



Димитър Соколов е първият българин в Гран при

От Иван Колев

Рисука автора, снимки: архив на Бойко Соколов, архив на автора
(продължение от миналия брой)

Голямото ни автомобилно състезание в края на 30-те години е рали "Розова долина". Първото се провежда на 2 юни 1938 г.

Организирано е от Пловдивския клон на Българския автомобилен и туринг клуб (БАТУК) по маршрут: Пловдив - Карловски бани - Карлово - Хисарски бани с обща дължина 90 км. Участват 11 състезатели, разпределени в две категории: до и над 1500 куб. см.

Стартият е даден точно в 9 часа сутринта пред Военния клуб в Пловдив, като автомобилите са пускани на интервали от по 5 минути. Официалният печатен орган на БАТУК сп.

"Автомобилизъм и туризъм" отразява подробно това събитие в своя брой 52-53 от същата година. Ето какво пише там:

"През целия град улиците, по които минаваха състезатели, бяха изпълнени с граждани. Това първо, така интересно състезание, бе събрало по пловдивските улици по-голямата част от гражданството, което следеше с голям интерес преминаването на състезателите. Пускането на състезателите ставаше от комисия, в която участваха 2-га: г. Инж. Трифонов, началник на автомобилната служба при Пловдивското областно инженерс-

тво, г. Щиплиев, помощник-кмет, г. Ив. Андонов, полицейски началник, г. подпоручик Семерджиев и г. Ив. Михайлов (главен редактор на сп. "Автомобилизъм и туризъм" - бел. авт.)."

В 10,21 ч. покрай финалната контрола, разположена до крепостта в Хисарски бани, пръв преминава Димитър Соколов с BMW 319, който тръгва от Пловдив четвърти поред в 9,15 ч. Той изминава цялото разстояние за 1 час и 6 минути.

Когато финишират и останалите състезатели, техните автомобили са проверени за технически неизправности,

след което в самия курорт Хисарски бани е проведен и вторият решаващ кръг по майсторско управление.

Организацията на ралито е на изключително високо ниво, което се потвърждава и от факта, че колоната от състезателни автомобили е следвана от "автомобил за безвъзмездна медицинска помощ", с който пътуват докторите Коев и Крушев, а накрая пристига и Иван х. Павлов, който се движи със специално оборудван автомобил за "техническа помощ", обозначен с голям бял флаг с надпис "Край".

Победител в общото класиране е Борис Христов с Adler



Димитър Соколов и неговото легендарно BMW на старта на престижното международно състезание за Голямата награда на Югославия през септември 1939 г. между няколко сръбски състезатели с автомобили Stoewer

Triumpf, а Димитър Соколов е едва девети. Фаворит в специалното класиране за автомобили до 1500 куб. см е поручик Ст. Кръчмаров с Fiat. Присъдени са и награди за специално класиране във Втора категория, които освен сумите от 3000, 1500 и 500 лева, раздадени съответно за първо, второ и трето място, включват още художествени и спортни предмети, връчени лично от Григор Хр. Попов, официален представител на BMW за България. Състезанието завършва с банкет, проведен в ресторанта на Чинувническото дружество в Хисаря, където са изнесени речи от представители на БАТУК и местната управа. В репортажа на сп. "Автомобилизъм и туризъм" е отбеляза-

но:

"Всички изтъкнаха значението на това първо автомобилно състезание за поощрение на полезния автомобилизъм и най-ласкаво поздравиха уредниците и състезателите за отличния успех. Изказана беше благодарност на всички власти и отделни лица, които със съдействието си допринесоха извънредно много за отличната уредба и завършек на състезанието."

С рали "Розова долина", което е първото в България след период от деветгодишно прекъсване, БАТУК до голяма степен реабилитира родния автомобилен спорт. Нещо повече, по-късно същата година клубът успява да проведе и отдавна запланувания "Варненски авто-

мобилен събор", с който допълнително се обогатява автомобилният календар на страната, а през следващата 1939 г. организира второ издание на рали "Розова долина", както и втори поред "Варненски автомобилен събор".

По същото време БАТУК играе и ключова роля за реализирането на Балканските автомобилни събори, провеждани по инициатива на Автомобилния клуб на Гърция, както и за участието на известни наши автомобилисти в други регионални състезания, като "Голямата награда на Белград" от 1939 г. и т.н.

Първи автомобилен събор във Варна - 14-16 август 1938 г.

Само два месеца след успешния

финал на първото рали "Розова долина" БАТУК провежда второ състезание, което представлява умален вариант на рали Монте Карло в рамките на България. Ето как е описана тази инициатива в сп. "Автомобилизъм и туризъм" (бр. 54/55, 1938 г.):

"През това лято с уредените автомобилни състезания на 2 юни в Розовата долина (Пловдив-Карлово-Хисаря), Българският автомобилен и туринг клуб сложи начало на автомобилния спорт в Царството. Успехите на тия първи състезания показаха, че въпреки лошото състояние на пътищата и дължащото се на всевъзможни фискални и административни пречки бавно развитие на автомобилизма у нас, че и →→→



2

2. Димитър Соколов и неговият навигатор на старта на първото рали "Розова долина" от 1938 г.



3

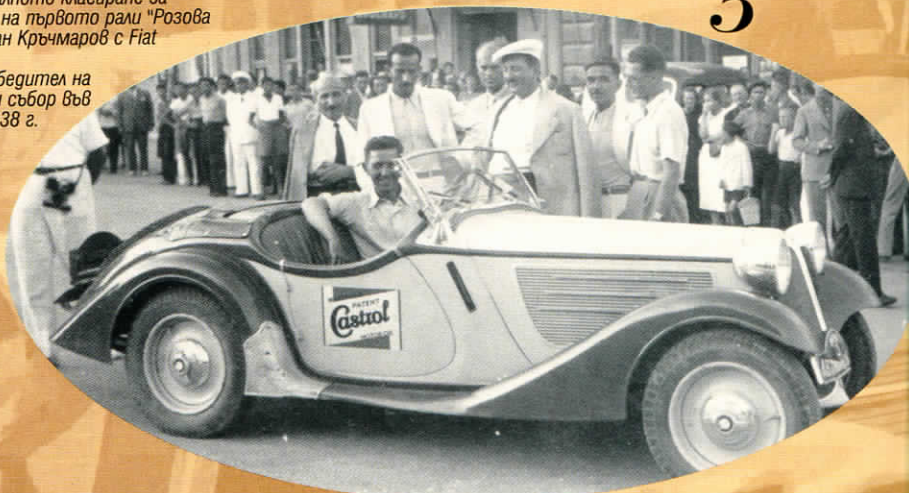
3. Победителят в първото рали "Розова долина" Борис Христов с Adler

4. Фаворитът в специалното класиране за автомобили до 1500 куб.см на първото рали "Розова долина" поручик Стефан Кръчмаров с Fiat



4

5. Димитър Соколов - победител на Първия автомобилен събор във Варна от 1938 г.



5

→ за този вид спорт вече имаме необходимите условия. Тия първи състезания, които по своята същност бяха повече с местно значение за Пловдив и Розовата долина, послужиха като добре завършил опит за уреждане на втори, по-големи автомобилни състезания." За разлика от рали "Розова долина", картата на първия автомобилен събор във Варна вече обхваща почти всички главни пътища на територията на страната, като за участие се записват 18 състезатели, които тръгват от няколко града - София, Пловдив, Русе и Плевен. Те трябва да изминат определен маршрут от около 540 км и да пристигнат във Варна с минимална средна скорост от 40 км/ч, като се представят на съответните контроли. Стартът е на 14 август в 5,00 ч. сутринта, на интервали от по една минута. Както на

всички контролни постове, така и на сборния пункт във Варна почти всички състезатели успяват да пристигнат по-рано от определеното време въпреки поройния дъжд. На втория ден от надпреварата - 15 август, в центъра на Варна са произведени две състезания по майсторско управление на площад "Независимост" (Мусала), при които става и окончателното класиране на пристигналите в града 15 състезатели.

Второ рали "Розова долина" - 25 юни 1939 г.

През 1939 г. БАТУК организира II издание на "Розова долина" по много по-усложнен и интересен маршрут, както и втори събор във Варна. Основният лидер от надпреварите през изтеклата година Димитър Соколов отново се включва в двете състезания, където за

пореден път е безспорен фаворит. Неговото атрактивно участие в "Розова долина" е отразено в сп. "Автомобилизъм и туризъм" (бр. 62/63, 1939 г.) така:

"На прелеза на жп линията при гара Филипово-Пловдив се спуска барьерата в очакване на идващ влак. В този момент шосето се задава №9 - Димитър Соколов, с над стокилометрова бързина. Постовият кантонер енергично размахва червения флаг със знака "стой", а стрелочникът, като вижда, че Соколов няма време да намали и да спре, без да се удари в барьерите, съобразява, че до идването на влака има още няколко минути, вдига отново барьерите и Соколов, подхвърлен от високия профил на релсите, прелита пет-шест метра в плонжон, за да излезе в пловдивските улици.

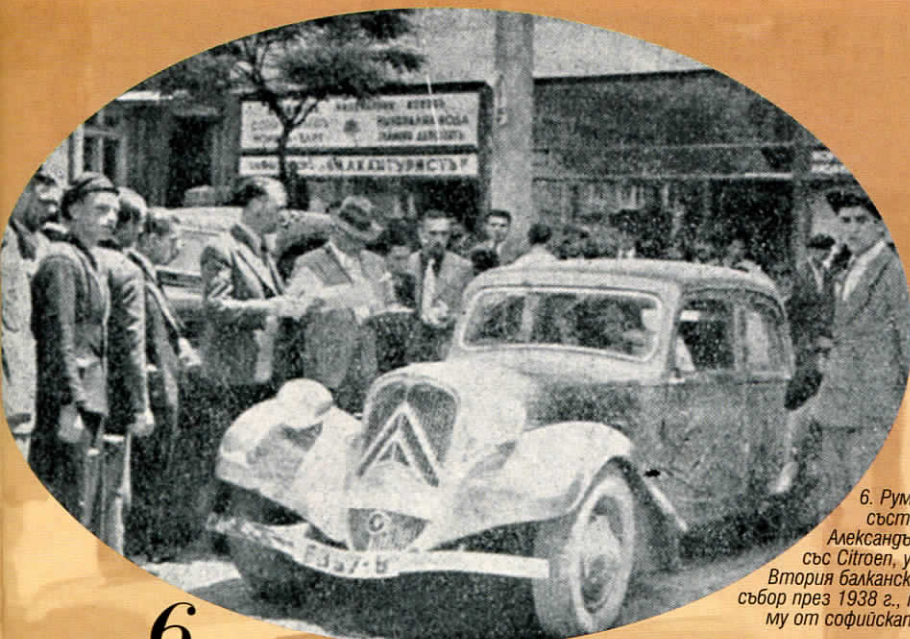
На какво е разчитал този дър-

зък бегач, когато е бил на 50-60 метра пред спуснатите бариери? Не е ли неговата героична храброст, която психологически се наложи през пространството на стрелочника да даде път при нелипсващата за това възможност? В кой друг спорт смелостта и себеотрицанието могат да стигнат до тия граници?"

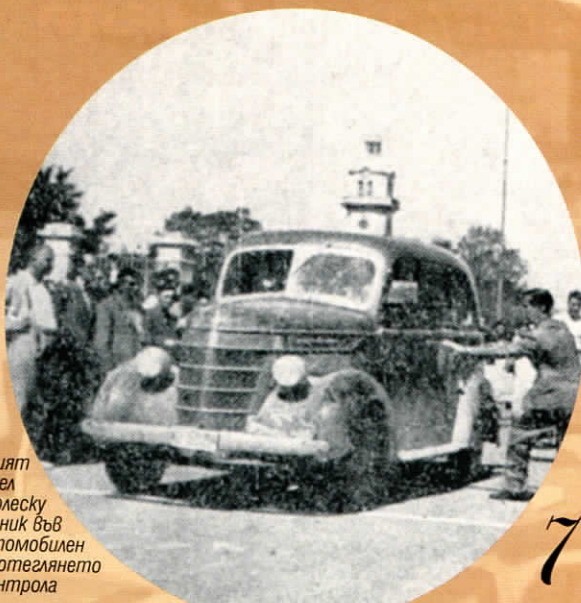
Първото място в първа категория е заето от Димитър Соколов, който получава парична награда от 5000 лева. Фаворит във Втора категория е Тодор Берберов с автомобил Fiat.

Втори автомобилен събор във Варна - 19-20 август 1939 г.

Интересна подробност от втория и последен автомобилен събор във Варна е активната финансова подкрепа от страна на няколко автомобилни представителства. Вносителят на Ford "Алемит кар



6. Румънският състезател Александър Берлеску със Citroën, участник във Втория балкански автомобилен събор през 1938 г., при потеглянето му от софийската контрола



7. Атанас Илчев - втори в общото класиране и втори в първа категория по време на Първия автомобилен събор във Варна от 1938 г. Автомобилът е с българска каросерия, изработена във фабриката на братя Илчеви върху леготоварно шаси International



8. Инж. Петър Пипев със своето спортно Аеро на старта на Втория автомобилен събор във Варна от 1939 г.

9. Димитър Соколов на старта за Голямата награда на Белград от 1939 г.



компани" дава купя "Ford" и предоставя възможност на всички състезатели с автомобили от същата марка за безплатен преглед и релаж в гаражите на представителството в няколко различни града на България. Вносителите на Opel братя Габровски дават награда 3000 лева за най-добре класирал се състезател с автомобил от същата марка (за съжаление софийският архитект Васил Василев, заел трето място на проведеното по-рано същата година Второ рали "Розова долина", който се състезава с Opel Kapitän, не успява да се изяви в Втория варненски автомобилен събор, след като катастрофира с трамвай още на тръгване от София). Най-високата парична премия, която е отпусната от представителството на Mercedes-Benz "Комерциум" АД, възлиза на 5000 лева. Фирмени куп

раздават още представителствата на Chevrolet и Fiat. Отделно от тях организаторите на състезанието от БАТУК дават по 6000 лева за първо място в Първа и Втора категория (автомобили с работен обем съответно над и под 1500 куб. см). Имената на победителите в тази надпревара не са известни. Знае се само, че до четвърто място в Първа категория достига инж. Петър Пипев с Аеро, който е един от най-активните български автомобилисти през 30-те и 40-те години.

Голямата награда на Белград - 3 септември 1939 г.

В началото на септември 1939 г. Димитър Соколов е поканен за участие на едно от особено интересните състезания, организирано от Кралския автомобилен клуб на Югославия. На 3 септември в кралската сто-

лица Белград е даден старт на първата и последна в историята на страната надпревара от серията Гран при, тогавашната Формула 1. След основното състезание, в което участват "сребърните стрели" на Mercedes-Benz и елитният тим на Auto-Union, са организирани и още няколко съревнования за туристически автомобили, където Димитър Соколов отново се изявява със своето BMW 319 и става трети в своя клас. Според публикация в бр. 62/63 на клубното списание "Автомобилизъм и туризъм" участието на Соколов в състезанието става възможно единствено благодарение на анонимно дарение от 2000 динара, получено от Белград на негово име...

С това приключва относително скромната предистория на родните автомобилни сърев-

нования. Следващото и единствено голямо състезание за цялата епоха на 40-те и 50-те години, организирано у нас, е атрактивната и първа по рода си пистова надпревара на софийския хиподром от 1947 г., която обаче по-скоро може да се разглежда като един последен отзвук от идеалистичните времена на последната българска монархия. Скоро след това българският автомобилен спорт навлиза в ерата на строг държавен контрол, но именно тогава той успява да достигне своя истински разцвет. На мястото на ветераните ентузиастични идват амбициозните майстори на спорта. Скромните местни "надбягвания" с любителско-екскурзионен характер от 30-те години потъват в историята, засенчени от първите международни успехи на професионалните български пилоти.