



25. GHD Petrol Ilirska Bistrica

Tiskovno sporočilo (11)

Priveditelji 25. GHD Petrol Il. Bistrica že odštevajo dneve do jubilejne prireditve

Ljubljana – Samo še nedeljska dirka St. Ursanne-Les Rangiers v Švici in že bo po 14-dnevnem predahu na sporedu največja vsakoletna slovenska avtomobilistična prireditelja, letos jubilejna, že 25. GHD Petrol Il. Bistrica. Po nedavnih odmevnih gorskih dirkah za evropski pokal FIA na Gorjance in Lučine, ki sta – še zlasti slednja – privabili neverjetno številčno občinstvo, bo predzadnja preizkušnja letošnjega evropskega gorskega prvenstva nedvomno poslastica, saj se tudi zaradi dosedanjega razpleta prirediteljema, AŠ 2005 in AK Olimpija, v nedeljo, 1. septembra obeta elitna udeležba z vsemi najboljšimi dirkači v tej najstarejši avtomobilistični športni zvrsti Mednarodne avtomobilistične zveze (FIA).

»O imenitni zgodbi, ki jo je spisala bistriška avtomobilistična dirka, odkar jo je leta 1995 s prijatelji in zagnanimi lokalnimi sodelavci prvič entuziastično priredil Miro Gardelin, ne kaže zapravljeni besed. V več korakih je v minuli 24 letih oblikovala svoj mednarodno prepoznaven profil, za kar so zaslužni tako njeni pionirji kot poznejši prireditelji. GHD Petrol IB se je po letu 2008 v krogu 12 organizatorjev vsakoletnega EP v gorskem avtomobilizmu iz prav toliko držav uveljavila kot referenčna prireditelja, ki ji priznavajo veljavo odmevnega spektakla v svežnju šampionata stare celine tudi vsi naši partnerji s FIA vred,« je strnjeno povzel blestečo zgodovino dirke na sloviti progi med Il. Bistrico in Šembijami (5,010 km) predsednik organizacijskega odbora in direktor AŠ 2005 mag. Dagmar Šuster in dodal:

»Prehojena pot z vsemi dosedanjimi presežki nas seveda zavezuje, da si nenehno prizadevamo še izboljšati vse, kar se na takšni prireditvi da, tako kar zadeva nastopajoče in njihova spremstva kot tudi gledalce. O tem pričajo nove izboljšave na progi, torej asfaltna podlaga in zaščitne ograje kot tudi varnost gledalcev. Samozadostne varnosti na dirkah nikdar ni mogoče doseči, zato gledalcem in vsem drugim udeležencem še posebej polagamo na srce, naj dosledno upoštevajo napotila redarjev in si dirko ogledajo na zanje pripravljenih in varnih odsekih ob progi. Pri vseh teh opravilih smo bili deležni dejavne podpore Občine Il. Bistrica z županom na čelu, zajetnih priprav in izvedbe prireditve pa seveda ne bi mogli izpeljati brez pokroviteljev, med katerimi naj izpostavim še zlasti naslovnega sponzorja Petrol, Zavarovalnico Triglav, Geoplin in GB leasing.«

Slovenski vozniki se predvsem zaradi finančnih omejitev ne udeležujejo vseh 12 dirk za gorsko EP. Zadnji, ki se je svoj čas v celoti posvetil EP je bil Aleš Prek, ki je leta 2011 kot edini Slovenec doslej osvojil naslov evropskega prvaka. Na srečo se kar tri izmed dirk za EP 2019 pokrivajo z dirkami za državna prvenstva v gorskem avtomobilizmu Avstrije (Rechberg na avstrijskem Štajerskem), Hrvaške (zadnja

12. dirka za EP 2019 v Buzetu, 15.9.2019) in seveda 25. GHD Petrol IB. Obenem dirka na progi med Il. Bistrico in Šembijami šteje tudi za pokalno prvenstvo AŠ 2005 in pokal Alpe-Adria. Prezreti ne gre niti vedno privlačnih nastopov starodobnikov, ki se prav tako potegujejo za pokalno prvenstvo AŠ 2005.

Seveda pa bo največ pozornosti gledalcev pritegnila evropska in obenem svetovna eliti v posameznih skupinah obeh tekmovalnih kategorij evropskega prvenstva, ki so zmeraj prava paša za oči. Prav lahko se zgodi, da bo prav dirka v Il. Bistrici odločila od naslovu evropskega prvaka med Italijanoma Simonejem Faggiolijem in Christianom Merlijem v prestižni kategoriji II, ogorčen boj pa v kategoriji I bijeta tudi Italijan Antonino Migliuolo in Čeh Lukaš Vojaček. Tudi zato bo zelo zanimivo, kako se bosta v nedeljo, 18. t. m., razpletla oba dvoboja v Švici, o čemer bo AŠ 2005 medije seznanila s posebnim tiskovnim sporočilom.

Po uspešno izpeljanih dirkah za evropski pokal na Gorjanih in v Lučinah bo potemtakem jubilejna dirka v Il. Bistrici tudi vrhunec domače tekmovalne sezone v gorskem avtomobilizmu, čeprav bosta za tem na sporedu še dirki v Buzetu in Čedadu. Prireditelji se nadejajo, da se bo Milanu Bubniču, lokalnemu matadorju, posrečilo pravočasno usposobiti vozilo, ki ga je poškodoval na GHD Gorjanci. Bubnič je na dirki v Il. Bistrici vedno pravi magnet za gledalce nasploh in še posebej za njegove privrženice iz bližnje okolice. Zaradi smole, ki ga je doletela na Dolenjskem, pa je boj za letošnji državni naslov spet odprt, saj najbolje uvrščene – Bubniča, Matevža Čudna in Aleša Preka – loči samo nekaj točk.

Častnemu odboru prireditve predseduje Jernej Pikalo, minister za izobraževanje, znanost in šport, člani pa so Emil Rojc (župan Občine Il. Bistrica), Anton Anderlič (predsednik AŠ 2005), Boštjan Napast, Igor Lukšič, Aleš Zrinski in Dagmar Šuster ter direktor dirke Ferdinand Poberžnik.

Prireditelji že prejemajo prijave, seznam nastopajočih pa bo znan takoj po 21. avgustu, ko poteče prijavni rok. Tedaj bo obenem potekel tudi rok za akreditacijo novinarjev, fotografov, snemalcev in drugih predstavnikov medijev. Seveda pri tem organizatorji kot medije obravnavajo tista javna občila, ki jih zajema razvid pri pristojnem ministrstvu (za kulturo) in ne zasebne ljubiteljske spletne strani in družbene medije kot npr. facebook, instagram ipd. Skratka pridržujejo si diskrecijsko pravico o dodeljevanju akreditacij. Avtobusni prevoz novinarjev, fotografov in snemalcev na progo bo mogoč pol ure pred začetkom vsake vožnje za trening oz. pred obema nedeljskima tekmovalnima preizkušnjama.

Z novinarskimi izkaznicami (AIPS, DNS, DŠNS ...) se bodo novinarji in njihovi sodelavci lahko akreditirali tudi v tiskovnem središču na običajnem mestu v okolju TIB v Il. Bistrici, ki bo odprt v petek, 30. avgusta od 18.30 do 20. ure, v soboto, 31. avgusta, ko bo na sporedu uradni trening, in nedeljo, 1. septembra, pa od 7.30 do 18. ure. S sprotnimi zadevami, sporedu, prijavih tekmovalcev itn. se novinarji lahko seznanijo tudi na spletnih straneh AŠ 2005 in GHD Petrol IB 2019. Vstopnice so v predprodaji na voljo po polovični ceni do 23. t.m., več na www.as2005.eu.

(O. G.)









P. S. Za osvežitev spomina:

Pogled v burno zgodovino EP v gorskem avtomobilizmu

Evropsko prvenstvo v gorskem hitrostnem avtomobilizmu v sodobni različici tvori vsako leto niz 12 tekmovalnih preizkušenj v 12 različnih evropskih državah. Dirke potekajo na zaprtih javnih cestah. Za razliko od krožnih dirk v tej avtomobilistični zvrsti vsak tekmovalec na progi tekmuje sam, domala identično kot kolesarji v vožnji na čas (kronometru).

S štartne linije se dirkač požene na znamenje sodnika oz. vidni signal, ki sledi odštevanju časa na avtomatizirani štartni napravi, nakar poizkuša kar najhitreje doseči ciljno črto, ki na vrhu vzpetine označuje konec proge. Običajno je proga dolga od 5 do 7 km, na njej pa si sledijo bolj ali manj zahtevni, pogosto tudi zelo ostri zavoji. Okoliščine zahtevajo od dirkača popolno osredotočenost od starta do cilja pa tudi zaupanje v svoje znanje ter zmogljivost in lastnosti vozila.

Tekmuje se z različnimi vrstami vozil od enosedežnih in prototipov z odprtim cockpitom do turnih avtomobilov različnih stopenj tehnične opremljenosti. Začetki gorskega avtomobilizma segajo daleč nazaj v zadnja leta 19. stoletja (prva dirka na progi Nica-La Tourbie je bila 31. januarja 1897). Prvo evropsko prvenstvo (z 10 dirkami!) pod okriljem predhodnice FIA (AIACR/ Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus) pa so priredili leta 1930. Niz se je po treh reprizah leta 1933 zaradi različnih vzrokov končal, prekinitvev pa je močno podaljšala še druga svetovna vojna.

Leto	Prvi evropski prvaki 1930-1933	
	Racing Cars	Sports Cars
1933	 Carlo Felice Trossi Alfa Romeo	 Mario Tadini Alfa Romeo
1932	 Rudolf Caracciola Alfa Romeo	 Hans Stuck Mercedes-Benz
1931	 Juan Zanelli Nacional Pescara	 Rudolf Caracciola Mercedes-Benz
1930	 Hans Stuck Austro-Daimler	 Rudolf Caracciola Mercedes-Benz

EP so obnovili šele leta 1957, vendar odtlej poteka brez prekinitvev že 62. leto zapored, kar pomeni, da ima med vsemi aktualnimi šampionati FIA najdaljši staž. Resda je ta avtomobilistična zvrst morda izgubila nekaj prvotnega sijaja in slave od tedaj, ko so bili sloviti proizvajalci – na primer Porsche, Ferrari, Abarth – pa tudi dirkači formule 1 neposredno vpleteni v dogajanje. Vseeno gorsko EP ostaja s svojimi prireditvami vsega spoštovanja vredna institucija.

Spomniti kaže ne le na njegovo kontinentalno razsežnost od Portugalske do Poljske in Slovaške, temveč tudi na neponovljive klasike, kakršne so na primer dirke Trento-Bondone na legendarni 17 km dolgi progi, več kot sto let stara Ecce Homo na Češkem pa Rechberg v Avstriji in Valperra na Portugalskem, ki si jo ogleda tudi po več deset tisoč gledalcev.

V tem slovitem krogu prirediteljev si je medtem častno mesto zagotovila tudi **GHD Petrol IB** na sloviti progi med Il. Bistrico in Šembijami. Pionirjem te prireditve na čelu z Mirom Gardelinom gre znatna zasluga, da se je gorski avtomobilizem trdno zasidral v Sloveniji, ki je ne nazadnje leta 2011 z **Alešem Prekom** dobila tudi svojega prvega evropskega prvaka (v kategoriji I).

Zgodovino vsake športne zvrsti pa seveda pišejo predvsem njeni šampioni. Evropskim prvenstvom v gorskem avtomobilizmu so poseben pečat vtisnili takšni asi, kakršni so bili Wolfgang Graf von Trips, Edgar Barth, Ludovico Scarfiotti, Mauro Nesti (vrsto let rekorder z osmimi evropskimi naslovi), brata Alméras, Francis Dosières, Anders Vilarinho ... V tem seznamu slovitih imen kajpak ni mogoče prezreti kralja gorskih prog Simoneja Faggiolija, ki doslej ni požel samo rekordnih devet (9) naslovov evropskega prvaka, temveč se je povsod, kjer se je potegoval za šampionske naslove, vpisal med rekorderje proge! Za nameček kar nekajkrat tudi na progi Il. Bistrica-Šembije!

FIA je tekmovalni format gorskega EP večkrat spremenila. Na EP pred 2. svetovno vojno so tekmovali vozniki s tekmovalnimi vozili (racing cars) in športnimi avtomobili (sports cars). Po obnovitvi EP so sprva tekmovali samo s športnimi avtomobili (1957-'59), nakar so se jim leta 1960 pridružili tekmovalci z avtomobili znamenitega razreda »gran turismo«, nato pa leta 1967 še turni avtomobili (touring cars). Že čez dve leti (1969) so tekmovalni spored EP razširili še na serijske avtomobile, nakar so že naslednjo sezono črtali turne avtomobile oz. poenotili kategorijo pod oznako »gran turismo«.

V sezoni 1972 so vnovič uvedli razred tekmovalnih avtomobilov (racing cars), ki so ga dodali razredom serijska vozila, gran turismo in športni avtomobili. Naslednje leto (1973) so črtali razred serijskih vozil. Slednje so vnovič vključili v spored EP 1975, ko pa so obenem izločili športne avtomobile oz. so razred združili s tekmovalnimi vozili v enega samega (racing cars). Hkrati so razred »gran turismo« preimenovali v razred turnih avtomobilov (touring cars) itn.

Prepogoste spremembe gotovo niso bile vedno dobra popotnica za gorski športni avtomobilizem, zato se je FIA zaradi preglednosti in javne verodostojnosti evropskega šampionata pred sezono 1985 odločila stabilizirati položaj. Šampionat je zreducirala na dve kategoriji (I in II), znotraj obeh pa je ohranila samostojne skupine kot sledi: **kategorija I – (4) skupine:** N, A, S20, GT; **kategorija II – (4) skupine:** E2-SH (silhouette), E2-SC (sportcar), CN, D/E2-SS (single seater).

Odtlej se tekmovalni format EP ni več spreminjal, vseeno pa manj poučeni ljubitelji avtomobilizma še vedno z nekaj težavami spremljajo dogajanje in razplet prvenstva, Tekmovalci namreč točke osvajajo v svojih skupinah in ne na podlagi generalne razvrstitve na posameznih dirkah v svoji kategoriji. Res pa je, da je prav zato boj za oba naslova evropskih prvakov (v kategorijah I in II) običajno odprt vse do zadnjih preizkušenj. Prav to je tudi poseben mik GHD Petrol IB, saj kot predzadnja prireditev sezone največkrat okrona nova evropska šampiona gorskega avtomobilizma. GHD Petrol IB je prvič veljala za evropsko gorsko prvenstvo leta 2007 in je odtlej stalno v koledarju FIA (O. G.).

Najuspešnejši vozniki na GHD Petrol IB 1995-2018

Simone Faggioli	(ITA)	7 zmag
Lionel Regal	(FRA)	3 zmage
Miloš Beneš	(CZE)	2 zmagi
Laszlo Szasz	(HUN)	2 zmagi
Franz Tschager	(ITA)	2 zmagi
Ander Vilarino	(ESP)	2 zmagi

Najuspešnejše reprezentance po številu zmag na GHD Petrol IB 1995-2018

Italija	9 zmag	Madžarska	2 zmagi
Češka	3 zmage	Španija	2 zmagi
Francija	3 zmage	Slovaška	1 zmaga
Avstrija	2 zmagi	Slovenija	1 zmaga

Aktualni rekord proge II. Bistrica – Šembije (3 šikane)

Absolutno: Simone Faggioli (ITA, Norma M20 FC) – 1:59,558 (2017)
Turni avtomobili (E1 + E2-SH): Dan Michl (CZE, Lotus Elise) – 2:16,518 (2017)
VI. EP v gorskem avtomobilizmu 2005-2018
2018
EHCC (C. I) Lukaš Vojaček Subaru Impreza WRX
EHCC (Cat. II) Christian Merli Osella FA 30
EHCC (Cat. I) AUT Tessitore Audi R8 LMS GT3 (Gr. GT)
2017 E. Weber
EHCC (Cat. II) Simone Faggioli Norma M20 FC (Gr. E2-SS)
2016
EHCC (Cat. I) Nikola Miljković Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
EHCC (Cat. II) Simone Faggioli Norma M20 FC (Gr. E2-SS)
2015
EHCC (Cat. I) Igor Stefanovski Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
EHCC (Cat. II) Simone Faggioli Norma M20 FC (Gr. E2-SS)
2014
EHCC (Cat. I) Igor Stefanovski Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
EHCC (Cat. II) Simone Faggioli Norma M20 FC (Gr. E2-SS)
2013
EHCC (Cat. I) Tomislav Muhvić Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
EHCC (Cat. II) Simone Faggioli Osella FA30 (Gr. E2-SS)
2012
EHCC (Cat. I) Dušan Borković Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
EHCC (Cat. II) Simone Faggioli Osella FA30 (Gr. E2-SS)
2011
EHCC (Cat. I) Aleš Prek Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
EHCC (Cat. II) Simone Faggioli Osella FA30 (Gr. E2-SS)
2010 EHCC (Cat. I) Roland Wanek Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)
EHCC (Cat. II) Simone Faggioli Osella FA30 (Gr. E2M)
2009
EHCC (Cat. I) Vaclav Janík Mitsubishi Lancer Evo VIII (Gr. A)
EHCC (Cat. II) Simone Faggioli Osella FA30 (Gr. E2M)

2008

EHCC (Cat. I) Miroslav Jakeš Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)

EHCC (Cat. II) Lionel Regal Reynard 01L F3000 (Gr. E2)

2007

EHCC (Cat. I) Peter Jureña Mitsubishi Lancer Evo IX (Gr. N)

EHCC (Cat. II) Ander Vilariño Reynard 01L F3000 (Gr. E2)

2006

EHCC (Cat. I) Jörg Weidinger BMW M3 (Gr. N)

EHCC (Cat. II) Giulio Regosa Lola Cosw. B99/50 F3000 (Gr. E2)

2005

EHCC (Cat. I) Jörg Weidinger BMW M3 (Gr. N)

EHCC (Cat. II) Simone Faggioli Osella PA21S (Gr. CN2)

II. GHD Petrol IB – zmagovalci 1995-2018

1995 – Stojan Pirjevec (SVN), BMW M3

1996 – Hermann Waldy (AUT), F2

1997 – Josef Krečmer (CZE), Lucchini

1998 – (dirka prekinjena)

1999 – Walter Leitgeb (AUT), Reynard F3000

2000 – Franz Tschager (ITA), Osella PA20S

2001 - Franz Tschager (ITA), Osella PA20S

2002 – Lazslo Szasz (HUN), Reynard F3000

2003 – Lazslo Szasz (HUN), Reynard F3000

2004 - Ander Vilarino (ESP), Reynard F3000

2005 – Ander Vilarino (ESP), Reynard F3000

2006 – Lionel Regal (FRA), Reynard 01L

2007 – Lionel Regal (FRA), Reynard 01L

2008 – Lionel Regal (FRA), Reynard 01L

2009 – Simone Faggioli (ITA), Osella FA30

2010 – Jaroslav Krajčí (SVK), Lola F3000

2011 – Simone Faggioli (ITA), Osella FA30

2012 – Miloš Beneš (CZE), Osella FA30

2013 – Miloš Beneš (CZE), Osella FA 30

2014 – Simone Faggioli (ITA), Norma M20 FC

2015 – Simone Faggioli (ITA), Norma M20 FC

2016 – Simone Faggioli (ITA), Osella FA30

2017 – Simone Faggioli (ITA), Norma M20 FC

2018 – Simone Faggioli (ITA), Norma M20 FC