Srbije. Vsi pa so nastopali na različnih modelih BMW-jevih motociklov s prikolicami.

### **8.3. Rezultati dirk leta 1966 za DP Jugoslavije**

Kakšni pa so bili uradni rezultati dirk leta 1966?

V razredu do 50 ccm je 16 nastopajočih tekmovalo v konkurenci za prvenstvo SFRJ, poleg njih pa je bil še en Italijan. Dva sta odstopila, to sta bila slovenska dirkača Janko Štefe in Edi Dolenc. Kot prvi je ciljno črto po 7 krogih prečkal drugi Tomosov tovarniški dirkač Adrijan Bernetič in osvojil prepričljivo zmago s časom 15:12:0 in povprečno hitrostjo 78,474 km/h. Ogromno je zaostal na drugem mestu hrvaški dirkač Pavao Marsanič, ki je postavil čas 16:33:3 ob povprečni hitrosti 72,029 km/h. Najnižjo stopničko je privozil še en domačin s časom 16:40:2, to je bil Stane Bolko. Osem sekund za njim je na četrtem mestu zaostal njegov

soimenjak Smrkol, samo dve sekundi za Smrkolom pa Hrvat Slavko Pavišič. Šesto mesto je s 5,9 sekund zaostanka za petim osvojil Genaro Zuccaro iz Italije, on pa je bil zadnji ki je progo prevozil v manj kot 17 minutah. Nato sta mu sledila še dva hrvaška dirkača Boris Maruša -7. in Aleksa Zlodej – 8., ki še nista zaostala za krog. Za njimi pa se je do petnajstega mesta razvrstilo sedem za krog zaostalih dirkačev, ki so imeli precej slabe rezultate. Med njimi so bili 2 Hrvata, 4 Srbi in domačin Leon Poberaj, ki je zasedel zadnje 15. mesto s skromno povprečno hitrostjo 54,654 km/h, kar je bilo skoraj za 24 km/h nižje od zmagovalčeve povprečne hitrosti. Med nekaterimi uvrstitvami so bile razlike dokaj majhne, boja za prvo mesto pa praktično ni bil, Bernetič je bil suveren<sup>73</sup>, verjetno bi mu konkuriral Štefe, če ne bi bil odstopil. To je bila edina slovenska zmaga na dirkah v NG tega leta. Najhitrejši krog te kategorije pa je dosegel Adrijan Bernetič – 2:06:1, 81,014 km/h.

V razredu do 125 ccm je nastopilo 13 dirkačev, od tega jih je 12 odpeljalo do cilja (seveda tudi tukaj ni šlo brez zaostalih za krog). Devet krogov je najhitreje odpeljal italijanski dirkač Sisto Accorsi v času 18:00:4 in s povprečno hitrostjo 85,137 km/h. Zmaga je bila suverena, kajti dirkača ki sta se borila za drugo mesto sta zaostala več kot pol minute za njim. Na drugo mesto je uspelo priti Milenku Konjeviču iz Srbije, ki je s časom 18:33:3 samo za 9 desetink sekunde premagal Slovenca Mitjo Kolnika. Nekoliko za njima je pripeljal v cilj Adrijan Bernetič na četrtem mestu, ki je za 7 desetink sekunde ugnal Alda Pero iz Italije, ki je osvojil peto mesto s časom 18:43:0. Dejansko je za osvojitev četrtega mesta šlo za troboj, kajti hrvaški dirkač Andrija Mart je postavil čas 18:44:0. Razlika med četrtem in šestim je bila torej samo 1,7 sekunde ali 0,102 km/h v povprečni hitrosti. Nato je kot sedmi ciljno črto prečkal tržaški dirkač Dario Trampus s časom 19:32:0 in povprečno hitrostjo 78,567 km/h a je bil še zadnji, ki ni zaostal za krog. Pet dirkačev med 8. in 12. mestom je zaostalo za krog in med njimi so bile kar precejšnje razlike. Torej zmagovalec Accorsi je bil razred zase, potem pa je bila dirka zanimiva in postregla z bojem za drugo mesto in trobojem za četrto mesto, od drugega do šestega mesta je bilo razlike samo 10,7 sekund, kar če razporedimo to na 9 krogov pomeni malce več kot sekundo na krog in tako kar precej zanimivo dirko. Škoda, ker ni več statističnih podatkov, ki bi pustili analizo po krogih in tako bi lahko razburljivo dirko še bolje opisali. Accorsi je tudi dosegel najhitrejši čas kroga, ki je bil 1:57:3 ob povprečni hitrosti 86,939 km/h.

---

<sup>73</sup> Na koncu sezone je bil republiški in zvezni prvak. (Knjiga Tomos, str. 151)

V razredu do 175 ccm nič novega, bi lahko rekli. Prav tako je morala ta kategorija prevoziti devet krogov in ponovna italijanska zmaga, da je bilo veselje popolno, pa je bila ta zmaga celo dvojna. Nastopilo je 12 dirkačev, dva pa sta odstopila. To sta bila stari znanec goriškega občinstva Tržačan Luigi Rinaudo in novinec na goriški dirki Mario Kosič iz Hrvaške. Do zmage je dokaj suvereno pripeljal Parlotti, ki je s progo opravil v času 17:30:2 in ob povprečni hitrosti 87,634 km/h. Natanko 11 sekund slabši čas je ob povprečni hitrosti 86,693 km/h zadostoval Accorsiju, da je zasedel drugo stopničko. Še 22 sekund za drugim mestom pa je kot tretji zaostal hrvaški dirkač Stepan Rogan, njegova povprečna hitrost je znašala 84,933 km/h. Z njim se je nekaj časa za najnižjo stopničko obril Alojz Arčan, ki pa je s časom 18:09:3 zaostal za 5,9 sekunde in obtičal na nehvaležnem četrtem mestu. Za peto mesto pa si je diplomo privozil bošnjaški dirkač Sulejman Nuhić, ki je za Arčanom zaostal pol minute. Aldo Pero iz Italije je bil na 6. mestu še zadnji, ki je imel čas pod 19 minut, za njim pa sta zaostala dva Bošnjaka – Mustafa Sunulahpašić (7.) in Kemal Bucalo (8.), ki sta uspela pripeljati do konca 9 krogov, to pa ni uspelo Jožefu Bernetiču (9.) in Enzu Venturuoliju (10.), ki sta zaostal za krog. Najboljši čas kroga je postavil Parlotti, in sicer 1:54:3, kar je pomenilo povprečno hitrost 89,215 km/h.

V razredu do 250 ccm se je pomerilo med sabo kar 19 dirkačev. Ti so morali opraviti 11 krogov in dirka je zahtevala kar visok davek odstopov. Na koncu je bilo plasiranih samo 12 tekmovalcev. Občinstvo pa je ponovno videlo prepričljivo zmago Parlottija. Konkurenci si je pokoril s časom 21:00:0 ob povprečni hitrosti 89,257 km/h. Še najbližje mu je prišel Ivo Lipovnik, ki pa je zaostal debelih 42,2 sekund in imel skoraj za 3 km/h nižje povprečje – 86,351 km/h. V boj z Lipovnikom sta se podala Hrvat Branko Bevanda in Italijan Eugenio Canova, vendar pa sta nekoliko zaostala. Bevanda je s 5,9 sekunde zaostanka za Lipovnikom osvojil najnižjo stopničko in premagal Canovo za pičlih 2,1 sekunde. O tem pričata tudi njuni povprečni hitrosti, 85,969 km/h in 85,824 km/h. Da se je Eugenio Canova resnično boril priča tudi njegov najboljši rezultat kroga izmed vseh tekmovalcev, ki je znašal 1:52:2 s povprečno hitrostjo 90,960 km/h. Peto mesto, ki je še prinašalo diplomo je osvojil Edo Beden, ki pa je za četrtim zaostal kar 58 sekund. Dokaj blizu sta mu bila šesti Helmut Inzko iz Avstrije in sedmi Giordano Luigi Bon iz Italije, ki sta kot zadnja odpeljala vseh 11 krogov. To pa ni uspelo 5 dirkačem med osmim in dvanajstim mestom, med katerimi so bili 3 Srbi in en Hrvat. Med odstopljenimi pa so po en Hrvat, Srb in Italijan ter 4 Slovenci.

V kategoriji B, prikolice do 1000 ccm pa je nastopilo 8 tekmovalnih parov. Deset krogov sta najhitreje odpeljala hrvaška dvojica ing. Boško Šnajder s sovoznikom Stepanom Roganom v

času 19:40:0, njuna povprečna hitrost pa je znašala 86,644 km/h. Konkurenca sta jima bila samo Norbert Salobir in Ivo Lipovnik, ki sta zaostala 5,3 sekunde ob povprečni hitrosti 86,235 km/h. Ta dvojica je tudi postavila najhitrejši krog kategorije s časom 1:55:0 in povprečno hitrostjo 88,904 km/h. Tudi na najnižjo stopničko sta se uvrstila Slovenca Aleš Mrzel in Jože Bernetič, ki pa sta imela že ogromen zaostanek za zmagovalcema 1:42:2, ob skromni povprečni hitrosti 79,725 km/h. Še skromnejši so bili pari, ki so zasedli mesta od 4. do 7. Četrta in peta sta zaostala za krog, šesti par je zaostal za 2 kroga, nerazumljiv pa je pripis sedmega mesta srbskima tekmovalcema Zvonku Klupaču in Ratimirju Pipalu, ki sta imela čas 21:42:3, ampak so jima do konca zmanjkali kar 4 krogi in je bila njuna povprečna hitrost skromnih 47,094 km/h. Morda pa tale dirka ni štela za prvenstvo SFRJ, ker ni bila tako zanimiva in bi se javnost jezila nad tem, da je nekdo prvak v neki »brezvezni« kategoriji. Ob tako skromnih rezultatih nekaterih so se verjetno spraševali, če je ta dirka samo nujno zlo.

Na dirki razreda C, avtomobili do 850 ccm pa je nastopilo 15 dirkačev. Zanimivo je, da se je tukaj na startu pojavila tudi ženska, namreč Vera Kosić iz Srbije, ki je zasedla 10. Mesto z zaostankom za en krog. Prišlo je do dveh odstopov, to se je zgodilo Romanu Jelovčanu in pa srbskemu predstavniku 26 letnemu Branimirju Periću iz Beograda. Odstop Perića pa ni bil nedolžen. Kot je poročal Primorski dnevnik v članku »Dirkač z avtom zavozil v množico 15 oseb ranjenih (4 med njimi hudo)«<sup>74</sup> se je nesreča zgodila pred novim nebotičnikom (tedaj Marxova cesta, danes ulica Tolminskih puntarjev, ime za stavbo je še vedno nebotičnik). Perić je očitno zgubil nadzor nad vozilom in zapeljal v množico s svojo Zastavo 750 (fičo). Samo naključju, naj bi bilo pripisati, da nesreča ni povzročila hujših žrtev. Med poškodovanimi so bili tudi trije turisti iz Vidma, vendar pa njihovo stanje ni bilo kritično. Srečo je imel tudi sam tekmovalec, ki mu ni bilo hujšega. Odstavek, ki je podrobneje opisal nesrečo se glasi: »Nesreča se je pripetila vozniku avtomobila zastava 750, 26-letnemu Branimirju Periću iz Beograda, ki se mu skorajda ni skrivil las na glavi. Perić se je pripeljal po Erjavčevem drevoredu čez magistralo ter nadaljeval pot po tekmovalni progi pred nebotičnikom po cesti, ki se rahlo vzpenja. Ker je vozil z brzino okrog 100 kilometrov na uro čez križišče, ga je na rahlem desnem ovinku nekoliko zaneslo na levo, kjer so v gostem špalirju številni udeleženci prisostvovali napetim hitrostnim dirkam, veljavnim za državno prvenstvo. Ko je Perića zaneslo, je hipoma okrenil volan v desno, tako da se je vozilo usmerilo na desno stran ceste, kjer je najprej udarilo ob pločnik, potem pa zavozilo med

---

<sup>74</sup> Primorski dnevnik, torek 23.8.1966, str. 5, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: Dirkač z avtom zavozil v množico, 15 oseb ranjenih (med njimi 4 hudo).

občinstvo. Občinstvo se je razbežalo, vendar je na kraju ostalo ranjenih več ljudi, med njimi najhuje gasilec Alojz Rožič iz Nove Gorice, ki ima razne poškodbe, med njimi tudi zlom noge, nadalje Pavel Podgornik, star 38 let, doma iz Nove Gorice, ki ima razbite zobe, polomljena rebra in zlomljeno desno nogo, Marica Cej iz Ravnice, ki ima zlomljeno zapestje in desno nogo, ter Ferdinand Rajsman iz Nove Gorice, ki ima poškodovano hrbtenico.« Naprej v članku poimensko omenja še ostale lažje poškodovane in da se je dirkač Perič opraskal po desnem licu. Po nesreči so na pomoč prišli trije rešilni avtomobili, ki so odpeljali vse ranjence v bolnišnico, katerih večino so kmalu odpustili, tiste s težjimi poškodbami pa so pridržali na zdravljenju. Na koncu pa je omenjeno, da sta bila med dirko motociklov dva lažja padca, ki sta se dobro iztekla za dirkača. Na srečo torej ni bilo smrtnih žrtev, je pa morala ta nesreča med gledalci povzročiti kar nekaj panike, ko je avto kar na enkrat zletel v množico. Več podatkov viri ne ponujajo, ampak dirka se je kljub temu izpeljala do konca.

Deset krogov je med avtomobilisti najhitreje odpeljal Ivica oz. Jovica Paliković<sup>75</sup> iz Hrvaške, ki je zmagal kar suvereno s časom 19:57:1 in povprečno hitrostjo 85,399 km/h. Kot drugi je v cilj pripeljal srbski dirkač Milivoje Božić s časom 20:21:4 in povprečno hitrostjo 83,679 km/h. Zmagovalni oder pa je dopolnil še en hrvaški dirkač Mladen Gluhak, ki je zaostal kar precej in dosegel čas 21:11:3 ter povprečno hitrost 80,403 km/h. Še trem dirkačem do 6. mesta je uspelo prevoziti vse kroge, razvrščeni od 7. do 13. mesta pa so zaostali za krog ali pa dva. Najboljši slovenski predstavnik se je uvrstil na četrto mesto to je bil Miroslav Selič, ki je za stopničkami zaostal več kot pol minute. Na sploh so bile razlike kar varne, najmanjša razlika, ki je odločala o kakšnem mestu je bila 3,9 sekunde ali 0,220 km/h, če se izrazimo v povprečni hitrosti, toliko je namreč ločilo Jožeta Jeniča na osmem mestu od sedmega Rajka Krašne, oba pa sta zaostala za krog za zmagovalcem. Tekmovalca, ki sta zasedla zadnji dve mesti (12. in 13.) pa sta zaostala kar dva kroga. Najboljši čas kroga je postavil zmagovalec Jovica Paliković, in sicer 1:58:0 ob povprečni hitrosti 86,644 km/h.

Nagrada Gorice ni bila podeljena, kajti nihče ni presegel Štefetovega kroga iz leta 1965, ki ga je prevozil s povprečno hitrostjo 93,264 km/h.

---

<sup>75</sup> Na startni listi naveden kot Ivica, na uradnih rezultatih pa kot Jovica, da je pravo ime Jovica lahko najdemo na internetu. <http://www.mojsvetbrzine.rs/2011/01/jovica-palikovic-najkompletnejji-yu-vozac-svih-vremena/>, 19.9.2014, ura: 19:00.

## 9. DIRKE LETA 1967<sup>76</sup>

### 9.1. Razno o dirkah leta 1967

Dirke leta 1967 so bile 27.8., pokrovitelj je bilo podjetje Avtopromet Gorica, organizatorja pa AMD NG in Združenje šoferjev in avtomehaničarjev NG. Tega leta se je prireditelj preimenovala v dirke za Pokal treh pokrajin. Častno predsedstvo je bilo sestavljeno iz 12 ljudi, to so bili: Milan Vižintin, Jožko Štrukelj, Stane Štok, ing. Jože Valentinčič, Lado Kerševan, Jožko Humar, Marjan Košuta, ing. Oleg Vrtačnik, Štefan Cigoj, dr. Milan Orel in Ciril Bavčar.

Vodstvo dirke je bilo sestavljeno poleg kolektiva Goriške zavarovalnice, ki je tradicionalno skrbela za zavarovanje še kar 35 ljudi. Direktor dirke je bil Roman Klančič, njegov pomočnik pa Boris Ferlat. Organizacijski direktor je bil Bojan Ožbolt, njegov pomočnik pa Ivan Zavrtanik. Stane Krapež je sodeloval kot delegat AMZS, sekretar dirke pa je bil Lovro Šuler. Športno komisijo je vodil Stane Kos s pomočnikom Silvom Belingerjem, tehnično pa Drago Mozetič s pomočnikom Alojzom Bucikom. Predsednik finančne komisije je bil Savo Žnidaršič, njegov pomočnik pa Vladimir Jug. Franc Pajntar je predsedoval propagandni komisiji, pomočnika pa sta bila Anton Vodopivec in Štefan Žnidaršič. Časomerilce je vodil ing. Milan Košir ob pomoči Emanuela Šinkovca. Izračun časov sta vodila inženirja Ivo Vidmar in Franc Čuk. Jože Brezovnik je bil glavni v tekmovalnem parku, njegov podrejeni pa Milko Boškin. Julko Klančič je bil glavni sodnik zavojev, varnostno službo pa so zaupali Alojzu Lojku. Rediteljsko službo je vodil Rudi Rustja, kot vedno do tedaj pa zdravstveno ponovno dr. Tone Martinc. Službo zvez je vodil Bogo Rusjan, za ozvočenje je bil odgovoren Emil Rupnik. Glavno blagajno so zaupali Marjanu Bitežniku, blagajnik pa je bil tudi Valentin Bone. Jože Komel je skrbel, da so se stvari posnele s kamerami za televizijo. V vlogi starterja in finišeja je bil Cveto Maček, v vlogi napovedovalca pa Andrej Franko. Jožici Rutar so zaupali administracijo, v informativni službi pa so bili Anton Vodopivec, Cilka Baša in Sonja Komel. Število oseb v vodstvu tekmovanja ponovno priča o zahtevnosti projekta dirke, ki je trajala en dan in bila največji takšen dogodek v regiji.

Primorski dnevnik je o dirkah poročal dan pred dogodkom, se pravi v soboto 26.8.1967<sup>77</sup>. V članku je napovedan prvi troboj petčlanskih ekip Koroške, Furlanije – Julijske krajine in

---

<sup>76</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 30, LETO 1967.

Slovenije za Nagrado treh pokrajin. Po pisanju časnika so hiteli s še zadnjimi pripravami na dirko, ki je že deveta po vrsti in je na njo prijavljenih že več kot 70 tekmovalcev, prireditelji pa naj bi pričakovali še nove prijave. Zapisano je, da bodo imele dirke pravi mednarodni značaj, kajti prijavljenih naj bi bilo 7 koroških tekmovalcev in celo 15 italijanskih. Poleg posamičnega pa naj se bi odvijalo tudi ekipno tekmovanje za nagrado pokrajin, kar je novost. Kar nekaj je bilo po trditvah avtorja članka znanih imen, ki so v prejšnjih letih dosegala dobre rezultate iz Italije recimo Visenzi, Bergamonti, Grasetti in Parlotti, med Avstrijci naj bi bil favorit Inzko, od Slovencev so najbolj znani Štefe, Bernetič, Mrzel, Pintar in Šnajder.

Članek zaključuje, da so si v NG pridobili kar precej izkušenj z dirkami, saj so se tekmovalci večkrat spoprijeli za jugoslovansko prvenstvo<sup>78</sup>. Omenja tudi, da so leto poprej tekmovali tudi z avtomobili, da pa bodo dirke tega leta samo z motorji vseh prostornin in z motorji s prikolicami. Morda so umaknili iz sporeda avtomobilsko dirko prav zaradi nesreče leta 1966, ali pa je bilo morda premalo prijav.

Pravilnik je določal, da bodo dirke za Pokal treh pokrajin 27.8.1967. Kot tri pokrajine so bile mišljene: Koroška – Avstrija, Furlanija – Julijska krajina – Italija in Slovenija – Jugoslavija ter kot gosti dirkači iz sosednje Hrvaške. Proga je bila nespremenjena, ponovno se pojavlja podatek o dolžini 2,8 km. Različne kategorije so morale prevoziti različno število krogov. V razredu do 50 ccm so morali prevoziti 10 krogov ali 28 km dolžine. Razred do 125 ccm je moral odpeljati za kvalifikacijo 12 krogov ali 33,6 km. V razredu do četrt litra je bilo potrebno prevoziti 15 krogov ali 42 km, nad 250 ccm pa 16 krogov ali 44,8 km. Kategoriji B, motocikli s prikolicami pa so določili 12 krogov ali 33,6 km. Dirke so se odvijale v vsakem vremenu ob 15h. Kot prvi so šli na stezo tekmovalci razreda do 50 ccm, nato nad 250 ccm, sledili so tekmovalci v razredu do 125 ccm in do 250 ccm. Na koncu pa so vozili še motocikli s prikolicami. Signalnih zastavic niso spreminjali in so ostajale enake kakor prejšnja leta. Dirka je bila seveda zavarovana jamstveno proti tretji osebi, za primer nezgode ali nesreče v času treninga in dirke v smislu veljavnih predpisov.

Seveda so bile ponovno za najboljše obljubljeni nagrade. V razredu do 50 ccm za prvega 200 dinarjev<sup>79</sup>, za drugega 150, za tretjega pa 100 din. Razred do 125 ccm je prinesel zmagovalcu 300 din, drugemu 200, tretjemu pa 150 din. V četrtlitrskem razredu je zmagovalec postal

---

<sup>77</sup> Primorski dnevnik, 26.8.1967, str. 5, rubrika Goriško-beneški dnevnik, Vesti z onstran meje, članek: Jutri v Novi Gorici velike mednarodne moto dirke.

<sup>78</sup> Napaka, za DP SFRJ so se merili do takrat samo leta 1966, prej so se merili za republiško prvenstvo SRS.

<sup>79</sup> N. din.



bogatejši za 400 din, drugo-uvrščeni za 300, najnižja stopnička pa je prinesla 200 din. Nad 250 ccm se je še bolj splačalo tekmovati, kajti nagrade so bile 450 din za zmago, 350 za drugega in 250 za tretjega. Najvišje nagrade pa so bile obljubljeni v kategoriji B, kjer so vozniki prejeli 500 din za zmago, 400 za drugo mesto in 300 za tretje mesto. Sovoznikom pa je pripadla pol manjša nagrada. Verjetno so se tudi zato odločali za dirkanje v tem, vsaj kar se tiče rezultate, ki niso bili nikoli kaj preveč izenačeni, ne preveč zanimivem razredu.

Nagrada Gorice se je leta 1967 glede na prejšnje leto ponovno podvojila in je znašala kar 1000 novih dinarjev, v starih bi to pomenilo 100.000 din. Poleg tega je za tekmovalca, ki bi porušil absolutni rekord proge v povprečni hitrosti enega kroga bila obljubljena še častna nagrada. Tekmovalec je moral prevoziti po novem najmanj 10 krogov in premagati krog Janka Štefeta, ki ga je dosegel leta 1965 na 125-kubičnem Butalcu TSS.

Novost na novogoriških dirkah je bil pokal treh pokrajin, ki je bil ekipno tekmovanje. Vsaka pokrajina je lahko prijavila eno ekipo, sestavljeno iz 5 tekmovalcev, ki so tekmovali s solo motorji v kategorijskih razredih kategorije A. Za rezultat ekipe se upoštevajo rezultati dveh najboljših uvrščenih tekmovalcev iz posameznega kategorijskega razreda. Točke za ekipe so se podeljevale takole: 1. mesto – 9 točk, 2. mesto – 6 točk, 3. mesto – 4 točke, 4. mesto – 3 točke, 5. mesto – 2 točki, 6. mesto – 1 točka. Najboljša ekipa pa je v trajno last prejela Pokal treh pokrajin.

Seveda so kot vedno tudi tokrat opozarjali gledalce, naj bodo disciplinirani, česa ne smejo in kaj lahko, da bi zagotovili čim bolj varno in zanimivo prireditev, ki bo vsem ostala v lepem spominu. Brošura je tokrat predstavljala mesto čisto na hitro z nekaj tehničnimi podatki. Piše, da je NG na nadmorski višini 95 metrov, ima 10.000 prebivalcev ter je gospodarsko in kulturno središče severne Primorske. Mesto je nastalo po drugi svetovni vojni poleg Gorice, ki je pripadla Italiji. Zgrajena je po sodobnih urbanističnih načrtih, tako da so zgradbe obdane z zelenimi pasovi polnimi cvetja<sup>80</sup>. Omenja, da ima mesto železniško in avtobusno postajo<sup>81</sup>, kino, gledališče, muzej, knjižnico, bolnico, lekarno in banko. V tistem času so bili to pomembni podatki, danes pa so samoumevni. Mesto je res nekakšno središče severne Primorske, v času socializma pa je bilo veliko več delujoče industrije, ki je privabljala v mesto nove naseljence iz okoliških vasi, nekateri iz okoliških vasi pa so ostali samo dnevni migranti.

---

<sup>80</sup> Še danes je kljub večjemu številu zidanih stavb v mestu kar precej zelenih površin, simbol mesta, ki je tudi v grbu, pa je vrtnica.

<sup>81</sup> Zanimivo, da vsako na drugem koncu mesta in nista združeni.

Ponovno so bili v AMD kar uspešni s privabljanjem sponzorjev. Poleg glavnega pokrovitelja Avtopromet Gorica je v brošuri navedenih še 113 drugih oglasov pokroviteljev iz zelo različnih panog. Ponovno je bilo veliko uvozno-izvoznih podjetij, trgovcev z avtomobili in motorji, elektro-distributerska podjetja, razni trgovci, obe bencinski podjetji –Istra benz in Petrol, nekaj gostišč, komunalna podjetja, kmetijska zadruga, podjetje za prodajo tobačnih izdelkov, proizvajalci alkoholnih pijač ipd. Podjetja pa so bila ponovno iz cele SRS, pa tudi iz Hrvaške, Italije, ter slovenska zastopstva raznih jugoslovanskih podjetij kot so npr. Jugotehnika, Crvena Zastava, Podjetje za popravilo voz in strojev JŽ,...

Stroški dirk leta 1967 pa so presegali 60.000 dinarjev, v starih dinarjih bi to pomenilo kar 6 milijonov. Velik strošek je bil tisk brošur, kar 11.867 din. Največji strošek pa so bile startnine za tekmovalce, ki so znašale 22.850 din, med tem ko so recimo izplačane nagrade bile 4.850 din. Preko 2000 din sta se povzpela še stroška, ki so jih plačali gasilcem za rediteljske službe – 2.260 din in zavarovanje prireditve, za katerega so odšteli 2,418 din. Zanimiv je zapis ob še enem strošku, ki je znašal 1.743 din in je malce šovinističen, kar od AMD-ja kot organizatorja, ki je v preteklih letih privabil tudi dirkače iz BiH, ne bi pričakovali. Zapis ob strošku se namreč glasi: »Bosancem za nakladanje, razkladanje, razvažanje slame po križiščih...«<sup>82</sup>.

## 9.2. Startne liste dirk za Pokal treh pokrajin leta 1967

Oglejmo si startno listo. V kategoriji do 50 ccm je bilo prijavljenih kar 22 dirkačev. Med njimi so bili 3 Italijani, 7 Hrvatov in kar 12 Slovencev. Kar 11 prijavljenih dirkačev je prijavilo motocikel Tomos D5, dva sta prijavila Tomos D7, Tomosova tovarniška dirkača Bernetič in Štefe pa novi model Tomos D9<sup>83</sup>. Model D9 je bil precej lažji, imel je samo 39 kg suhe teže in je pri 14.000 obratih na minuto razvil kar 11 konjskih moči ter imel kar 9 prestav. Izboljšani D5, ki ga je uporabljala večina je recimo razvil pri 12.000 obratih motorja na minuto 8 KM<sup>84</sup> in je tehtal okrog 52 kg. Končna hitrost »petice«, ki je imela 5 prestav naj bi bila okrog 130 km/h, nove devetice pa kar 150 km/h. Model D7 pa je imel 7 prestav, dosegel naj bi 140 km/h končne hitrosti in razvil je 9,5 KM pri 12.000 obratih na minuto. Tehtal pa je okrog 48 kg. Torej sta tovarniška dirkača imela kar precejšnjo prednost v tehniki glede na

<sup>82</sup> Nagrada Gorice 1967, Pregled stroškov. PANG, fond 521, FSC 3, enota 30, leto 1967.

<sup>83</sup> <http://www.tomos.si/slo/o-tomосу/na-zmagovalnem-odru> 29.8.2014, ura: 23:50.

<sup>84</sup> Konjske moči.

ostale. Eden dirkač iz Italije je prijavil motocikel ITOM-S, eden Italijan in en Slovenec sta prijavila motocikla znamke Guazzoni, prav tako po eden Slovenec in Italijan sta uporabljala Minarelli-jev motocikel, en hrvaški dirkač pa je prijavil Hondo CR 110. Kategorija je morala prevoziti kot že rečeno 10 krogov. Avstrijcev ni bilo, torej pokrajina Koroška se v tem razredu ni borila za točke.

Za kategorijo, ki je sledila, se pravi četrtlitrski razred pa je bilo prijav kar 32. Tukaj so sodelovali dirkači iz vseh treh pokrajin in tudi iz Hrvaške. Med njimi je bilo prijavljenih 9 Slovencev, 12 Italijanov, 5 Hrvatov in 6 Avstrijcev.

Sledil je razred do 125 ccm, kamor se je prijavilo 18 tekmovalcev. Ena tretjina izmed tekmovalcev je prihajala iz Slovenije, Hrvati so bili 3, Italijanov je bilo 8 in en Avstrijec.

V razredu nad 250 ccm oz. do 500 ccm naj bi nastopilo 20 dirkačev. Kar 11 izmed prijavljenih je prihajalo iz Italije, 5 iz Avstrije, 3 iz Slovenije in eden iz Hrvaške.

Najskromnejša zasedba pa je bila tradicionalno v kategoriji B, kjer se je prijavilo 8 parov tekmovalcev. En par je prihajal iz Hrvaške, ostalih 7 pa iz Slovenije, vsi pa so imeli razne modele BMW-jevih motorjev.

Ekipe za pokal treh pokrajin so določili v naslednjih postavah<sup>85</sup>. Avstrijci so prijavili enega tekmovalca v razredu do 125 ccm, to je bil Adolf Gebauer, dva v razredu do 250 ccm – Alois Hofer in Helmut Inzko ter dva v razredu nad 250 ccm – Ernst Heissenberger in Walter Guldan. Za prav takšno razporeditev so se odločili tudi Italijani, ki so v razredu do 125 ccm računali na Luigija Rinauda, v razredu do četrta litra na Giovanija Polenghija in Gilberta Parlottija ter v razredu nad 250 ccm na Silvia Grassettija in Guseppeja Visenzija. Jugoslavija pa se je odločila za nekoliko drugačno taktiko, prva dva prijavljena sta tekmovala v najšibkejšem razredu, to sta bila Adrijan Bernetič in Vilko Sever. Dva aduta so prijavili v razredu do 125 ccm, ing. Vlada Heima in Janka Štefeta ter na koncu še v razredu do 250 ccm Leona Pintarja. Če bi imeli dve ekipi enako število točk, je o boljši uvrstitvi ekipe odločal bolje uvrščeni tretji tekmovalec, odnosno četrti ali celo peti. Zanimivo je, da so obljubili tri naknadne nagrade v obliki pokalov. Za najboljšega Slovenca, za najboljšega Jugoslovana in za najboljšega iz ostalih dveh pokrajin z ozirom na čas zmagovalca.

---

<sup>85</sup> Zapisnik prve seje žirije na cestno-hitrostnih dirkah za pokal treh pokrajin 1967. PANG, Fond 521, FSC 3, enota 30, leto 1967.

### 9.3. Rezultati dirk za Pokal treh pokrajin 1967 in poročanje časopisa Delo o dirkah

Rezultati za Pokal treh pokrajin so bili obravnavani na drugi seji žirije<sup>86</sup>. Zmagala je italijanska ekipa, ki je osvojila 18 točk. Na drugem mestu je bila ekipa Jugoslavije s 13 točkami, tretji pa so bili Avstrijci s 6 točkami. V skladu z določili žirije na prvi seji je bil najboljši Slovenec oz. Jugoslovan Adrijan Bernetič, ki je zmagal v razredu do 50 ccm. Najboljši Italijan je bil Franco Ringhini, ki je zmagal v razredu do 125 ccm, najboljši Avstrijec pa Alois Hofer, ki je bil tretji v razredu do 250 ccm.

Kako pa so se razpletle dirke po posameznih kategorijah oz. razredih?

V najšibkejšem razredu je startalo 20 tekmovalcev, do cilja pa jih je prišlo bolj ali manj uspešno 12. Torej jih je do konca pripeljalo 60%. Na stopničke so se uvrstili samo Jugoslovani, to so bili Adrijan Bernetič, ki je zmagal in Peter Seljak iz Slovenije, ki je bil drugi ter Vilko Sever iz Hrvaške, ki je zasedel najnižjo stopničko<sup>87</sup>. Bernetič je 10 krogov odpeljal v času 22:53:4, s povprečno hitrostjo 78,089 km/h. Dosegel je tudi najhitrejši krog na dirki in sicer 2:15:4 ob povprečni hitrosti 78,999 km/h, kar ni bilo ravno najboljše glede na prejšnja leta. Seljak na drugem mestu je zaostal kar precej, njegov čas je bil namreč 23:42:0. Za prvo mesto praktično ni bilo neke borbe, zato pa so gledalci videli ogorčen boj za drugo stopničko med Seljakom in Severom. Hrvat je na koncu potegnil krajšo za samo 3 desetinke sekunde. Nato so se dirkači od četrtega do šestega mesta verjetno kar borili med sabo za pozicije. Na četrtem mestu je pristal edini Italijan, ki je končal dirko, Enzo Verturuoali, ki je za stopničkami zaostal ogromno, njegov čas je bil 25:18:3. Dokaj blizu sta mu prišla Paolo Marsanić, ki je na petem mestu zaostal samo 1,1 sekunde in šesto-uvrščeni Slavko Pavišić, ki je zaostal za četrtem za 2,7 sekunde, oba sta bila iz Hrvaške. Kot vemo so se do šestega mesta podeljevale točke. Nato pa so dirkači na mestih od 7 do vključno 11 zaostali za krog, Vinko Antić kot dvanajsti pa kar dva kroga, vsi ti so nastopali pod zastavo Jugoslavije, torej so bili Slovenci in Hrvati. Ta dirka je postregla z dvobojem za drugo mesto in trobojem za četrto mesto, drugod pa so bile razlike kar precej velike. Do velikih razlik je prišlo tudi zaradi tega, ker se je dirka podaljšala in se je nato še bolj poznalo, če je kdo imel boljši material od ostalih. Zmagovalec Bernetič je vozil Tomosa D9, ki je bil tehnološko naprednejši od ostalih motorjev, Peter Seljak je tekmoval z modelom D7, oba sta bila del Tomosove tovarniške

<sup>86</sup> Zapisnik druge seje žirije na cestno-hitrostnih dirkah za pokal treh pokrajin 1967, dne 27. avgusta 1967 ob 18.40 uri. PANG, Fond 521, FSC 3, enota 30, leto 1967.

<sup>87</sup> Tako sta Bernetič in Sever prinesla točke za Pokal treh pokrajin, Bernetič 9 in Sever 4, kar je bil tudi skupni seštevek jugoslovanskih točk, se pravi 13.

ekipe, Vilko Sever pa je nastopal s Hondo. Tomosovi dirkalniki so bili tehnološko primerljivi tudi s tujo konkurenco, kar so nekajkrat pokazali tudi v tujini, D9 pa je imel sicer problem, da je izgubljal moč s časom, ker še ni bil do potankosti razvit, na koncu pa leta 1969 ni več ustrezal pravilom FIM, ki so zahtevala minimalno težo 54 kg in maksimalno število prestav 6. Za Venturollija na startni listi ni podatka, kakšen motor je vozil, večina ostalih Slovencev in Hrvatov pa je bila kot je že omenjeno na modelih D5.

V razredu do 125 ccm je nastopilo 12 tekmovalcev od 18 prijavljenih na startni listi. Dirko pa je zaključilo samo 8 tekmovalcev. Sicer je odstotek tistih, ki so zaključili tukaj boljši kakor v najšibkejšem razredu, torej 66,66% ali 2/3 od tistih ki so startali je končalo dirko. Z 12 krogi je najhitreje opravil Franco Ringhini iz Italije, ki je dosegel čas 24:51:3 in povprečno hitrost 86,307 km/h. Da je bil za zmago kar zanimiv boj priča zaostanek njegovega rojaka na drugem mestu Giovannija Polenghija, ki je zaostal samo 2,9 sekunde in je dosegel tudi najhitrejši krog te dirke s časom 2:00:1 in povprečno hitrostjo 89,251 km/h. Iz boja za zmago je bil praktično izključen Bernetič, ki je s časom 25:10:4 kar zanesljivo osvojil tretje mesto. Za četrto mesto je potekal dvoboj med starima znancema goriškega občinstva, Rinaudom in Suspizejem iz Trsta, uspešnejši pa je bil Rinaudo<sup>88</sup>, ki je s časom 25:22:3 za tri sekunde ugnal rojaka. Nato je šesto mesto osvojil Adrijan Mart iz Hrvaške, sedmi je bil Adolf Gebauer<sup>89</sup> in osmi ing. Vlado Heim<sup>90</sup>, vsi pa so zaostali kar precej.

V razredu do četrt litra delovne prostornine pa se je pomerilo 19 dirkačev, na startni listi jih je bilo sicer kar 32. Vseh 12 krogov pa so zmogli samo 4 dirkači, nato imamo uvrščene do 9. mesta, kar 10 dirkačev pa je odstopilo. Najbolje se je odrezal Parlotti, ki je zmagal<sup>91</sup> s časom 29:39:2 in povprečno hitrostjo 90,435 km/h. Ogromen zaostanek si je nabral Giuseppe Visenzi, ki je končal na drugem mestu s časom 30:59:0, verjetno pa so se Italijani spraševali, zakaj ga niso uvrstili v svojo ekipo, kajti prinesel bi jim pomembne točke. Podij je dopolnil avstrijski dirkač Alois Hofer<sup>92</sup>, ki mu je na koncu do drugega mesta zmanjkalo samo 7 sekund, torej nekaj več kot 58 stotink sekunde na krog. Četrto mesto je z 22,4 sekundami zaostanka za tretjim osvojil Leon Pintar<sup>93</sup>. Med naslednjimi še uvrščenimi so potem ponovno kar velike razlike, peti, šesti in sedmi so zaostali za krog, osmi in deveti pa kar za dva kroga.

---

<sup>88</sup> S četrtnim mestom je prispeval tri točke v seštevek za Pokal treh pokrajin.

<sup>89</sup> S sedmim mestom ni osvojil točk.

<sup>90</sup> Tudi on in Štefè, ki sta bila del jugoslovanske ekipe nista tukaj prinesla niti ene same točke.

<sup>91</sup> Italiji je tako priboril pomembnih 9 točk.

<sup>92</sup> Tako je Hofer Avstriji oz. Koroški prispeval 4 točke.

<sup>93</sup> Tako bi moral prineseti ekipi Jugoslavije 3 točke, kar je ob prištetih 13 Bernetiča in Severja nato 16, komisija pa je zapisala, da so skupaj osvojili samo 13 točk.

Najhitrejši krog je postavil zmagovalec Parlotti, odpeljal ga je v času 1:56:3, kar je pomenilo povprečno hitrost 92,007 km/h in še vedno ni bilo dovolj za Štefeto absolutni rekord proge.

V razredu nad 250 ccm pa je bilo 8 startov, dva tekmovalca sta odstopila, eden pa je zaostal kar za 4 kroge. Sicer je bilo na startni listi objavljenih kar 20 imen. Vseh 16 krogov so prevozili samo 4 tekmovalci. Najhitrejši je bil Silvio Grassetti s časom 31:33:0 in povprečno hitrostjo 90,675 km/h. Na drugo mesto se je plasiral njegov rojak Visenzi, ki je zaostal več kot pol minute, tretji pa je bil Suspize, ki je za zmagovalcem zaostal skoraj minuto, za drugim mestom sicer 16,7 sekund<sup>94</sup>. Popolno italijansko prevlado je potrdil Polenghi, ki je s časom 32:51:4 osvojil četrto mesto in bil še edini, ki ni zaostal za krog. Na petem mestu je bil za krog zaostali Walter Guldán, ki je tako osvojil dve točki. Josef Ozelt, ki ni bil prijavljen za Pokal treh pokrajin pa je osvojil 6. mesto z zaostankom kar 4 krogov. Razlike so bile torej kar precejšnje in ni bilo pravih bojev za najboljša mesta. Najhitrejši krog pa je uspel zmagovalcu Grassettiju s časom 1:56:1 oz. povprečno hitrostjo 92,324 km/h.

Če gre sklepati po doseženih končnih časih ta »kraljevski« razred ni bil tako zanimiv kot recimo razreda do 50 in 125 ccm, kamor se je usmerilo več dirkačev in je bilo tako tam tudi več bojev za uvrstitve in prehitevanj ter posledično tudi odstopov. Ker so bili večinoma privatni dirkači in jim finance niso dopuščale, da bi imeli najboljše možne dirkalnike in opremo so tekmovali v nižjih razredih, ki so bili cenejši in tudi s starejšimi modeli motociklov. Motocikli manjših prostornin so bili seveda tudi bolj preprosti in večina jih je imela dovolj znanja za popravila in predelave, s katerimi so hoteli konkurirati dirkačem, ki so imeli podporo tovarne, v primeru dirk na področju SRS in SFRJ seveda tovarne Tomos. V Tomosu so imeli dirkaški oddelek, ki je razvijal nove tehnologije in poskušal konkurirati tudi v svetovnem prvenstvu, nekajkrat precej uspešno.

V kategoriji B je bilo prijavljenih 8 tekmovalnih parov, startalo pa jih je 7. Od tega jih je 6 zaključilo dirko, startna številka 8 Hubert Camlek in Peter Seljak sta odstopila, hrvaška dirkača s startno številko 6 pa nista nastopila, torej so bili v konkurenci samo slovenski dirkači. Najboljša sta bila Norbert Salobir in njegov sotekmovalec Alojz Arčan, ki sta dosegla čas 22:02:4, kar je pomenilo povprečno hitrost 81,112 km/h. Ta kategorija je kot vedno postregla z velikimi razlikami in za drugo mesto je bil dovolj čas 22:55:0, ki sta ga dosegla Vladimir Jelen in Vinko Antonič. Na tretje mesto sta se s časom 23:14:1 uvrstila Viktor

---

<sup>94</sup> Italijanom sta prvi in drugi prinesla po 9 in 6 točk, kar bi ob Parlottijevih 9 in še Rinaudovih 3 točkah pomenilo skupaj 27 točk. Očitno nato komisija ni upoštevala dveh najboljših temveč samo en najboljši rezultat v posameznem razredu za skupinsko točkovanje.

Majerič in Mario Spende. Četrto mesto je pripadlo Edu Berdeniu in Karlu Gabru, ki sta imela čas 25:08:4. V uradnih rezultatih ni opombe pri časih za peto in šesto mesto, ki sta bila 23:22:4 za peto mesto Štefana Černjaviča in Ivana Klapnarja, ki sta morala zaostati za krog prav tako pa tudi šesto-uvrščena Ivan Lambert in Jože Podgoršek, ki sta dosegla čas 23:25:1. To je bila še najmanjša razlika v tem razredu, torej boj za peto mesto za krog zaostalih dirkačev. Tudi najhitrejši krog ni bil nič posebnega, s časom 2:10:3 in povprečno hitrostjo 82,144 km/h sta ga dosegla Salobir in Arčan.

Ni razumljivo zakaj so Italijanom na koncu za Pokal treh pokrajin kljub osvojenim 27 točkam nato pripisali samo 18 točk. Jugoslovani so osvojili 16 točk in tako drugo mesto, na končnem zapisniku pa so jim pripisali 13 točk. Zadnje tretje mesto pa je pripadlo Avstrijcem, ki so osvojili samo 6 točk. Morda so na koncu upoštevali samo dva najboljša iz vsake ekipe, ne samo po dva najboljša v posameznem razredu. Kajti za Italijo sta zmagi in tako po 9 točk osvojila Parlotti in Grassetti, Rinaudo je prinesel 3 točke, Visenzi pa 6. Pri Jugoslovanih sta bila najboljša Bernetič, ki je za zmago osvojil 9 točk in Sever za 3. mesto 4 točke, Pintar pa jih je kot je že bilo omenjeno s četrnim mestom prinesel 3. Za Avstrijo pa sta točke osvojila samo Hofer – 4, in Guldan – 2.

O dirki je poročal v ponedeljek 28.8. tudi časnik Delo<sup>95</sup>. Članek je bil naslovljen: »V znamenju rekordov«, njegov podnaslov pa je bil: »Jubilejne moto dirke AMD Gorica pred 20.000 ljudmi«. No ja jubilejno je bilo dvajseto leto obstoja AMD Gorica, dirke pa so bile devetič po vrsti, če leta 1962 ne bi bila dirka izpuščena, pa bi bile že desetič na sporedu. Delo poroča, da so bile dirke leta 1967 v znamenju rekordov, nastopilo je sicer 77 tekmovalcev, med njimi 10 Avstrijcev in 15 Italijanov, ostali pa so bili Jugoslovani. Omenjeno je, da je že dopoldanski trening prinesel velike hitrosti, kar je bilo najboljše jamstvo za gledalce, ki so se popoldne ob lepem vremenu zbrali v velikem številu. Ob 2,8 km dolgi progi jih je bilo okoli 20.000. Dirke so se začele po pozdravnih besedah predsednika AMD Gorica, Bojana Ožbolta, ki ga novinar dela označuje kot prizadevnega organizatorja avto-moto športa na Goriškem.

Piše, da so se prvi pomerili dirkači z motorji do 50 ccm, kjer je Bernetič takoj potegnil, za njim pa so se pognali v boj Parlotti in jugoslovanska dirkača Seljak in Rožič. V drugem krogu ni bilo bistvenih sprememb, razen da je moral zaradi okvare odstopiti odlični Štefe. Bernetič je v naslednjih krogih pridobival prednost in je bil na polovici proge (prevoziti so morali 10 krogov) že praktično zmagovalec, ker je odstopil najnevarnejši tekmelec Parlotti. Kljub temu pa

---

<sup>95</sup> Delo, 28.8.1967, str. 9, članek: V znamenju rekordov.

je Bernetič v šestem krogu izboljšal rekord v tej kategoriji in postavil novo znamko s povprečno hitrostjo 78,882 km/h.

Nadaljuje z naslednjo kategorijo, ki je nastopala, to je bil razred do 250 ccm, kjer so bili dopoldne najboljši Parlotti, Polinghi, Hofer in Pintar, popoldne pa je Parlotti takoj začel silovito. Skupino za njim je vodil Pintar. Parlotti pa je v drugem krogu povečal prednost z odličnim povprečkom 92,165 km/h, kar je bolje od rekorda<sup>96</sup>. Po četrtem krogu je Pintar padel na četrto mesto in je bil tesno za Italijanom Vincenzijem in Avstrijcem Hoferjem. Parlotti je imel že zagotovljeno zmago, začel pa se je hud boj za drugo mesto. Vincenzi je bil vztrajnejši in hitrejši, kar je pomenilo dvojno italijansko zmago, Leon Pintar pa je bil najboljši Jugoslovan na četrtem mestu.

Za kategorijo do 125 ccm poroča, da so morali prevoziti 12 krogov in je na začetku povedel Bernetič, katerega prednost se je zmanjšala v četrtem krogu, v petem pa ga je že prehitel Ringhini. V šestem je kazalo še na boj teh dveh dirkačev za zmago, a je bil 4 kroge pred koncem italijanski dirkač že zanesljiv zmagovalec. Nepričakovano pa je Bernetiča prehitel še drugi italijanski dirkač Polinghi, ki je v zadnjem delu vozil odlično in dosegel najboljši čas kroga na dirki s povprečjem 89,403 km/h, kar naj bi bilo bolje od dosedanjega rekorda. To seveda ni res, kajti Štefetovega absolutnega rekorda, ki je bil dosežen prav v kategoriji do 125 ccm, ni nihče popravil. To je bila že druga italijanska dvojna zmaga in tako še vedno odlično tretje mesto za Bernetiča.

Za kategorijo nad 250 ccm poroča, da zmagovalec letošnjih opatijskih<sup>97</sup> dirk Grasetti ni imel prave konkurence. Vseh 16 krogov, ki so jih morali prevoziti je odpeljal sam in večal prednost iz kroga v krog ter tako zaslužen zmagal.

Za kategorijo prikolic poroča, da so se v njej z izjemo inž.. Boška Šnajderja, ki je zadnji hip odpovedal udeležbo, predstavili vsi najboljši jugoslovanski prikoličarji. Odlična Salobir in Arčan pa sta potegnila takoj od cilja in zanesljivo zmagala.

V zaključku pove, da je prireditev lepo uspela, kar je najlepše priznanje organizatorjem. Dokaz temu pa so trije novi rekordi v razredih do 50 ccm, do in nad 250 ccm, na treningu pa

---

<sup>96</sup> Novinar pravi, da je ta povprečna hitrost boljša od rekordne, kar je sicer res za razred do 250 ccm, kjer je bila rekordna hitrost te proge postavljena leta 1966, postavil jo je Parlotti – 89,257 km/h. Vendar pa to ni absolutni rekord, ki ga je še vedno držal Štefe, ki je leta 1965 v razredu do 125 ccm postavil povpreček 93,264 km/h.

<sup>97</sup> Dirke v Opatiji so štejele za Veliko nagrado/ Grand prix Jugoslavije in tako za Svetovno prvenstvo.



je neuradno italijanski dirkač Grassetti neuradno popravil absolutni rekord proge, ki pa ga je obdržal Štefe. Nato so napisani še rezultati po vseh kategorijah oz. razredih.

Torej iz tega, da je Grassetti bil zmagovalec dirke v Opatiji za svetovno prvenstvo lahko sklepamo kako veliko veljavo je že pridobila novogoriška dirka. Prav tako lahko govorimo o konkurenčnosti slovenskih dirkačev, Bernetič je osvojil zmago in tretje mesto, absolutni rekord proge pa je ostal v rokah Janka Štefeta in tako glavna Nagrada Gorice za absolutni rekord proge, ni bila podeljena. Slovenski oz. jugoslovanski dirkači so tekmovali najbolj številčno v razredu do 50 ccm, pa tudi v ostalih razredih, vendar pa je bil najšibkejši razred »mopedov« najširše dostopen predvsem mladim dirkačem, ki so bili še neuveljavljeni in so z nastopi najprej na manjših dirkah hoteli opozoriti nase. Goriška dirka je leta 1967 bila že kar med uveljavljenimi dirkami, na kar kaže seveda močna mednarodna konkurenca, pa tudi da so se nagrade za dobre rezultate iz leta v leto višale in ne na zadnje tudi rekorden obisk gledalcev, ki so prihajali tudi iz sosednje Italije. Dirk za italijansko DP namreč v Furlaniji – Julijski krajini ni bilo, zato so recimo tržaški dirkači, nekatere je tudi podpiral Tomos, kar veliko dirkali v Jugoslaviji.

## 10. DIRKE LETA 1968<sup>98</sup>

### 10.1. Razno o dirkah leta 1968 za Nagrado Nove Gorice

Dirke leta 1968 naj bi se odvijale prvič dva dneva, v soboto 24.8. in v nedeljo 25.8., po jubilejni 20-letnici AMD prejšnje leto, so bile to jubilejne že desete dirke po vrsti. Uradno ime je bilo Nagrada – Prix Nova Gorica 68. Ponovno so bile dirke mednarodne. Pokrovitelj je bil tokrat tovarna Meblo, ki je bila ena večjih tovarn na Goriškem z več segmenti proizvodnje (lesna, kovinska, »jogi«). Častno predsedstvo dirke je štel kar 14 članov.

Prireditvev je na novo imela tudi organizacijski komite. Častno predsedstvo komiteja je bilo namenjeno Jožku Štruklju, članu IS Slovenije<sup>99</sup>. Predsednik organizacijskega komiteja<sup>100</sup> je bil Jožko Humar, ki je bil podpredsednik občinske skupščine. Podpredsednik OK je bil načelnik UJV<sup>101</sup> NG Jože Štrumbelj, sekretar pa Anton Vodopivec, ki je bil tudi sekretar AMD NG. Člani OK so bili še: Bojan Ožbolt - predsednik AMD NG, Stane Kos - predsednik športne komisije dirke, Miro Avsec - predsednik tehnične komisije na prireditvi, Marjan Vitežnik - predsednik gospodarsko-finančne komisije dirke, Roman Klančič - podpredsednik AMD, Silvo Belinger - predsednik športne komisije pri AMD, Ivan Zavrtanik kot vodja zavarovanja prireditve, Milan Vižintin - predsednik skupščine občine NG, Milan Rusjan - sekretar v podjetju Meblo, Ivan Markovčič - direktor Cestnega podjetja NG, Ciril Zupanc - predsednik Turističnega društva NG, Mitja Furlan, direktor podjetja Grosist Gorica, Janez Kermavner - podpredsednik AMZS, Lado Košiček - sekretar AMZS, Franc Cvetan kot višji inšpektor milice Ljubljana, Stane Krapež – predsednik športne komisije pri AMZS, Zmago Vrtovec – inšpektor milice UJV NG, Zoro Krpan – upravnik carine NG, Alojz Bucik – predsednik ZŠAM<sup>102</sup> NG, Simo Karadja, major JLA – garnizon NG, Alojz Lojk – komandir milice NG, Franc Kante – predsednik NO<sup>103</sup> AMD NG, Marjan Drobež – predstavnik RTV LJ, Jožko Martelanc – predstavnik tiska. Torej ta novi organ – OK je zajemal ljudi, ki so bili potrebni za organizacijo dirke. V njem so bili strokovni delavci s področja avto-moto športa, lokalni oblastniki in podjetniki ter represivni organi (milica, JLA).

---

<sup>98</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 31, LETO 1968.

<sup>99</sup> IS je izvršni svet oz. vlada SRS.

<sup>100</sup> Naprej OK.

<sup>101</sup> Uprava javne varnosti.

<sup>102</sup> Združenje šoferjev in avtomehanikov.

<sup>103</sup> Najverjetneje nadzorni odbor.

Vodstvo dirke je sestavljalo kar 40 ljudi. Delegat AMSJ je bil ing. Djordje Popović. Direktor dirke je bil Bojan Ožbolt, njegov pomočnik pa Roman Kalčič, Lovro Šuler je bil sekretar. Stane Kos je bil predsednik športne komisije, pomagal mu je Silvo Belinger. Tehnično komisijo je vodil Miro Avsec ob pomoči Alojza Bucika, finančno pa Marjan Bitežnik s pomočnikom Vladimirjem Jugom. Propagandno komisijo so zaupali Antonu Vodopivcu, ki je imel za pomočnika Petra Falatova. Ing. Leonardo Cristiani je bil vodja časomerilcev, njegov pomočnik pa Ludvik Jerkič. Izračun časov je vodil Ivo Vidmar, pomagal pa mu je Franc Čuk, oba sta bila inženirja. Vodja totalizatorjev je bil ing. Milan Kenda, njegov pomočnik pa Marjan Ščuka. Za zavarovanje prireditve sta skrbela vodja Ivan Zavrtanik in pomočnik Štefan Žnideršič. Tekmovalni park je vodil Jože Brezovnik ob pomoči Milka Boškina. Varnostna služba je bila podrejena Alojzu Lojku in Francu Mihelju, rediteljska pa Rudiju Rustji in Jakobu Zavrtaniku. Sodnike zavojev je vodil Julko Klančič. Zdravstveno službo je vodil dr. Tone Martinc, službo zvez pa Bogo Rusjan. Ozvočenje je bilo v domeni Emila Rupnika, glavni blagajnik pa je bil Marjan Bitežnik (tudi vodja finančne komisije). Poleg vodstva tehnične komisije je Miro Avsec opravljal tudi nalogo starterja-finišerja, kot predstarter pa mu je pomagal Jože Brezovnik. Napovedovalec je bil Janez Zihlerl, administracijo z rezultati pa je vodila Jožica Rutar. Filmski snemalec je bil Jože Komel. Za informativno službo so bili zadolženi Anton Vodopivec, Marta Slokar in Sonja Komel. Tokrat pa imamo tudi podatek o uradnih prevajalcih, ki so bili trije – Aleš Komavec, Rajko Slokar in Franjo Humar. Za zavarovanje prireditve je skrbela Zavarovalnica Sava, PE NG. Drugi sodelavci so bili ostali člani AMD NG.

Oglejmo si, kaj je bilo zapisano v pravilniku. Nagrada NG je bila mednarodna cestno hitrostna moto dirka, ki je bila vnesena v mednarodni športni koledar FIM za leto 1968. Prireditelj je bil AMD NG v sodelovanju z ZŠAM NG v izvedbi organizacijskega komiteja NAGRADA NOVE GORICE 68. Tekmovanje je bilo v nedeljo 25.8 ob 14:30 v počastitev 25-letnice vstaje primorskega ljudstva in občinskega praznika. Tokrat prvič pa naj bi bil trening že dan prej, v soboto 24.8. ob 16h<sup>104</sup>. Tekmovalna proga je potekala po ulicah: Kidričeva, Leninova, Cankarjeva, Erjavčeva, Tolminskih puntarjev<sup>105</sup> in Vojkova. Za dolžino kroga je ponovno naveden podatek 3000 m. Različni razredi oz. kategorije so morali prevoziti različno število krogov. Najšibkejši razred do 50 ccm je moral prevoziti 10 krogov. V razredu do 125 ccm 12, do 250 ccm pa 14 krogov. Nov je bil razred do 350 ccm, ki je moral prevoziti

---

<sup>104</sup> Vendar je bil trening po uradnem pravilniku v nedeljo 25.8. od 9h do 12h. Podatek o treningu dan prej v brošuri je napačen.

<sup>105</sup> Pred tem se je imenovala Marxova.

15 krogov, zadnji razred spadajoč pod kategorijo A – solo motocikli, pa je bil do 500 ccm in je moral prevoziti kar 16 krogov. V kategoriji B – motorji s prikolicami so razred iz litra znižali na pol litra prostornine in prevoziti so morali 14 krogov. Glede starta ni bilo sprememb, kot ponavadi je bil skupen z ugaslimi motorji, se pravi so se dirkači ob motorjih pognali v tek in tako prižgali motorje, pri čemer niso bili vsi najbolj uspešni, kašnemu dirkaču namreč motorja ni uspelo prižgati<sup>106</sup>. Razpored na startu pa je določila tekmovalna komisija po rezultatih uradnega treninga. Signalne zastavice so bile zelo podobne kot prejšnja leta, nekaj pa je novosti. Nacionalna zastavica je še vedno pomenila znak za start. Rdeča zastavica pa je pomenila obvezen stoj za vse tekmovalce in ne samo za enega kot prej, to je zdaj nadomestila črna zastavica s startno številko, ki je pomenila pravzaprav, da se mora tisto vozilo z dotično številko naslednjem krogu ustaviti. Rumena zastavica je pomenila nevarnost, rumena z rdečimi črtami pa olje na progi. Zelena zastavica je kot vedno pomenila prosto progo, modra ob mahanju pa je od tekmovalca zahtevala, naj da prostor za prehitevanje. Z belo zastavico so označevali reševalno vozilo na progi, s črno-belo karirasto pa kot vedno konec dirke. Seveda so se te zastavice uporabljale tudi na uradnem treningu in so bile predpisane po uradnem pravilniku FIM. Prireditvev je bila kot vedno tudi zavarovana jamstveno proti tretji osebi in za primer nesreč.

Glavna nagrada, nagrada NG za absolutni rekord proge se je glede na leto prej povečala kar za 4-krat in je tako znašala kar 4000 dinarjev<sup>107</sup>. Poleg tega bi tekmovalec, ki bi podrl Štefetrov rekord povprečne hitrosti v krogu, ki je znašal 93,264 km/h in prevozil najmanj 10 krogov v kategorijskem razredu prejel še častno nagrado (pokal).

Tudi celotni nagradni sklad se je povečal in v posameznih razredih so podeljevali tokrat nagrade za uvrstitve do petega mesta. V razredu do 50 ccm so si sledile od 1. do 5. mesta takole: 350 din, 250 din, 200 din, 150 din, 100 din. Razred do 125 ccm je prejel nagrade<sup>108</sup>: 400, 300, 200, 150, 100. V četrtlitrskem razredu so nagrade znašale: 500, 350, 250, 200, 150. Razred do 350 ccm: 550, 400, 300, 250, 200. V razredu do pol litra delovne prostornine pa so bile nagrade najvišje, prav takšne je prejel tudi voznik v kategoriji B: 650, 500, 400, 300 in 250. Sovozniki pri prikolicah pa so dobili nižje nagrade: 350, 300, 250, 200, 150.

---

<sup>106</sup> Iz ustnega vira, g. Žarko Vuga na prireditvi ob promenadni vožnji ob 43. Obletnici zadnje dirke v NG, 31.8.2014.

<sup>107</sup> Seveda N din.

<sup>108</sup> Naprej brez valute, ker so vse nagrade v valuti dinarjev oz. N din.

Nagrade so bile sicer podeljene glede na število startajočih. Če je startalo do 6 dirkačev, so podelili samo 2 nagradi, od 7 do 10 startajočih so podelili 3 nagrade, če je startalo 11-16 tekmovalcev 4 nagrade, če pa je startalo več kot 16 dirkačev, so podelili vseh 5 nagrad.

Pravico udeležbe na dirkah so imeli vsi člani AMSJ, ki so imeli veljavno licenco republiškega ranga za tekoče leto, če jih je prireditelj sprejel. Vsi so morali imeti seveda urejeno tudi nezgodno zavarovanje v smislu določil mednarodnega pravilnika FIM.

Razglasitev rezultatov ni bila več v hotelu Sabotin, temveč v kino dvorani Soča na Trgu revolucije 1<sup>109</sup>, kjer so tudi žrebali 10 vstopnic, ki so gledalcem prinesle električni likalnik kot nagrado podeljeno od podjetja Jugotehnika.

Zanimiv je pogled na države udeleženske na prireditvi Nagrada Nove Gorice 68. Če gre verjeti podatkom v brošuri je bilo udeleženih kar 15 držav, večinoma iz Evrope, med njimi pa sta bili celo Nova Zelandija in Avstralija. Napovedani so bili sicer še udeleženci iz treh držav, ki pa so očitno odpovedali udeležbo, te države so bile Češkoslovaška, Južna Afrika in Kanada. Torej bi dirkali dirkači iz praktično vseh celin v majhnem mestu, ki je bilo zgrajeno po drugi svetovni vojni in je bilo na meji med vzhodnim in zahodnim blokom. To je fenomen, ki ga lahko ponudi samo šport. Pogled na države, ki so se udeležile nam kaže, da se je bilo dejansko več držav iz zahodnega kot vzhodnega bloka. Po abecedi so to bile: Avstrija, Avstralija, Belgija, Danska, Francija, Irska, Italija, Madžarska, Nizozemska, Nova Zelandija, Švedska, Švica, Velika Britanija in Zvezna republika Nemčija<sup>110</sup> in seveda tudi Jugoslavija.

V soboto 24.8.1968 je o dirki poročal tudi Primorski dnevnik<sup>111</sup>. V majhnem članku so omenili, da bo v nedeljo dopoldne uradni trening in popoldan dirka na tradicionalni progi po mestnih ulicah. Do tedaj naj bi prijavo potrdilo 142 tekmovalcev iz 18 držav, ki bodo opravili v vseh kategorijah kar 240 startov. Izredno zanimanje je vladalo za prireditev tudi na »naši strani meje«<sup>112</sup>, kjer je AMD NG nalepilo propagandne letake. Omenja pa tudi, da so tuje ekipe že več dni bile utaborjene za občinsko palačo, kjer so dirkači in mehaniki cele dneve pripravljali vozila, da bi bila nared za veliko preizkušnjo.

---

<sup>109</sup> Najverjetneje t.i. Stari kino, za občinsko stavbo v NG, danes sicer Trg Edvarda Kardelja. Ta prostor je bil bolj primeren od hotela Sabotin v Solkanu, ker je bil praktično ob startno-ciljni ravnini in tekmovalnem parku, ki je bil ob občinski stavbi oz. takrat stavbi občinske skupščine.

<sup>110</sup> Nemške demokratične republike, ki je spadala v vzhodni blok na primer ni bilo.

<sup>111</sup> Primorski dnevnik, 24.8.1968, str. 6, rubrika šport, motociklizem, članek: 142 prijavljenih za jutrišnjo dirko v Novi Gorici.

<sup>112</sup> Mišljeno na italijanski strani, Primorski dnevnik je namreč časopis zamejskih Slovencev, ki izhaja v Trstu.

Ponovno je prireditelj povabil k sodelovanju preko 100 različnih pokroviteljev iz vse SFRJ, seveda največ slovenskih, pa tudi iz Italije in recimo tovarno motorjev MZ iz Vzhodne Nemčije. Ponovno so bili sponzorji iz mnogih različnih področij gospodarstva, glavni pa je bil Meblo, ki je oglaševal svojo trgovino s pohištvo in jogi vzmetnice.

Sprememba je bila tega leta tudi pri startninah. Prireditelj se ni obvezal za nošenje stroškov prenočišč ali prevoza tekmovalcev ter njihovih mehanikov in spremljevalcev, torej dnevnic ni bilo. Sicer pa so za nadomestilo za te izdatke posameznim tekmovalcem, ki so nastopili na prireditvi plačali po posebnem dogovoru v obliki startnine na osnovi predhodno podpisane obojestranske pogodbe. Vsakemu tekmovalcu so izplačali ob prihodu v NG akontacijo na startnino, ki je bila obračunana pri končnem izplačilu na podlagi pogodbe in pravilnika. Da so prejeli polno startnino so morali prevoziti celoten trening in vsaj polovico predpisanih krogov na dirki. Če so odpeljali samo trening ali pa prevozili manj kot polovico dirke, so imeli pravico do izplačila samo polovice startnine.

## **10.2. Startne liste dirk za Nagrado NG 1968**

Startna lista razreda do 50 ccm je bila sestavljena iz kar 27 dirkačev. Med njimi so bili 3 Čehoslovaki, 2 Francoza, 3 Nemci, po en Danec, Švicar, Novozelanec, Avstralec in Italijan, 2 Nizozemca in 12 Jugoslovanov.

Nato je sledil razred do 350 ccm, kjer je bilo prijavljenih kar 28 tekmovalcev, med njimi pa ni bilo niti enega jugoslovanskega dirkača<sup>113</sup>. Prijavljenih je bilo kar 7 Italijanov, 5 Čehoslovakov, 5 Angležev, 3 Avstralci, 2 Francoza, 2 Madžara ter po eden Irec, Avstrijec, Švicar in Nemeč.

V razredu do 125 ccm je bilo tudi prijavljenih 28 dirkačev. Iz Jugoslavije oz. Slovenije pa sta med njimi bila samo dva, Štefe in Bernetič. Po 4 udeleženci so se prijavi iz Italije in Nizozemske, po 3 so bili iz Avstralije in ZR Nemčije, 2 predstavnika so imele Danska, Nova Zelandija, Avstrija, Švedska, po enega predstavnika pa so imele Švica, Madžarska, Francija in Češkoslovaška.

---

<sup>113</sup> Morda zato, ker se tega razreda ponavadi ni vozilo na teh dirkah.

Za razred do 250 ccm pa je bilo prijavljenih kar 35 dirkačev. Tukaj je bilo največ prijavljenih Italijanov, sicer 5. Štiri dirkači so bili prijavljeni iz Nizozemske, po 3 predstavnike pa so imele Francija, ZR Nemčija, Jugoslavija in Anglija. Po dva tekmovalca sta zastopala Švedsko, Avstralijo, Avstrijo, Novo Zelandijo in Dansko. Po eden dirkač pa so se prijavili iz Irske, Belgije, Južne Afrike in Češkoslovaške.

V razredu do 500 ccm je bilo prijav 27, med njimi 8 iz Italije, 6 iz Anglije, po 3 iz Avstralije in ZR Nemčije, po 2 iz Irske in Češkoslovaške ter po ena iz Jugoslavije, Madžarske in Južne Afrike.

Zanimivo je, da se v kategoriji B prikolice do 500 ccm tega leta prvič pojavi na startni listi tuja konkurenca. Prijavljenih je bilo kar 15 tekmovalnih parov oz. naštetih so samo dirkači, brez kopilotov. Kar dve tretjini oz. 10 prijavljenih je prihajalo iz ZR Nemčije, vsi z BMW-jevimi stroji, katere sta uporabljala tudi 2 Jugoslovana in en Italijan, drugi Italijan pa je prijavil motocikel MV Agusta. Predstavnik Švice pa je prijavil motocikel britanskega proizvajalca Triumph.

### **10.3. Rezultati dirk za Nagrado NG 1968 in poročanje Primorskega dnevnika o le teh**

Poglejmo si rezultate, ki so jih dosegli dirkači po različnih kategorijah oz. razredih.

V najšibkejšem razredu je namesto 27 prijavljenih startalo 22 tekmovalcev, 20 pa jih je po uradnih podatkih dirko zaključilo. Torej so podelili vseh 5 denarnih nagrad. Kar premočno je zmagal italijanski tekmovalec Franco Righini na Guazzoniju, ki je dosegel čas 21:11:8 in povprečno hitrost 84,919 km/h. Za njim pa so se po troboju zvrstili Rudolf Kunz in Rolf Schmalzer oba iz ZR Nemčije ter Janko Štefe. Torej drugo mesto je zasedel Kunz na Kreidlerju s časom 21:56:3 in povprečno hitrostjo 82,648 km/h, tretje pa Schmalzer, ki je tudi tekmoval na Kreidlerju in je zaostal za 6,5 sekund ter imel povprečno hitrost 81,645 km/h. Štefe pa je za stopničkami zaostal za vsega 4,8 sekunde in imel povpreček 81,350 km/h. Nekoliko manj konkurenčna sta bila Bernetič, ki je zaostal 31 sekund za Štefetom s povprečno hitrostjo 79,494 km/h in Seljak, ki je v cilj pripeljal kot šesti s časom 23:02:5 in povprečjem 78,119 km/h. Vsi trije slovenski dirkači so nastopali na motociklih Tomos D6S. Ta motocikel je bil v prvi seriji izdelan v 12 primerkih in je dosegel končno hitrost kar 150

km/h. Imel je 6 prestav in razvil 12 konjskih moči pri 13.200 obratih motorja v minuti, težek pa je bil 55 kg, kar je ustrezalo novim pravilom FIM. Motocikel je osvojil državno prvenstvo Jugoslavije kar petkrat zapored med letoma 1968 in 1972. Na sedmo mesto se je uvrstil še zadnji, ki ga niso tekmeci prehiteli za krog, to je bil Herbert Denzler iz ZRN. Da je bila zasedba mednarodno pisana nam priča, da so nastopili še tekmovalci iz Avstralije in Nizozemske. Med 20 uvrščenimi je bilo seveda največ jugoslovanskih dirkačev – 12. Najhitrejši krog je uspel zmagovalcu Ringhiniu, ki je drugi krog odpeljal s povprečno hitrostjo 86,538 km/h.

V razredu do 125 ccm je startalo 24 tekmovalcev, dirko pa jih je zaključilo bolj ali manj uspešno 17. Na startni listi je bilo sicer prijavljenih 28 dirkačev. Z 12 krogi je najbolje opravil predstavnik Nove Zelandije Ginger Molloy v času 22:43:8 in povprečno hitrostjo 95,029 km/h. Drugo mesto je zasedel avstrijski dirkač ing. Heinz Kriwanek s časom 22:58:9<sup>114</sup>, njegova povprečna hitrost pa je bila 93,888 km/h. Za drugo mesto se je bil ogorčen boj, kajti samo za pol sekunde je zaostal madžarski dirkač Reisz, ki je imel povprečno hitrost 93,854 km/h<sup>115</sup>. Zelo blizu stopničkam in tudi drugemu mestu je bil tudi Italijan Eugenio Lazarini, ki je za Madžarom zaostal samo pol sekunde in tako za drugim mestom samo sekundo, Lazarini pa je dosegel povprečno hitrost 93,920 km/h. Za peto mesto, ki je še prinašalo denarno nagrado sta se udarila njegova rojaka Giovanni Lombardi in Angelo Bergamonti. Uspešnejši je bil Lombardi, ki je s časom 23:17:7 ugnal svojega rojaka za samo 3 desetinke sekunde. Dirka je bila precej izenačena, najboljši jugoslovanski oz. slovenski dirkač pa je bil Janko Štefe, ki je zasedel 9. mesto s časom 24:11:6 in povprečno hitrostjo 89,281 km/h. Pravzaprav je bil edini izmed dveh Jugoslovanov, ki je končal dirko. V tem razredu pa so nastopili še tekmovalci iz ZR Nemčije, Avstralije in Holandije. Torej je bilo udeležениh kar 8 različnih držav. Zmagovalec Ginger Molloy je v 3. krogu dosegel tudi najhitrejši krog na dirki s povprečkom 96,688 km/h, kar je pomenilo, da je premagal tudi absolutni rekord Štefeta izpred 3 let. Vendar se ni smel veseliti prehitro, kajti na sporedu so bile še dirke v ostalih razredih z močnejšimi motorji in tudi močno mednarodno konkurenco.

V razredu do 250 ccm je startalo kar 32 tekmovalcev izmed 35 prijavljenih. Dirko je do konca odpeljalo 21 tekmovalcev. Sicer so morali prevoziti 14 krogov po 3 km, vendar je to uspelo samo 10 tekmovalcem, nato so od 11. do 17. mesta bili zaostali za krog, 18., 19. in 20.

---

<sup>114</sup> Sicer je napisan čas 22:38:9, vendar pa je le to napaka.

<sup>115</sup> V viru napačno navedena 93,954 km/h, je pa pravilno navedena v drugem viru, v Primorskem dnevniku z dne 27.8.1968, na strani 6, v rubriki šport.



tekmovalci so zaostali za dva kroga, 21. uvrščeni pa kar za tri kroge. Za zmago sta oster boj bila zmagovalci razreda do 125 ccm Molloy in odlični italijanski dirkač Silvio Grassetti, ki je bil na koncu uspešnejši. Postavil je čas 24:47:9 in povprečno hitrost celotne dirke 101,620 km/h. Novozelanec pa je zaostal samo za 7 desetink sekunde in njegov povpreček je znašal 101,572 km/h. Na najnižjo stopničko je stopil Parlotti, ki je za drugim zaostal kar 27 sekund, pa vendar pred četrtem imel kar 31,3 sekund prednosti. Na tretje mesto je s povprečno hitrostjo 99,762 km/h torej pripeljal precej varno. Na četrto mesto se je uvrstil Giuseppe Visenzi s časom 25:46:9 in povprečno hitrostjo 97,744 km/h. Približal se mu je rojak Gilberto Milani, ki je zaostal 5,6 sekunde in imel povprečje 97,391 km/h ter je tako zasedel peto mesto, ki je še prinašalo denarno nagrado. Med tremi jugoslovanskimi dirkači, ki so zaključili dirko je bil najboljši Edo Berden, ki je dokaj zanesljivo osvojil 13. mesto z zaostankom enega kroga. Sicer so nastopili še dirkači iz Švedske, Anglije, Nemčije, Francije, Avstrije, Nizozemske in Belgije, torej je bilo v konkurenci kar 10 različnih držav. Italijan Grassetti je v 4. krogu dosegel najhitrejši krog s povprečno hitrostjo kar 104,247 km/h, vendar pa to ni bil najboljši krog dneva.

V kategoriji do 350 ccm se je na startu pojavilo 21 dirkačev, 18 pa jih je zabeležilo uvrstitev, prijavi je sicer bilo kar 28. V tem razredu so morali tekmovalci prevoziti 15 krogov. Tega ni uspel eden izmed favoritov Gilberto Parlotti, ki je odstopil, vendar pa je v 7. krogu s svojim Ducatijem dosegel povprečno hitrost 106,416 km/h, kar je bil rekord, ki pa zaradi tega, ker ni prevozil vsaj 10 krogov ni bil priznan. Zmago v kategorijskem razredu je privozil ponovno Silvio Grassetti s časom 26:41:3 in povprečno hitrostjo 101,168 km/h. Ta dirka je bila zelo zanimiva, kajti poleg absolutnega rekorda je postregla z izjemno bitko za zmago, v katero se je vmešal Gilberto Milani. Milaniju je zaostal samo 1,1 sekunde za Grassetijem in imel povprečno hitrost 101,098 km/h. V ozadju pa se je bil še izjemen boj za tretje mesto, ki ga je s časom 27:29:5 dobil Ginger Molloy iz Nove Zelandije. Malcolma Stantona iz Avstralije je ugnal samo za 3 desetinke sekunde. Peto mesto, ki je še prinašalo denarno nagrado je osvojil zanesljivo Lewis Young iz Anglije. Od 10. do 15. mesta so dirkači že zaostajali za krog, 16. in 17. - uvrščena sta zaostala že za 2 kroga, 18. - uvrščeni pa kar 6 krogov. Poleg že omenjenih držav so dirkali še tekmovalci iz Nemčije, Irske, Madžarske in Francije, zanimivo da ni bilo nobenega domačina. Torej dirkači iz 8 držav so naredili dirko precej zanimivo, v tem razredu je padel absolutni neuradni rekord proge in bilo je kar nekaj izenačenih bojev za mesta, kljub temu da je polovica dirkačev zaostala vsaj za krog.

V razredu do 500 ccm je bilo na startu 21 tekmovalcev, 15 naj bi jih zaključilo<sup>116</sup>. Prijavljenih je sicer bilo kar 27 dirkačev, med njimi tudi eden jugoslovanski, Alfonz Breznik, ki pa tudi če je startal, dirke ni zaključil. Dirka se je ponovno razpletla tako, da so Italijani osvojili dvojno zmago. Za vse je bil premočan Angelo Bergamonti, ki je 16 krogov odpeljal s časom 27:54:5 in povprečno hitrostjo kar 103,195 km/h. Zmagovalec je bil odločen že precej pred ciljem, zato pa se je bil kar tesen boj za drugo mesto. Na koncu je to zasedel Parlotti, ki je dosegel čas 29:19:8 in povprečno hitrost 98,193 km/h. Na samo 1,3 sekunde se mu je približal britanski dirkač Henry W. Hawthorn, ki je povprečno vozil 98,120 km/h. Denarni nagradi sta pobrala še Lee Derek iz VB za četrto mesto in Pavel Eickelberg iz Nemčije za peto mesto, oba pa sta zaostala že za krog in med njima je tudi bilo skoraj pol minute razlike. Med 12 dirkači, katerih rezultati so objavljeni najdemo še po enega Madžara, Irca in Avstralca, torej uvrščeni so prihajali iz 6 različnih držav. Kar polovica izmed njih pa je bila iz Italije. Bergamonti je v 5. krogu dosegel tudi zelo dobro povprečno hitrost 105,366 km/h in osvojil Nagrado NG.

Na startu kategorije B se je pojavilo rekordnih 14 tekmovalnih parov, dirko pa jih je končalo 12. Sicer je vseh 14 krogov odpeljalo samo 5 parov. Gledalci so videli suvereno dvojno nemško zmago. S časom 26:15:7 sta konkurenco ugnala Arsenius Butscher in Josef Huber, ki sta v povprečju drvela s 95,957 km/h. Na drugo mesto sta se uvrstila Koelle in Schmid, ki sta dosegla čas 26:40:2 in povprečje 94,488 km/h. V ozadju je potekal boj za tretje mesto med italijansko in jugoslovansko dvojico, vendar sta bila bolj uspešna Italijana Dal Toe in Omero, ki sta dosegla čas 27:41:3 in povprečno hitrost 91,013 km/h. Ob povprečni hitrosti 90,860 km/h je ing. Bošku Šnajderju in Stjepanu Roganu zmanjkalo 2,8 sekunde za uvrstitev na stopničke. Peto mesto je pripadlo nemškima dirkačema Mullerju in Bucheneckerju. Za krog pa sta zaostala najboljša slovenska dirkača Norbert Salobir in Peter Seljak na šestem mestu. Dirkali so tudi švicarski in britanski dirkači, tako da je bilo sodelujočih v tej kategoriji 5 držav. Razlike so torej bile dokaj velike, razen pri boju za tretje mesto, ki je gotovo najbolj zanimal gledalce. Najboljši krog je pripadel nemškima dirkačema Schauzu-ju in Schneider-ju, ki sta v 5. krogu dosegla povprečno hitrost 100,746 km/h, vendar pa sta kasneje odstopila.

O dirkah je v torek 27.8.1968 poročal tudi tržaški Primorski dnevnik<sup>117</sup>. V podnaslovu so zapisali, da je nastopilo 150 tekmovalcev iz 14 držav, v 6 disciplinah pa je 25.000 gledalcev

---

<sup>116</sup> Na uradnih rezultatih piše samo rezultate tekmovalcev do 12. mesta.

<sup>117</sup> Primorski dnevnik, 27.8.1968, str. 6, rubrika šport, članek: Tržačan Gilberto Parlotti nov rekord kroga 106,416 km.

videlo 4 italijanske zmage. Izmed vseh sta najbolj navdušila gledalce Italijana Grasseti in Bergamonti.

V razredu do 50 ccm je bila velika konkurenca Jugoslovanov s Tomosovimi specialkami, zmagal pa je nepričakovano Ringhini na motorju Guazzoni. Pred tekmo so vsi mislili, da bo zmagal kdo od Nemcev na motorjih Kreidler, tudi ker je enega teh vozil večkratni opatijski zmagovalec Kunz, ki je bil drugi in ni nikoli resneje ogrozil Ringhinjija. Štefe se je uvrstil na dobro četrto mesto.

Za najšibkejšim razredom so vozili v razredu do 350 ccm, kjer je nadvladal Grasseti z Benellijem, vodil je od starta do cilja, za njim pa sta bila Milani in Molloy.

Molloy je takoj stopil na motor kategorije do 125 ccm in bil že od starta na prvem mestu ter je povečeval prednost. Zanimiv je bil boj za drugo mesto, v katerega so se vmešali 4 dirkači. Najuspešnejši je bil inž. Kriwanek iz Avstrije, ki je pametno čakal na tretjem mestu in v zadnjem krogu z drzno vožnjo prehitel madžarskega dirkača Reisza.

Molloy je nato dirkal še v razredu do 250 ccm, kjer je vodil do šestega kroga, ko ga je prehitel Grasseti z mnogo boljšim motorjem. Vendar se Molloy ni vdal vse do zadnjega kroga, ko je spoznal, da ni mogoče doseči zmage. Zanimiva je bila borba za 3. mesto med Parlottijem in Visenzijem, ki sta se stalno skušala oddaljiti drug od drugega, na koncu je uspelo Parlottiju dobiti nekaj prednosti in končati 3.

Za kategorijo do 500 ccm pravi, da bi morala biti najbolj borbena. Italijani so se predstavili z odličnimi stroji in gledalci so upali na borbo med Grassetijem na Benelliju in Bergamontijem na Patonu. Po prvem krogu je vodil Milani pred Bergamontijem in Lewisom Youngom, vsi so začudeno gledali kje je Grasseti, ki bi moral predstavljati pravo zanimivost kategorije. Pozneje so zvedeli, da mu je odpovedal motor že v prvem krogu, Bergamonti pa je bil z drzno vožnjo prvi in je postavil rekord steze.

Omenja tudi motorje s prikolicami, kjer so prevladovali Nemci, zmagovalec je bil Butscher, žal pa jim je bilo najboljšega s treninga Schauzuja, ki je moral zapustiti dirko, ko se je prebil do vodstva.

Sicer so o uspehu italijanskih dirkačev poročali tudi nekateri italijanski časopisi, med gradivom v arhivu<sup>118</sup> sta izrezana dva različna članka, vendar pa iz njiju ni mogoče razbrati za katera časopisa je šlo.

Desete dirke v NG si je torej ogledalo po poročanju časopisa kar 25.000 gledalcev, kar je bil rekord, če je bilo leto poprej gledalcev okoli 20.000. Avto-moto šport je bil takrat res popularen in kot je povedal g. Žarko Vuga iz NG<sup>119</sup>, so ljubitelji dirk iz NG hodili na ogled dirk tudi v druge kraje po Jugoslaviji, v Škofjo Loko, Kamnik, Opatijo ipd. Kot zanimivost je E. T. iz Sežane<sup>120</sup>, ki je bil v času dirk majhen deček in se ne spominja natanko v katerih letih je z očetom obiskoval dirke, je povedal, da si je od vsega najbolj zapomnil čevapčiče, kljub hrumenju in drvenju motorjev. Dirke so bile torej pravi športni in družaben dogodek, ki je privabljal množice ljudi iz bližnje in daljne okolice. Dirke leta 1968 so bile nekaj posebnega tudi zato, ker so padli vsi kategorijski rekordi tekmovalne proge in absolutni rekord.

## **11. DIRKE LETA 1969<sup>121</sup>**

### **11.1. Razno o dirkah za Nagrado NG 1969**

Leta 1969 so bile v NG že enajste mednarodne cestno hitrostne dirke za Nagrado – Prix Nove Gorice. Pokrovitelj je bila tovarna Iskra NG. Program je bil predviden za soboto in nedeljo, 30.8. in 31.8. Častno predsedstvo dirk je sestavljalo takrat kar 20 pomembnežev. Predsednik skupščine občine NG Rudi Šimac je v uvodnem nagovoru poudaril, da dirke ki jih prireja AMD Gorica rastejo iz leta v leto in dosegajo vse večji mednarodni pomen, kar je dobro tudi za razvoj mesta in širše okolice, zato si zaslužijo široko družbeno podporo. Da se udeležuje dirk okrog 140 udeležencev iz 20 držav, je označil kot velik prispevek k zblizovanju športnikov in sožitju med narodi v cilju mira in blagostanja v svetu.

Ponovno so imele dirke širok organizacijski komite, ki mu je častno predsedoval član IS SRS Jožko Štrukelj. Predsednik OK pa je bil Rudi Šimac, ki je bil predsednik Skupščine občine

---

<sup>118</sup> PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 31, LETO 1968.

<sup>119</sup> Ustni vir. 31.8.2014, na prireditvi promenadne vožnje ob 43. obletnici zadnje dirke v NG.

<sup>120</sup> E.T. iz Sežane. 27.8.2014.

<sup>121</sup> PANG, FOND 521, FSC 4, ENOTA 32, LETO 1969.

NG. Podpredsednik OK je bil načelnik UJV NG Jože Štrumbelj, direktor pa Bojan Ožbolt kot predsednik AMD NG. Sekretar AMD NG Anton Vodopivec je opravljal tudi nalogo sekretarja OK. OK je štel še 24 članov iz različnih področij, nekateri so prihajali iz AMD, nekateri so bili iz gospodarstva, drugi iz politike, tretji iz organov pregona, dva pa tudi kot novinarja.

Vodstvo prireditve je bilo ponovno obsežno. Kot delegat zvezne športne komisije pri AMSJ je bil postavljen Aleksander Popovič. Direktor dirke je bil standardno Bojan Ožbolt, ki je imel tokrat dva pomočnika, to sta bila Roman Klančič in Savo Mikluš. Sekretar dirke je bil Alojz Birsa, njegov pomočnik pa Jože Cestnik. Miro Avsec je bil predsednik športne komisije, pomagala pa sta mu Silvo Belingar in Lucijan Zgaga. Tehnično komisijo je vodil Drago Mozetič ob pomoči Alojza Bucika, gospodarsko-finančno pa Marjan Vitežnik ob pomoči Sava Žnideršiča. Za propagandno komisijo je naveden kot predsednik Anton Žvanut in pomočnik Franc Pajntar, vendar pa je pri obeh v viru s svinčnikom pripisan Cestnik. Časomerilce je vodil ing. Leonardo Cristiani ob pomoči Ludvika Jerkiča. Vodja izračuna časov je bil ing. Ivo Vidmar, pomagal mu je ing. Franc Čuk. Prav tako sta bila inženirja vodja in pomočnik vodje totalizatorjev Milan Kenda in Aleksander Modic. Za zavarovanje prireditve je skrbel Ivan Zavrtnik, pomočnika pa sta mu bila Štefan Žnidaršič in Lucijan Urbančič. Milko Boškin je bil vodja tekmovalnega parka, pomagal mu je Jožko Rijavec. Informativno službo je vodil Anton Vodopivec, varnostno Maks Prezelj, rediteljsko pa Rudi Rustja. Sodnike zavojev je vodil Julko Klančič, pri vodji zdravstvene službe je prišlo do spremembe, vodil jo je dr. Ludvik Lozej. Jakob Zavrtnik je vodil gasilsko službo, službo zvez pa Bogo Rusjan. Ozvočenje je urejal Emil Rupnik. Vlogo starterja in finišerja je opravljal Miro Avsec, predstarter je bil Marjan Ščuka. Administracijo z rezultati je urejal Lovro Šuler, glavni blagajnik pa je bil Marjan Bitežnik. Andrej Franko je bil uradni napovedovalec, filmski snemalec pa Jože Komel. Za prevajanje so skrbeli Aleš Komavec, Franc Humar in Rajko Slokar. Zavarovanje je prireditelj uredil pri zavarovalnici Sava, PE NG. Drugi sodelavci pa so bili člani AMD NG in Federazine Cronometristi – Gorizia.

Tokrat je bil prvič javno objavljen jasen časovni razpored prireditve. Za dneva četrtek in petek 28.8. in 29.8. je bil predviden prihod tekmovalcev. V soboto 30.8. pa se je že začelo zares. Med 8h in 13h je bil tehnični pregled tekmovalnih strojev v tekmovalnem parku pri občinski stavbi. Ob 14:45 so uradno zaprli tekmovalno progo za uradni trening, ki se je začel ob 15h in je trajal do 19h. V prostorih sodišča (na Kidričevi, ob startno-ciljni ravnini) se je nato sestala žirija ob 19:10 in ob 21:30 je bil v hotelu Sabotin uradni sprejem vseh tekmovalcev. Še več

dela pa so imeli organizatorji v nedeljo 31.8. Že ob 7:30 so namestili zapornice na vseh vpadnicah za NG, ob 8h pa so vpadnice v smislu odločb in soglasij pristojnih organov (milica, občinske oblasti) tudi uradno zaprli. Ob istem času so tudi pričeli s pobiranjem vstopnine na prireditvenem prostoru, ki je pomenil radij 5 km od centra prireditve, center je bil seveda pri občinski stavbi, kjer je bil tekmovalni park in tudi start in cilj dirke. Ob 10h so razglasili uradne rezultate treninga, ob 14h pa uradno zaprli tekmovalno progo za vsa vozila z izjemo službenih vozil. Ob 14:15 so potekale reklamno-propagandne vožnje po tekmovalni progi, ki so jo nato ob 14:40 absolutno izpraznili. Ob 14:45 je sledila svečana otvoritev in 10 minut po tem krožna vožnja državnih zastav, udeleženk mednarodnih moto dirk. Za 15h je bil napovedan uradni začetek tekmovanja, predviden konec pa naj bi bil ob 19h. Ob 19:20 se je zadnjič sestala žirija za verifikacijo rezultatov, ki so jih uradno razglasili ob 21:30 v prostorih Kina Soča, ob tem pa so seveda še podelili nagrade in pokale.

Za tistega, ki bi premagal dosežek Bergamontija, ki je krog leto poprej odpeljal s povprečjem 105,366 km/h, je bila ponovno obljubljen Nagrada NG v znesku 4000 dinarjev. Poleg tega, pa je bilo potrebno tudi prevoziti 10 krogov, kar prejšnje leto recimo Parlottiju, ko je dosegel hitrejši krog od Bergamontija, ni uspelo. Poglejmo si še ostale nagrade po kategorijah, ki so jih podeljevali do vključno petega mesta, navedene bodo samo številke, ker je valuta povsod ista, se pravi dinarji. Razred do 50 ccm: 400, 300, 200, 150, 100. Do 125 ccm: 500, 400, 300, 200, 150. Do 250 ccm: 600, 500, 400, 300, 200. Do 350 ccm: 700, 550, 450, 350, 250. Do 500 ccm: 800, 600, 500, 400, 300. Prav takšne nagrade kot do 500 ccm so prejeli tudi vozniki motorjev s prikolicami, sovozniki pa pol nižje. Koliko nagrad so podelili je bilo odvisno od števila dirkačev, ki so startali. Do 8 startov je pomenilo, da so podelili samo 2 nagradi, če jih je startalo med 9 in 12, so podelili 3 nagrade. Med 13 in 18 startajočih je pomenilo, da bodo podelili 4 nagrade, če pa je bilo startov več kot 18 pa so podelili vseh 5 nagrad na kategorijo. Vendar pa tekmovalci niso smeli imeti za več kot 25% slabšega časa kot zmagovalec. V primeru istega časa, se je nagrada delila na enake dele. Prvi trije tekmovalci v vsakem razredu so prejeli še častne nagrade (pokale), četrto in peto mesto pa diplome.

Pravilnik je bil praktično nespremenjen, dodano pa je, da so lahko gledalci ob strokovnem vodstvu zdravstvene službe v primeru hujšega padca odstranili tekmovalni stroj in tekmovalca s proge. Prvo pomoč je lahko nudilo samo strokovno medicinsko osebje. V lažjih primerih so čakali s prevozom rešilnega vozila toliko časa, da je kategorijski razred končal svojo dirko. Dovoljenje, da je lahko šel reševalni avto na stezo, je izdal lahko samo direktor dirke. Signalne zastavice se prav tako niso nič spremenile.

Udeležbo na dirkah so napovedali dirkači iz 20 držav celega sveta. To so bile: Avstralija – AUS, Avstrija – A, Belgija – B, Češkoslovaška – ČS, Danska – DK, Francija – F, Irska – EIR, Italija – I, Južna Afrika – ZA, Monaco – MC, Madžarska – H, Kanada – CDN, Nizozemska – NL, Nova Zelandija – NZ, Švedska – S, Švica – CH, Velika Britanija – GB, ZDA – USA, ZR Nemčija – ZRN, Jugoslavija – YU. Kot lahko vidimo so pri nekaterih državah bile v viru uporabljene mednarodne oznake, pri drugih pa kar malce poslovenjene.

## **11.2. Startne liste dirk za Nagrado NG 1969 in poročanje PD<sup>122</sup> pred dirko**

Prva vožnja na startni listi je bila kot ponavadi v najšibkejšem razredu do 50 ccm. Kategorijski rekord proge je dosegel Franco Ringhini leta 1968 na Guazzoniju s 86,538 km/h. Predpisano pa je bilo prevoziti 11 krogov ali 33 km. Na to dirko se je prijavilo kar 27 tekmovalcev iz 10 držav. Številčno so bili najmočneje zastopani Jugoslovani, ki jih je bilo 9, med njimi 7 z različnimi serijami Tomosovega D6, eden s Kreidlerjem in domačin Anton Mladovan z Guazzonijem. Nato so sledili Italijani in Čehi, ki so bili po štirje. Ringhini je iz Guazzonijevega prešel na Morbidellijev motocikel, Parlotti in Rinaudo pa sta vozila Tomosov D6. Po dva predstavnika so imele Švica, Nemčija in Nizozemska, vsi ti razen enega so nastopali s Kreidlerji, Esser iz Nemčije pa s Hondo. Po eden dirkač pa je zastopal Francijo, Dansko, Monako in Avstrijo.

Druga vožnja je bila v razredu do 350 ccm, kjer so kategorijski rekord priznali Parlottiju, ki ga je dosegel z Ducatijem leta 1968 – 106,416 km/h. Tukaj so morali prevoziti 16 krogov oz. 48 km, za to nalogo pa se je prijavilo 25 dirkačev iz 9 držav. Jugoslovanov očitno ta razred ni zanimal, kajti prijavljen ni bil niti eden. Zato pa so prednjačili zahodni sosedje, ki jih je bilo kar 6. Nato so sledili Madžari s 5 dirkači in Čehoslovaki s štirimi. Nemci so bili 3, po dva pa sta prihajala iz Avstrije in Švice. Po eden tekmovalec pa je zastopal Novo Zelandijo, Veliko Britanijo in Francijo.

Za tretjo vožnjo z dirkalniki prostornine do 125 ccm se je prijavilo kar 34 dirkačev. Rekord kategorije je bil priznan Gingerju Molloyju (NZ) iz leta 1968 na Butalcu – 96,688 km/h. Tukaj je bilo potrebno za kvalifikacijo prevoziti 13 krogov ali 39 km. Zasedba je bila zares pisana, kajti prijavljeni tekmovalci so prihajali kar iz 15 držav. Največ po 5 jih je bilo iz Italije

---

<sup>122</sup> Primorski dnevnik.

in Nemčije. Po 3 predstavnike so imele Avstrija, Švedska, Nizozemska, Madžarska in Češkoslovaška. Po dva sta zastopala Švico in Avstralijo. Po eden tekmovalec pa je prihajal iz Danske, Monaka, Francije, ZDA, Nove Zelandije in Jugoslavije oz. Slovenije, to je bil Janko Štefe.

Četrta vožnja dneva je pripadla tekmovalcem v razredu do četrta litra delovne prostornine, kjer je rekord kategorije držal Silvio Grassetti iz leta 1968 na Benellijevem motociklu s povprečjem 104,247 km/h. Za ta razred, ki je moral prevoziti 15 krogov oz. 45 km se je prijavilo kar 35 dirkačev. Dirkači so prihajali ponovno iz kar 15 držav. Nič presenetljivega ni bilo, da jih je bilo največ kar 7 iz Italije, 4 pa so prihajali iz ZR Nemčije. Po trije tekmovalci so prihajali iz Avstrije, Švice, Švedske in Češkoslovaške. Po dva dirkača pa sta zastopala Jugoslavijo, Madžarsko in Nizozemsko. S samo enim tekmovalcem so se predstavile Danska, Francija, Avstralija, ZDA, Nova Zelandija in Velika Britanija. Za Jugoslavijo sta bila prijavljena slovenska soimenjaka Edo Berden in Dolenc.

Peta vožnja je bila v kraljevskem razredu do 500 ccm, kjer je bilo potrebno za kvalifikacijo po novem prevoziti kar 17 krogov oz. 51 km. Rekord kategorije je bil prav tako postavljen leto pred tem, na Patonu ga je odpeljal Angelo Bergamonti s 105,366 km/h in je bil tudi uradni absolutni rekord steze, ki ga je bilo potrebno premagati ob odpeljanih vsaj 10 krogih, če je hotel dirkač domov odnesti 4.000 din vredno Nagrado NG. Za ta razred je bilo prijavljenih 21 tekmovalcev, med njimi ponovno ni bilo nobenega domačina<sup>123</sup>. Dirkači so prihajali iz 9 držav, skoraj polovica pa jih je bila Italijanov, namreč 9. Trije so prihajali iz VB, dva iz Nizozemske, po eden a iz Švice, Avstralije, Avstrije, Belgije, Češkoslovaške in Madžarske.

Zadnja dirka dneva pa je bila na sporedu v kategoriji B, v kateri so motorji s prostornino do pol litra imeli ob sebi še prikolice in sovoznike. Prevoziti so morali 15 krogov ali 45 km. Dosedanji rekord sta držala Siegfried Schauzu in Horst Schneider, z BMW-jem RS sta leta 1968 dosegla povprečno hitrost 100,746 km/h. Prijavilo se je 15 tekmovalnih parov iz 5 držav, največ pa je bilo Nemcev kar 7. Prijavili so se še 3 pari iz Švice, po 2 iz Italije in Jugoslavije (Slovenije) in eden iz Avstrije. Vsi razen enega italijanskega tekmovalnega para so uporabljali različne modele BMW-jevih motociklov, Luigi Passamonti in Giorgio Ricci pa stroj MV Agusta.

---

<sup>123</sup> Tukaj je mišljeno kar vse Jugoslovane kot domačine, ker so v mednarodni konkurenci predstavljali SFRJ in ne posameznih republik.



Pred dirko je o njej v soboto 30.8. poročal tudi Primorski dnevnik<sup>124</sup>. Udeležbo naj bi prijavilo 92 dirkačev iz 21 držav, tudi prekomorskih, za dirke pa so v soboto zaključevali še zadnje priprave. Žal se dirke ni mogel udeležiti italijanski prvak Giacomo Agostini, ki je bil zadržan na dirkah v Londonu, vendar pa naj bi se naknadno prijavilo 5 dirkačev iz Alžirije, ki naj bi tekmovali v vseh kategorijah<sup>125</sup>. Vstopnina za nedeljske dirke, ki so se začele ob 14h (po italijanskem času pa ob 15h)<sup>126</sup> je bila 800 dinarjev. Za generalko<sup>127</sup> pa 500 dinarjev<sup>128</sup>, zgodila pa se je v soboto ob 15h oz. po italijanskem času ob 16h. Za tujce je bilo poskrbljeno, da bodo takoj za mejnimi prehodi na jugoslovanski strani prejeli listke za parkirne prostore in vsa potrebna pojasnila. Ob lepem vremenu, na kar je organizator upal in stavil, naj bi bil obisk še višji kakor leto poprej, ko si je dirke ogledalo okrog 30.000 ljudi<sup>129</sup>. Za absolutnega zmagovalca na progi po centru NG, ki je bila dolga 3 km, je bila določena posebna nagrada 4000 novih din ali 400.000 starih. Za vse kategorije pa je bilo v starih dinarjih izraženo preko 13 milijonov nagrad.

Za izplačilo teh nagrad pa je bilo potrebno pridobiti tudi sponzorska sredstva. Če sklepamo po reklamni brošuri, je dirko leta 1969 podpiralo preko 170 podjetij iz SRS, SFRJ in tudi Italije, glavni pokrovitelj pa je bilo domače podjetje Iskra. Ponovno so pokrovitelji prihajali iz raznoraznih panog.

Kot novost v dokumentaciji zasledimo tega leta tudi pregled tekmovalcev glede na število prijav in prvo selekcijo. Prijavljenih je bilo namreč na začetku kar 198 tekmovalcev, po prvi selekciji pa jih je ostalo 120. Med državami je bila najmočnejše zastopana Italija, ki je prijavila kar 35 tekmovalcev, po prvi selekciji pa jih je ostalo 21, ki naj bi opravili 44 startov. Nato je sledila ZR Nemčija z 32 prijavnimi, od katerih je ostalo 19 dirkačev, ki naj bi opravili 29 startov. Tretji po številu prijav so bili Švicarji, vendar pa je od 23 prijavljenih po prvi selekciji ostalo samo še 8 dirkačev, ki naj bi opravili 12 startov. Več dirkačev je ostalo iz Jugoslavije, ki jih je prijavila 19, ostalo pa jih je 12 za 15 startov. Dobro je bila zastopana tudi Češkoslovaška z 18 prijavi in 10 ostalimi po selekciji ter kar 22 starti. Izmed 15 prijavljenih Avstrijcev jih je ostalo 7, ki naj bi opravili 12 startov. Po 10 prijavljenih so imeli še Britanci, ostalo jih je 7 za 12 startov in Madžari, ki jih je ostalo 6 za 12 startov. Ostali

---

<sup>124</sup> Primorski dnevnik, 30.8.1969, str. 5, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: MOTORNE DIRKE V NOVI GORICI.

<sup>125</sup> Na startni listi jih ni bilo.

<sup>126</sup> Takrat še niso prehajali na poletni čas, v Sloveniji je to uzakonjeno od leta 1983.

<sup>127</sup> Uradni trening.

<sup>128</sup> Verjetno so tukaj mišljeni še stari dinarji, torej so bile vstopnice po 8 in 5 N din.

<sup>129</sup> Isti časopis je poročal leto prej, da si je dirke ogledalo okrog 25.000 ljudi, morda so številke malce pretirane, ampak gotovo kar ogromno število za mesto z 10.000 prebivalci.

dirkači so prihajali še iz ZDA, Švedske, Nove Zelandije, Nizozemske, Monaka, Kanade, Južne Afrike, Irske, Francije, Danske, Belgije in Avstralije. Torej po prvi selekciji je ostalo 120 dirkačev, ki so prijaviili 225 startov. Tistega leta je sicer že konec aprila AMD organiziral tudi državno prvenstvo v kartingu, avto rally Ng-Tolmin-Idrija-Ajdovščina in rally veteranov (starih avtomobilov).

### **11.3. Rezultati dirk za Nagrado NG 1969 in poročanje PD o rezultatih**

V razredu do 50 ccm se je na 11 krogov dolgo progo podalo 28 dirkačev. Prav nič presenetljivo ni, da je bil najboljši Gilberto Parlotti, ki je tekmoval na Tomosu D6 GP<sup>130</sup> s časom 22:45:2 in povprečno hitrostjo 87,020 km/h. Da italijanska prevlada ni bila popolna je poskrbel nemški dirkač Rudolf Kunz na Kreidlerju, ki je cilj prečkal kot drugi ter zaostal 10,8 sekunde in imel povprečno hitrost 86,337 km/h. Na tretje mesto pa je pripeljal še en italijanski dirkač Ringhini na Morbidelliju s časom 23:08:8 in povprečno hitrostjo 85,541 km/h. Na enakem motorju je do četrtega mesta prišel Eugenio Lazzarini, ki je za stopničkami zaostal 12,5 sekund in je povprečno vozil 84,778 km/h. Približal se mu je najboljši domači dirkač Bernetič, s časom 23:26:1 in povprečjem 84,489 km/h je osvojil peto mesto in denarno nagrado. Bernetič je kot Tomosov tovarniški dirkač imel tudi na razpolago model D6 GP, prav tako kot Parlotti in tudi Štefe, ki pa je zaostal 12,5 sekund za Bernetičem in osvojil solidno šesto mesto. Sedmo mesto je privozil nizozemski dirkač Huberts na Kreidlerju, osmi pa je bil Luigi Rinaudo na Tomosu D6, Rinauda je tudi sponzoriral Tomos, vendar pa mu očitno niso zaupali najboljšega materiala za to dirko. Zanimivo je kar zanesljivo 9. mesto alžirskega dirkača Mohameda Mokfija, na deseto za njega pa je prišel Peter Seljak na Tomosu D6 S. Seljak je bil še zadnji dirkač, ki ni zaostal za krog, je pa zaostal dve minuti za zmagovalcem in njegova povprečna hitrost je bila 79,973 km/h. Od vključno 11. do 19. mesta so bili dirkači zaostali za krog, nato sta dirkača na mestih št. 20 in 21 zaostala po 2 kroga, na mestih 22, 23 in 24 so zaostali 3 kroge. Mesto št. 25 je bilo že s 4 krogi zaostanka, št 26 s 5, zadnja dva pa sta zaostala 7 krogov. Konkurenca je bila torej dokaj solidna vsaj v zgornjem

---

<sup>130</sup> Izboljšana verzija modela D6, dejansko tretja serija, ki so jo proizvedli leta 1969 v 4 primerkih. Motor je dosegel maksimalno hitrost 160 km/h, imel je 6 prestav in maksimalno moč kar 14 konjskih moči pri 13.500 obratih motorja v minuti ter bil težek 55 kg. Po rezultatih je bil to najuspešnejši Tomosov motocikel, kajti nekajkrat se je uvrstil v deseterico na dirkah GP (Grand Prix oz. Velika nagrada za svetovno prvenstvo, v Franciji leta 1969 recimo 4. mesto, 6. mesto Parlottija v skupnem seštevku SP) in Parlotti je bil z njim v letih 1969 in 1970 državni prvak Italije FMI.

delu razpredelnice, med prvim in šestim mestom je bilo manj kot minuta razlike, vendar pa je Parlotti svoje mojstrstvo pokazal tudi s tem ko je postavil najhitrejši krog dirke kar dvakrat. To mu je uspelo v tretjem in devetem krogu s povprečjem 89,035 km/h<sup>131</sup>.

Sledila je dirka razreda do 350 ccm, kjer je nastopilo 15 dirkačev, ki so tudi zaključili tekmovanje, prijavljenih jih je sicer bilo 25. Prevoziti pa so morali 16 krogov, kar je najbolje uspelo italijanskemu šampijonu Gilbertu Milaniju s časom 28:35:3 in povprečjem 100,740 km/h. V boj z njim sta se podala še njegov rojak Silvio Grassetti in novozelandski dirkač Ginger Molloy, oba že poznana goriški publiki. Za dvojno italijansko slavje je poskrbel Grassetti, ki je dosegel čas 28:47:2 in povprečno hitrost 100,045 km/h ter tako za 1,3 sekunde ugnal Molloya, ki je povprečno drvel z 99,971 km/h. Na četrto in peto mesto sta se tudi uvrstila Italijana Gallina in Domeniconi, kar kaže na popolno prevlado zahodnih sosedov v tem razredu. Razlike so bile med temi dirkači potem že okoli pol minute na mesto, za šesto mesto pa je bil kar izenačen boj med Francozom Rene-jem in Švicarjem Denzlerjem, ki je pristal na koncu kot sedmi. Ostalih 8 dirkačev je zaostalo za vsaj krog - mesta od 8 do 11, nato sta dva zaostala po 2 kroga, predzadnji za 5 krogov in zadnji za kar 8 krogov. Tekmovalci so sicer prihajali v tem razredu iz 8 držav: Italija (4 tekmovalci), Nizozemska (2), Alžirija (2), Nemčija (2), Češkoslovaška (2), Francija, Švica in VB pa so imele po 1 dirkača. Najboljši krog pa je odpeljal Ginger Molloy v 8. krogu s povprečjem 102,661 km/h.

V razredu do 125 ccm, kjer je bilo potrebno prevoziti 13 krogov, se je na startu pojavilo 22 izmed 34 prijavljenih dirkačev. Zanimivo je, da so tukaj Italijani ostali praznih rok, konkurenco si je namreč podredil avstrijski dirkač Heinz Kriwanek, ki je 13 krogov odpeljal s časom 24:12:3 in povprečno hitrostjo 96,674 km/h. Na drugem mestu je končal Madžar Laszlo Szabo, ki je zaostal 10,9 sekunde in imel povprečno hitrost 95,954 km/h, v četrtem krogu pa je odpeljal najboljši čas kroga te kategorije s povprečjem 98,360 km/h. Nekaj časa je bil v borbi za zmago in nato za drugo mesto tudi odlični Novozelanec Molloy (na koncu tretji), ki je postavil čas 24:27:9 in povprečno hitrost 95,647 km/h. Vendar pa se je Molloy moral še kako izkazati, da je ugnal najbližjega zasledovalca Silvia Bertarellija, ki je zaostal za njim in tako stopničkami samo za 2 desetinki sekunde, to je pomenilo praktično fotofiniš. Malce za njima je pripeljal kot peti edini Slovenec Janko Štefe in s časom 24:39:9 ter povprečjem 94,871 km/h zasedel še zadnje mesto, ki je prinašalo nagrade. Za šesto mesto so

---

<sup>131</sup> Na stezi v NG niso dosegali tako ekstremnih hitrosti, ker je bila krajša, je imela več ovinkov in kratke ravnine. Recimo v Škofji Loki je bila istega leta hitrost zmagovalca Kunza na Kreidelrju 114,696 km/h, v najboljšem krogu pa 117,600 km/h (Tomos, str. 221). Zato je bila dirka v NG tudi bolj varna in ni prihajalo do hudih nesreč.

se borili trije italijanski dirkači, osvojil pa ga je Conslavi, ki je za desetinko sekunde ugnal Rinauda, Lazzarini ki je končal osmi pa je zaostal 3,5 sekunde za sedmim Rinaudom. Nato so bile razlike nekoliko večje, vendar pa je bila dirka precej zanimiva, dirkači pa so prihajali iz kar 14 različnih držav. Kot ponavadi je bilo največ Italijanov – kar 6, po dva predstavnika so imele: Nizozemska, Češkoslovaška in Švica. Po eden dirkač pa je zastopal te države: Avstrija, Madžarska, Nova Zelandija, Jugoslavija, Švedska, Avstralija, ZDA, Monako, Nemčija in Francija.

Četrta dirka dneva je bila v četrtlitrskem razredu, kjer je startalo in naj bi tudi zaključilo dirko 24 tekmovalcev<sup>132</sup>. Kakor koli že, gledalci so videli dvojno italijansko zmago soimenjakov Gilberto Milani je namreč ugnal Parlottija. Milani je 15 krogov prevozil v času 27:08:7 s povprečno hitrostjo 99,466 km/h. Parlotti je bil blizu, vendar pa mu je moral priznati premoč ter končal na drugem mestu s časom 27:18:3 in povprečjem 98.883 km/h. Blizu sta bila tudi Madžar Szabo Laszlo in Šved Borje Jansson, ki je bil na koncu uspešnejši in z 27:27:5 osvojil tretje mesto. Njegova povprečna hitrost je znašala 98,331 km/h, le nekoliko nižja pa je bila Laszlova – 98,217 km/h, ki je tako zaostal samo za 1,9 sekunde in pristal na nehvaležnem četrtem mestu. Več kot pol minute za njima je v cilj prispel Heinz Kriwanek iz Avstrije, ki je s petim mestom pobral še zadnjo denarno nagrado in diplomo. Presenetil pa je eksot na šestem mestu, alžirski dirkač Moulay Ali Mustafa, ki je za štiri sekunde ugnal sedmega Rinauda. Dirkači v tem razredu so prihajali iz 13 različnih držav, največ je bilo tradicionalno italijanskih, kar 6. Zanimivo je, da so nastopali po 3 Švedi in Alžirci, Nemčija in Češkoslovaška pa sta imeli po 2 tekmovalca. Države s po enim dirkačem pa so bile: Madžarska, Avstrija, VB, Francija, ZDA, Švica, Jugoslavija in Nizozemska. Da se je madžarski dirkač Laszlo odločno boril za tretje mesto priča tudi njegov najboljši krog dirke, ki ga je postavil prav v zadnjem, petnajstem krogu s povprečno hitrostjo 102,370 km/h.

Peti so se podali na progo tekmovalci v kraljevskem, pollitrskem razredu, kjer je bilo potrebno za kvalifikacijo odpeljati kar 17 krogov. Za to preizkušnjo je bilo na startni listi prijavljenih kar 21 tekmovalcev, startalo pa jih je 15. Najuspešnejši je bil Gilberto Milani, ki je s progo opravil v času 29:37:5 in povprečno s hitsotjo 103,291 km/h. Konkurenčna sta mu bila še drugo-uvrščeni Avstrelec John Dodds, ki je zaostal slabih 8 sekund in imel povprečje 102,840 km/h in še en Italijan Silvano Bertarelli (tretji), ki je dosegel čas 29:54:4 in

---

<sup>132</sup> Ni razumljivo, zakaj so tekmovalcem, ki so zaostali več kot krog ali 2 pripisali uvrstitev. Tukaj so bili namreč tekmovalci, ki so zaostali oz. niso opravili tudi štirih, sedmih, devetih, 11, 12 in celo 14 krogov, kar je praktično pomenilo odstop saj so morali prevoziti 15 krogov. Zaostanek 14 krogov bi torej pomenil, da je dirkač prevozil en krog v slabe pol ure, vendar pa ga bi ob dolžini 3 km z malo hitrejšo hojo v pol ure lahko prehodil.

povprečno hitrost 102,318 km/h. Četrto mesto in tako zadnjo nagrado<sup>133</sup> je osvojil Novozelanec Molloy, ki pa je zaostal že precej, za Milanijem več kot minuto. Na peto mesto se je uvrstil Franco Trbalzini, ki je bil še zadnji brez zaostanka za vsaj krog. Tukaj konkurenca ni bila tako pisana, kajti tekmovali so samo dirkači iz 6 držav. Zanimivo je, da so bile tukaj udeležene samo države iz zahodnega bloka, kot je bilo že omenjeno so bili predstavniki vzhodnega bloka samo Jugoslovani, Čehoslovaki in Madžari. Šest držav zastopanih v kraljevskem razredu je bilo torej Italija, s kar 7 dirkači, Velika Britanija s 3 dirkači, Nova Zelandija z dvema ter Francija, ZR Nemčija in Avstralija s po 1 dirkačem. Gilberto Milani je dosegel najboljši krog na dirki v 3. krogu in takrat je povprečna hitrost kroga znašala kar 105,986 km/h<sup>134</sup>.

V zadnji, šesti dirki dneva so nastopili motorji s prikolicami. Sicer je bilo na startni listi kar 15 prijav, vendar se jih je na startu pojavilo samo 8. Prevoziti so morali 15 krogov. To je najbolje uspelo Nemcema Richardu Wegenerju in Adiju Heinricksu, ki sta postavila čas 28:34:1 s povprečno hitrostjo 94,510 km/h. Njuna zmaga je bila suverena, kajti najbližja zasledovalca sta bila Italjana Giuseppe Dal Toe in Marcelo Adriani, ki sta postavila čas 30:01:3 in povprečno hitrost 89,935 km/h. Če gledalci boja za zmago praktično niso videli, pa se je bil kar oster boj med italijansko dvojico in tretjeuvrščeni Avstrijcema Siegfriedom Wartbichlerjem ter Hermannom Hochmuthom, ki sta zaostala samo za 1,2 sekunde in povprečno vozila s hitrostjo 89,875 km/h. Stopničkam sta se približala še nemška dirkača Gustav Pape in Franz Kalleberg, ki sta postavila čas 30:11:7 in povprečno hitrost 89,418 km/h. Edina jugoslovanska oz. slovenska predstavnika Norbert in Bertl Salobir sta zaostala za krog in končala kot peta, za krog pa sta zaostala tudi Passamonti in Ricci iz Italije, ki edina nista vozila BMW-ja in sta končala kot šesta. Sedmo mesto je pripadlo švicarski navezi Willi Meier in Genring Hans, ki je zaostala dva kroga. Njuna rojaka Max Mauri in Heinz Hausmann pa sta zaostala kar 4 kroge. Najboljši čas kroga je postavil zmagovalec celotne dirke Wegener s sotekmovalcem Heinricksom, v drugem krogu sta povprečno peljala s hitrostjo 97,472 km/h.

O dirki je poročal tudi tržaški Primorsk dnevnik v torek 2.9.<sup>135</sup> Pisali so, da so dirke nadvse dobro uspele. Kolone avtomobilov in avtobusov iz obeh strani meje so se usmerjale v NG v zgodnjih popoldanskih urah in mesto zlepa ni imelo toliko obiskovalcev, če se izvzame

---

<sup>133</sup> Med 13 in 18 startajočih so podelili 4 nagrade.

<sup>134</sup> Nov absolutni rekord steze.

<sup>135</sup> Primorski dnevnik, 2.9.1969, str. 2, rubrika šport, Motociklizem, članek: Za nagrado N. Gorice 69.

zborovanje ob proslavi osvoboditve eno leto prej. »Računajo, da je teknam v središču mesta prisostvovalo nad 50 tisoč ljudi.«<sup>136</sup> Organizacija je bila po poročanju časopisa vzorna, k čemur so pripomogle izkušnje iz preteklih let. Da je vse potekalo v lepem redu ter brez prometnih ali kakih drugih nesreč, je pripomoglo tudi lepo vreme, ki je po veliko dneh dežja privabilo tudi veliko število gledalcev. Ugodno vreme je pripomoglo tudi k dobrim rezultatom, omenjen je nov absolutni rekord Milanija s hitrostjo 105,896 km/h<sup>137</sup>, kar mu je prineslo nagrado Nove Gorice – 4000 novih dinarjev, leto poprej pa je to uspelo Bergamontiju s 105,336 km/h. V članku so omenjeni še rezultati zmagovalcev, 4 zmage so pripadle Italijanom, po ena pa Avstrijcem in Nemcem. Med jugoslovanskimi dirkači so omenili samo peto mesto Janka Štefeta v kategoriji do 125 ccm.

Dirke so bile torej tradicionalno uspešne, nesreč ni bilo in ob lepem vremenu je bil tudi obsik velik, verjetno ne ravno 50.000 ljudi, ampak kakor gre razbrati iz raznoraznih dopisov AMD-ja NG podjetjem in ostalim za sponzorstvo, naj bi si dirke ogledalo okoli 30.000 gledalcev iz obeh strani meje. Tako so lahko jugoslovanska podjetja oglaševala svoje izdelke in storitve tudi pred Italijani in obratno. Očitno je organizatorju uspelo tudi dobro rešiti problem parkiranja in ostale težave, ki se pojavijo ob množici obiskovalcev. Na fotografiji spodaj so predstavljene vstopnice<sup>138</sup>. Mladina do 16 let in pripadniki JLA so imeli kar precej cenejše vstopnice kot odrasli gledalci. Za trening je mladina do 16 let odštela 1 novi dinar, za tekmo pa 3, medtem ko so morali odrasli vstopnice plačati za uradni trening 5 novih dinarjev, za tekmovanje pa kar 8 din.

---

<sup>136</sup> Verjetno je avtor malce pretiraval. Ustni vir Žarko Vuga mi je dne 31.8. povedal, da je bil rekord obiskanosti okrog 30.000 ljudi, kar je bilo za tako majhno mesto ogromna številka. Dan danes na nacionalnem nivoju takšno število gledalcev privabi morda edinoletni prireditev smučarskih skokov oz. poletov v Planici.

<sup>137</sup> Na uradnih rezultatih je bila navedena hitrost 105,986 km/h.

<sup>138</sup> PANG, FOND 521, FSC 4, ENOTA 32, LETO 1969.



Slika 4 vstopnice za trening in dirko, leta 1969



Slika 5 propagandni letak, leta 1969

Takole je zgledal propagandni letak, ki je vabil gledalce na dirko<sup>139</sup>.

<sup>139</sup> PANG, FOND 521, FSC 4, ENOTA 32, LETO 1969.

## 12. DIRKE LETA 1970<sup>140</sup>

### 12.1. Razno o dirkah za Nagrado NG 1970

Leta 1970 so bile že 12. mednarodne cestno hitrostne moto dirke za Nagrado – Prix Nove Gorice. Odvijale so se v soboto 29.8. in v nedeljo 30.8. Tega leta je bil pokrovitelj tovarna Salonit Anhovo. Častno predsedstvo je štelo kar 22 članov. Ponovno so oblikovali širok organizacijski komite, častno predsedstvo tega je pripadlo Milanu Vižintinu, ki je bil republiški poslanec. Predsednik OK je bil Rudi Šimac, ki je bil predsednik skupščine občine NG. Podpredsednika sta bila Jože Štrumbelj kot načelnik UJV Ng in Orlando Nemeč kot predsednik IO občinske konference SZDL. Direktor OK je bil predsednik AMD NG, Bojan Ožbolt, sekretar pa prav tako kot v AMD-ju tudi v OK-ju Anton Vodopivec. OK pa je imel še 23 članov, ki so zasedali različne visoke položaje v družbenih organizacijah in podjetjih, ki so bila pomembna za izvedbo dirke.

Ponovno je bilo zelo široko tudi vodstvo prireditve. Delegat ZŠK AMSJ je bil Ivan Križaj. Direktor dirke Bojan Ožbolt je imel dva pomočnika, to sta bila Roman Klančič in Savo Mikluš. Sekretar dirke je bil Anton Vodopivec, njegov pomočnik pa Janez Petrovčič. Ing. Alojz Hvala je bil predsednik športne komisije, pomagal mu je Silvo Belingar. Tehnični komisiji je predsedoval Alojz Bucik, pomagal pa mu je Ivan Tominc. Gospodarsko-finančno komisijo je vodil Marjan Vitežnik ob pomoči Sava Žnideršiča, propagandno pa Ivan Kobal ob pomoči Antona Žvanuta. Zavarovanje prireditve je vodil Drago Mozetič ob pomoči Rudija Rustje, tehnično zavarovanje pa je vodil Ivan Zavrtanik s pomočnikom Štefanom Žnidaršičem. Vodja fizičnega zavarovanja je bil Jakob Zavrtanik, njegov pomočnik pa Ivan Lovišček. Tradicionalno je vodil sodnike zavojev Julko Klančič, časomerilce pa ing. Leonardo Cristiani ob pomoči Ludvika Jerkiča. Ing. Ivo Vidmar in ing. Franc Čuk sta skrbela za izračun časov. Vodja totalizatorjev je bil ing. Milan Kenda, pomagal mu je ing. Aleksander Modic. Milko Boškin je bil vodja tekmovalnega parka, pomagal mu je Jožko Rijavec, informativno službo pa je vodil Alojz Birsa ob pomoči Jožeta Cestnika. Zdravstveno službo je vodil dr. Ludvik Lozej, gasilsko pa Danilo Križaj. Službo zvez so zaupali Lucijanu Zgagi, ozvočenje pa Emilu Rupniku. Miro Avsec je bil starter-finišer, predstarter pa Marjan Ščuka. Administracijo z rezultati je urejal Edi Furlan, glavni blagajnik pa je bil Marjan Bitežnik.

---

<sup>140</sup> PANG, FOND 521, FSC 4, ENOTA 33, LETO 1970.



Napovedovalec je bil Andrej Franko, filmski snemalec pa Jože Komel. Ponovno so bili uradni prevajalci Aleš Komavec, Rajko Slokar in Franc Humar. Prireditev je bila zavarovana pri goriški enoti zavarovalnice Sava. Uradno časomerilstvo so zaupali italijanskim Federazione Cronometristi – Gorizia. Drugi sodelavci so bili anonimni člani AMD NG, ki so prav tako prispevali kamenček v mozaiku, da so se dirke izpeljale kot se spodobi.

Ponovno so tega leta objavili lep časovni raspored. Za četrtek in petek, 27.8. in 28.8. so bili napovedani prihodi tekmovalcev. Nato se je že v soboto 29.8. začelo zares, kajti med 7h in 13h so v tekmovalnem parku pri občinski stavbi potekali tehnični pregledi. Ob 13h so zaprli progo za neuradni trening, ki je trajal od 13h do 14h. Ob 14:45 so progo zaprli za uradni trening, ki je potekal med 15h in 19h, za tem pa je ob 19:30 zasedala žirija v prostorih sodišča. Zadnje dejanje dneva pa je bil ob 21:30 sprejem tekmovalcev v Park hotelu.

Dirka je bila v nedeljo 30.8. zato so že ob 7:30 namestili zapornice na vseh vpadnicah v NG in jih ob 8:00 tudi zaprli. Takrat so tudi začeli s pobiranjem vstopnine na prireditvenem prostoru. Ob 10:00 je bila uradna razglasitev rezultatov treninga, ki je bila pomembna za raspored tekmovalcev na startu. Ob 14h so zaprli tekmovalno progo za vsa vozila z izjemo službenih vozil. Nato so ob 14:10 opravili reklamno-propagandne vožnje po progi, ki so jo ob 14:30 absolutno izpraznili. Ob 14:35 je bila svečana otvoritev Nagrade NG, pet minut za tem pa svečano razvitje prapora AMD NG. Ob 14:50 je bila na vsti krožna vožnja zastav udeleženk mednarodnih moto dirk. Ko je ura odbila 15, je bil uradni pričetek tekmovanja, ki je predvidoma trajalo do 19h. Pol ure za tem je bila zadnja seja žirije in verifikacija rezultatov. Zadnje dejanje dirk pa je bilo ob 21:30 v prostorih hotela Park, ko so uradno razglasili rezultate ter podelili nagrade in pokale.

Glavna nagrada, Nagrada NG je ostala nespremenjena, 4000 dinarjev. Za posamezne kategorije pa so nagrade bile nekoliko spremenjene. Ponovno se jih je podeljevalo od prvega do petega mesta, navedene bodo samo s številko, kajti valuta je bil dinar oz. N din. Razred do 50 ccm je imel najnižje nagrade: 500, 400, 300, 250, 200. Razred do 125 ccm: 600, 500, 400, 300, 250. Razred do četrt litra: 700, 600, 500, 400, 300. Razred do 350 ccm: 800, 650, 550, 450, 350. Kraljevski razred do pol litra pa: 900, 700, 600, 500, 400. Prav takšne nagrade so bile obljubljeni tudi za voznike pri motorjih s prikolicami, sovozniki pa so dobili nižje nagrade: 500, 400, 350, 300, 250. Ponovno je bilo odvisno koliko tekmovalcev je startalo, do 8 startov je namreč pomenilo samo 2 nagradi, če je bilo startajočih med 9 in 12, pa 3 nagrade. Od 13 do 18 startajočih je pomenilo, da bodo podelili 4 nagrade, nad 18 startajočih pa je

obljubljalo 5 nagrad za določeno kategorijo. Seveda pa niso smeli imeti za več kot 25% slabšega rezultata kot zmagovalec. Zmagovalec, drugi in tretji so v vseh kategorijah prejeli še častne nagrade v obliki pokala, četrti in peti pa diplome.

Pravilnik se tega leta ni spreminjal, zato pa so bili prijavljeni dirkači iz kar 22 držav. To so bile: Avstralija – AUS, Avstrija – A, Belgija – B, Češkoslovaška – ČS, Danska – DK, Finska – SF, Francija – F, Irska – EIR, Italija – I, Kanada – CDN, Monaco – MC, Madžarska – H, Nizozemska – NL, Nova Zelandija – NZ, Španija – E, Švedska – S, Švica – CH, Peru – PE, Velika Britanija – GB, ZDA – USA, ZR Nemčija – D in Jugoslavija – YU. (Tekmovalci iz ZDA, Kanade in Monaka sicer niso nastopili).

Nagrada NG je bila že dvanajsta po vrsti, vendar pa četrtič s tako množično in kvalitetno mednarodno udeležbo. Z dobro organizacijo, kar so vedno dosegli, so hoteli upravičiti zaupanje FIM tudi z željo, da bodo dirke v okviru FIM tudi v bodoče.

O dirkah v NG je tudi že v soboto 29.8. poročal Primorski dnevnik v članku: »Dirkalna proga in dirkači pripravljeni za velike boje«<sup>141</sup>. Pisali so, da se je v soboto zgodil sprejem v Park hotelu in poskusne vožnje ter da se bo tekmovanje v nedeljo začelo ob 15h. Udeležencem iz Gorice so priporočali prehod na solkanskem bloku (maloobmejni prehod). Nova Gorica je bila že od petka okrašena z jugoslovanskimi zastavami in zastavami 22 držav udeleženk. Večina dirkačev je bila že prisotnih v NG, kajti v soboto so bile najprej neuradne potem pa še uradne poskusne vožnje. Proga je tudi že bila pripravljena, minimalno širino je imela 7,5 metra, ovinkov je bilo 5 ostrih in 2 bolj blaga. Cestišče so ponekod, zlasti na ovinkih na novo asfaltirali in izvedli vse varnostne ukrepe ter zavarovali najnevarnejše točke. Poroča tudi, da bo poskrbljeno za gledalce, ki bodo lahko vstopnice dobili že takoj ob prečkanju meje, kjer jim bodo tudi dodelili parkirni prostor, zlasti prepustničarjem pa so priporočali, da izberejo mejni prehod v Solkanu, da v Rožni dolini ne bi bilo preveč gneče.

Še malce več pa so zapisali v članku na dan dirke, se pravi v nedeljo 30.8.<sup>142</sup> v članku: »Danes so v Novi Gorici mednarodne moto dirke«. Omenili, so da se dirke začnejo ob 15h po legalni uri. Na dirke se je prijavilo 91 tekmovalcev iz vsega sveta, ki bodo napravili 170 startov v 6 kategorijah od 50 do 500 ccm in s prikolicami. Preizkusne vožnje dan poprej so potekale kar dobro in prav tako uradni sprejem, ki sta ga pripravila AMD in predsednik skupščine Šimac.

---

<sup>141</sup> Primorski dnevnik, 29.8.1970, str. 3, rubrika Goriški dnevnik, članek: Dirkalna proga in dirkači pripravljeni za velike boje.

<sup>142</sup> Primorski dnevnik, 30.8.1970, str. 4, rubrika Goriški dnevnik, članek: Danes so v Novi Gorici mednarodne moto dirke.

Ker je bil predviden velik obisk tudi iz italijanske strani so mejni organi priporočali, naj ne gredo čez mejo samo pri Rdeči hiši<sup>143</sup> ampak tudi pri Solkanu, Šempetru in Mirnu, da bi preprečili preveliko gnečo in olajšali mejno kontrolo. Takoj po prihodu čez mejo je bilo poskrbljeno za potrebna navodila, vstopnice in listke za parkirne prostore. Za uradne goste pa so bili parkirni prostori zagotovljeni bilzu glavne tribune, ki je bila postavljena na Kidričevi ulici pred sodno palačo. Opozorili so tudi na televizijski prenos v ponedeljek ob 19:50 po italijanskem času<sup>144</sup> na TV Ljubljana, prenos pa naj bi trajal okoli 10 minut<sup>145</sup>.

## **12.2. Startne liste dirk za Nagrado NG 1970**

Poglejmo si startne liste. Za prvo dirko v razredu do 50 ccm se je prijavilo 27 dirkačev, ki so morali opraviti 11 krogov. Med njimi je bilo kar 10 jugoslovanskih dirkačev, med katerimi jih je 8 vozilo Tomose, po eden pa Guazzonija in Kreidelerja. Kategorijski rekord je recimo leto prej dosegel Parlotti na Tomosu D6 GP, s katerim je bil prijavljen tudi za to dirko, prav tako tudi njegov rojak Rinaudo, še dva italijanska dirkača pa sta se prijavila z Morbidelliji. Torej Italijani so bili 4, po 2 dirkača pa so imele Nemčija, Švedska in Danska. Po eden dirkač pa je prihajal iz kar 7 držav, to so bile: Avstrija, Belgija, Monako, Nizozemska, Peru, Španija in Švica. Zanimivo je bilo, da sta bila s Tomosom D6 S prijavljena tudi po eden švedski in danski dirkač.

Za razred do 350 ccm, ki je šel na stezo kot drugi pa je bilo še več zanimanja, prijavilo se je namreč kar 29 dirkačev iz 13 držav. Opraviti so morali 16 krogov. Sicer tukaj ni bilo nobenega jugoslovanskega dirkača, kategorijski rekord pa so priznavali Parlottiju iz leta 1968, čeprav uradno za absolutni rekord steze, kar bi še vedno ostal tudi po letu 1969, ni bil priznan. Po prijavah je bila najmočnejša nacija tukaj Italija, katero je zastopalo kar 8 dirkačev. Švicarjev je bilo prijavljenih 6, države s po 2 dirkačema na startni listi pa so bile: Avstrija, Danska, Francija in Velika Britanija. Po eden dirkač pa se je prijavil iz naslednjih držav: Avstralija, Češkoslovaška, Belgija, Madžarska, Nemčija, Švedska in Finska.

Izjemno zanimanje je očitno vladalo za razred do 125 ccm, ki je startal tretji in tukaj je bilo potrebno odpeljati 13 krogov. Rekord razreda je držal Madžar Laszlo, dosežen leta 1969.

---

<sup>143</sup> Rožna Dolina oz. Rdeča hiša dobesedno prevedeno iz italijanskega Casa Rossa.

<sup>144</sup> V Jugoslaviji 18:50, ker še ni bilo poletnega časa.

<sup>145</sup> Dejansko poročilo oz. posnetek in ne prenos, prenos se smatra kot neposreden prenos v živo.

Prijavljenih za drugi najšibkejši razred je bilo tokrat kar 37 iz 16 držav. Kar 8 je bilo Madžarov, 6 Italijanov in 4 Švicarji. Jugoslovani so se prijavili 3, po dva predstavnika pa sta se prijavila iz: Avstrije, Danske, Španije in Nemčije. Po eden dirkač pa je zastopal te države: Avstralija, Finska, Irska, Monako, Nizozemska, Nova Zelandija, Peru, Švedska.

Četrta dirka dneva je bila razred do 250 ccm, ki je moral prevoziti 15 krogov, rekord kategorije pa je držal Grasseti iz leta 1968. Tukaj se je prijavilo 34 tekmovalcev iz 16 držav. Po 5 dirkačev je prihajalo iz Italije, Švice in Madžarske. Prijavili so se 3 danski dirkači, Jugoslavija, ZR Nemčija, Španija in Belgija pa so imele po 2 predstavnika. Po eden dirkač pa se je prijavil iz naslednjih držav: Avstrija, Češkoslovaška, Finska, Francija, Irska, Nizozemska, Nova Zelandija in VB.

Kraljevski razred do pol litra delovne prostornine je bil na vrsti kot peta dirka dneva in dirkači so morali prevoziti kar 17 krogov. Tukaj je bil kategorijski rekord postavljen leta 1969, lastnik pa je bil Gilberto Milani z Aermacchijem, ki mu je s povprečno hitrostjo 105,986 km/h pripadal tudi absolutni rekord goriške proge, vendar pa za te dirke ni bil med 31 prijavljenimi dirkači. Teh 31 tekmovalcev je prihajalo iz 14 držav, ponovno največ, kar 9, iz Italije. Po 4 dirkači so na startni listi zastopali Francijo in Švico, po 2 pa Švedsko, VB in Avstralijo. Po 1 prijavljen dirkač pa je prihajal iz teh držav: Avstrija, Danska, Finska, Nova Zelandija, Madžarska, Nemčija, Španija in Jugoslavija.

Zadnja šesta dirka je bila v kategoriji B, motorji s prikolicami, opraviti pa so morali s 15 krogi. Kategorijski rekord sta držala nemca Schauen in Schneider iz leta 1968. Tokrat je bilo prijavljenih 12 tekmovalnih dvojic iz 4 držav. Kar 8 jih je bilo iz Nemčije, 2 iz Jugoslavije ter po ena iz Švice in Italije. Med konkurenco skoraj da samih BMW-jev se tukaj pojavita še MV Agusta italijanskih dirkačev in eden nemški par s Kawasakiem. Glede na prejšnja leta je bilo razen med prikoličarji občutno manj nemških dirkačev.

### **12.3. Rezultati dirk za nagrado NG 1970 in poročili Dela ter PD o njih**

Poglejmo si rezultate tekmovanja, ki je po poročanju Dela<sup>146</sup> potekalo v dežju.

---

<sup>146</sup> Delo, Ponedeljek 31. avgusta 1970, članek: »Tudi v dežju – hitri«.

Za razred do 50 ccm je zabeleženih 16 dirkačev, očitno pa niso prevozili vseh 11 predpisanih krogov, temveč samo 8<sup>147</sup>. Zmago je ubranil odlični Gilberto Parlotti, ki je 8 krogov prevozil v času 17:23:5 s povprečno hitrostjo 82,798 km/h. Najhitrejši krog je znašal 2:00:8 ob povprečju 84,112 km/h. Parlottijeva zmaga je bila suverena, kajti čas drugo-uvrščene Janka Štefeta je bil 18:01:3 in povprečna hitrost samo 79,903 km/h. Za drugo mesto je bil konkurenčen še Luigi Rinaudo, ki pa je za Štefetom zaostal za 6,6 sekunde in imel povprečno hitrost 79,419 km/h. Rinaudo je prepričljivo osvojil tretje mesto, saj je najbližji nasledovalec Nemeč Schwinkardt zaostal več kot minuto in postavil čas 19:15:1 ob povprečni hitrosti samo 74,808 km/h. Nemeč je vozil Kreidlerjev motocikel, medtem ko so vsi na stopničkah vozili Tomose, italijanska dirkača, če so podatki točni model D6 GP oz. samo GP, Štefe pa model D6. Po podatkih v knjigi Tomos<sup>148</sup> naj bi za Parlottijem zaostali vsi vsaj za krog. Peto mesto si je s 14,4 sekundami zaostanka za Schweikardtom privozil še en dirkač na Tomosu, to je bil Adrijan Bernetič, ki je dosegel povprečno hitrost 73,872 km/h. Vsi ostali do 15. mesta so zaostali vsaj za krog, nekateri celo za 2 oz. 3. Kakor koli že, na listi rezultatov je 16 tekmovalcev iz 8 držav (Italija, Jugoslavija, Nemčija, Švedska, Švica, Nizozemska, Danska, Belgija.), med katerimi je bilo 6 Jugoslovanov.

Na drugi dirki dneva z motorji prostornine do 350 ccm je očitno nastopilo 19 tekmovalcev od 29 prijavljenih, ki so prevozili 12 krogov namesto predpisanih 16. Najuspešnejši je bil občinstvu že poznan novozelandski dirkač Ginger Molloy in njegova zmaga je bila kar suverena. Dosegel naj bi čas 23:04:2<sup>149</sup> in povprečno hitrost 89,738 km/h. Pravi čas je bil verjetno 24:04:2. Wilhelm Atterer iz Nemčije, ki je osvojil drugo mesto, je dosegel čas 24:17:7 in povprečno hitrost 88,907 km/h. Nemcu je uspel tudi najhitrejši krog na dirki s časom 1:54:3 in povprečno hitrostjo 94,488 km/h. Na tretje mesto se je prebil s časom 24:25:1 in povprečjem 88,458 km/h, Madžar Janos Drapal. Tretje mesto ni bilo ravno ogroženo, kajti četrti Finec Pesonen je zaostal 23,3 sekunde in imel povprečje 87,073 km/h. Vendar pa je imel finski dirkač minimalno prednost desetinke sekunde pred Švedom Pahlsonom, ki je zasedel peto mesto, ki je še zadnje prineslo denarno nagrado in diplomu. Gledalci so videli še nekaj zanimivih bojov za nižja mesta, dirkači uvrščeni nižje od devetega mesta pa so zaostali po 2 kroga in več. Med 19 dirkači iz 10 držav, jih je kar 5 prihajalo iz Švice, vendar pa več kot 9. mesta niso dosegli. Tudi 3 italijanski dirkači niso bili preveč uspešni, njihova najvišja

---

<sup>147</sup> Verjetno zaradi slabega oz. deževnega vremena, ki je onemogočalo višje hitrosti in je povečevalo nevarnost.

<sup>148</sup> J.P. Grom – Tomos, skozi zgodovino z 204 km/h, str. 268, preglednica 151.

<sup>149</sup> Očitno je šlo za napako pri pisanju uradnih rezultatov, kajti s tem časom bi bila povprečna hitrost nekaj čez 93,6 km/h.

uvrstitev je bila 10. mesto. Po dva dirkača sta prihajala iz Švedske (5., 6. mesto), Avstrije (8., 12. mesto) in VB (7., 13. mesto). Poleg že omenjenih je nastopil še dirkač iz Avstralije.

Dirke v razredu do 125 ccm se je udeležilo 29 dirkačev izmed 37 prijavljenih. Namesto predpisanih 13 krogov pa so odpeljali 9 krogov. Parlotti je očitno dobro izkoristil, da je med najnižjima kategorijama startala vmes še kategorija do 350 ccm, kjer ni startal. Tukaj je bil ponovno kar suveren in dosegel čas 17:26:8 ter povprečno hitrost 92,853 km/h. Poleg tega mu je uspel še najhitrejši krog na dirki s časom 1:53:2 in povprečno hitrostjo 95,406 km/h. Na drugo mesto se je uvrstil Madžar Drapal, ki je bil edini kolikor toliko konkurenčen Parlottiju in je dosegel čas 17:38:0 ter povprečno hitrost dirke 91,881 km/h. Za tretje mesto sta se borila Siegfried Mohringen iz Nemčije in Luigi Rinaudo, na koncu pa je bil uspešnejši nemški dirkač, ki je postavil čas 18:24:9 in povprečno hitrost 87,966 km/h. Rinaudo je zaostal za 9,1 sekunde in s povprečno hitrostjo 87,260 km/h zasedel nevhvaležno četrto mesto. Za njim pa je 7 sekund zaostal madžarski dirkač Laszlo Szabo, ki je s petim mestom prišel do najnižje nagrade, ki je bila še podeljena. Jugoslovana oz. Slovenca sta dosegla dokaj skromni uvrstitvi, Štefe je bil 12., Edo Berden pa 14. Za nižja mesta so gledalci videli kar nekaj obračunov in prehitevanj, bilo pa je tudi kar precej odstopov. Dirkači so v tem razredu prihajali iz 14 različnih držav: Italija, Madžarska, Nemčija, Španija, Švica, Nova Zelandija, Jugoslavija, Nizozemska, Švedska, Danska, Irska, Peru, Avstrija in Avstralija.

Četrta je bila na sporedu dirka v razredu do 250 ccm. Te se je udeležilo 24 tekmovalcev od 34 prijavljenih, namesto 15 krogov pa so jih odpeljali 11. Najhitrejši je bil švicarski dirkač Gyula Marsovszky, ki je dosegel čas 21:05:0 in povprečno hitrost 93,913 km/h. Vendar pa je o zmagovalcu odločil šele fotofiniš, kajti prav enak čas je dosegel Madžar Laszlo Szabo, ki so mu pripisali drugo mesto. Sicer je švicarski tekmovalec dosegel tudi najhitrejši krog na dirki, ki je znašal izraženo v času 1:50:2 ter 98,003 km/h izraženo v povprečju dosežene hitrosti. To je bila najverjetneje najbolj zanimiva dirka vseh časov v NG, saj je tudi za tretje mesto potekal izjemen dvoboj, ki se je razpletel šele na ciljni črti. Sicer sta dirkača iz Španije in Italije za prvima zaostala skoraj minuto, a to ju očitno ni motilo in sta se borila do zadnjih metrov. Uspešnejši je bil Jose Merdano iz Španije, njegov čas je bil 21:59:3 in povprečna hitrost 90,042 km/h. Stari znanec občinstva Silvio Grassetti, za katerega je prav gotovo navijalo več gledalcev kot za španskega tekmovalca pa je zaostal 6 desetink sekunde in imel povprečno hitrost 90,006 km/h. Gledano iz obeh strani pa je trdno na petem mestu končal irski dirkač Bob Coutler, ki je dosegel povprečno hitrost 88,868 km/h in tako pobral še zadnjo nagrado in diplomo. Jugoslovanska predstavnika sta bila Hrvat Bevanda, ki je končal kot 11.

in Slovenec Berden, ki je osvojil 14. mesto. Dirkači v tem razredu so prihajali iz 12 različnih držav, to so bile: Švica, Madžarska, Španija, Italija, Irska, Avstrija, Nemčija, Jugoslavija, Danska, VB, Belgija in Nova Zelandija<sup>150</sup>.

Na peti dirki dneva v kraljevskem razredu do 500 ccm je tudi nastopilo 24 dirkačev, to je 7 manj kot jih je bilo prijavljenih. Predpisano je bilo, da je potrebno odpeljali 17 krogov, vendar so jih odpeljali samo 12. Najboljši je bil po zmagi v kategoriji do 350 ccm še enkrat Novozelanec Ginger Molloy s časom 22:26:3 in povprečjem 96,263 km/h. Edini dirkač, ki mu je zares konkuriral je bil Karl Auer iz Avstrije, ki je na koncu zaostal 4 sekunde in imel povprečno hitrost 95,999 km/h. Auer se je trudil Molloya dohiteti, vendar tudi najhitrejši krog na dirki s časom 1:49:5 in povprečno hitrostjo 98,630 km/h ni bil dovolj za zmago. Tretje mesto je z ogromnim zaostankom dosegel zmagovalec kategorije do 250 ccm, Guyla Marsovszky, ki je s progo opravil v času 23:23:0 ob povprečni hitrosti 92,373 km/h. Nekaj časa je bil v boju za tretje mesto italijanski dirkač Silvano Bertarelli, ki pa je na četrtem mestu zaostal za tretjim mestom 13,8 sekund in imel povpreček 91,473 km/h. Zadnjo nagrado je s petim mestom uspelo pobrati Britancu Billieju Nelsonu, ki je imel končni čas 24:00:8 in povprečje malce pod 90 km/h. Približal se mu je Italijan Sergio Baroncini, ki je zaostal 3,9 sekunde in bil še zadnji, ki ni zaostal za krog. Edini domačin je bil Alfonz Breznik, ki je osvojil skromno 17. mesto z 2 krogoma zaostanka. Gledalci so videli nekaj bojev za nižja mesta in kar 6 odstopov, se pravi ¼ tekmovalcev je odstopila. V kraljevskem razredu je bilo zastopanih 12 držav, to so bile: NZ, Avstrija, Švica, Italija, VB, Švedska, Francija, Avstralija, Jugoslavija, Finska, Španija in Danska.

Zadnji, šesti so se na tekmovalno progo podali tekmovalci na motorjih s prikolicami. Tukaj je nastopilo 11 tekmovalnih dvojic izmed 12 prijavljenih, odpeljali pa so 10 krogov namesto 15. Nenavadno za kategorijo B je bila dirka precej izenačena, stopničke pa so zasedli samo nemški dirkači, v boj z njimi pa se je podala še italijanska naveza Dal Toe - Giujedde<sup>151</sup>, ki je zasedla končno četrto mesto. Torej zmagovalca sta bila Wegner in Heinrich, ki sta s progo opravila v času 20:21:0 in povprečno hitrostjo 88,452 km/h. Da sta zasluženo zmagala ugotavljamo tudi iz podatka, da sta dosegla najhitrejši krog na dirki, ki je trajal 1:58:0 ob povprečni hitrosti 91,525 km/h. Na drugo mesto sta pripeljala Butscher in Huber, ki sta zaostala 4 sekunde in imela povprečno hitrost 88,163 km/h. Tretja sta ciljno črto prečkala

---

<sup>150</sup> Naprej NZ.

<sup>151</sup> Na startni listi ju sploh ni bilo, ampak sta bila od Italijanov samo Passamonti in Ricci, ki pa sta zasedla osmo mesto.

Pape in Kallenberg, ki sta dosegla čas 20:29:9 in povprečno hitrost 87,812 km/h ter tako italjanski par na četrtem mestu ugnala za 7,5 sekund. Uvstitve na peto, šesto in sedmo mesto so pripadle nemškimi dirkačem, osma je bila druga italijanska dvojica, vsem tem je uspelo odpeljati 10 krogov. Na deveto mesto sta prišla Salobir in Seljak z zaostankom kroga, deseta pa sta bila še druga dva Slovenca, Černjavič in Klafner, ki pa sta v slabšem času kot zmagovalec uspela odpeljati samo 5 krogov. Švicarja Perrit in Dino pa sta odstopila po 3 krogih.

Dve zmagi sta torej odšli v Italijo, za to je poskrbel Parlotti – 50 in 125 ccm, dve pa na drugi konec sveta v NZ, kar je uspelo Molloy-u – 350 in 500 ccm. V razredu do 250 ccm je zmagal Švicar Marsovszky, pri prikolicah pa nemška naveza Wegner in Heinrich. Jugoslovani oz. Slovenci so bili konkurenčni samo v razredu do 50 ccm, kjer je Štefe osvojil odlično drugo mesto in je uspeh dopolnil Bernetič s 5. mestom. V tem razredu pa je bila popolna zmaga slovenske tovarne Tomos, ki je imela kar 4 dirkače med prvih 5 uvrščenih, vmes je bil na četrtem mestu nemški dirkač s Kreidlerjem, ki je bil svetovno uveljavljen motocikel na dirkah za GP.

Poglejmo kaj so o dirkah leta 1970 pisali časopisi. Delo je dan po dirki<sup>152</sup> je poročalo o razburljivih bojih na mednarodnih motociklističnih dirkah v NG. V članku je novinar zapisal, da se je prireditelj odločil izpeljati tekmovanje kljub slabemu vremenu. Pokrovitelj je bil Salonit Anhovo, prireditelja pa AMD NG in Zdržuenje šoferjev in avtomehanikov NG. Nastopilo je skoraj 120 dirkačev, med katerimi je Molloy iz NZ bil najboljši na sobotnem treningu v razredu do 350 ccm s časom 1:44:2 in povprečno hitrostjo 103.646 km/h<sup>153</sup>. V nadaljevanju poroča še o rezultatih dirke in kratke opise izmed katerih sta zanimiva predvsem tisti za razred do 250 ccm in do 500 ccm.

O četrtlitrskem razredu so povedali takole: »V kategoriji do 250 kubikov se vse do zadnjega kroga ni vedelo kdo bo zmagovalec. Ves čas dirke so se menjavali v vodstvu štirje tekmovalci – Marsovszky, Atterer, Szabo in Medrano. Za polovico kolesa prednosti, je prvi pripeljal skozi clij Švicar Marsovszky, takoj za njim pa Madžar Szabo. Marsovszky je v tej kategoriji tudi najhitreje prevozil krog s hitrostjo 98,003 km na uro.«

---

<sup>152</sup> Delo, 31.8.1970, članek »Tudi v dežju – hitri«.

<sup>153</sup> Za primerjavo najhitrejši krog vseh dirk je uspel Avstrijcu Auerju v razredu do 500 ccm – 1:49:5, 98,630 km/h.



Glede kraljevskega pollitrskega razreda pa: »Novozelanec Ginger Molloy je opravičil sloves drugega najboljšega dirkača na svetu v kategoriji do 500 kubikov, saj je bil tudi danes nepremagljiv v tej kategoriji. Do petega kroga je vodil Avstrijec Auer, potem pa je prevzel vodstvo Molloy in zanesljivo zmagal. Obema dirkačema je do polovice proge sledil Švicar Marsovszky, do cilja pa je nato zaostal za več kot 20 sekund. Auer je prevozil najhitrejši krog s hitrostjo 98,630 km na uro.«

Leta 1970 je bil Ginger Molloy res drugi dirkač sezone v svetovnem prvenstvu, zbral je 62 točk<sup>154</sup>. Sicer je nastopal v svetovnem prvenstvu z motociklom znamke Butalco, na dirki v NG pa s Kawasakijem. Zmagovalec SP je bil legendarni Giacomo Agostini<sup>155</sup>, ki je nastopal na MV Agusti in je v karieri osvojil kar 8 naslovov svetovnega prvaka v razredu do 500 ccm in 7 naslovov do 350 ccm. Kljub temu, da je bil prijavljen na dirko, pa očitno ni nastopil nekdanji rekorder goriške steze Bergamonti, ki je bil recimo leta 1970 v razredu do 500 ccm tretji dirkač v svetovnem prvenstvu. Da je bilo veliko zanimanje tudi na italijanski strani dokazuje, da je o dirkah poročal časopis Messaggero Veneto<sup>156</sup>, ki je člankom dodajal tudi fotografije.

Zamejski Primorski dnevnik je o dirkah poročal v torek, 1.9. v članku: »Nad 20.000 gledalcev v nedeljo pri motornih dirkah v Novi Gorici«<sup>157</sup>. Po poročanju tega časopisa, si je kljub dežju, ki ni obetal nič dobrega, dirke ogledalo več kot 20.000 ljudi. Bilo je jasno, da rekord proge Italijana Milanija ne bo ogrožen. So pa gledalci uživali v lepih in napetih borbah drznih 91 tekmovalcev iz 20 držav Evrope, Azije, Afrike, Amerike in Avstralije<sup>158</sup>.

Poroča, da je bila najprej na vrsti kategorija do 50 ccm, kjer je nastopilo 22 tekmovalcev, ki so prevozili 8 krogov. Parlotti je vodil ves čas in zanesljivo zmagal, pohvalili pa so tudi drugo mesto Štefeta. V rezultatih omeni še Rinauda oz. piše Rinaldo in da so vsi 3 tekmovali na Tomosih.

O kategoriji do 350 ccm piše, da je vozilo 20 dirkačev, ki so morali prevoziti 12 krogov oz. 36 km. Novozelanec Molloy pa je ponovno pokazal, da je v tej kategoriji res odličen.

---

<sup>154</sup> <http://www.motogp.com/en/Results+Statistics/1970>, 4.9.2014, ura 0:55.

<sup>155</sup> <http://www.motogp.com/en/riders/Giacomo+Agostini>, 4.9.2014, ura 0:55.

<sup>156</sup> Izrezki iz časopisa v arhivskem fondu – PANG, Fond 521, FSC 4, enota 33, leto 1970.

<sup>157</sup> Primorski dnevnik, 1.9.1970, str. 5, rubrika šport, članek: Nad 20.000 gledalcev v nedeljo pri motornih dirkah v Novi Gorici.

<sup>158</sup> Dejansko je bilo nastopajočih 19 držav, med njimi nobene azijske, razen če so morda Novo Zelandijo šteli pod Azijo.

O razredu do 125 ccm pa pravi takole: »V kategoriji do 125 ccm, v kateri je nastopalo 29 tekmovalcev, so prevozili 9 krogov v skupni dolžini 27 km. Italijan Parlotti je tudi v tej kategoriji dokazal, da je nepremagljiv, saj je svojim nasprotnikom dal pravo lekcijo.«

Najzanimivejšo dirko dneva in verjetno tudi vseh dirk, ki jih je videlo novogoriško občinstvo pa so opisali tako: »Najboljša pa je bila dirka motorjev do 250 ccm. Videli smo dramatično in zanimivo borbo dveh enakovrednih tekmecev in sicer Madžara Szaba in Švicarja Marsovskyja, ki sta se ves čas izmenično menjala v vodstvu. Na koncu je zmaga le pripadla odličnemu Švicarju za komaj pol dolžine motornega kolesa. Takoj za njima se je uvrstil Španec Medrano. Edini Jugoslovan v tej kategoriji Bevanda pa je zasedel 11. mesto.«

O kategoriji do 500 ccm so zapisali, da ni bilo tako velikih hitrosti, kot so jih pričakovali, ker je dež ves čas neusmiljeno padal. Nato pa še opiše dirko bolj podrobno: »Nastopilo je 26 tekmovalcev, ki so prevozili 12 krogov v skupni dolžini 36 km. Zopet krčevit boj za prvo mesto med odličnim Molloyjem in Avstrijcem Auerom ter Švicarjem Marsovszkyim. Zopet drzna in smela vožnja tekmovalcev, ki so dodobra ogreli dlani gledalcev. Zmagal je zopet zaslužen Novozelandec pred Avstrijcem in utrujenim Švicarjem.«

O zadnji dirki v kategoriji B prikoličarjev pa pove, da je prenehalo deževati in so med 11 pari bili skoraj samo Nemci, po en par je prihajal iz Italije, Jugoslavije in Švice. Nemci so z lahkoto osvojili vsa tri prva mesta, kar ne bi pomenilo, da bodo imeli še dolgo primat v tej kategoriji v svetovnem merilu. Omeni, da je bil jugoslovanski par Salobir - Seljak osmi, italijanski pa odličen četrti. Dejansko sta bila Salobir in Seljak deveta, druga jugoslovanska dvojica Černjavič – Klafner pa deseta. Italijani pa so prav tako kot Jugoslavija imeli dva tekmovalna para, tisti Švicarski pa je odstopil.

Članek avtor zaključí s pohvalo dirk, s katerimi so bili prav vsi zadovoljni. Z izjemo sobotne lažje nesreče skupine tekmovalcev in gledalcev so se dirke končale brez nesreč »in prav zato zaslužijo tudi v bodoče kot tretje najpomembnejše dirke v državi sploh, še večjo podporo najvišjih činiteljev.« Avtor članka je bil R. Kolenc.

## 13. DIRKE LETA 1971<sup>159</sup>

### 13.1. Razno o 13. in zadnjih dirkah za Nagrado NG leta 1971

Trinajste in nesluteno tudi zadnje dirke v NG so potekale v soboto 4.9. in v nedeljo 5.9. leta 1971. Prireditelj je bil kot vedno AMD NG ob pomoči Združenja šoferjev in avtomehanikov NG. Zanimivo je, da je bil tokrat glavni pokrovitelj izven lokalnega in republiškega okvira, namreč prireditev je podprlo podjetje Energoinvest iz Sarajeva. Častno predsedstvo dirke je štelo 16 članov iz raznih družbenih področij. Organizacijski komite je torkar imel samo predsednika in podpredsednika ter 26 članov. Predsednik OK je bil Rudi Šimac, ki je bil predsednik skupščine občine NG, podpredsednik OK pa je bil načelnik UJV NG Jože Štrumbelj.

Ponovno je bilo široko vodstvo moto dirk za Nagrado NG. Kot delegat ZŠK AMSJ je nastopal Aleksandar Popović, direktor dirke pa je bil Savo Mikluš (očitno se je Bojan Ožbolt umaknil iz te funkcije). Pomočnika direktorja sta bila Roman Klančič in Albin Spačal. Sekretar dirke je bil Anton Vodopivec, njegov pomočnik pa Janez Petrovčič. Predsednik športne komisije je bil Lucijan Zgaga, njegov pomočnik pa soimenjak s priimkom Jug. Tehnično komisijo je vodil Alojz Bucik ob pomoči Ivana Tominca, gospodarsko-finančno pa Rudi Brajdih s pomočjo Sava Žnideršiča. Bojan Ožbolt je nastopal kot predsednik propagandne komisije s pomočnikom Milanom Jakhelom. Komisijo za zavarovanje je vodil Drago Mozetič, pomagal pa mu je Rudi Rustja. Tehnično zavarovanje je vodil Ivan Zavrtnik s pomočjo Štefana Znidarčiča, fizično zavarovanje pa Ivan Lovišček ob pomoči Julka Klančiča. Ing. Leonardo Cristiani je bil vodja časomerilcev, pomočnik pa mu je bil Ludvik Jerkič. Glavna za izračun časov sta bila inženirja Ivo Vidmar in Franc Čuk. Za totalizatorje sta skrbela inženirja Milan Kenda in Aleksander Modic. Vodenje tekmovalnega parka so zaupali Milku Boškinu, ki mu je pomagal Jožko Rijavec. Informativno službo je vodil Alojz Birsa ob pomoči Jožeta Cestnika, glavni zdravnik pa je bil dr. Ludvik Lozej. Gasilsko službo je vodil Jakob Zavrtnik, službo zvez in ozvočenja pa Silvo Belingar ob pomoči Antona Grajžela. Starter in finišer je bil kot ponavadi Miro Avsec, vlogo predstarterja je opravljal Marjan Ščuka. Edi Furlan je urejal administracijo glede rezultatov, pomagal pa mu je Vinko Ušaj. Glavni blagajnik je bil Marjan Bitežnik, uradni napovedovalec pa Andrej Franko. Uradni prevajalci so bili tokrat kar štirje - Rudi Brajdih, Aleš Komavec, Rajko Slokar in Franc

---

<sup>159</sup> PANG, FOND 521, FSC 4, ENOTA 34, LETO 1971.

Humar. Kot je bilo že v navadi so pri zavarovalnici Sava zavarovali prireditev. Časomerilstvo so prepustili italijanskim Federazione Cronometristi – Gorizia, izračunavanje časov pa podjetju ERC<sup>160</sup> Meblo. Seveda je bilo za dobro organizacijo potrebno še veliko dela in dobre volje s strani članov AMD Gorica.

Program prireditve se glede na prejšnja leta ni kaj dosti spreminjal. Petek 3.9. je bil namenjen prihodu tekmovalcev, ki so naslednji dan morali zjutraj s svojimi dirkalniki opraviti tehnični pregled, nato pa neuradni in še uradni trening. Po treningu se je v soboto v prostorih sodišča sestala žirija, ki je preučila rezultate in določila startna mesta po kategorijah. Nato je bil v soboto 4.9. ob 21:30 uradni sprejem tekmovalcev. V nedeljo 5.9. je napočil dan dirke, zato so že ob 7:30 zaprli vpadnice v mesto in preusmerili promet. Ob 7:45 so zaprli tekmovalno progo in ob 8:00 začeli pobirati vstopnino na vpadnicah ter na prireditvenem prostoru. Ob 10:00 so razglasili uradne rezultate treninga, ko je ura odbila 13 pa so uradno zaprli progo za vsa vozila razen službenih. Petnajst minut pozneje so bile opravljene propagandno-reklamne vožnje po progi, ob 13:40 pa so progo absolutno izpraznili. Nato so pet minut pozneje uradno in svečano odprli prireditev, čemur je sledila še krožna vožnja državnih zastav udeleženk prireditve. Ob 14:00 je bil uradni pričetek tekmovanja, ki naj bi se zaključilo do 18h. Za 18:20 je bila napovedana zadnja seja žirije in verifikacija rezultatov, ki so jih uradno razglasili ob 20:30 ter nato podelili nagrade in pokale. Nagrade se glede na leto 1970 niso spremenile.

O dirkah je ponovno pisal Primorski dnevnik, ki je bralce obveščal v nedeljo 5.9., da bodo tega dne dirke v NG, v članku: »Bodo padli novi rekordi?«<sup>161</sup>. Avtor članka poroča, da je novogoriška prireditev postala ena večjih v Jugoslaviji in da je bilo v soboto nad 100 udeležencev iz 20 evropskih in tudi izvenevropskih držav na treningu ob lepem vremenu kar uspešnih. Upravičeno naj bi bilo pričakovanje, da bo padel Milanijev rekord proge. Za razred do 50 ccm napoveduje boj med dirkači na Kreidlejevih in Tomosovih motorjih, zlasti med zahodnim Nemcem Kunzom in Italijanom Parlottijem, ki je bil zmagovalec zadnji dve leti. Za razred do 250 ccm je bil glavni favorit Švicar Marsowszky, ki je bil v tem letu tretji dirkač na svetu, na žalost pa je zaradi poškodb odpovedal udeležbo Grassetti. Za pollitrski razred omenja kot favorite Milanija, Avstralca Doddsa in Angleža Nelsona. Glede prikolic pa so pričakovali najboljše rezultate Nemcev kot v prejšnjih letih.

---

<sup>160</sup> Elektronski računski center Meblo.

<sup>161</sup> Primorski dnevnik, 5.9.1971, str. 8, rubrika šport, članek: Bodo padli novi rekordi?

Avtor je pohvalil organizatorje, ki so se potrudili za varnost in ugodno počutje gledalcev, ki so jih pričakovali več kot 30.000. Organizatorji so tudi poskušali doseči odprtje mejnega prehoda na Erjavčevi (ni bil za motorni promet, temveč samo za pešce) ter uporabo potnih listov na prehodu v Solkanu (je bil maloobmejni prehod, kjer se je dalo iti čez mejo samo s prepustnicami), vendar pa italijanske oblasti niso pristale na to. Organizatorji so poskrbeli tudi, da bo okoli proge urejenih parkirnih prostorov za več kot 10.000 osebnih avtomobilov. Poskrbljeno je bilo tudi za pijačo in prigrizek. Nato omenja še možnosti obvoza in katere ulice so zaprli. Vstopnina je bila 15 dinarjev ali 600 lir, k čemur je bil dodan še propagandni material.

### **13.2. Startne liste na dirkah za Nagrado NG 1971**

Kot vedno je bila prva na vrsti kategorija do 50 ccm. Tukaj so morali prevoziti dirkači 11 krogov, kar je bilo 33 km, rekord kategorije pa je držal Parlotti iz leta 1969 s Tomosom D6 GP. Prijavljenih je bilo 27 dirkačev iz 10 držav. Največ je bilo tradicionalno Jugoslovanov, kar 11. Sledili so Italijani s 5 prijavi, po 2 dirkača pa sta se prijavila iz Švedske in Nemčije. Po eden dirkač prijavljen na startni listi pa so prihajali iz: Avstrije, Belgije, Peruja, Monaka, Nizozemske in Poljske. Zanimivo je tudi število različnih motociklov, največ je bilo Tomosov – 13, nato so sledili Kreidlerji – 11, po en motocikel pa je bil od proizvajalcev: italijanski Morbidelli, španski Derbi in nemški Maico.

Druga po vrsti je bila dirka v razredu do 350 ccm, kjer je bilo potrebno prevoziti 16 krogov ali 48 km. Rekord kategorije je pripadal Molloyu iz leta 1969 z Butalcom. V tej kategoriji se je prijavilo 30 dirkačev iz 13 držav. Kar 6 med njimi je bilo Italijanov, 4 so bili Nemci. Po 3 dirkači so prihajali iz Švice, Švedske, Madžarske in VB, 2 pa iz Nizozemske. Države z enim predstavnikom pa so bile: Danska, Belgija, Avstrija, Češkoslovaška, Kanada in Španija.

Sledil je razred do 125 ccm, kjer je bilo za uvrstitev treba prevoziti 13 krogov oz. 39 km. Rekord je bil v lasti Laszsla Szaba, ki ga je dosegel leta 1969 na motociklu MZ. Tukaj se je prijavilo kar 36 dirkačev iz 15 držav. Izmed prijavljenih je bilo največ Jugoslovanov – 8, nato so sledili Italijani s 7 prijavljenimi dirkači in Madžari s 5 tekmovalci. Po 3 dirkači so se prijavili iz ZR Nemčije in Švedske, ostale države pa so imele po enega predstavnika, to so bile: Danska, Švica, Avstralija, Finska, Peru, Irska, Monako, Nizozemska, Poljska in Španija.

Četrta dirka je bila v razredu do četrta litra delovne prostornine in tukaj je bilo potrebno odpeljati 15 krogov oz. 45 km. Kategorijski rekord je imel v lasti Grasseti iz leta 1968 na Benellijevem motociklu. Za ta razred je vladalo izjemno zanimanje, prijavilo se je namreč kar 39 dirkačev iz 19 različnih držav. Največ prijavljenih je prihajalo iz Jugoslavije in Švice po 5, po 4 dirkači pa so se prijavili iz Nemčije, Madžarske in Italije. Po dva prijavljena sta prihajala iz VB, Belgije in Danske. Po enega udeleženca pa naj bi imele naslednje države: Španija, Švedska, Francija, Avstrija, Nizozemska, Avstralija, Finska, Irska, Monako, Kanada in ZDA<sup>162</sup>.

Najmočnejši razred do pol litra delovne prostornine je bil zadnja dirka, ki je spadala pod kategorijo A (solo motocikli) in predzadnja dirka dneva. Prevoziti je bilo potrebno kar 17 krogov ali 51 km. Kategorijski rekord in s tem tudi absolutni rekord 105,986 km/h je držal Gilberto Milani, ki ga je dosegel leta 1969 na Aermacchiju. Za to dirko se je prijavilo 31 dirkačev iz 13 držav. Največ kot ponavadi je bilo Italijanov, kar 9. Sledili so Švicarji s 5 prijavami in Britanci s 4. Po 3 dirkači so se prijavili iz Madžarske in Švedske, ostale države pa so imele po enega zastopnika, to so bile: Kanada, Danska, Belgija, Francija, Avstralija, Avstrija in Jugoslavija.

Zadnja dirka dneva in tako tudi zadnja cestno-hitrostna dirka po ulicah NG pa je bila dirka motorjev s prikolicami kategorije B do 500 ccm. Tukaj je bilo zahtevanih 15 krogov ali 45 km za kvalifikacijo, rekord pa sta držala Schauzu in Schneider, ki sta ga dosegla leta 1968, ko sta s svojim BMW-jem RS vozila povprečno 100,746 km/h. Kot se za zadnjo dirko spodobi (čeprav za to še niso vedeli), je bila konkurenca končno malo bolj pisana tudi v tej kategoriji. Prijavilo se je 14 dirkačev iz 6 držav. Največ je bilo kot ponavadi Nemcev, kar 7, po 2 sta prihajala iz Jugoslavije oz. Slovenije ter Italije, po eden tekmovalni par pa je prihajal iz VB, Belgije in Avstrije.

### **13.3. Rezultati dirk za Nagrado NG 1971 in poročilo PD o njih**

V razredu do 50 ccm je startalo 15 tekmovalcev, prijav pa je bilo recimo 27. Med njimi sta 2 odstopila že po 1 oz. 3 krogih. Presenetljivo, vendar pa zaslužen je zmagal poljski dirkač Ryszard Mankewicz na Kreidlerju, ki je 11 krogov odpeljal v času 23:21:77 ob povprečni

---

<sup>162</sup> Za ZDA je bil prijavljen Dr. Charles Caldwell, ki naj bi po poročanju ustnega vira Žarka Vuge (31.8.2014) bil takrat raziskovalec v Ljubljani na inštitutu Jožef Stefan.

hitrosti 85,301 km/h, ki sicer ni bila nič posebnega. Z njim se je za zmago boril italijanski dirkač Franco Righini, ki je s svojim Morbidellijem dosegel čas 23:14:39 in povprečje 85,2 km/h. Za veselje gledalcev pa je poskrbel dirkač iz Kopra Adrijan Bernetič, ki je s časom 23:48:50 in povprečno hitrostjo 83,166 km/h dokaj zanesljivo pripeljal čez ciljno črto kot tretji. Italijan Rinaudo je za njim namreč zaostal 10 sekund in bil četrti. Oba sta nastopala kot tovarniška dirkača Tomosa in prav tako peto-uvrščeni Parlotti, ki je bil sicer eden glavnih favoritov, ampak je tokrat za zmagovalcem zaostal kar minuto, očitno je moral imeti kakšne težave s sicer zelo zanesljivim motorjem D6, to kaže recimo razlika med skupno povprečno hitrostjo in povprečno hitrostjo najboljšega kroga. Skupna je bila samo 81,743 km/h, v najboljšem krogu pa 85,680 km/h pri Parlottiju, pri Rinaudu pa je bila skupna 82,581 km/h, v najhitrejšem krogu pa 87,089 km/h, s čimer je tudi postavil najhitrejši krog na dirki (v sedmem krogu). Na šesto mesto se je uvrstil še en slovenski dirkač to je bil Peter Seljak, ki je zaostal za petim Parlottijem 24 sekund in imel še zadnji povprečje nad 80 km/h. Sicer so gledalci spremljali kar nekaj bojev za nižja mesta, ki so bili izenačeni, za kar so poskrbeli dirkači iz 6 držav. Med 15 nastopajočimi jih je kar 8 prihajalo iz različnih republik SFRJ, nato so bili tukaj 3 Italijani ter po eden Poljak, Šved in Avstrijec.

Na dirki do 350 ccm pa je nastopilo samo 11 tekmovalcev, kljub temu da jih je bilo na startni listi 30. Gledalci so videli dva izjemna dvoboja za zmago ter za tretje mesto. Za zmago sta se udarila madžarski dirkač Szabo in Italijan Maugaliani, vendar je bil uspešnejši Madžar, ki je s 16 krogi opravil v času 29:07:55 in s povprečkom 98,882 km/h. Tako je za dobrih 5 sekund ugnal italijanskega tekmeča, ki je dosegel povprečno hitrost 98,594 km/h. Nekoliko za njima pa se je odvijal še bolj oster boj med Švedoma Larsom Pahlssonom in Kurtom Ivanom Carlssonom. Uspešnejši je bil Pahlsson, ki je cilj prečkal s časom 29:33:01 in povprečno hitrostjo 97,464 km/h. Carlsson pa je dosegel čas 29:34:91 in povprečno hitrost 97,358 km/h. Na velik boj med rojakoma kaže tudi to, da je Carlsson postavil v 15. krogu najhitrejši krog na dirki, ki je bil 1:45:83, povprečna hitrost njegove Yamahe pa je znašala 102,050 km/h. Sicer pa je bil blizu hitrosti tega kroga tudi Pahlsson, njegov najboljši krog je bil izražen s povprečno hitrostjo za malenkost počasnejši – 101,934 km/h. Zaostanki naprej so bili relativno veliki, dirkač ki je končal kot deveti, Madžar Janos Reis je recimo v slabšem času kot zmagovalec prevozil samo 9 krogov, njegova povprečna hitrost pa je znašala samo 54,933 km/h, kar kaže skoraj zagotovo na tehnične težave z motociklom. Sicer pa so tekmovalci v tem razredu prihajali iz 7 držav. Iz Madžarske so bili 3, po 2 sta bila iz Švedske in Nemčije, po eden pa iz Italije, Danske, Avstrije in Belgije.

Tretja dirka dneva je bila v razredu do 125 ccm in je bila po udeležbi najbolj številčna. S ciljem prevoziti čim hitreje 13 krogov se je iz starta podalo kar 26 dirkačev, kar je 10 manj kot se jih je prijavilo. Gledalci so gledali praktično mini italijansko državno prvenstvo, kajti prva 4 mesta so zasedli Italijani, med 10 pa se je uvrstil še eden. O zmagovalcu ni bilo nobenega dvoma, suveren je namreč bil Gilberto Parlotti, ki je postavil čas 23:33:76 ob povprečni hitrosti 99,310 km/h. S svojim Morbidellijem je najhitreje drvel na polovici dirke oz. v 7. krogu, ko je postavil čas 1:47:47 in povprečno hitrost 100,493 km/h, kar je pomenilo tudi nov kategorijski rekord. Drugi je bil zanesljivo Luigi Rinaudo, ki je postavil čas 24:22:04 in povprečno hitrost 96,034 km/h. Kot tretji se je v cilju veselil Aldo Pero, ki je za Rinaudom zaostal dobrih 11 sekund in povprečno peljal s hitrostjo 95,280 km/h. Zadaj se je odvijal zanimiv troboj za četrto mesto, za stopničkami so namreč na koncu zaostali malce preveč, da bi lahko računali na vsaj tretje mesto. Pa vendar so bili Gianni Ribuffo iz Italije, Geza Repitz iz Madžarske in Ryszard Mankiewicz iz Poljske precej izenačeni, najbolje je odpeljal Italijan, ki je postavil čas 24:46:46 in povprečno hitrost 94,455 km/h, Madžar je zaostal 2 sekundi in 9 stotink, Poljak pa za Madžarom še 21 stotink sekunde. Najboljši jugoslovanski dirkač je bil Edo Berden na osmem mestu. Na dirki je bilo kar nekaj izenačenih bojev, sicer pa je kar 7 izmed 26 dirkačev odstopilo. Bob Coutler je recimo postavil verjetno najslabši zabeležen čas kroga vseh časov, z 12:27:04 naj bi prevozil en krog, kar je pomenilo povprečno 14,457 km/h, verjetno je imel hudo okvaro, s katero pa je uspel pripeljati do konca kroga in se tam izločiti iz dirke. Sicer je na tej dirki bilo zastopanih 9 držav, najbolj številčno Jugoslavija s 7 dirkači, ki niso bili kaj prida uspešni, Italijanov je bilo 6, Madžarov pa 5. Po 2 tekmovalca sta prihajala iz Švedske ter Belgije, po eden pa iz Poljske, Švice, Avstralije in Irske.

Kot četrti so se na stezo podali dirkači v razredu do 250 ccm, kjer so morali prevoziti 15 krogov ali 45 km. Startalo je 17 dirkačev, kar je glede na to, da se jih je prijavilo 39, izjemno malo. Ampak to ni nič pokvarilo zanimivosti boja za prva tri mesta. V troboj so se podali Madžara Szabo in Drapal ter Švicar madžarskega izvora Gyula Marsovszky. Ciljno črto je s časom 26:14:51 prvi prečkal Drapal, ki je dosegel povprečno hitrost 102,896 km/h. drugo mesto je osvojil Švicar z zaostankom 7,5 sekunde in povprečjem 102,398 km/h, v 9. krogu pa mu je uspel izjemno hiter krog 1:41:45, kar je pomenilo povprečno hitrost 106,456 km/h in nov kategorijski rekord ter tudi nov absolutni rekord proge, ki mu je prinesel 4000 dinarjev vredno Nagrado NG. Na tretje mesto se je uvrstil Szabo, ki je za Marsovszkyim zaostal 8 sekund in imel povprečno hitrost 101,627 km/h. Še en švicarski dirkač Andrau Felix je zasedel četrto mesto, za zmagovalcem pa je zaostal že več kot minuto, za stopničkami pa



48,52 sekund. Najboljši Jugoslovan je bil ponovno Edo Berden, ki je zasedel solidno 7. mesto in je bil še zadnji, ki mu je uspelo prevoziti vseh 15 krogov. Gledalci so videli tudi 4 odstope. Med devetimi državami je bila najbolj zastopana Madžarska s 4 dirkači, po 3 so prihajali iz Jugoslavije in Švice, 2 tekmovalca pa sta bila iz VB. Po eden tekmovalec je prihajal iz Nemčije, Švedske, Belgije, Avstralije in Danske. Zelo zanimivo je, da se te dirke ni udeležil nobeden italijanski dirkač, prijavljeni so bili sicer 4 med tistih 39 prijav. Večina dirkačev v tem razredu pa je nastopala z Yamahinimi motocikli, ki so osvojili vsa prva 3 mesta.

Predzadnja dirka je bila v razredu do pol litra delovne prostornine, kjer je bilo potrebno prevoziti 17 krogov ali 51 km. Na stezo se je podalo 15 dirkačev iz 10 držav, kar 4 pa so odstopili po manj kot polovici dirke. Po 2 dirkača sta zastopala Švico, Švedsko, VB in Madžarsko. Po eden dirkač pa je prihajal iz Italije, NZ, Jugoslavije, Danske, Avstralije in Belgije. Najuspešnejša sta bila švicarska dirkača, ki sta osvojila dvojno zmago, Felix Andrau je s časom 30:16:32 in povprečno hitrostjo 101,085 km/h ugnal svojega rojaka Marsowszkyja za dobrih 12 sekund. Dirka je bila dokaj izenačena, vendar pa so bile razlike med prvimi tremi več kot po 10 sekund, tretji je bil Šved Kurt Ivan Carlsson, ki je zaostal slabih 12 sekund za drugim mestom, na četrtem mestu pa je bil britanski dirkač Ian Ratcliffe, ki je za stopničkami zaostal 11,5 sekund. Za njim pa je recimo madžarski dirkač Arpad Junos zaostal samo pol sekunde. Edini Jugoslovan Breznik je zaostal za kar 2 kroga in osvojil 11. mesto, pravzaprav je skozi cilj pripeljal zadnji, ker so 4 dirkači odstopili. Carlsson na Yamahi je v 12. krogu dosegel najhitrejši krog na dirki s časom 1:42:33 in povprečno hitrostjo 105,540 km/h.

Kot zadnji so se na novogoriško stezo podali pari v motorjih s prikolicami, ki so morali prevoziti 15 krogov. Tukaj je bila konkurenca glede na prejšnja leta najštevilčnejša, startalo je namreč kar 15 parov iz 7 različnih držav. Kot ponavadi na mednarodnih dirkah v NG je tukaj bilo največ nemških dirkaških dvojic – 5, Italijo in Jugoslavijo in Italijo pa so zastopali po 3 pari. Po eden tekmovalni par pa je prihajal iz VB, Belgije, Švice in Avstrije. Nemci so bili tudi po rezultatih najbolj uspešni, kar gladko sta zmagala Auerbacher in Hahn, ki sta tekmovanje zaključila s časom 27:39:20 in povprečno hitrostjo 97,640 km/h. Približno 17 sekund sta zaostala na drugem mestu njuna rojaka Bucher in Hubert, tretje mesto pa sta z zaostankom 15 sekund za drugim osvojila Italijana Dal Toe in Ieva. Kar dobro sta se odrezala tudi slovenska dirkača Norbert Salobir in njegov sovoznik Bertl Salobir, ki sta zasedla 4. mesto in bila še zadnja, ki nista zaostala za krog, sicer pa sta za stopničkami zaostala več kot minuto. Najhitrejši krog na dirki sta sicer dosegla Wegener in Heinrichs na BMW-ju s časom 1:45:59 in povprečno hitrostjo 102,282 km/h v tretjem krogu, kar je pomenilo tudi nov

kategorijski rekord. Sicer sta Wegner in Heinrichs po 8 krogih odstopila in tako zasedla 11. mesto. Odstopilo je kar 5 dvojic, zadnja dva uvrščena para sta prevozila samo en krog.

O dirki je v torek 7.9. kar obsežno poročal Primorski dnevnik, avtor članka: »Marszowsky rekorder novogoriške proge« je bil ponovno R. Kolenc<sup>163</sup>. Organizatorje AMD NG je avtor označil kot neumorne, pokroviteljstvo pa je prevzel Energoinvest iz Sarajeva. Ob progi se je po oceni avtorja članka zbralo več kot 30.000 gledalcev, ki so spremljali izredne borbe 110 dirkačev iz 18 držav Evrope, Amerike, Avstralije, Nove Zelandije in Azije<sup>164</sup>. Pravi, da so nekateri dirkači pokazali pravo umetnost obvladanja motorjev. Posebej je navdušil Švicar Marszowsky, ki je v kategoriji motorjev do 250 ccm postavil novi absolutni rekord steze s 106,45 km/h ter Madžar Szabo, ki je dokazal, da sodi med najboljše dirkače na svetu. Navdušili so tudi Italijani, Jugoslovani pa ravno obratno, razen Salobirja in Bernetiča.

O razredu do 50 ccm poroča, da je startalo 15 tekmovalcev in je bil zmagovalec nepričakovano Poljak Mankewicz, pred Ringhinijem in odličnim Bernetičem. Parlotti je imel smolo že na startu in zaostal ter zasedel šele 5. mesto.

V kategoriji do 350 ccm je imel premoč Szabo, ki je vodil od starta do cilja in zaslužen zmagal, je pa tukaj nastopilo najmanjše število tekmovalcev, samo 11.

Zanimiv je opis tretje dirke: »Naslednja kategorija, 125 ccm, je bila najbolj številna, saj je nastopilo kar 26 tekmovalcev. Italijan Parlotti, ki je imel malo prej smolo v kategoriji do 50 ccm, je tokrat prepričljivo zmagal in veliko število gledalcev iz sosednje Italije je njegovo zmago viharno pozdravilo. Zanimivo je omeniti to, da so kar vsa štiri mesta zasedli v tej kategoriji Italijani, to pomeni, da je ta kategorija domena njih.«<sup>165</sup>

Nadaljuje z opisom naslednje kategorije: »Kategorija do 250 ccm pa je prinesla tisto, kar smo pričakovali več kot dve leti, to je nov rekord novogoriške proge, ki ga je do danes držal Italijan Milani. To je uspelo danes odličnemu Švicarju Marszowskemu, ki je ta podvig ustvaril v devetem krogu z odličnim rekordom 106,45 km na uro. Sicer je bila ta dirka treh: Madžarov Drapala in Szaba ter Marszowskega. Končno je rekord osvojil Marszowski, ki je

---

<sup>163</sup> Primorski dnevnik, 7.9.1971, str. 5, rubrika šport, članek: Marszowsky rekorder novogoriške proge.

<sup>164</sup> Na uradnih rezultatih so zastopani tekmovalci iz 14 različnih držav, med katerimi so evropske države, Avstralija in Nova Zelandija. Američanov ni zabeleženih, prav tako ne Azijcev. Morda pa je kdo odstopil in ga uradni rezultati niso beležili ter je imel avtor članka kakšne drugačne podatke.

<sup>165</sup> Misli je na vsa štiri prva mesta, vendar pa je očitno ponagajal tiskarski ali pa tipkarski škrat.

poleg tega dobil nagrado prireditelja, ta pa znaša 400.000 dinarjev. Zmaga pa je pripadla Drapalu, dočim je utrujeni Szabo o«<sup>166</sup>.

O dirki do 500 ccm poroča, da je bil ponovno napet boj med dvema Švicarjema Andrauom in Marszowskim in se do zadnjega kroga ni vedelo, kdo bo zmagal. Avtor trdi, da ni zmagal najboljši dirkač tega dne Marszowski ampak Andrau.

O zadnji dirki poroča, da sta izredni nemški dvojki Auerbacher - Hahn in Bucher - Hubert iz kroga v krog stopnjevali boj za zmago, v boj za visoko mesto pa sta bili vmešani še dvojki iz Italije Dal Tol - Eva in Jugoslavije Salobir – Salobir. Poroča še, da je tudi v tej kategoriji padel kategorjski rekord, kar je uspelo v 3. krogu zahodnima Nemcema Wegener – Heinrisch, ki pa sta morala zaradi okvare po osmem krogu odstopiti.

Avtor je uporabil za splošno oceno dirk besedo odlično, ki naj bi opisala vreme, udeležbo in tri kategorijske ter absolutni rekord. Izrazil je tudi svoje upanje na še boljše dirke v prihodnje ter priznanje organizatorju za odlično opravljeno delo.

---

<sup>166</sup> Verjetno so hoteli napisati osvojil tretje mesto, vendar pa nadaljuje kar z rezultati prvih treh kot pod vsemi opisi kategorij.

## 14. SKLEP

Zaradi dobre organizacije in številčne udeležbe iz tujine so pričakovali, da se bodo dirke v naslednjih letih še naprej odvijale. Privabili so kar nekaj zvenceh imen predvsem iz Italije, skoraj bi privabili celo večkratnega svetovnega prvaka Gicacoma Agostinija, ki pa je zaradi dirke v Angliji moral nastop odpovedati. Interes je bil seveda tudi zaradi konkurenčnih Tomosovih dirkačev v najšibkejšem razredu do 50 ccm, kjer če ni šlo Slovencu, je šlo vsaj Italijanu na slovenskem motorju v borbi z nemškimi motocikli znamke Kreidler, ki so zmagovali svetovno prvenstvo.

Leta 1972 so bili vse pogostejši padci s smrtnim izidom na dirkah, ki so potekale po ulicah naselij. To je povzročilo postopen umik vseh pomembnejših prireditev državnega in mednarodnega značaja iz SR Slovenije v druge republike SFRJ<sup>167</sup>. Zadnja dirka v Sloveniji je bila sicer leta 1973 nagrada Loke v Škofji Loki, kjer je italjanski dirkač Emanuele Maugliani v ovinku padel med gledalce in sta poleg njega umrla 78-letna ženska ter 7-letni deček. Kmalu zatem pa sta v ljubljanski bolnišnici umrla še 4-letna deklica in 21-letni mladenič. Čez nekaj dni je umrl še en gledalec in še vsaj 10 jih je bilo laže ali huje poškodovanih<sup>168</sup>. Leto prej je sicer na otoku Man umrl Parlotti. Leta 1970 se je začelo nakazovanje na postopen umik dirk iz ulic, pravega dirkališča v Sloveniji pa ni bilo in ga tudi še vedno ni. Prva taka tragedija se je zgodila 28.6.1970 na dirki za nagrado Kamnika ko je nemški dirkač Diettrich trčil v reševalno vozilo, ki je vozilo v nasprotni smeri kroga, kot so izvedeli na koncu nekega pijanega navijača, ki se je zgrudil na tla. To je bilo v nasprotju z vsemi pravilniki, veliko sreče pa je imel takrat domači dirkač Janko Štefe, da je imel okvaro motorja in se je lahko pravočasno umaknil pred reševalnim vozilom<sup>169</sup>. Nato dirk v Kamniku ni bilo več na sporedu. Leta 1971 so sledile smrtne žrtve, v Reki se je že na treningu smrtno ponesrečil Avdo Alić, nato pa še v Škofji Loki Anton Kralj, ki je zletel iz ovinka in se zaletel v zid.

O zadnji dirki v NG leta 1971 je podal izjavo tudi Rudi Šimac, predsednik občinske skupščine NG in OK dirke<sup>170</sup>: »AMD Gorica je imelo vrhunsko usposobljen kader za organizacijo teh prireditev, ki je zagnano in vestno opravil zahtevane naloge, tako društvo in tudi vsak posameznik. Prireditev je presegala lokalne in tudi državne okvirje, a tudi finančne možnosti

---

<sup>167</sup> Povzeto po: Tomos, str. 299.

<sup>168</sup> Povzeto po: Tomos, str. 307.

<sup>169</sup> Povzeto po: Tomos, str. 265.

<sup>170</sup> Tomos, str. 289.

goriškega gospodarstva, zato je organizator moral iskati finančne vire celo zunaj republiških meja, saj je bil generalni pokrovitelj Nagrade Nove Gorice 71 sarajevski Energoinvest. Z organizacijskim komitejem je sodelovalo gospodarstvo, politika in uprava.

Žal je prireditelj pokazala tudi, da je na mestnih ulicah težko obvladati veliko množico gledalcev. Pokazala se je potreba po namenskem objektu za izvedbo teh zahtevnih tekmovanj. Že naslednje leto se je to pokazalo kot utemeljeno, saj je do nesreče s smrtnim izidom prišlo v Škofji Loki. To pa je bila tudi priložnost, da se s temi tekmovanji prekine, saj je bilo tudi finančno breme preveliko! Občina Nova Gorica je v tem času gradila vodovodno omrežje, bolnico in drugo infrastrukturo, tako da si izgradnjo takega objekta ni mogla privoščiti!«

Sicer je AMD NG pozneje organiziral še dirke v rally-ju, kartingu in motokrosu, vendar pa je to že druga zgodba in te dirke niso dosegale takšne atraktivnosti kot cestno-hitrostne moto dirke, kjer se je zbralo veliko število domačih in tujih mojstrov dirkanja na dveh kolesih. Udeležbe okrog 30.000 gledalcev so kar za 3 krat presegle število prebivalcev mesta in dirke so bile kot je že povedano tretja največja prireditelj v SFRJ, takoj za VN Jugoslavije v Opatiji, ki je štela za SP/GP in škofjeloško dirko, ki je imela v Sloveniji največjo tradicijo. Nova tekmovalna steza oz. krog, ki so ga uvedli leta 1965, je bil krajši od starega in je imel več zavojev. Stari krog je imel daljše ravnine in je bil dolg 4,5 km, novi pa samo 3 km, krajše ravnine so pripomogle, da dirkači niso razvili tako velikih hitrosti in so bile dirke v NG tako varnejše od ostalih. Seveda je obstajalo tveganje, na to je pokazala nesreča leta 1966 ko je srbski dirkač s svojim »fičkom« zletel med publiko in poškodoval 15 oseb, vendar pa smrtnega davka te ulice niso zahtevale niti enkrat med letoma 1958 in 1971 ko so potekale dirke, ki jih sicer leta 1962 iz neznanega razloga ni bilo. Kljub temu, da so bile dirke izjemno zahteven projekt in je bilo v SFRJ in še prej FLRJ bistveno manj denarja namenjenega za motošport kot v tujini, so se organizatorji trudili in pripeljali dirke v majhnem mestu na zahodnem robu države na praktično svetovni nivo. Seveda je dirka rasla postopoma, iz leta v leto, od republiške preko zvezne ravni z nekaj udeleženci iz sosednjih držav, ki so prišli dirkati predvsem zaradi podpore tovarne Tomos in ker so jim bile dirke v Italiji preveč oddaljene, do mednarodne ravni z udeležbo dirkačev, ki so posegali po najvišjih mestih v svetovnem prvenstvu. Dobro so poskrbeli tudi za gledalce, ki se jih je lahko kljub dežju zbralo po 20.000, če pa je bilo vreme ugodno tudi do 30.000 ali po nekaterih podatkih še več. Gledalcem so nudili gostinsko ponudbo in za njih so pripravili tudi nagradne igre, v katerih so sodelovali z nakupom vstopnic. Kot se je izrazil župan Šimac je verjetno bilo za okolje najbolje, da je bila dirka leta 1971 zadnja, ker ni bilo hudih nesreč, so si jih gledalci zapomnili

v lepem spominu in tudi iz športnega vidika se je dirka poslovila kot kakšen športnik na vrhuncu kariere, tako da nihče ni mogel očitati nazadovanja oz. stagniranja, ki bi se če ne prej zgodilo ob naftni krizi 1973 ali pa nekoliko pozneje ob ne preveč dobrih razmerah v državi, zagotovo pa najpozneje po letu 1983, ko je bilo izpeljano zadnje SP v razredu do 50 ccm<sup>171</sup>, kar pomeni tudi konec cestnih dirk za tovarno Tomos.

---

<sup>171</sup> Nadomestil ga je razred do 80 ccm. Tomos, str. 413.

## 15. VIRI IN LITERATURA

### 15.1. Arhivski viri

- Pokrajinski arhiv v Novi Gorici (PANG), fond 521 – AMD Gorica, FSC 3, leto 1961 - 1969, enote 25-31.
- PANG, fond 521 – AMD Gorica, FSC 4, leto 1968-1971, enote 32-35.

### 15.2. Časopisni viri

- Delo, 28.8.1967, str. 9, članek: V znamenju rekordov.
- Primorski dnevnik, 29.9.1963, str. 7, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: Športna nedelja v Gorici in Novi Gorici.
- PD, 1.10.1963, str. 5, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: Mednarodno tekmovanje za prvenstvo SRS.
- PD, 30.8.1964, str. 9, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: Danes v Novi Gorici motociklistična dirka.
- PD, 23.8.1966, str. 5, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: Dirkač z avtom zavožil v množico, 15 ranjenih (4 med njimi huje).
- PD, 26.8.1967, str. 5, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: Jutri v Novi Gorici velike mednarodne moto dirke.
- PD, 24.8.1968, str. 6, rubrika šport, motociklizem, članek: 142 prijavljenih za jutrišnjo dirko v Novi Gorici.
- PD, 27.8.1968, str. 6, rubrika šport, članek: Tržačan Gilberto Parlotti nov rekord proge 106,416 km.
- PD, 30.8.1969, str. 5, rubrika Goriško-beneški dnevnik, članek: MOTORNE DIRKE V NOVI GORICI.
- PD, 2.9.1969, str. 2, rubrika šport, motociklizem, članek: Za nagrado N. Gorice 69.
- PD, 29.8.1970, str. 3, rubrika Goriški dnevnik, članek: Dirkalna proga in dirkači pripravljene na boje.
- PD, 30.8.1970, str. 4, rubrika Goriški dnevnik, članek: Danes so v Novi Gorici mednarodne moto dirke.
- R. Kolenc, PD, 1.9.1970, str. 5, rubrika šport, članek: Nad 20.000 gledalcev v nedeljo pri motornih dirkah v Novi Gorici.
- PD, 5.9.1971, str. 8, rubrika šport, članek: Bodo padli novi rekordi?
- R. Kolenc, PD, 7.9.1971, str. 5, rubrika šport, članek: Marszowsky rekorder novogoriške proge.

### 15.3. Literatura

- J. P. Grom, Tomos, skozi zgodovino z 204 km/h, Slovenska Veteranska Avto Moto Zveza, Vranksko, 2013

#### 15.4. Internetni viri

- O motociklu BMW R67/II, [http://bmw-grouparchiv.de/1/webmill.php?id=158078&foldertype=auto&foldergroup=irc&ditem=601&dmodule=501&lin=detail&browsefolder=1408445315&t\\_browse=1](http://bmw-grouparchiv.de/1/webmill.php?id=158078&foldertype=auto&foldergroup=irc&ditem=601&dmodule=501&lin=detail&browsefolder=1408445315&t_browse=1), 19.8.2014, ura: 12:00
- Potrditev o tem, da sta Janez in Leon Pintar bila brata. [http://www.racing-service.net/o\\_nas/zgodovina/](http://www.racing-service.net/o_nas/zgodovina/), 22.8.2014, ura: 21:00.
- O denominaciji dinarja leta 1966. <https://www.bsi.si/financni-podatki-r.asp?MapaId=144>, 26.8.2014, ura 19:00.
- Poskus simulacije dirkaške steze v današnjem času. [http://www.bikemap.net/sl/route/create/#lat=45.95737&lng=13.65526&zoom=14&maptype=ts\\_terrain](http://www.bikemap.net/sl/route/create/#lat=45.95737&lng=13.65526&zoom=14&maptype=ts_terrain), 26.8.2014, ura 21:00.
- Na uradni strani Moto GP o dirkaču Ginger Molloyu oz. statistiki, ki jo je dosegel leta 1970. <http://www.motogp.com/en/Results+Statistics/1970>, 4.9.2014, ura 0:55.
- O dirkaču Giacomu Agostiniju na uradni strani Moto GP. <http://www.motogp.com/en/riders/Giacomo+Agostini>, 4.9.2014, ura 0:55.
- O Tomosovih motociklih. <http://www.tomos.si/slo/o-tomosu/na-zmagovalnem-odru> 29.8.2014, ura: 23:50.
- O Jovici Palikoviću. <http://www.mojsvetbrzine.rs/2011/01/jovica-palikovic-najkompletnejji-yu-vozac-svih-vremena/>, 19.9.2014, ura: 19:00.

#### 15.5. Ustni viri

- G. Žarko Vuga, 31.8.2014, na prireditvi promenadne vožnje ob 43. obletnici zadnje dirke v Novi Gorici.
- E. T. iz Sežane, 27.8.2014.

#### 15.6. Slikovno gradivo

- PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 27, LETO 1964, sliki 1 in 2.
- PANG, FOND 521, FSC 3, ENOTA 28, LETO 1965, slika 3.
- PANG, FOND 521, FSC 4, ENOTA 32, LETO 1969, sliki 4 in 5.



## **Priloga 1**

### **Izjava o avtorstvu**

Izjavljam, da je diplomsko delo v celoti moje avtorsko delo ter da so uporabljeni viri in literatura navedeni v skladu s strokovnimi standardi in veljavno zakonodajo.

Ljubljana, 24. septembra 2014

Grega Mejak  
(lastnoročni podpis)

## Priloga 2

### Izjava kandidata / kandidatke

Spodaj podpisani/a Grega Mejak izjavljam, da je besedilo diplomskega dela v tiskani in elektronski obliki istovetno, in

**dovoljujem** / ne dovoljujem  
(ustrezno obkrožiti)

objavo diplomskega dela na fakultetnih spletnih straneh.

Datum: 24.9.2014

Podpis kandidata: Grega Mejak