

# М, ФОН БРАУХИЧ

## БОРБА ЗА МЕТРИ И СЕКУНДИ



*предица*



# МАНФРЕД ФОН БРАУХИЧ БОРБА ЗА МЕТРИ И СЕКУНДИ

Превод: Димитър Кацаров

[chitanka.info](http://chitanka.info)

# ПРЕДГОВОР КЪМ БЪЛГАРСКОТО ИЗДАНИЕ НА МОЯТА КНИГА „БОРБА ЗА МЕТРИ И СЕКУНДИ“

Тази книга пресъздава пътя на един състезател-автомобилист. Тя представлява документално изложение на един живот, изпълнен с борба.

Независимо от моята личност, всеки, който е далеч от автомобилния спорт, има възможност да се запознае с жестоката борба с човешките слабости, с инстинкта за самосъхранение и с времето, което безпощадно отчита с минути и секунди извоюваното постижение.

Читателят се запознава с много международни състезателни писти и се среща с големите майстори на кормилото. Той се докосва до ежедневието на състезателя-автомобилист и до всичко онова, което последният преживява в своята родина и в чужбина, разбира особеностите и суровостта на тази професия...

Онова, което книгата описва, дава възможност да се надникне зад кулисите и да се почувствува силата на колектива, защото състезателният отбор не може да постигне никакъв успех без истинската задружност между конструкторите и механиците, инженерите и състезателите-автомобилисти.

От редовете на последните страници в книгата читателят вижда обратата в живота на автора — новото, което настъпва при него с първите му крачки като гост на ГДР — на Световния младежки фестивал в Берлин през 1951 година. Това е началото на един осмислен живот, живот на борец за мир, за свобода и дружба в нашето голямо социалистическо семейство.

На българския спортсмен и приятел Димитър Кацаров бих искал тук специално да благодаря за положените усилия при превеждането на тази книга, описваща живота на състезателите-автомобилисти, чрез което също ми се отдава възможността да поздравя от сърце

читателите от красива България и да им пожелае приятни часове на  
отмора, когато четат настоящата книга.

Януари 1973 г.

Манфред фон Браухич

## ДЕТСТВО

Спомените от детството напомнят отдавнашен филм, от който сме запомнили само някои отделни епизоди: Опитваме се да ги свържем, но не намираме никаква връзка помежду им. Човек се взира смутен в снимките, които прехвърля, разглежда ги учуден, отчужден, смаян, понякога даже с недоумение или с гузна съвест и... поклаща глава.

Друг свят, друго време и други, съвсем други хора. Често човек не може дори сам да се познае.

Пред очите ми възкръсва един летен ден в Берлин към края на м. юни 1914 година. Седнали сме около масата на чаша кафе: баща ми, „кралският пруски“ майор, срещу него майка ми, до нея брат ми Харалд, две години по-голям от мене, и аз осемгодишният Манфред.

Харалд ми хвърля през масата поглед, на който отвърщам. Не произнасяме нито дума: първо, защото сме дресирани по военному — в присъствието на по-възрастни хора да говорим само ако ни попитат, и второ, защото имахме неприятното чувство, че във въздуха се носи нещо заплашително.

Родителите ни разговарят помежду си на френски. Това е означавало винаги нещо особено, в повечето случаи не предвещаващо добро за брат ми и за мене. Ние не бива да разберем темата на разговора им. И наистина не разбираме нито дума, въпреки че Харалд учи вече френски език в училище.

Мисля си, може би ще долови някои откъслечни думи, за да схванем дали разговорът се отнася до нас. Поглеждам го въпросително, за да разбере от изражението на лицето му дали не ни очаква нещо неприятно. Но неговото изражение е така глупаво като моето, отгатвам само, че е с гузна съвест. И аз съм гузен: впрочем за нас това е състояние, в което се намираме непрекъснато.

Разговорът на френски между родителите ни означаваше, че той или се отнася до нещо, „което не е за деца“ — и това ни дразнеше изобщо, — или че се отнася до някоя от глупавите ни момчешки

лудории, която те са подушили. Непосредствено след завършването на разговора в такива случаи върху главите ни се изсипваше страхотна караница.

Затова наостряме уши със свити сърца. В онзи следобед именно особено ни измъчваше гузната ни съвест. С остатъка от оскъдните си джобни пари бяхме купили детска бомбичка, която закрепихме изкусно на скована от летви врата в едно мазе. Закрепихме също и измайсторен от нас механизъм, задействащ бомбичката, щом вратата се отвори.

Това мазе е сега на домоуправителката ни, която не можем да понасяме, защото доносници, клюкарствува, лицемерници и не обича децата.

От близо три часа очакваме взрива, но до този миг не сме чули никакъв трясък. Не е изключено жената да е открила „адската машина“ и вече да се е оплакала на мама. Навярно баща ми също е научил за лудорията ни. Лицата и на двамата ни придобиват сериозен и загрижен вид. Не ни удостояват дори с поглед, от което се поуспокояваме. Въпреки това съвсем не се чувстваме добре.

Следобедният час минава. Нищо не се случва. Трябва да дадем отчет на баща си какво сме учили или какво не сме учили в клас. Имаме готови отговори. След едно стегнато „кръгом“ можем да офейкаме. Бурята, от която треперехме, се е разминала.

Когато оставаме сами с Харалд, прошепвам.

— Разбра ли за какво разговаряха?

— Не — казва той — не съвсем точно, но от време на време разбирах по някоя дума. Мисля, че разговаряха за някакво убийство.

Вторачвам се изумен и лицето ми пламва.

— За убийство ли?

— Да, два-три пъти разбрах съвсем точно. Думата беше „assassinat“. А „assassiner“ означава „убивам“.

— Човече — процеждам през зъби ужасен. — Да не би нещо долу в мазето... домоуправителката?...

Погледнах го и разбрах, че и той е обхванат от същата тревога. Може би нашата бомба е експлодирала, без да сме я чули, и жената е загинала.

Промъкваме се веднага в мазето, очаквайки да видим ужасна гледка. Но всичко изглеждаше тихо и спокойно както преди.

Бомбичката се намираше точно там, където я бяхме закрепчили за скованата с летви врата. Задвижващият механизъм стоеше непокътнат. Домууправителката не е загинала, а мете двора с метла от вършина.

Тя ни поглежда недоверчиво и ни изгонва. Демонтираме адската си машина и тихомълком се опитваме още същия ден да я взривим на открито. Тя изсъсква замалко, ала не гръмва. Ядосваме се, че сме пожертвували последните си джобни пари за такова жалко „плякало“.

Сигурно Харалд беше разбрал погрешно, че докато пиеха кафе родителите ни са разговаряли за убийство. И без това познанията му по френски език не бяха особено големи.

И все пак Харалд не бе разбрал погрешно. Действително бе извършено убийство. Жертвата обаче не беше жената на домоуправителя ни, а австрийският престолонаследник ерцхерцог Франц Фердинанд. Беше застрелян заедно със съпругата си в Сараево. И понеже случката бе станала някъде далече на Балканския полуостров, за който в училище не бяхме учили още много, станалото почти не ме засегна.

Изглежда обаче това беше голямо събитие, защото на следващия ден преди започването на занятията дори класният ни наставник говори за убийството. Изражението на лицето му придоби сериозен вид. Гласът му се извиши както винаги, когато изливаше гнева си върху някого. Краткото му слово звучеше яростно и заплашително. Той говореше за „нахално предизвикателство“, за „посегателство над немската ни чест“, за „сръбска сган“ и за „старогерманската вярност на Нибелунгите“.

Това бяха гръмки думи, но аз ги слушах с половин ухо, защото усърдно преписвах под чина от тетрадката на съседа ми задачата по смятане за следващия час. Учителят ни по смятане — истински проклетник — ни преподаваше аритметика с бамбукова пръчка и едно не направено домашно упражнение имаше неизбежно най-болезнени последствия.

Точно затова австрийският ерцхерцог в случая не беше толкова важен. Но така или иначе той като че ли беше тясно свързан с нашия кайзер и затова „честта“ ни налагаше да отмъстим на убийците за

смъртта му. Думата „чест“ се повтаряше непрекъснато в словото на класния ни ръководител — и най-накрая повлия и на мене.

Наистина нямах много точна представа какво е в действителност „чест“, но въпреки това знаех, че на всичко, което е свързано с честта, трябва да се гледа извънредно сериозно. За „честта“ човек трябваше да пожертвува дори живота си. Това слушахме в училище, това слушахме вкъщи, това слушахме навсякъде. Следователно трябваше да бъде така.

През следващите дни убийството, извършено на Балканския полуостров, стана тема на разговорите на всички възрастни. Все по-често в тях се промъкваше един друг израз, който звучеше още по-внушително от думата „чест“: „Война!“.

Ние, децата, го слушахме и не можехме да не се заразим от възбуждението, въодушевлението и засилващия се крясък за отмъщение в редовните и извънредните издания на вестниците. Играехме вече на „война“, преди тя да беше избухнала в действителност.

В съзнанието ми се е запечатил още едно събитие от онези летни месеци на 1914 година. И тази случка даде повод на родителите ми да разговарят на френски език.

Свободният апартамент под нас беше нает от нови наематели. Това научих случайно от жената на домоуправителя. Тя не знаеше нищо повече за тях. Спомена само, че хората имали син приблизително на моите години.

Един ден пътеките по стълбите до първия етаж бяха вдигнати. Това беше сигурен признак, че новите наематели ще се пренасят същия ден. На масата заговорих за това и се учудих, че родителите ми не проявиха никакъв интерес. Те се спогледаха някак странно един друг, заговориха тихо и смръщиха лица, като че ли яденето имаше неприятен вкус. След това баща ми даде да се разбере, че „тези хора“ не бяха „подходяща среда“ за нас.

— Но те имат момче на моите години — забелязах аз.

Баща ми отговори укоризнено, че и аз трябва да бъда сдържан към момчето. Не ми обясни защо. Не повдигнах повече въпроса, защото от изражението му заключих, че той не желае да продължава разговора на тази тема. Касаше се отново до въпрос, който „не беше за деца“.



Естествено интересът ми към „новите“ наематели се засили още повече. Недомлъвките и препоръките да не дружа със сина им обвиха тези хора с тайнственост. За да задоволя любопитството си, след обедата задебнах зад пердетата на един прозорец.

Отказах се даже и от следобедната разходка с колелото. За Коледа бях получил подарък един велосипед, към който скоро се пристрастих. Всеки свободен час използвах, за да изляза с него, опитвайки се да постигна рекордни скорости. В онези години колоездачният спорт беше по-популярен, отколкото сега, и знаменитите състезатели естествено бяха мои кумири. Когато успях да карам по-бързо от по-големите момчета, преживях най-гордите и щастливи часове на осемгодишната си възраст.

Този ден се лиших от това удоволствие и зачаках „подозрителните нови наематели“. Тогава ме бяха научили да съдя за достойнството на хората по големината на фургоните за мебели, които те използваха при сменяне на квартирата. Понеже родителите ми се бяха изказали неласкаво за новите наематели, очаквах да видя някакъв жалък фургон.

Оказа се, че съм се излъгал. „Те“ пристигнаха с три грамадни фургона, теглени от по четири грамадни коня. Никак не можех да си обясня защо тези хора не бяха „подходяща среда“ за нас. Нали друг път винаги заможните хора са били „подходяща среда“!

Носачите, снажни здравеняци, с фланели на напречни синьобели черти, скочиха от колите, разпрегнаха конете и извадиха тарга бира, преди да се заемат с разтоварването на фургоните. Мебелите бяха тежки и будеха уважение. Намерих ги дори за по-люксови от нашите. Дойдоха и наемателите, а с тях и едно момче на моята възраст.

Изтичах до мазето, грабнах идеално излъскания си велосипед и го изнесох на улицата. Колелото ми беше необходимо, за да завържа по-лесно запознанство с момчето и същевременно, за да му направя веднага впечатление. Действително колелото му хареса и ние незабавно поведохме разговор.

Той се казваше Курт Алтман и беше симпатичен хлапак. Допадна ми веднага, а очевидно и аз на него. Сприятелихме се от пръв поглед. Още същия следобед му обещах да го науча да кара колело. Той се надяваше, че така баща му ще му купи по-бързо велосипед. Помислих

си, че е чудесно да имаш в същата къща партньор за тренировки и му разказах за досегашните си разходки.

Съвсем бях забравил казаното от родителите ми, че това момче не е подходящо за мене. Нищо съмнително и тайнствено нямаше у него. Според мен то беше момче като всички други.

Съвсем чистосърдечно, без да подозирам нищо, преди да си легна, заговорих с родителите си за него. Лицето на баща ми обаче сякаш се вледени. Той се изкашля и погледна майка ми. После размениха най-напред няколко изречения на френски помежду си, след което баща ми се обърна към мен и каза:

— Хората от долния етаж са евреи.

Отправих недоумяващ поглед към баща си и попитах:

— Че какво от това?

Точно обяснение обаче не можах да получа. От опит знаех, че не бива да поставям повече въпроси. Ако упорствувах, щяха да ми се скарат. Това винаги беше най-простото средство на възрастните да избягнат обяснение, особено когато не бяха прави. Не биваше да се дружи с евреи! Достатъчно! Трябваше да се примиря, въпреки че не проумявах забраната.

В тези правила ние, децата, трудно се ориентирахме. Имахме само смътна представа за принципите, по които хората биват строго разграничени на отделни среди, класи и съсловия. Едно съсловие можеше да гледа отвисоко или да поглежда нагоре към другото, защото съществуваха „висши“ и „низши“ съсловия. От само себе си се разбираше, че офицерите принадлежаха към най-висшето съсловие. Въпреки това между самите тях имаше значителни различия, които не зависеха от офицерския чин. Гвардейските офицери, които почти всички произхождаха от дворянството, съставляваха съсловие само за себе си и гледаха с пренебрежение на офицерите от строевите полкове. Кавалеристите бяха „най-надутите“ и се отнасяха към всички останали с високомерие като към хора от по-долен ранг, изобщо не им обръщаха никакво внимание. Офицерите от сапюрските части и от тила стояха на най-ниското стъпало и нито един гвардейски офицер не дружеше с тях извън служебните им отношения.

Съществуваха различия и между университетските преподаватели, дипломатите, висшите и низшите служители в зависимост от това, дали бяха или не бяха запасни офицери. След това

идваше ред на индустриалците и търговците. Особено търговците не се радваха на особена почит.

— Баща му е бакалин — шегувахме се даже в училище. — Търгува със стафиди или със стари панталони.

С малко по-голямо уважение се гледаше на индустриалците. Но даже някой да беше собственик на фабрика, от която димяха десетина комина, пак притежаваше само „тенекеджийница“.

Цялата тази система се усложняваше още повече от обстоятелството, че дори в самите тези многобройни групировки съществуваха подразделения. Един истински протестант с пруска закалка не общуваше с баварския католик, мекленбургският земевладелец се отнасяше към берлинския собственик на големи сгради с наематели като към човек от по-долна класа.

Съществуваха естествено и „народът“, масата, „малките хора“. Те бяха родени за работници, занаятчии или слуги. Но с тях никой не дружеше, всеки ги избягваше. Колкото по-високо стоеше някой в тази йерархия, толкова по-пренебрежително се отнасяше към масите. Но в това пренебрежение тлееше и искра подозрение или даже страх. Човек не можеше да има доверие. Трябваше да ги държи строго и да внимава да не им подава даже и малкия си пръст.

Съвсем изолирана от всички други съсловия и групировки съществуваха напълно самостоятелно една специална група — евреите. Много от тях бяха постигнали нещо. За съжаление това не можеше да се отрече. Но всеки, който що-годе се самоуважаваше, предпочиташе да ги избягва. И именно с един такъв евреин аз се бях сприятелил! Ужасно!

Все пак майка ми се престори, че не забелязва и прие със задоволство нашите безобидни радости.

Научих Курт да кара велосипед. Наскоро след това баща му му подари колело и двамата имахме възможност да правим заедно чудесни излети из по-далечните околности на Берлин.

Като другар за тренировка Курт не беше много подходящ. На него му беше безразлично кой от двама ни е по-бърз. Издържаше на дълги разстояния, но големите скорости не му се отдаваха. Напротив, аз още тогава бях обзет от демона на скоростта.

Първите пърпорещи мотоциклети, които започнаха да внасят несигурност по шосетата, се превърнаха в моя съкровена мечта,

въпреки че често се случваше тези изключително сложни на вид машини да стоят повредени на пътя, а ние с нашите „колела-долапи“ гордо да минаваме край тях. Естествено да мечтаем за лека кола дори и не дръзвах. С автомобил се взеше само кайзерът или други богопомазани.

Връхната точка всяко лято беше за мене 15 август, рожденият ми ден. Разбира се, щеше да ми бъде по-приятно, ако бях се родил един месец по-рано, тъй като щях да празнувам този голям празник през лятната ваканция. Но това вече не можеше да се промени. Този 15 август 1914 година се запечати в съзнанието ми не като някакъв по-особен празник, а със съвсем друго нещо. От няколко седмици по-рано знаех, че няма да се зарадвам истински на този ден, тъй като майка ми, на която се бях доверил, се противопостави решително да доведе у нас новия ми приятел Курт. Тя категорично отклони това ми желание, с което твърде много ме огорчи. Не помогна нищо, даже и обясненията ми, какъв прекрасен другар беше той. Курт не подхождаше за средата ни! Особено при празнуването на един рожден ден, когато на масата ни щяха да седнат лели и вуйчовци, братовчеди и братовчедки с високо обществено положение. Всъщност на рождения ми ден тази година не дойде никой, понеже две седмици преди това беше избухнала войната и при събитията, които следваха бързо едно след друго, на никого не му беше до празници.

Война — това беше едно от понятията, за които нямах ясна представа. Думата война се срещаше в книгите, които получавахме като подарък при особени случаи, в учебниците ни по история се говореше почти изключително за войни. Войнствено настроени бяха и онези приключенски романи, които бях започнал по онова време тайно да чета и в които се разказваше за „Ситинг Бул“, героичния вожд на апачите, и за още по-героичния каубой „Бъфъло Бил“. Каквато и да беше войната, тя криеше във всички случаи нещо тържествено и възбуждащо, нещо авантюристично и величествено. Маршируваше се под развети знамена, убиваше се неприятелят — за това се раздаваха ордени, завладяваха се чужди страни, а след това се чествуваше победата и се откриваха паметници.

Приблизително така си представях войната и действително тя започна точно така. Победоносни тържества се устройваха предварително, когато полковете, изпращани с ликуващи викове и

китки, с цветя на пушките и сивите островърхи каски маршируваха към гарите. Скоро последваха и първите победи във Франция и извънредните издания на вестниците заваляха като дъжд. Окачихме на стените големи географски карти, а след това свалихме портретите на Гьоте, Шилер и Лесинг, за да направим място за картите на бойните действия. Забодохме черно-бяло-червени знаменца в малките назъбени кръгчета, които представляваха крепостите, завладени от нашите „победоносни войски“.

Дори самият аз при всички тези грандиозни събития почти забравих рождения си ден. Вкъщи влизаха и излизаха хора; идваха роднини и познати, за да се сбогуват. Аз съвсем не проумявах какво търсеха те още на бойното поле, защото победите бяха толкова много, че за тях едва ли вече беше останало нещо да вършат. Освен това кайзерът беше обещал на войниците: „За Коледа ще си бъдете отново вкъщи!“.

През тези две първи седмици на месец август между приятеля ми Курт и мене настъпи известно отчуждение. Той не беше въодушевен. Не идваше с нас да изпраща войските, когато маршируваха към гарите, и не крещеше като нас: „за французите — щик, за англичаните — приклад, за русите — куршум“. Родителите му не окачваха черно-бяло-червеното знаме на жилището си, когато се празнуваше нова победа.

Веднъж, ядосан от това, поисках да ми обясни защо постъпват така. Той каза:

— Баща ми не позволява.

И направи такава гримаса, сякаш искаше да каже, че победите, които толкова ни въодушевяваха, са само злодеяния, от които фактически би трябвало да се срамуваме. Той не се изказа гласно — това не беше допустимо, ако човек не искаше да го смятат за предател. Имах чувството, че баща му го беше посъветвал да не разговаря по тези въпроси с мене.

В навечерието на рождения ми ден, след като си бях вече легнал и си представях масата с подаръците, която ме очакваше на сутринта, както обикновено майка ми влезе още веднъж при нас в детската стая. Тя седна на крайчеца на леглото ми и аз се учудих, че изглежда така опечалена. Тя дори ме погали и ми каза, че за съжаление утре сутринта няма да има маса с подаръци. Трябваше да потърпя до следобед, а и

баща ми нямаше да може да присъствува. Тъй като той също заминаваше за фронта, налагаше се естествено да го изпратим.

Точно на рождения ми ден! Бях жестоко разочарован и за пръв път изпитах озлобление срещу войната. Но бях възпитан така, че не се оплаквах. Трябваше да се подчиняваме, особено по време на война. Най-напред трябваше да бъдат сразени неприятелите. Не можеха да се съобразяват с рождения ден на едно момче.

Трябва да съм погледнал майка си много тъжно. Тя си помисли сигурно, че мъката ми се дължи на раздялата ни с баща ми.

— За Коледа ще си бъде отново вкъщи — каза тя успокояващо. — Кайзерът е обещал — и тогава всичко ще бъде още по-хубаво.

Аз обаче си мислех по-малко за баща ми, отколкото за проваления ми рожден ден. Вестта, че баща ми също заминава на фронта и ще победи врага, ме изпълваше с гордост.

Почувствувах се особено горд, когато на другия ден видях баща ми, яхнал лъскавия си вран кон, да излиза начело на дружината си от парадния вход на казармата. Военната музика изпълняваше бодър празничен марш и под неговия такт възбуденото животно пристъпваше грациозно. Хората пред вратите на казармата с въодушевление поздравяваха и хвърляха цветя върху сивите колони, които преминаваха край тях. Бях застанал най-отпред и чувствувах ръцете на майка ми върху раменете си. Махах и приветствувах възторжено баща си, който заминаваше, за да срази неприятелите, да завладее чужда земя и да победи.

Върнахме се вкъщи без баща ни и жилището ни изведнъж стана странно празно. Погледнах майка си и видях, че е плакала, но се направих, че не съм забелязал. Не разбирах защо тя трябваше да плаче след такова величествено събитие.

По-късно обаче през деня ми идваше по-скоро да зарева, отколкото да се смея. Наистина масата за рождения ми ден беше наредена, както бях свикнал. Върху нея намерих също всички дреболии, които баща ми беше оставил за мене; но не дойдоха никакви официални гости с подаръци. Майка ми мълчеше, вгълбена в себе си. Бях поканил няколко от съучениците си, но и те скоро си отидоха. Останах сам, вторачих се в масата с подаръците и се чудех защо не можех истински да се зарадвам.

Измъкнах се от къщи и слязох у Алтманови. Имах желание през този нещастен ден да бъда заедно с приятеля си, когото не можех да поканя на гости. Както винаги посрещнаха ме приветливо и седнах с тях на масата. Баща му ми подари един шоколад и кесия бонбони с малинов пълнеж. Разказах им чистосърдечно за своето разочарование и намерих пълно съчувствие.

За войната изобщо не стана дума, а и аз нямах желание да заговарям за нея. С по-голямо удоволствие слушах по-късно разказа на бащата на Курт за неговите пътешествия. Той беше пътувал много по света и разказваше за хората, които живееха отвъд нашите граници, като за приятели, които бяха сполетени от същата беда като нас. Разказът му ме накара да се замисля дълбоко. И това може би беше най-добрият подарък за мен на този паметен рожден ден през първата година на войната.

Беше ми трудно да проумея защо множеството първоначални успехи не ни донесоха все пак окончателната победа и мира. Празненствата със спуснати знамена от прозорците и извънредните издания на вестниците оредяваха все повече. Учителите все още ни държаха кратки и пламенни слова, но по големите карти на военните театри не можехме вече да преместваме напред забодените с карфички черно-бяло-червени знаменца и класният ни ръководител не сочеше вече към Париж, който нашите войски трябваше да превземат най-късно до Коледа.

Вместо това се наложи да закачим по стените нови карти, защото изникнаха нови театри на военните действия. Ставаше все по-трудно да се запомнят всички държави, на които Германия междуременно беше обявила война.

Войниците, които маршируваха сега към гарите, за да бъдат откарани на бойното поле, нямаха вече цветя по пушките и каските си. Не ги предвождаше военна музика, пеенето на военни маршове ставаше по заповед и без каквото и да е въодушевление.

Годината се изтърколи и изобщо не ставаше повече дума за обещанието на кайзера, че до Коледа всичко ще бъде свършено. И баща ми също не се завърна. Той пишеше писма, които майка ми ни четеше. Но понякога настъпваха паузи, когато тя трябваше да прескача

някои пасажи, неподходящи за нас. В тези случаи именно изражението на лицето ѝ ставаше особено загрижено.

Близо година след триумфалното му и възторжено изпращане баща ми се завърна вкъщи; представях си посрещането му съвсем другояче: още по-тържествено, отколкото заминаването му, с още пободри маршове и повече цветя. Ала нямаше и следа от всичко това. Той се завърна болен, унил, мълчалив. Наистина пак сядаше на обичайното си място на масата, но не беше същият както по-рано.

За преживяванията и геройствата си по време на войната не говореше много. Накрая престанахме да го разпитваме. Войната, която беше започнала с толкова много надежди, постепенно се превърна в нещо зловещо. Ту за един, ту за друг познат или роднина слушахме, че е загинал „за кайзера и за Райха на полето на честта“. Жените ходеха в черни дрехи и само във вестниците или в думите на учителите ни взаимното изстребление се величаеше както в началото.

За нас, децата, всичко това беше странно и трудно за разбиране. От една страна; все още знамената се развяваха, все още се побеждаваше и войниците заминаваха въодушевено за фронта, а, от друга — цареше глад и лошо настроение, знамената бяха прибрани и стояха свити зад печките, войниците — съвсем млади или съвсем възрастни — маршируваха вече само нощем към гарите, където ги „товареха“. Мнозина говореха разпалено за „прибиране по домовете“.

Хлябът, който ни се раздаваше все по-оскъдно, изглеждаше още по-възкисел в изгладнелите ни стомаси, когато учителите ни произнасяха високопарни слова. Никакви обещания за победа не можеха да направят супата ни от алабаш по-гъста. Маргаринът, който често миришеше на риба, не ставаше по-вкусен, ако прочетяхме някое възторжено съобщение за военните действия.

Вместо да посещавам „извънредните часове по отечествознание“, предпочитях да стоя вкъщи и да се занимавам с резбарство. В тези извънредни часове учителите ни дележаха териториите на Европа, които все още бяха окупирани от нашите войски. Научихме, че кайзерът има навсякъде „интереси“. От тази „подялба“ нямах никаква полза, докато за изработените предмети получавах от жената на бакалина пакетче маргарин или някой друг продукт, които тя изваждаше изпод тезгяха. Едно пакетче маргарин беше по-ценно за мене от цялата плячка на бъдещето.



С всяка измината година храната ни ставаше все по-оскъдна, недоволството сред хората растеше. Избухнаха стачки в муниципалните фабрики; при раздаването на недостигащите дажби от хранителни продукти все по-често избухваха размирици. Хората не можеха и не желаеха да живеят повече при тези обстоятелства.

И един ден — през ноември 1918 година, — когато една нова още по-тежка военна зима се бе надвесила заплашително като страхотна сянка, — се разнесе новината: кайзерът избягал, армията напълно се е разпаднала.

По улиците минаваха тълпи от хора — такива, каквито никога досега не бяхме виждали: колони със знамена, червени знамена. Всред тях се виждаха моряци с червени ленти на ръкавите, работници с пушки, които маршируваха с матросите. Те бяха излезли от фабриките, които внезапно замряха. По улиците се разнесоха изстрели...

*Революция!* Войната беше свършила.

Ние, момчетата, разбрахме, че светът не беше разделен така, както разправяха учителите ни.

## МЛАДЕЖКИ ГОДИНИ СЛЕД ВОЕННОТО ВРЕМЕ

Че един ден трябваше да стана войник, за родителите ми беше предрешен въпрос, за който не беше необходимо да ме питат. Какъв исках да стана в действителност, не знаех. След завършването на войната този въпрос не беше още назрял, защото бях едва тринадесетгодишен.

Първоначално навсякъде цареше безредие. Обучението в училищата все още се водеше нередовно. Ту липсваха въглища, за да се отопляват класните стаи, ту последните се превръщаха в квартири за завръщащите се от фронта войници, в станции за обезвъшчаване или пък бяха използвани за настаняване на прехвърлените в Берлин лазарети.

Тогава имахме „въглищна ваканция“, която беше добре дошла и за нас, и за учителите ни. С приятеля ми Курт обикаляхме с колелата из чудно красивия със своята природа Бранденбургски край близо до Берлин, осеян с езера и гори.

Тези разходки имаха и своето преимущество, защото от време на време из селата намирахме по нещо, с което да запълним прегладнелите си стомаси.

Един ден ние заедно с други момчета решихме да постъпим в скаутския отряд, който по ръководство и организация беше устроен почти по военному.

Старата армия наистина беше разпусната, но тук-там се размърдваше отново нещо, което полека-лека придобиваше военна физиономия. Първоначално не забелязахме това. Нашето желание беше да сме заедно с връстниците си и въпреки всеобщата катастрофа да живеем задружно. Искахме да сме всред природата, да пеем любимите си песни, да палим лагерни огньове и да спим в палатки. Търсихме романтика, а се натъкнахме на военщина.

Постепенно ръководителите започнаха все повече и повече да ни свиват юздите. Край езерото Мюгел ни предоставиха на наше

разположение едно общежитие и старата прусашка мущровка, която беше изхвърлена през вратите на казармата, незабелязано се промъкваше отново през вратите на общежитието.

Започна се безобидно „с дежурство по почистване на помещението“, проверка и строяване. Другарските ни събеседвания постепенно се превърнаха отново в старото познато нам черно-бяло-червено обучение.

Наистина тонът на преподаване сега беше различен от тона по време на войната, защото не се говореше вече за победи. Вместо това започнахме да слушаме за „черния позор“, за „реванш“ и за „удар с нож в гърба“ срещу славната ни армия, защото „червени родоизменници“ били забили нож в гърба на победоносните ни войски. Раздаваха ни се книги със заглавия като „Непобедени на бойното поле“. Според тях Германия беше останала непобедена и по море и във въздуха.

Странно! Току-що бяхме изживели нещата съвсем другояче. Германия беше загубила войната, а ни се казваше, че не сме били победени. Това не можехме да повярваме.

Имаше и непокорни духове, които не можеха да се примирят с високомерната казармена опека, както и с мущровката. Към тях спадахме и ние двамата с Курт. При едно младежко събиране в Потсдам противоречията станаха съвсем явни и група прогресивно мислещи основаха „Нов скаутски съюз“. Смъкнахме военната униформа, облякохме къси панталони и ризи с отворени яки и тръгнахме гологлави.

Старият свят около нас се разпадаше все повече и повече. Той беше погребан под хартия. Устойчивата ни райхсмарка се обезцени. По-рано тя имаше златно покритие, сега настана истинско наводнение от книжни пари, в което страната ни постепенно се удавяше. Естествено виждахме последиците от това неимоверно разоряване на целия народ, но бяхме обаче твърде настрана, за да разберем истинските причини.

Точно по това време, когато кризата нарастваше, през есента на 1922 година загубих приятеля си. Курт се пресели с родителите си в Америка. Това беше тежък удар за мен. Липсваше ми не само добрият другар, но и напътстващото влияние, което бащата на Курт упражняваше незабелязано над мен. Едва сега ми стана ясно, че у

Алтманови вееше винаги един много по-свеж вятър, отколкото у нас. У тях се произнасяха открито думи, за които родителите ми не биха даже посмели и да помислят. Но това беше вече само минало. Алтманови заминаха отвъд голямото „блато“ и спомените за разговорите и съвместните разходки с колело избледняваха.

С тази раздяла свърши и моето детство.

Някак от само себе си се получи така, че аз попаднах отново под влиянието на семейството ми, когато именно трябваше да се решава въпросът за моята професия. Войник! Тъкмо бях навършил седемнадесет години, съвсем подходяща възраст.

Някогашната германска армия се стопи до сто хиляди души. Поне така се твърдеше официално.

Неофициално, под пълен секрет, тайно и прикрито имаше все пак нещо като войска. И баща ми ме изпращаше в нея. Отидох, защото не виждах какъв смисъл има да изучавам гръцки думи, когато можеше само наум да се пресметне съотношението между курса на долара, книжната марка и цената на 250 грама мас. Тези сметки, които от ден на ден ставаха все по-объркани, ми се втръсваха. Човек не можеше вече да се оправя.

Работниците и чиновниците, на които всеки два или три дни изплащаха възнагражденията и заплатите на части, трябваше с пачките книжни пари в ръка да устройват състезателни бягания до най-близкия магазин, ако държаха да си вземат поне един хляб. За същите пари на другия ден навярно щяха да получат само няколко филийки хляб. И у нас вкъщи всичко беше толкова оскъдно, толкова мизерно и жалко, че се почувствувах задължен да облекча баща си.

На 3 януари 1923 година стегнах куфарчето си и заминах за Шпандау. Така още съвсем слабичко момченце аз постъпих в тамошната крепост. Облякоха ме в стара униформа и станах пионер.

Войсковата част, която беше сформирана там, изглеждаше необикновено. Приличахме повече на наемници, отколкото на войници, а и така се чувствувахме. От старо войсково имущество получихме износени униформи, скъсани обуца и бракувани пушки, с които в най-добрия случай можеше да се води само обучение. Най-важното беше обучението. Липсваше всичко, даже и продоволствие.

Никога не бяхме истински сити. В квартирите си мръзняхме не само защото се завивахме с протрити одеяла и нямахме въглища, а защото бяхме и гладни.

Офицерите ни се стараеха да заменят липсващите дажби с „войнишки стоеж“. При студено време те ни осигуряваха „движение“.

Като плац за обучение ни служеше вътрешният район на крепостта, защото публично не се осмеляваха да ни покажат. С вида, който имахме, не можеше много да се парадира. Освен това нали съществувахме „тайно“. През свободните от служба вечери кисняхме в лавката, където подготовката ни като наемници се доусъвършенствуваше. Научих се да играя на карти и да пия ракия с кафена чаша. В такива лавки сред ракиените пари и отвратителния цигарен дим старият „фронтони дух“ се запазваше жив и се раждаше „новият дух“.

От време на време получавахме градска отпуска и можехме да напуснем за няколко часа крепостта, но не в униформа. Това беше забранено. Облечени цивилно, отивахме в града, за да пазаруваме „на черно“. Който имаше щастие, пристигаше в казармата с един хляб и някаква бучица странна мас или каквато и да е „нова“ мазнина, която наричахме „масло за мазане на хляб“ и за която никой не знаеше от какво е произведена. Такива като мене, които бяха по-малко способни в това отношение, се чувствуваха щастливи, ако можеха да се сдобият с парченце сухо сирене.

Това „войнишко блаженство“ не продължи дълго. През есента на 1923 година то завърши. Една сутрин нашият „командир“ ни строи за голяма проверка и ни съобща:

— Неприятелят изисква разпускането на всички нелегални войскове единици. Цялата дружина се разформирова. Предайте снаряжението във войсковия склад.

Постъпихме съгласно нарежданията, облякохме отново цивилните си дрехи, които отдавна ни бяха окъсели и отеснели, и се прибрахме вкъщи.

Междувременно в Германия отново някои неща се бяха променили. След като книжната марка беше изиграла ролята си и народът в интерес на малкия слой от крупни богаташи беше

изразходвал и последните си спестени грошове, тя изчезна за една нощ и ние внезапно получихме в ръцете си други пари: облигации и рентенмарки. Тези пари наистина имаха отново стойност, поради което станаха още по-редки. Не беше лесно отново да пресмятаме с пфениги, след като бяхме свикнали да бъдем милиардери. Така или иначе всички без изключение най-вече поради инфлацията бяхме стигнали до просешка тояга.

Въпреки че достатъчно се бях запознал с войнишкия живот в крепостта Шпандау, баща ми реши да ме изпрати още веднъж „сред войниците“. Междувременно и при военните някои неща се бяха променили: изграждаше се новият райхсвер — стохилядната армия. На 1 януари 1924 година баща ми ме настани като офицерски кандидат в 5-ти пехотен полк. Повторно стегнах куфара си и заминах подкован с множество добри съвети, но не и с голямо желание за Грайфсвалд, градът, в който щеше да бъде новият ми гарнизон.

Ако имах дарбата на ясновидец и ако знаех, че годините, които последваха тук, щяха да бъдат само един кратък преход, бих ги превъзмогнал с по-голям хумор. Те бяха истинска съсипия. Без удоволствие си спомням за тях. Може да има представа за това само този, който, без да знае защо, безсмислено, под командата „легни! стани!“ е изпружвал тялото си по казармените дворове и плацовете за обучение. Излишно е да го описвам. Само искам да спомена, че по онова време покрай военната си служба бях принуден още да наваксам пропуснатия зрелостен изпит и в свободните си от служба следобеди да сядам още веднъж на училищната скамейка.

Това беше допълнително мъчение, което костуваше и пари. А пари няха, поне няха достатъчно, за да си заплащам уроците. За да си набавя средства, отказах се от пълния пансион, на който имах право, и взех полагаемите ми се порционни на ръка. Това наложи да позатегна колана си. През време на следващото полугодие можех да си позволя да ям топъл обяд само в неделни дни. В делничните дни се задоволявах с две солени херинги и две сухи кифли — ежедневното ми ядене. Тази оскъдна храна отговаряше великолепно на учебния ми процес. Никога не се наложи да проверявам дали е вярно, че с пълен стомах се учи трудно.

Издържах теоретичните изпити, които се равняваха на зрелостния изпит, издържах също и изпитите за портупей-юнкер, както

и приемния изпит за оръжейното училище в Дрезден.

За награда ми бе отредена и известна утеха: получих малко наследство, което стигна точно за един мотоциклет.

Мотоциклет! Най-после! Една моя мечта се сбъдна! Притежавам една от онези великолепни машини, за които мечтаех още по времето, когато с приятеля ми Курт кръстосвахме шосетата около Берлин.

През есента на 1928 година учебният курс в дрезденското оръжейно училище завърши и аз се завърнах като новоизпечен офицерски кандидат в полка. Най-хубавото от всичко бяха изгледите за предстоящата отпуска.

Тази отпуска и мотоциклетът внасяха ведър проблясък в монотонността на гарнизонната служба. Нямах нищо чудно, че реших да се прибера вкъщи с мотоциклета си, а не с влак. Моето желание беше да полетя, а не да се клатушкам в тази дълго жадувана свобода!

И аз наистина полетях! И още как! За великия ден на започващата отпуска стегнах най-старателно мотоциклета си. Той стоеше излъскан под навеса и при появата на първия слънчев лъч от първия ден на отпуската в отлично настроение прелетях с пукотевица през портата на казармата.

Все пак карах внимателно по улиците. Но щом се озовах в сред природата, завъртях още повече ръчката за газта. Полетях с пълна скорост в този великолепен ден през гори и поля докато... на един тесен завой последва катастрофа, от която имам само смътни възпоминания. Внезапно се получи удар и тогава всичко свърши. Край на пътуването, край на отпуската, край на военната ми „кариера“...

По-късно разбрах, че за този рязък обрат в живота ми са били виновни няколко листа от цвекло. Малки причини — големи последствия! Ако тези листа не бяха паднали от някой селянин, нямаше да стана състезател по автомобилизъм.

Бях запознат с десния завой. Знаех, че може да се вземе спокойно с осемдесет километра в час — като се придържа човек точно край дърветата — подробности, които бях изпитал многократно. Точно през този първи отпускарски ден обаче на завоя се бяха посипали листа от цвекло и при силно наклоненото положение, което заемаше, мотоциклетът ми просто се занесе. Нямах повече никакво спиране.

Изхвърчах като ракета през кормилото, преобърнах се няколко пъти и така съм останал да лежа на асфалта в безсъзнание.

Последната ми мисъл беше, че от мотоциклета няма да остане нищо. Но той се беше справил добре и без водач и се беше забил на няколко метра от мене в канавката.

Така някой ме беше намерил и откарал в гарнизонния лазарет, разбирайки по униформата ми от коя част съм.

Там дойдох на себе си и първото същество, което съзрях, беше една болнична сестра. След това разпознах чистата, боядисана в бяло стая, но нямах представа къде съм — затова се осведомих от сестрата какво се беше случило.

Цялото тяло ме болеше. Не можех да помръдна нито един крайник, защото целият бях в бинтове — като мумия. На главата ми бяха сложили дебел мехур с лед.

Сестрата, която се грижеше за мене, ми каза, че съм лежал три дни в безсъзнание. Приятно начало на отпуската. Имах счупени четири ребра, крак и ръка, а освен това и пукнат череп, всичко останало беше в ред. Лекарят ми обеща да ме закърпи. Това ме успокои. И все пак през следващите дни започнах да размишлявам: дясната половина на лицето ми беше необикновено безчувствена. От изследванията се установи, че е парализирана. Отново изпаднах в отчаяние.

Мотоциклетът ми преодоля по-добре изпитанието с листата от цвекло. С изключение на изкривеното кормило и две счупени степенки други сериозни повреди нямаше. Той също беше намерил прием в лазарета и се намираше два етажа под мене, в мазето. Аз мислех за него с най-голяма нежност.

Щом можех отново, макар и с болка, да движа главата си, помолих настойчиво един санитар да изкара мотоциклета от мазето и така да го закрепим под прозореца ми в двора, че да мога да чувам шума от мотора му. Той запали мотоциклета и когато моторът заработи, лицето ми просия — поне половината, тъй като другата беше парализирана. От този момент реших в себе си да оздравея колкото се може по-скоро, за да мога отново да карам. Да карам по-бързо и по-добре!

Опитвах се да си обясня на каква грешка се дължеше злополуката ми. Сигурно щеше да е по-добре, казвах си аз, вместо да наклоня толкова мотора на завоя, за миг да го изправам в нормално



положение. На мен, новака, обаче ми липсваше необходимата техника и опитност. Все пак от тази първа тежка злополука щях да извлека ценна поука за в бъдеще.

Случилото се не ме накара да превия врат, въпреки че трябваше да лежа три месеца неподвижно. Едва след това проведох бавно. Изписаха ме от лазарета след нови два месеца, като заминах в отпуск за възстановяване и пълно оздравяване. По-късно бях подложен на щателен и пълен преглед и напуснах райхсвера като „негоден за военна служба“.

Всъщност все още бях твърде разнебитен и не само негоден за военна служба, но негоден и за каквато и да било друга професия. Жалко състояние! Мобилизирах цялата си енергия, за да мога колкото се може по-скоро да преодолеем това състояние и да издухам от гърдите лазаретния въздух.

Сред роднините ми се беше разпространила вестта за моята злополука и един братовчед ме покани в имението си в Нишвиц край Лайпциг на почивка. Този ми братовчед беше взел много присърце нещастията ми, защото страдаше от „автомобиломания“. Това заздравя нашата роднинска връзка значително. Приех поканата с благодарност и заминах при него.

Не познавах още Нишвиц и се учудих от онова, което видях. Очаквах да вляза в една обикновена чифликчийска къща — доста почтена, старомодна и крайно неудобна. Файтонът, който ме взе от гарата, ме закара действително в истински дворец, както обикновено се случва само по филмите. Това обаче ме потисна, въпреки че бях посрещнат много сърдечно.

Дните минаваха, макар че аз все още се губех в този просторен, стар замък, напомнящ дворците на Брюл<sup>[1]</sup>, в когото, освен собственика, жена му и двете му деца живеяха няколко слуги. В четиридесетте стаи и двете големи зали на сградата истински живот цареше фактически само през есента по време на ловния сезон, а през останалата част на годината дворецът изглеждаше необитаем.

Сега дворецът е превърнат в старопиталище, а в имението са настанени преселници.

В едното крило на сградата тогава се помещаваха два грамадни гаража — най-важното в целия Нишвиц, поне за мене.

Натам се отправих веднага, придружен от братовчед, ми, където той ми показва автомобилите си — неговата страст. В тези гаражи преживях блаженството на първата голяма любов. Какво представляваше мотоциклетът ми, това малко послушно моторче в сравнение с гарираните вътре три коли? Жалко джудже! Нищожество, към което можех да изпитвам вече само състрадание. Мотоциклетът, изпратен по влака след идването ми, стоеше тук и се срамуваше пред трите коли — две пътнически и една спортна — каквито до този момент бях виждал само по снимки.

Стоях и се удивлявах. По всяка вероятност съм галил даже и колите. Правят се и далеч по-смешни неща, когато човек се влюби за пръв път от цялото си сърце.

След няколко излета с компресорния мерцедес — на кормилото беше братовчед ми — спокойствието ми се изпари. Всеки, който някога е сядал с вълчи апетит на маса, покрита с разни лакомства и е гледал само как другите ядат, сигурно би разбрал чувствата ми.

Исках непременно да се науча да карам автомобил! Учеше ме любезният ми братовчед. За първите уроци дворът на двореца беше достатъчен. Мисля, че бях твърде схватлив ученик; никога преди това не бях проявявал такова усърдие. Още от първия ден забелязах, че можех да оздравея *само в колата*, с кормилото в ръце и с крака върху педалите на газта и спирачката.

И аз действително оздравях, аз, който преди девет месеца бях така раздробен, че даже ме бяха освободили като негоден за военна служба. Парализата на лицето ми явно премина, силите ми се възвърнаха, а с тях и чувството ми за хумор и предишната ми увереност.

Мотоциклетът ми обаче стоеше в ъгъла — превъзможното влечение, чието време беше минало. Бях намерил голямата любов на живота ми. Но още няха никаква представа откъде ще дойде щастието.

Това открих една вечер в малкото кино на близкия град Вурцен. Бях отишъл там, за да гледам някакъв филм. Не си спомням вече точно какъв. В съзнанието ми се е запечатил само седмичният преглед. И то съвсем ясно. Гледах един по-голям откъс от автомобилно състезание и

следях с удивление вълнуващите събития. Върнах се напълно замаян. На другата вечер бях отново на кино и гледах още веднъж състезанието. Този път успях да схвана вече по-добре всички подробности.

Какви мъже бяха това — млади, заредени с енергия юначаги, които се качваха в елегантните си коли, поставяха си големи очила пред очите и под въодушевените възгласи на възбудените зрители потегляха като хали стихийно в пакет!

Две коли се движеха на един завой в непосредствена близост. Внезапно едната застана напреко и префуча, обвита в гъст облак от прах, през насипа. Разпищяха се хора и се пръснаха като пилци. Междувременно се зададоха други коли с бясна бързина; една от тях се занесе обезпокоително, а друга със счупено колело продължи движението си пред боксовете. Накрая един напълно изпоцапан с масло състезател беше вдигнат от колата си, след което му окачиха лавровия венец на победител и под оглушителното ликуване той се усмихваше.

Това събитие беше преломът, решението!

Бях решил твърдо, непоколебимо, окончателно и категорично: Щях да стана състезател-автомобилист! Това и нищо друго! Въпросът беше решен и приключен, въпреки че няхах и най-малка представа, какво трябва да направя, за да стигна до пистата за автомобилни състезания.

Един ден все пак се престраших и на четири очи споделих с братовчед ми плановете си. Като спортист и пристрастен запаянко по автомобилите противно на очакванията ми той прояви изключителна отзивчивост, а и добрите му материални възможности му позволяваха да подкрепи на първо време с необходимите средства това увлечение, свързано с толкова големи разноси.

Да стана състезател — това беше моето желание!

---

[1] Хайнрих Брюл (1700–1763) саксонски благородник и политик, живял много разточително. Библиотеката му от 62 000 тома била предадена на Дрезденската библиотека (бел.прев.). ↑

## СТАРТ

Сега, когато си спомня за двете вечери в киното във Вурцен и за решението си да стана състезател-автомобилист, трябва да призная, че и днес се учудвам на тогавашната ми дързост и детска наивност. Наистина струва ми се безумна смелост да мечтаеш за награда от лаврови венци по пистите, когато нямаш още книжка за правоуправление на автомобил в джоба си, за да можеш да караш и най-обикновена пътническа кола.

Липсваха ми и още някои други „подробности“: собствена кола и каквито и да било средства в скоро време да се сдобия с такава. За да станеш състезател-автомобилист по онова време, на първо място бяха необходими пари, на второ — също пари и на трето — пак пари. На много места и сега е така.

Аз обаче бях толкова наивен, че все пак мечтаех да опитам щастието си и тъй като братовчед ми беше запалялко по автомобилите, смятах, че той може би има връзки, които биха ми помогнали. Споделих намеренията си с него. Когато човек е така млад, както бях аз тогава, и сърцето му е изпълнено с някаква голяма страст, езикът му се развързва. Говорих с братовчед ми напълно откровено. Дотогава никога не бях проявявал такова красноречие. Вместо да нареди да ми донесат мехур с лед, братовчед ми каза:

— Да, защо не!

Посъветва ме най-напред да се погрижа за книжка за правоуправление.

Направих това и отидох във Вурцен при един порядъчен и надежден мъж, който ми предостави на разположение като учебно превозно средство един раздрънкан стар адлер. Седнах зад кормилото, човекът се настани до мен и потеглихме. Натиснах газта и веднага стрелката на скоростомера отскочи на 60 километра в час. Стоящият до мене моментално изключи газта, натисна спирачките и ме попита да не би да съм обезумял.

Отговорих му, че все още страдам от последиците на черепно нараняване, но по мнението на лекарите съм сравнително нормален.

Трудно му беше да ми повярва. Разказах му за първите си опити в двора на двореца в Нишвиц. Човекът въздъхна тежко и се довери на съдбата си. Уроците ми по моторно дело с него завършиха и той остана невредим. Беше радостен, че ме е подготвил дотолкова, за да издържа изпита за правокаране: Сдобих се с този важен документ, с който бях преодолял първия голям етап по пътя към състезателните трасета на света.

Разбирайки, че е необходимо да се запозная със „съставните части“ на автомобила, постъпих като ученик техник в един лайпцигски завод. Рано всяка сутрин яхвах мотоциклета си в Нишвиц и префучавах до Лайпциг. Научих много неща и до днес за това дължа най-дълбока благодарност на един човек, който по онова време беше техник в същия завод: Херман Билер. Той обичаше автомобилите като свои деца. Изпитателните пътувания с него по онова време остават най-хубавите ми спомени. Сега той работи в един голям автомобилен завод като главен майстор и е още мой приятел.

Обучението ми като техник продължи около половин година. Настъпи 1929 година. С братовчед ми и фамилията му се преселихме в Горна Бавария.

Никога няма да забравя пътуването ми с влака от Мюнхен до Берхтесгаден през този покрит със сняг край. Планините, които не познавах дотогава, все повече се приближаваха. Несравнимо великолепие. Те се издигаха отляво и отдясно и преминаваха във величествени вериги. Бях дълбоко развълнуван и дълго време не можах да отместя погледа си от тези природни красоти. Какво ли не почувствувах, след като преминахме през голямата порта на Берхтесгаден и от дясната ми страна се откри в цялото си величие връхът Вацман.

Не бях дошъл в Берхтесгаден, за да се катеря по върховете или да почивам, а да свикна с карането по трудни шосета. Трябваше да придобия онова „тънко чувство“ във владението на кормилото, без което никой не можеше да стане състезател-автомобилист. Трябва да се „вживееш“ в шосетата и завоите, в участъците с изкачване и спускане, да знаеш кога имаш и кога нямаш предимство, кога да натиснеш спирачката, кога да превключиш скоростта и отново да дадеш газ. Всичко това трябва да става просто от само себе си, без разсъждения и

мъдруване. В случая пътят през мисловния апарат е много бавен и съвсем формален.

За известно време принадлежах на шосетата. Избирах си различни постоянни отсечки, които пропътувах винаги и в двете посоки, докато „ги овладее“. Освен това засичах със секундомера времената си.

Най-после сметнах, че съм достатъчно подготвен, за да се запиша за участие в „официално състезание“. Заминах за Лайпциг, подпечатах контролната си карта в автомобилния клуб и стартирах, като гонех с дяволско темпо до Берхтесгаден. Всичко мина добре. Достигнах целта за доста приемливо време и без инциденти, с което извърших първия си официален проконтролиран опит.

След това задебнах друг благоприятен случай. Той се появи с оповестеното „Дванадесетчасово автомобилно състезание през Бавария“. Стартът и финалът бяха в курорта Тьолц. В това състезание се изискваше да се мине покрай колкото се може повече градове, да се навъртят колкото се може повече километри и да се финишира точно в определеното време. То се приближаваше повече до истинско състезание и ме привличаше особено много.

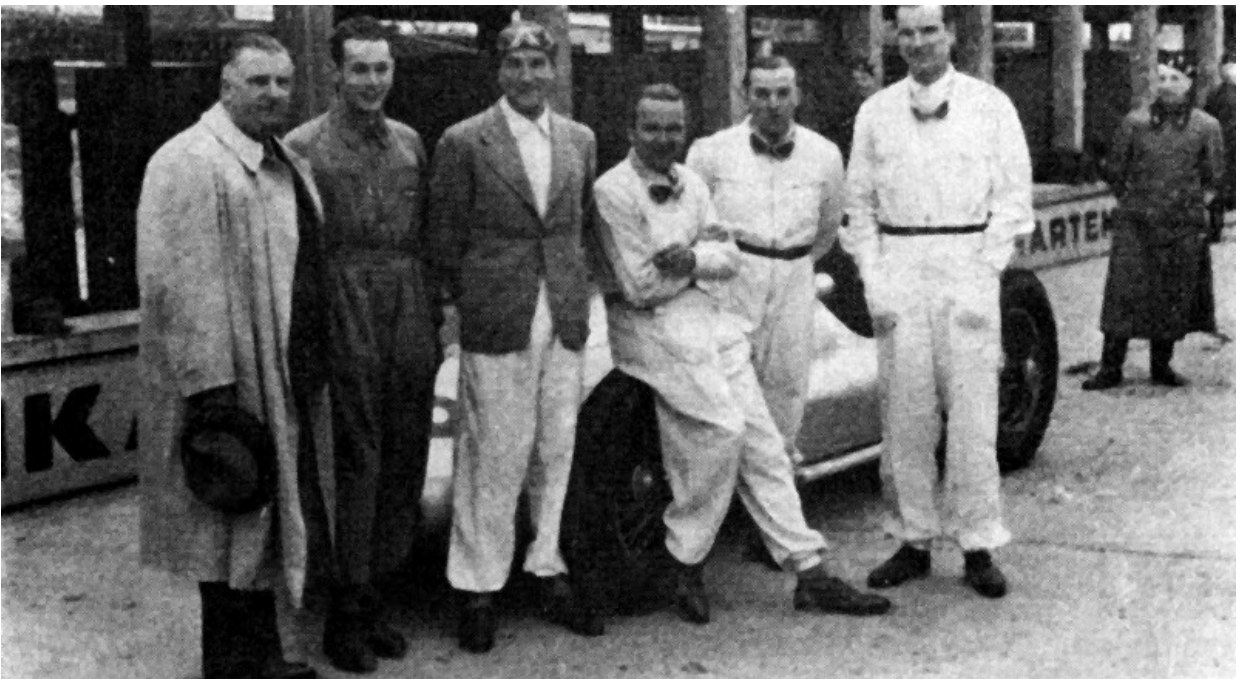
Един мой роднина се записа да участва, като се уговорихме помежду ни непосредствено след старта кормилото да поема аз.

Потеглихме. Като някакъв войник пропътувах тези дванадесет часа без никакво спиране и постигнах най-високата оценка, която изобщо беше възможна. Завършихме състезанието като победители. Безспорно, бях много горд от постигнатото, но още по-важно за мене беше, че в тези дванадесет часа научих още много неща.

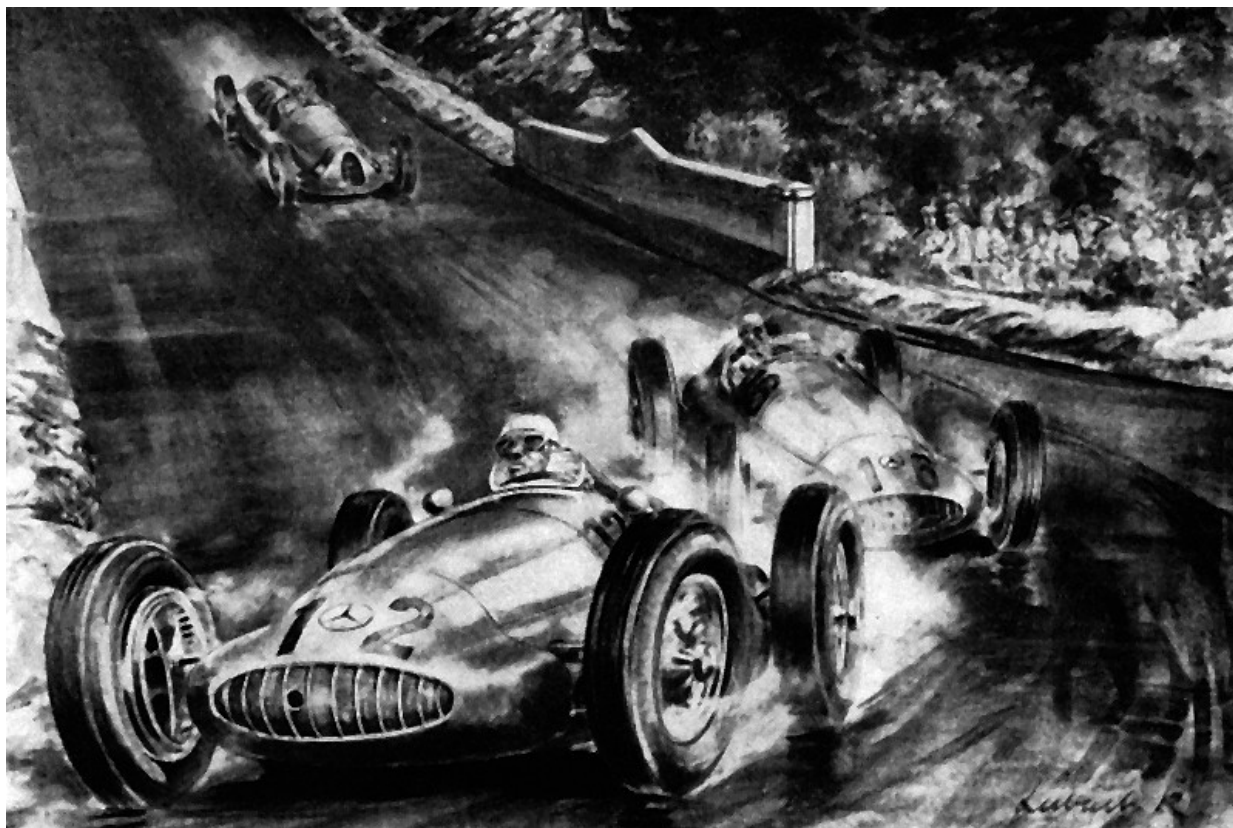
Преди всичко от голямо значение за мен беше да привлече вниманието върху себе си. Трябваше да се стремя да извоювам нови успехи, за да може името ми да стане популярно сред специалистите в автомобилния спорт. Тогава един ден може би щеше да ми се отдаде възможността да застана на старта като състезател на някоя фирма.



*Загриженият поглед се отнася за времето. Дали няма да се промени?  
Въпрос, който е от решаващо значение за успеха във всяко състезание  
на Нюрбургринг*



*1937 година. Фирмата „Мерцедес Бенц“ разполагаше с най-силния отбор в света. Отляво надясно: Манфред фон Браухич, Рудолф Карачиола, Херман Ланг и Ричард Сиймън*



*Преследвачите трябва да бъдат разпознати своевременно в двете отразяващи огледала*





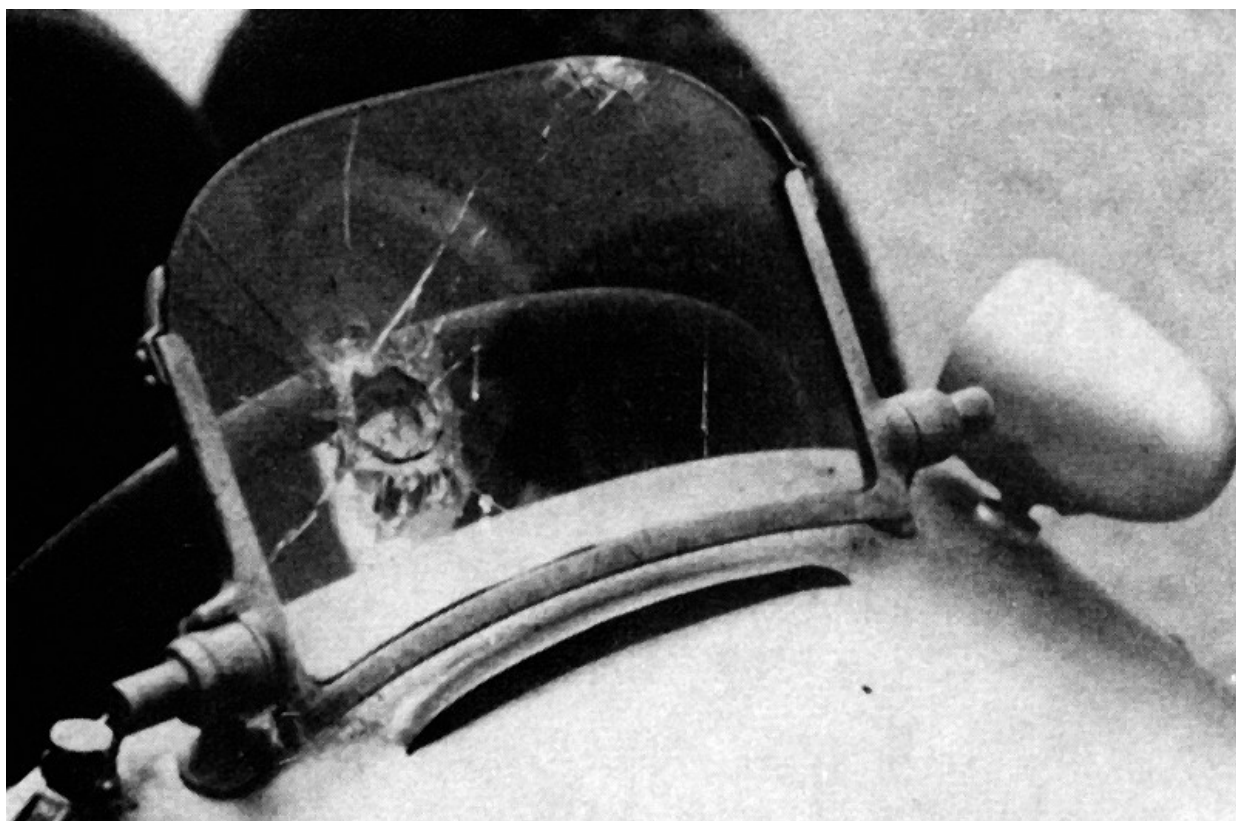
*Манфред фон Браухич; вляво — Бернд Роземайер; вдясно — д-р Порше*



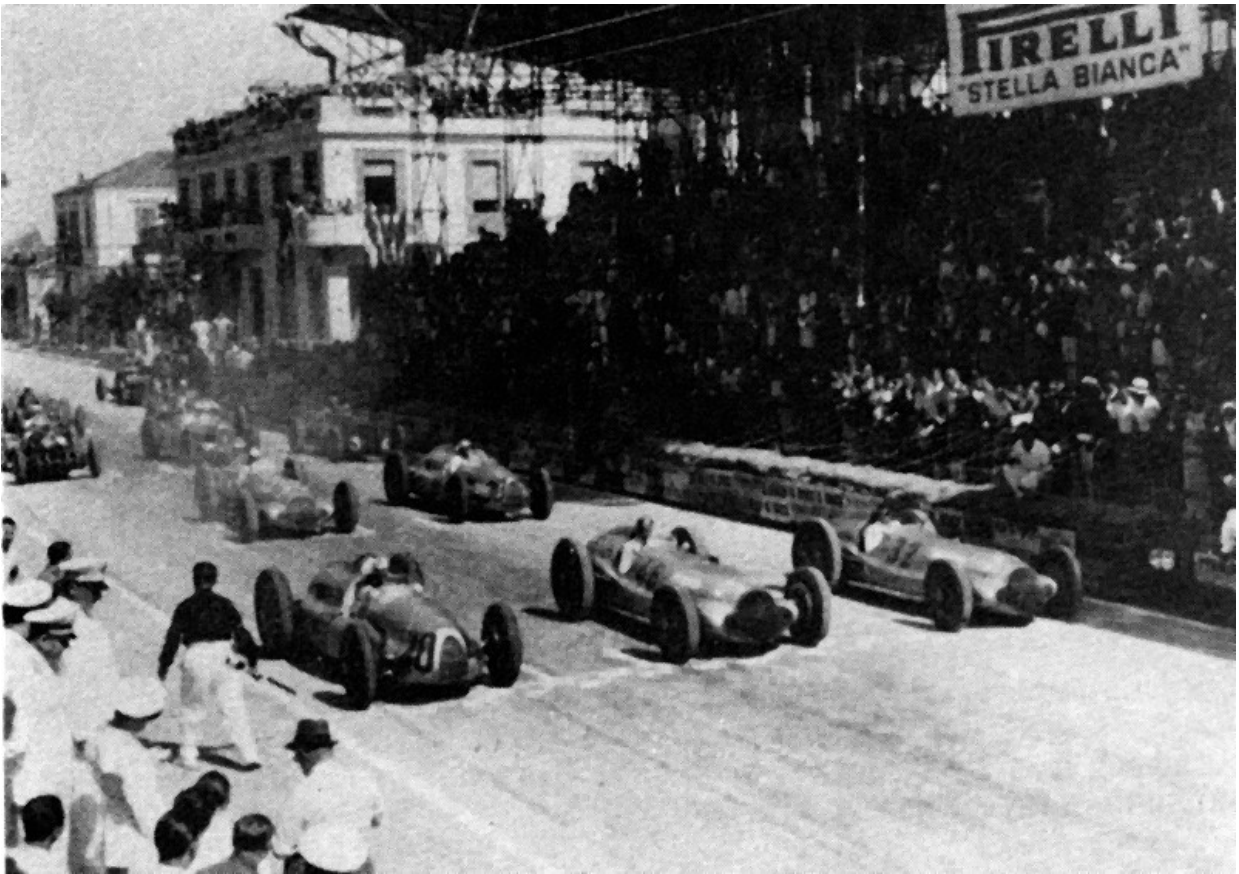
*Херман Ланг и Манфред фон Браухич пред боксовете в Триполи*



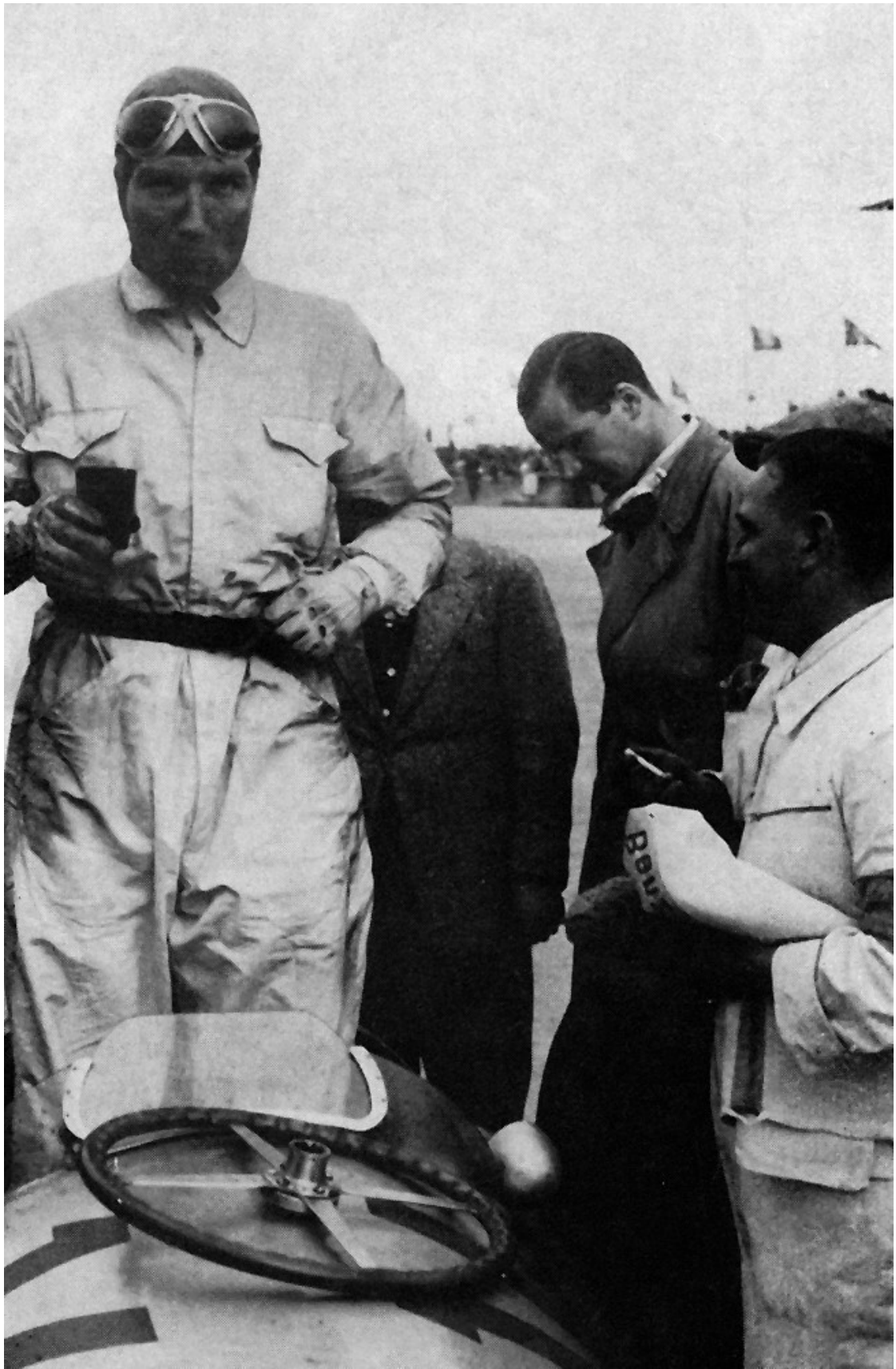
*Един щастлив момент: сияещият от радост победител в  
състезанията за Голямата награда на Франция*



*Един „рекушет“ при скорост 220 километра в час от състезателя  
пред мен*

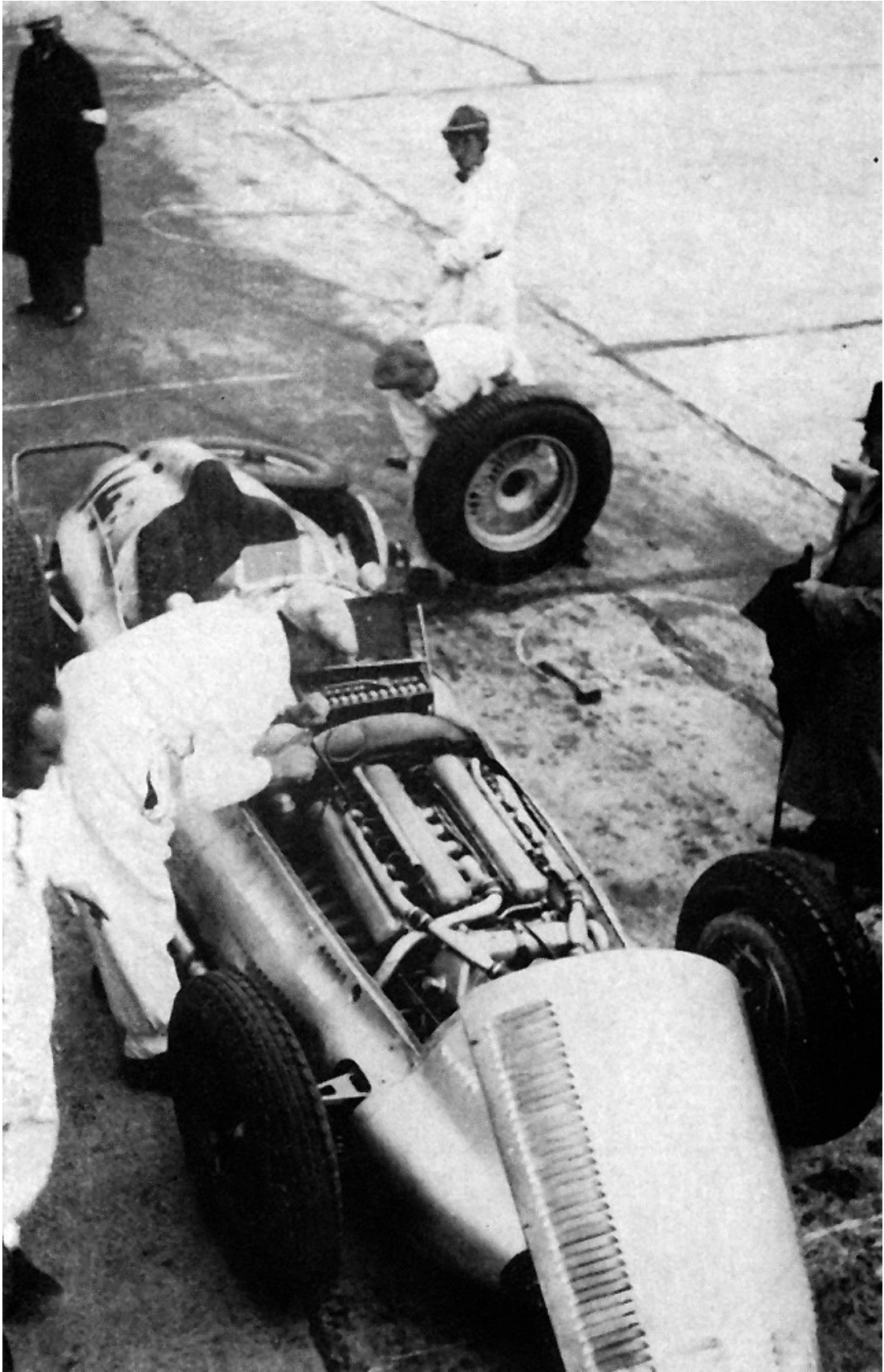


*Безупречно подредените състезатели очакват стартовия сигнал*



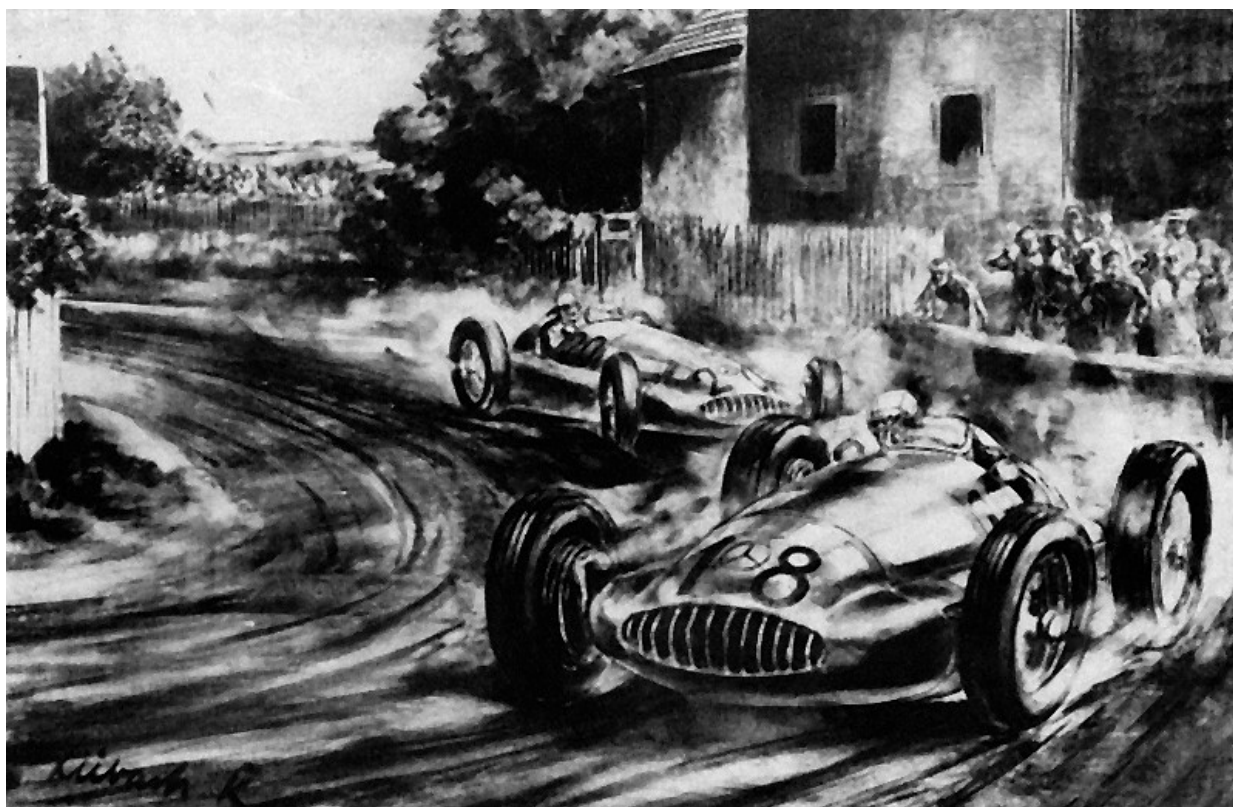
*Манфред фон Браухич се подкрепя. Вдясно от него, с очилата, е англичанинът Ричард Сиймън*







*Както при зареждането с гориво, така и при смяната на гумите,  
секундите са решаващи*



*Двойна победа в състезанията за Голямата награда на Франция.  
Победила е дисциплината. Само с една секунда преднина Карачиола  
пресича финалната линия пред мен*

Да бъда частен състезател — да разчитам само на себе си и средствата си, не беше по силите ми. Необходима ми беше финансова подкрепа, а такава можеше да се получи най-сигурно от някоя от големите фирми. Нито държавата, нито която и да е организация отпускаха средства на автомобилния спорт. Това беше жалко, защото всъщност всяко състезание поставяше на сериозно изпитание материала и даваше богат опит, така необходим за техниците и конструкторите. Да не споменаваме за това, че една победа в страната или в чужбина увеличаваше пласмента на произведените от съответната фирма коли.

Големите фирми прозряха тези предимства и поддържаха свои „състезателни отбори“. Преди всичко те се интересуваха от рекламата. Една победа спомогаше да се увеличи печалбата им, един „състезателен отбор“ трябваше да оправдае разноските си. При това състезателят беше „фактор“, който се калкулираше така, както се калкулират суровините и средствата за производство.

Всичко това не беше много приятно, но друг път нямаше, ако човек искаше да се изяви. За щастие по онова време няха още представа, колко трънлив е пътят на един заводски състезател. Изобщо добре е да не се познават много трудностите и пречките, които лежат пред нас. Това спъва порива. По-добре е да се вземат под внимание само непосредствените пречки и върху тях да се съсредоточи цялото ни внимание.

Есента на 1929 година ми донесе ден, свързан с важни последици: подписах формуляра за участие в първото си автомобилно състезание. За това изпитание трябваше да се представя добре подготвен. Известни ми бяха последиците от него. Да не би да бях обхванат от състезателна треска? Да, така беше, обаче при такива пристъпи човек се справя най-добре, когато се подготви старателно за знаменателния ден.

Така и постъпих. Като новак трябваше да бъда особено добросъвестен, ако бих искал да имам успех.

Не изчаках началото на официалните тренировки, а реших всеки ден „усилено“ да тренирам, по няколко часа. Състезанието щеше да се проведе в Гайзберг — близо до Залцбург. Това беше благоприятно за мене, защото не беше много далеч от Берхтесгаден, където още живеех.

Всяка сутрин, почти винаги в здрач, се отправях с компресорната кола на братовчед ми към старта и започвах да тренирам по незатворено трасе. Не разполагах със състезателен механик, защото не можех да си позволя такъв лукс. Сменях си сам в утринната дрезгавина обикновените свещи със състезателни, проверявах налягането на гумите и на маслото в спирачките и сам си приготвях горивната смес.

Щом се развиделеше достатъчно, компресорът започваше да гърми и зафучаваше като хала нагоре из планината. Разстоянието беше около дванадесет километра. Горещо изключвах мотора и се придвижвах безшумно отново към долината. Това беше необходимо, защото по този начин силно чувствителните състезателни свещи не се зацапваха, а

освен това в тишината можех по-добре да чуя дали на някои от конкурентите ми също не беше хрумвало да тренира „упорито“.

Тренирах до момента, докато се показваха първите излетници. Тогава преустановявах тренировките. Не исках да излагам нито себе си, нито другите на опасност.

Състезателното разстояние в планината Гайзберг нямаше асфалтова запечатка, а чакълеста настилка. От гледна точка на днешните изисквания такова трасе не може да бъде прието за състезателно, но тогава това беше напълно естествено. Зрителите даже се радваха, когато състезателните коли вдигаха вихрушка от прах и преминаваха като вихър, обвити в гъст облак. Грохотът от камъните на чакълестата настилка предизвикваше по такива шосета невъобразим шум.

Когато дойде първият официален тренировъчен ден, бях добре запознат вече с трасето в Гайзберг. Не се налагаше, както дотогава, да се промъквам в най-ранните сутрешни часове нагоре в планината като контрабандист.

От ръководителя на тренировките получих номера на колата, с който щях да стартирам. Стартов номер 26, един безобиден, съвсем обикновен номер, но аз, замисляйки се над него, установих, че трябва да се раздели на две и тогава — за проклетие — се получаваше цифрата 13. Точно тринайсет! Дали това беше добро или лошо предзнаменование? Скоро щях да узная. Бях наистина малко нервен, защото за пръв път се срещах с асовете на автомобилния спорт по онова време, които дотогава познавах само от разказите и спортните информации. В техния кръг аз се считах за напълно загубен. Между тях личаха Карачиола, Щук, Арко-Цинеберг, Щайнвег, Имхоф, фон Дойми, принц цу Лайнинген, Франкл и спечелилият си международна известност многообещаващ състезател Швабе.

Бих предпочел да можех да стартирам последен. Но стартовият ми номер беше извикан сравнително рано и аз трябваше ща не ща да застана на старта. Другите заоглеждаха новака. Почувствувах погледите на всички в гърба си.

Ще ви демонстрирам безупречен старт, рекох си аз. Познавах добре състезателното трасе. „Бясната“ ми тренировка ми вдъхваше необходимата сигурност.

Провървя ми изумително. Изфучах от старта и в облак прах се загубих от погледите на присъстващите. Преминах добре първата обиколка и с това падна преградата не само в мен самия, но и между мене и другите.

Особена неприятност ми поднесе секундомерът. Като че беше омагьосан. При старта винаги имах предвид, че трябва да го засека на финала, за да мога точно да контролирам времето си, но постоянно забравях да направя това. Стартът и увеличаващата се скорост изместваха всички други мисли, така че обикновено се сецах за секундомера няколко мига по-късно.

Това са детските болести на един новак. При следващите пробези и това беше направено.

Бях обладан от особено чувство на гордост, когато в дълга колона, между другите и аз отново се спусках от планината. В лудо преследване моторът ми съскаше зад царя на планинските състезания Щук. В долината се наредихме отново на старта и аз — този път много по-спокоен — бях пуснат от стартера отново към планината.

Така в продължение на три последователни дни ние тренирахме по четири часа всяка сутрин. Ако можех да се уповам на собственоръчно засечените ми времена, трябваше да бъда доволен от себе си.

В събота на обяд в навечерието на самото състезание колите ни бяха „прибрани“ от състезателната комисия. Първото ми голямо автомобилно състезание! Обхвана ме стартова треска, но едновременно с това преживях и първото голямо разочарование като млад състезател-автомобилист. Не се развълнувахме много, когато всички състезатели на фирмата „Мерцедес-Бенц“ бяха повикани във филиала ѝ в Залцбург. Съобщиха ни, че точно в този ден австрийският контингент за внос на германски автомобили е бил намален. Една много неприятна мярка от страна на господата от Виена! Въпросът беше дали ние, германските състезатели, трябваше въпреки това да стартираме. Що се отнасяше до мене, то аз бих се състезавал, но мненията бяха разделени на две. Към отказа на Карачиола да стартира при тези обстоятелства в Австрия се присъединиха и някои други.

Накрая се споразумяхме да предоставим решението на този въпрос на президиума на Баварския автомобилен клуб. Заминах за Берхтесгаден с понижено настроение. Когато човек е тренирал бясно,

когато се е подготвил за всички възможни пречки и е решил да вложи всичките си сили, за да ги преодолее, можеше да излезе от кожата си, че точно тогава някакви бюрократични „икономически съображения“ провалят всичките му планове.

Спортната ми кариера започваше наистина очарователно! Искях да се състезавам като автомобилист и не се интересувах от сделките на разни лица.

В неделя призори — още спях в леглото си и даже в съня си се ядосвах на съдбата — телефонът пронизително иззвъня. Обаждаше се председателят на Баварския автомобилен клуб. Съобщи ми, че ще стартираме! Олекна ми на сърцето. Поех дълбоко въздух и тракнах слушалката обратно на вилката. За няколко секунди вдигнах на крак цялата къща. Ще стартираме! Да живеят спортистите!

Качих се в колата и се отправих за Гайзберг. Там бяха събрани вече всички тогавашни състезателни, туристически и спортносъстезателни коли.

Тъй като спадах към туристическия клас, но не пътувах с четирима души, а самичък, налагаше се съгласно правилника на състезанието за всеки отсъстващ придружител да натоварва в колата си по един чувал с пясък, тежък 65 килограма.

Никога по-късно през живота си не съм виждал при старта на някое състезание такава сбирщина от стари и нови модели коли. Тук бяха събрани всички марки: амилкар, бугати, крайслер, австро-даймлер, щайер, мерцедес-бенц, минерва и буик. Как изглеждаха обаче тогавашните състезателни коли! Днес сме свикнали с лъскавите и много добре поддържани машини. Тогава обаче те изглеждаха ужасно смешни, тромави, монтирани като на кокили. Тежаха две-три хиляди килограма, като при някои от тях запалителната система беше монтирана извън каросерията. Някои коли трябваше даже да бъдат запалвани ръчно с манивела. Не липсваха и фарове, но каросериите бяха безформени и груби, предпазните стъкла от вятъра имаха несъобразно големи размери, колелата с дървени спици биха подходжали повече за товарни коли.

Именно с такива коли се явихме на състезанието.

Изпитвах ли състезателна треска? Разбира се! Този, който е пощаден от нея, особено когато е още новак, би трябвало да има в жилите си жабешка кръв, а и от него няма да излезе никакъв състезател.

Да, бях обхванат от състезателна треска. Тя нарастваше със стартирането на всяка кола в интервал от две минути. На старта оставаха пред мене още четири, после три, две и тогава...

Състезателната треска се състои в следното: когато някой е преминал точката на кипенето, именно в този момент, в който лицето пламти, а ръцете и краката се вледеняват, в този момент именно с нея е свършено. Човек се успокоява, успокоява се някак неестествено и се превръща в част от машината, чието кормило стиска здраво в ръцете си.

Издадох в това състояние, щом съперникът ми изчезна в облак прах. Насочих се към старта, като внимавах да спра точно на стартовата линия, за да не губя още отсега ценна секунда.

Стартовият флаг се спусна и аз бях обзет само от една-единствена мисъл: Да карам бързо! Да карам бързо! И да задържам компресорната кола пред всеки завой малко по-продължително време, отколкото при тренировките.

Още след първите километри забелязах, че днес се движа по-добре и значително по-бързо. Камъните на настилката хвърчаха на всички страни. Въпреки тежестта си колата се занасяше на някои завой, които сечах остро въпреки желанието ми. При все това стигнах догоре, профучах през целта и се спуснах към старта. Не можех да дишам, струваше ми се, че гърдният ми кош се е стеснил, главата и челото ми бяха облени в пот. Секундомерът! Проклетие, отново го бях забравил!

Необходимо ми беше време, за да си поема дъх. И в това отношение ми липсваше още опит. Без правилна техника на дишането е немислимо високо спортно постижение, особено при планинско състезание. При голямото напрежение, на което е подложен всеки състезател и необходимостта да даде последните си сили до пристигането на финала, наистина дишането се забравя.

Бавно и с видимо безразличие се отправих към къщичката, където измерваха времето, за да ми съобщят класирането. С моя мерцедес-С имах най-добро време в туристическия клас над 3000 куб. см. Не очаквах този успех, но положих всички усилия и успях да го постигна. Добро начало!

Обзет от приятно чувство, вечерта прекарах сред празнично настроена компания, която искаше публично да чествува успеха ми и да ми връчи наградата.

През следващата 1930 година участвувах в няколко планински състезания с по-малък или по-голям успех. Между другото стартирах в състезанията в Кеселберг, планинското състезание във Вюргауер и в Земеринг. Макар, и невинаги да побеждавах, успях да набера много опит.

Междувременно карах неуморно — така да се каже за себе си — устройвах си лични „шосейни състезания“, при които единствен мой съперник беше само секундомерът. Още тогава започнах напълно съзнателно да тренирам специално всяко спускане от планината и това се оказа по-късно от голяма полза за състезателната ми кариера.

Естествено не си въобразявах, че днес или утре, така да се каже, с един замах ще изпреваря големите „асове“. На първо време ми липсваше въпреки всичките заложи необходимата рутина. Чрез непрекъснато обучение всяка дарба трябва да се доразвива, а необходимият опит се натрупва бавно само чрез работа, работа и пак работа.

През пролетта на 1931 година прехвърлих тренировъчната си квартира в Нюрбургринг, за да мога да се подготвя там за първото си голямо състезание в затворен кръг. Съвсем сам, уповавайки се единствено на себе си всеки ден навъртявах по десет обиколки, при които систематически натрупвах опит.

Квартирата ми се помещаваше на старт-финала в ресторанта на трибуната. Тук имаше за състезателите няколко малки стаи, в които можеше да се живее скромно, но удобно.

Понеже, както казах вече, положението ми не беше много розово, налагаше се да правя всякакви жертви, за да упражнявам и занапред любимия си спорт. Без подкрепата на братовчед ми, който ми зае за тези изпитания колата си, не бих постигнал никога целта си.

Така тренирах седмици наред за първото си голямо състезание в Айфел на Нюрбургринг.

Не успях да победея, но можех да бъда горд, че се класирах на трето място, след двама толкова рутинирани състезатели, като Карачиола и Ханс Йоахим фон Морген. Достойна награда за упоритостта ми и изненада в средите на автомобилния спорт.

Още същата година, в края на сезона, претърпях неуспех. При едно планинско състезание в средна Германия си дадох срещата най-изтъкнатите и известни състезатели.

Заставах на старта с най-добри намерения и се надявах, че този път ще пресека като победител финалната линия. Бях си направил обаче сметките криво!

Още при един от първите остри леви завои задницата на колата се занесе на пясъчното платно. Тя застана напътно на движението и със задното дясно колело се блъсна в купчина камъни. Загубих напълно управлението и за ужас на зрителите профучах още около двадесет метра край канавката, обръщайки се встрани с четирите колела нагоре. Бях останал да вися в седалката и лежах заклещен в дъното на канавката под колата.

От всички страни се стекоха хора и най-накрая успяха да ме извлекат изпод колата.

Отново ме откараха в болницата с немалко контузии. Горната и долната ми челюст бяха счупени. Имах строшени и доста ребра. Освен това получих мозъчно сътресение, както и натъртване на гръдния кош.

Но и този път лекарите ме закърпиха и след няколко седмици можах да отпътувам обратно с влака за Берхтесгаден, за да се възстановя напълно.

Тридесетте години, през които започнах състезателната си кариера, бяха неблагоприятно време за състезателите-автомобилисти. От 1930–1932 година отново цареше стопанска депресия и индустрията проявяваше слаб интерес към автомобилния спорт. Колкото и пъти да се опитвах да се свържа с „Мерцедес-Бенц“, за да получа подкрепата на предприятието, толкова пъти опитите ми удряха на камък. Дори през пролетта на 1932 година ръководството на „Даймлер-Бенц“ настойчиво и от сърце ми даде доброжелателния съвет „по-добре да се откажа от тази опасна професия“.

Не исках и да знам за този съвет и не се поддадох на него. Някои фирми за резервни части проявиха повече отзивчивост. Те ми оказаха поне известна скромна подкрепа и с тези средства в джоба си след дълги колебания се записах за участие в състезанията на „Авус“ през 1932 година.



## ПОБЕДА

Пистата „Авус“, разположена в околностите на Берлин, не е много обичана от състезателите-автомобилисти, понеже крие доста опасности.

Този „автомобилен път за транспорт и учебни занятия“ прекосява Груневалд до Ванзее. През 1913 година там беше направена първата копка, но от освещаването не излезе нищо; междуременно избухна войната.

Едва през 1920 година строителството на пистата беше възобновено, а първото състезание на нея се състоя през 1921 година.

По онова време състезателите бяха горди, когато постигаха скорости до 120 километра в час в отделните обиколки. Състезатели като Йорнс с кола Опел и Рикен с НАГ бяха любимците на берлинската публика.

Пистата се състоеше от две платна, разположени успоредно с дължина около 10 километра всяко от тях. Разделяше ги тревна ивица. Навремето крайните им точки бяха съединени чрез два леко издигнати над терена завой, от които южният вираж беше значително по-тесен от изтегления в широк полукръг северен вираж.

През 1934 година бе решено да се пригоди поне северният завой към новите скорости. Тази корекция стана със завишаване на терена с 45°. Доколкото ми е известно, при проектирането за съжаление не се взе мнението на нито един от състезателите, които в края на краищата щяха да имат най-много вземане-даване с нея, а строежът бе извършен по собствено усмотрение. Резкият преход от полегата в права линия представляваше постоянна опасност за състезателите: трябваше да се внимава извънредно много, за да не забуксува колата.

„Авус“ се използваше като асфалтирано шосе до Потсдам и всеки можеше да кара по него срещу такса от 1 марка. Много младежи правеха на нея първите си опити за „рекордни обиколки“ и поради прекомерно натоварване на колите нерядко това им струваше повреда в мотора.

По-късно пистата бе включена в мрежата на аутобаните и се предвиждаше да се построи нов вираж за състезанията в южната ѝ част. Но войната избухна и зачеркна и този проект.

За нас, състезателите, „Авус“ беше „опасен паваж“. По правите бяха необходими преди всичко конски сили; за двата виража не се изискваше особено майсторство в карането, но беше необходимо тънко чувство за владеене на колата — за това, доколко може да се изисква от гумите; а именно в тях се криеше опасността.

Когато при големите скорости по правите се случваше нещо с колата, например пукне се гума или се появи страничен вятър, не помагаше никакво майсторство в карането и всичко отиваше по дяволите.

Един мой приятел барон фон Кьониг-Факсенфелд се занимаваше като любител с проблемите на въздушното съпротивление. Той ме убеди, че без специална аеродинамична каросерия нямам никакви изгледи за победа на „Авус“. Разбирах това, но допълнителните разходи, които бяха необходими, ме смущаваха.

След различни преговори една работилница за каросерии край Щутгарт изяви готовност да построи каросерията по дадения чертеж срещу 500 марки. За съжаление и тази дребна сметка беше твърде голяма за мен, защото кесията ми бе „олекнала“. Моят механик, Вили Цимер, ме подкрепи и с приятелски жест заплати вместо мен исканата сума. На 19 май 1932 година се явих на тренировка с тази невиждана дотогава аеродинамична каросерия. Питам се дали чрез минималното въздушно съпротивление на колата ще мога да залича до известна степен превъзходството, което имаха модерните чуждестранни конструкции на моторните средства.

Оглеждаха колата ми от всички страни и присъстващите недвусмислено се шегуваха с моето като че ли покачено на кокили торпедо. По онова време хората малко познаваха аеродинамичните форми. Може да се каже, че това беше първият опит в тази насока. Никога дотогава на състезание на „Авус“ не бяха се стичали толкова елитни състезатели. Даже и „най-бързият по онова време мъж в света“, Кембл, беше пристигнал в Берлин. От големите „асове“ не липсваше почти никой — Фаджоли, Драйфус, Дивио, Буриа, Уилямс, Карачиола. Освен моята кола стартира още един мерцедес-бенц под водачеството на Щук. Той беше обаче с обикновена състезателна каросерия.

Не трябва да се забравя, че по онова време германският автомобилен спорт, както и цялата ни икономика беше в окаяно състояние. Имахме на разположение само стари спортни коли, докато навсякъде в чужбина произвеждаха състезателни коли с големи възможности.

Още при тренировките стана ясно, че гумите не съответствуват на тежестта и скоростта на колата ми. Парчета от гумите летяха край ушите ми. Фирмата за гуми работеше денонощно и доставяше нови гуми без профил със съвсем тънка наслойка, която трябваше да издържи на центробежната сила, без да се отлепи. С тези нови гуми и смели надежди се явих на състезанието. На старта застанах с моето чудовище между другите коли като великан всред джуджета. Всички мои съперници се изнизаха след свалянето на състезателния флаг покрай мене, докато „пампора“ ми набере скорост.

От постигнатите времена по време на тренировките за мене беше ясно, че Карачиола е най-опасният ми противник. Трябваше да съсредоточа преди всичко вниманието си върху него и да не го изпускам из очи. Непрекъснато ми се набиваше в съзнанието: „Пази гумите, не превишавай оборотите!“.

Скоро успях да зърна всред вдигнатия прахоляк пред мен Карачиола с неговата нова пъргава алфа ромео. Подгоних го и се приближих плътно до него. Но още на южния вираж той ми се отскубна и взе стотина метра преднина. Трябваше да наваксам разстоянието по правата. Удаде ми се. На северния вираж се повтори същото.

След няколко обиколки настъпиха промени: На няколко коли бугати им стана „тежко“ и даже колите алфа ромео не можах да устоят на убийствените прави. Княз Лобкович от Прага, който се състезаваше също с кола бугати, закачи близо до южния вираж парапета на един мост и изхвърча с колата си като комета през срещуположната права. Колата му се разби малко пред успоредната на „Авус“ железопътна линия и го погребва под себе си.

Междувременно играта на „котка и мишка“ между Карачиола и мене продължаваше, като в отсечката към северния вираж се осмелих да се опитам да го задмина. Бавно, метър след метър, се залепих плътно до него и се появих пръв пред трибуните на северния вираж. Но още при излизането от него той ме изпревари отново. Публиката

предугади сензация. Зрителите ме подкрепяха с ръкомахания и викане. Тяхната възбуда се пренесе и върху мене. Но аз си наложих спокойствие.

Най-после започна последната обиколка. Все още състезанието не беше решено, все още ме делеше от Карачиола същото разстояние. Този път на южната крива се реших на всичко, така че при излизането от нея ме деляха само няколко метра от колата на Карачиола. Беше настъпил оня момент, когато трябваше да стисна зъби и да атакувам. На живот и смърт да задмина малката кола!

Когато се намирах с него почти на една височина, той беше изблъскан от внезапния порив на вятъра в моята писта. Критичен момент! Ако дръпнех крака си от педала за газта, веднага щях да остана назад. Затова рискувах всичко и извих кормилото наляво към тревната ивица. Беше ми напълно ясно, че при тази скорост залагах всичко на карта. Въпреки това го направих и имах „късмет“.

Ако вече исках да спечеля, трябваше да надуя машината до крайния ѝ предел, за да мога да взема необходимата ми преднина до северния вираж и за да не ме надмине алфата пред самия финал.

Летях на най-големи обороти пред Карачиола, обзет от едничката мисъл: „Ти трябва, трябва непременно да победиш!“

Възторгът на зрителите по цялото протежение на трасето растеше и предаваше вестта за двубоя още преди да бяхме се появили пред трибуните. Всички бяха наскочали по тях от местата си, за да могат да наблюдават по-добре. Никой не можеше да повярва: наистина Браухич беше пред Карачиола!

Твърде несигурно преминах през северния завой. Видях в огледалото, че противникът ми се готви отново опасно да напредне. Карачиола с по-леката си кола ме превъзхождаше значително на виражите. Въпреки това този път не съумя да се възползува от предимството си. Пресякох финалната линия с няколко метра пред него.

*Победих!...*

Бях постигнал средна скорост 194,4 километра в час — нов рекорд на „Авус“ и същевременно нов световен рекорд за каране на автомобил над един час!

Това беше наистина вълнуваща борба между двама мъже, борба за метри и секунди.

Страхотното напрежение в последните минути се превърна в неопишуемо ликуване от страна на близките ми в бокса, където спрях колата. Скочих на земята, избърсах лепнещото ми от пот лице с влажната кърпа, която някой ми подаде и поех запалената цигара.

Пред очите ми още се въртеше от изживяното напрежение и скоростта. При почетната обиколка окачих лавровия венец на механика си Вили Цимер. Той седна отпред върху капака на мотора.

Всред шпалир от ликуващи хора по моему бавно (със 120–140 километра в час) обиколихме цялата писта. Така бях завладян от високото темпо, че преданият ми механик ме потупваше непрекъснато по рамото, викайки „по-бавно, по-бавно!“, тъй като мястото, където беше седнал, не беше особено сигурно при тази скорост. Между впрочем ликуващото множество въпреки установения ред заля площадката около старт-финала. Когато поисках да премина, за да ми връчат наградите, така ме притиснаха от всички страни, че едва можах да направя крачка напред.

Навярно славата започва с даването на автографи. Не помня колко пъти в ония минути сложих подписа си върху картички, бележки, цигарени кутии и лични карти.

Когато раздаваха наградите, майка ми стоеше до мен. Погледите ни се срещнаха, очите ѝ се усмихваха и знаех какво представлява и за нея този момент след хилядократните страхове, които беше изживяла не само през този следобед, но и през последните години заради мен.

Целият сияещ поех връчените ми награди.

В действителност отдъхнах си едва тогава, когато ми се удаде да се измъкна от голямата навалица и да тръгна към къщи с майка ми и двама приятели. Учудваше ме бързината, с която се беше разнесла новината за моята победа.

Още на вратата на къщата ни бях посрещнат много тържествено от всички наши съжители. Запристигаха и първите телеграми. Телефонът звънеше непрекъснато. Хора, които изобщо не познавах и за които никога не бях чул нищо, настояваха да ме поздравят.

Постепенно ми стана ясно, че бях станал прочут. Много естествено, че бях горд с победата си. Тя не ми беше паднала от небето, бях я извоювал в мъжествена борба.

Разбрах обаче и нещо друго: тази слава щеше да отстрани такива трудности по пътя ми, които засега изглеждаха непреодолими. И в края

на краищата не трябваше да пресмятам всеки пфениг и знаех със сигурност, че ще мога да упражнявам любимия си спорт занапред.

Както никога досега изпитвах удоволствие още при преобличането ми за предстоящото малко празненство по случай победата.

Братовчед ми даде банкет, на който бяха поканени някои приятели и познати.

Беше вече късно, когато в добро настроение се отправихме към къщи. На един ъгъл на улицата стоеше продавачка на вестници. Виждам я още пред себе си, като че ли това е било днес!... Възрастна, изморена женица със сбръчкано лице и загрубели ръце. На първите страници на вестниците, които стояха на камара пред нея, изпъкваше името ми, напечатено с главни печатни букви и подчертано с червен цвят: „Голямата победа на Манфред фон Браухич на писта Авус.“

Купих от учудената жена голям свитък вестници. Един от тях съхранявам и досега в архивата си като спомен от този толкова знаменателен за мене ден.

Апартаментът ни заприлича на магазин за цветя. Вазите не стигаха. Взехме кофи и разни други съдове, за да можем да натопим всички цветя. Пристигнаха и журналистите. Задаваха безброй въпроси и правеха снимки. Никой досега не беше проявил интерес да узнае как се чувствавам, когато седя зад кормилото на състезателната кола, никой досега не ме беше питал, за да го направи широко достояние, кое е най-любимото ми ядене, дали в момента съм влюбен, сгоден или женен, какво мисля изобщо за автомобилния спорт и по-специално за състезателния автомобилен спорт — всички тези въпроси сега внезапно ми бяха поставени! Снимаха ме от всички страни, седнал и прав, с майка ми и сам, та накрая започна да ми дотяга. Едва не ни ослепиха светкавиците на фотоапаратите. Журналистите си отидоха чак тогава, след като направиха снимки даже и на наредбата ни вкъщи.

\* \* \*

След като премина първата вълна на въздушевляението, един ден в квартирата ми се появи енергичен мъж очевидно обигран във воденето на преговори. Идвал от името на дружеството с ограничена

отговорност „Мажестик филм“, за да ми направи предложение. Помислих, че се касае за снимки за седмичен преглед или нещо подобно. Човекът от филмовото дружество обаче ми каза, че фирмата му възнамерявала да снима с мене игрален филм, в който аз ще трябва да изпълнявам главната роля.

За известно време замълчах. Последните дни ми донесоха редица изумяващи изненади: тази беше обаче най-голямата. Аз — филмова звезда?

Дяволска история!

Първо помолих да ми дадат време да помисля. При следващата ни среща се уговорихме, че ще взема участие в изготвянето на сценария и ще играя главната роля в този филм, посветен на автомобилния спорт.

Помислих си, че работата ще ми достави удоволствие. А това удоволствие носеше и пари — парите, от които толкова се нуждаех за бъдещата си дейност.

След този разговор се завърнах вкъщи малко като замаян. Само преди няколко дни не бях в състояние да събера необходимите ми 500 марки за каросерията, а сега ми носеха вкъщи договор за филм!

Прието! Съгласих се да участвам във филма, но с условие това да не пречи на работата ми като състезател-автомобилист.

Обещаха ми. Дадох ми изобщо много обещания, голяма част от които бяха наистина изпълнени.

Досега трябваше да пресмятам всеки грош и да живея ден за ден. Сега изведнъж ме помъкнаха от магазин в магазин и бях облечен от главата до петите с нови дрехи. Съпротивата, която се опитах да окажа, беше отблъсната от представителя на филмовата къща, който обясни, че видът и представянето ми са много важни за успеха на филма.

Така състезателят-автомобилист беше превърнат във филмова звезда.

След това започна „работата“ над сценария. Тя се състоеше в следното: ние сядяхме на една маса и непринудено разговаряхме. Трябваше да разкажа на хората от киното някои епизоди от живота си. Това беше всичко. По някакъв начин наистина беше изготвена схемата за едно действие, след което можехме да започнем снимките.

Между две състезания заминах за Бабелсберг край Берлин и стъпих на легендарния филмов терен. В едно от големите ателиета

трябваше да се заснемат първите вътрешни снимки.

Беше ми много забавно, след като гримьорът ме „приготви“. Въпреки това обаче, когато прожекторите блеснаха за пръв път и осветителите започнаха да се поусмихват над парапетите, а асистент-режисьорите, звукооператорът, операторът, техниците и ръководителите на продукцията взеха да оглеждат с критичен поглед първите ми артистични стъпки, стана ми почти така горещо, както и след десет изпълнени с напрежение състезателни обиколки.

Положих всички усилия, но веднага трябва да кажа, че за мене това беше голямо мъчение. На едно състезателно трасе всеки знае какво трябва да върши; в ателието не е така — всеки си има различно мнение по даден въпрос. В резултат на това и най-незначителните сцени понякога трябваше да се повтарят по пет, шест и седем пъти, докато „излязат“ правилно. За един новак във филма е особено трудно това, че сцените не се заснемат в този ред, в който по-късно ги гледаме на екрана. По такъв начин в началото артистът напълно се обърква в действието. Но човек има достатъчно свободно време, за да се освободи от това смущение. При снимките по-голямата част от времето протича в чакане. Чака се винаги. В такива случаи киснех в лавката и играех на карти с осветителите, дърводелците и другите, които бяха свободни по това време.

По-голямо удоволствие ми доставяха външните снимки. Те се снимаха в по-голямата си част по време на тренировките за състезанието „Шауинсланд“ край Фрайбург. При това най-тежка беше работата на операторите. Трябваше да се заснеме всичко, което се случва на тренировките и при състезанията: качването в колата, наместването на седалката, слизането от колата, смяната на гумите. Да, мене дори ме заснеха и по време на самото каране. Бедният оператор беше поставен на столче без облегало пред радиатора на спортната ми кола с гръб към пистата. Краката му бяха вързани с въжета отляво и отдясно на шасито. В противен случай той би се изплъзнал на виражите. Камерата беше монтирана пред него. Потегляхме с цялата тази надстройка.

Въпреки това всичко беше в ред. Бях заснет в едър план; от съвсем близко разстояние „по време на работа“.

В края на краищата филмът беше готов. Денят на премиерата приближаваше и филмът „Борба“, посветен на автомобилните



състезания, беше рекламиран от всички вестници в колоните им за реклами с големи букви. Един пъстър огромен плакат, осветен от прожектори, висеше над входа на киното и от него сияеше портрета ми. Бях малко неспокоен. Че мога да се състезавам, ми беше известно, но дали можех да играя във филм и дали зрителите биха харесали това, което щяха да им прожектират на екрана, не ми беше известно.

В общи линии бях доста разочарован от филма, когато го гледах за първи път като цяло. Защото това, което беше показано, в никакъв случай не отговаряше на действителността. Нашата сурова професия ми се видя разхубавена. У зрителя се създаваше впечатлението, като че ли работата на състезателите-автомобилисти едва ли не е приятно и доходно средство за препитание. Естествено не липсваха и обичайните драматични моменти, филмът беше забавен и пълен с напрежение и затова задоволи вкуса на публиката, но от суровата действителност на живота на състезателите-автомобилисти, искрено казано, малко можеше да се почувствува.

За съжаление хората от филмовата компания направиха от мене нещо като магнит за пълнене на касите по онова време, обаятелен филмов образ, от който деловите менаджери спечелиха положително маса пари.

Всеки случай филмът се хареса на публиката. Това личеше и от продължителните аплодисменти. Ние, артистите от филма, получихме букети с цветя и трябваше да се явим пред завесата.

Това беше гастролът ми в киното. Остана си само гастрол. Принадлежах на автомобилния спорт, а не на киното. Търговските машинации с моята популярност не ми допаднаха. Напълно естествено е, че можеше да се снима един филм, посветен на автомобилния спорт. В такъв случай обаче трябва да се покаже също и какво става в действителност при състезания.

Автомобилният състезателен спорт предлага и без каквито и да е било разкрасявания или преувеличения достатъчно преживявания и вълнуващи мигове, които заслужават да бъдат снети в един интересен игрален филм. Колко увлекателно например би могла да се изобрази създамата се вследствие истински спортсменски дух сплотеност на един състезателен отбор — от треньора до служещия в бензиностанцията — без която победата е изключена.

В един такъв филм може да се обърне внимание също и на очертаващите се спортни възможности, които биха позволили на подрастващото поколение да израсне с безкористната помощ и подкрепа на активните състезатели-автомобилисти. Необходимостта да се помогне на всички наистина талантиливи състезатели в автомобилния спорт, независимо от това, дали разполагат със средства или не, както и повишаването на майсторството им в интерес на спорта, а не с оглед печалбите на някоя автомобилна фирма — ето кое трябваше да намери място в един истински филм за автомобилния спорт.

Тогава би се създал филм, който не само би въодушевявал масите, но в същото време би показал, че автомобилният състезателен спорт би могъл да стане народен спорт.

По онова време бяхме наистина много далеч от тези проблеми.

С победата си на „Авус“ постигнах в края на краищата това, към което толкова дълго се бях стремил: обърнах внимание върху себе си. Заводите „Мерцедес“ ми оказаха известна помощ за състезателната 1933 година. Те ми дадоха на разположение безплатно един механик и ми определиха много ниски цени за необходимите поправки на колата. След миналогодишния ми успех фирмата проявяваше особен интерес към предстоящото състезание на „Авус“. За да може да се извоюва двоен успех в тази важна международна проява, беше подготвена още една кола със специална каросерия като моята. Повериха я на радващия се на успехи заводски състезател Ото Мерц. По такъв начин „на приятелски начала“ шансовете ми като частен състезател спаднаха с петдесет процента.

За съжаление това наше участие беше осветено от нещастна звезда. При изпробване на гуми по време на тренировката Мерц се преобърна на навлажнената от дъжд отсечка и загина на трасето.

И аз самият в това състезание бях постигнат от нещастия. Гумите ми не издържаха на палецата жега и на скоростта. След седем повреди накрая пресякох финала пети.

С колата, която имах на разположение, през тази година не можех повече да се осмеля да участвам в големи международни състезания на дълги разстояния. Така аз останах в страната и

участвах почти всяка неделя в планински състезания, при които въпреки остарялата ми кола имах почти винаги успех срещу далеч по-пъргавите алфа-ромео, амилкар и бугати.

През зимата на 1933/34 година ръководството на „Мерцедес-Бенц“ ме покани в Унтертюркхайм край Щутгарт, за да води с мене преговори за сключване на договор като състезател на фирмата за сезона 1934 година. Разговорите протекоха благоприятно. При завръщането ми вкъщи имах радостно настроение, защото договърът ми беше в джоба. Мечтата ми се беше сбъднала:

Станах заводски състезател!

Най-сетне можех да дам на стария си верен ССКЛ — съкращение, означаващо чисто и просто суперспортен, къс, лек модел — напълно заслужената почивка. Договорът ми ме освободи от множеството грижи по поддържането, ремонтите, данъците и осигуровките, които бяха свързани с една собствена състезателна кола. В замяна на това обаче отсега нататък трябваше да предоставя силите си в услуга на фирмата и бях задължен да влагам цялото си умение за победата на „Мерцедес-Бенц“.

Заедно с мен сключиха договори Луиджи Фаджоли (Италия) и Рудолф Карачиола. За съжаление Карачиола все още страдаше от контузиите, получени при една злополука на състезание в Монте Карло. Поради това на първо време той не беше в състояние още да се състезава.

През февруари 1934 година получих от предприятието телеграма, с която ме викаха да се явя на тренировки в Милано.

През зимните месеци инженерите и механиците с упорит труд бяха сътворили едно чудо на техниката — едноместна кола. Аз бях определен да направя със сребристо лъскавата спортна кола първите „процъпални изпитания“ на миланската аутострада край Варезе.

Настанихме се в един хотел, от който всяка сутрин с камион, под чийто брезент беше добре скрито нашето ново изобретение, пътувахме до една десеткилометрова дълга права на аутострадата.

Беше ми необходимо известно време, докато свикна с това леко и лесно обръщащо се превозно средство. Разположението на шасито, спирачките и светкавичният старт поразяваха. Изпитвах особено

чувство, когато, седнал точно в средата на колата, усещах лоста на скоростите между краката си. Това изискваше коренна промяна на досегашната техника. Останахме седмици наред там и тренирахме непрекъснато, освен когато трябваше да бъде демонтиран моторът или сменена някоя друга част на колата от механиците.

Още тогава с тази осемцилиндрова кола — с 320 конски сили, около 7000 оборота на минута и трилитров обем на цилиндрите — се постигаше рекордна скорост — над 250 километра в час.

Непосредствено след тези изпитания, които за малко щяха да завършат доста неприятно за мен, преместихме тренировъчния си лагер в Берлин на пистата „Авус“. Тук ни предстоеше заедно с новоконструирани състезателни коли на „Ауто-Унион“ да дебютираме срещу международната конкуренция.

Луиджи Фаджоли, един темпераментен състезател, завоювал международно признание като майстор на кормилото, с когото се сменяхме в продължение на няколко дни, направи много бързи обиколки. И той също беше дълбоко поразен от великолепия автомобил, който в сравнение с досегашните повече или по-малко тежки коли, можеше да се управлява с почти тревожеща лекота.

През тези дни успяхме най-сетне да се запознаем — нещо, което желаехме отдавна — с новите състезателни коли на „Ауто-Унион“. И ние бяхме учудени не по-малко от тяхната своеобразна конструкция. В предната част на колата, почти върху предната ос, седеше водачът, като пред него беше само капакът на радиатора. Моторът беше зад него. Каросерията беше изтеглена като остра опашка назад. Това беше първата състезателна кола с мотор отзад, конструирана от доктор Порше.

Зад кормилото седеше Ханс Щук, който под внимателните погледи на събрания изцяло тук елит от специалисти навъртя няколко обиколки. Още в този следобед на 6 март 1934 година му се удаде да подобри едночасовия световен рекорд от миналата година, който беше поставил граф Чайковски (213 километра в час), като той постигна 217 километра в час.

Поради неудовлетворителните резултати, показани при изпитанията, фирмата реши да оттегли заявката си за състезанията, тъй като изглеждаше съмнително, че тази досега малко изпитана нова конструкция можеше да издържи стопроцентово докрай. Ние,

състезателите, бяхме много разочаровани от това, но решението беше правилно.

Колите на „Ауто-Унион“ участваха в състезанието и претърпяха неуспех. Победител излезе италианецът Варци с Алфа-Ромео пред Ги Мол от Южна Франция, също с Алфа-Ромео.

Затова обаче се знаеше сигурно, че ще участвуваме осем дни по-късно в състезанието „Айфел“ на Нюрбургринг. Фаджоли и аз трябваше да изпитаме така основно състезателните коли при пробните пробези, че да сме спокойни в състезанието.

Цялата състезателна група заедно с механиците се пренесе с транспортните коли в малкото, заспало градче Аденау в сърцето на планината Айфел.

През следващите дни специалистите преживяха истинска сензация, тъй като германските коли начело с мерцедес и неговия оглушително боботец компресор постигнаха в това тежко планинско-равнинно състезателно трасе такива времена при обиколките, каквито дотогава се считаха невъзможни в този „затворен кръг“.

Борбата между съперниците по онова време беше игра на карти. Никой не позволяваше на другия да разбере спатиите му по време на тренировките. За да се заблудят хората от противниковия лагер, внезапно форсирах колата само на определени места, след което карах с километри като на разходка. С това целех да постигна по-слабо време. Преди самото състезание следователно не знаехме точно какво може да постигне другият.

От страна на „Ауто-Унион“ участваха Ханс Щук, Вилхелм Себастиан, бивш съотборник на Карачиола, частният състезател принц цу Лайнинген и вече проявилият се в редица състезания на дълги разстояния Момбергер. От „Алфа-Ромео“ участваха Широн, Варци, Цеендер, както и Троси, и Мол. Брививо, Таруфи и Етанселен стартираха с Мазерати, докато Нуволари, най-изтъкнатият италиански майстор на кормилото, дотогава не беше обвързан с никаква фирма. Водачи на двете богати бяха Вимиле и Беноа.

Когато в утрото на неделния ден мотоциклетните състезания завършиха и на старта бяха избутани белите, сините и червените коли, чиито мотори забоботиха с грохот, стеклото се множество от хора край състезателното трасе беше обзето от трескаво вълнение. Поставяше се големият въпрос, дали новите германски конструкции ще могат

успешно да съперничат на отдавна изпитаните Алфа-Ромео и Бугати или даже ще ги превъзхождат.

Стартовият флаг се спусна. Колите излетяха с бясна бързина — германските автомобили начело — по посока на южния вираж. На първия ляв завой обаче всички се струпаха на куп.

Внезапно хората извикаха... Колата на Винерс Франкл, която в тази блъсканица беше закачила друга кола, изхвъркна надясно върху зелената ивица, застана напъряко, след това подскочи, преобърна се два пъти и остана да лежи по средата на срещуположната права.

В същия момент аз излязох пръв от южния вираж и трябваше да натисна спирачката докрай, за да намаля темпото дотолкова, че да не налетя върху разпръснатите по трасето железни части.

„Не спирай!“ — казах си аз, — „този спорт е борба!“ И самият аз само на косъм се бях изплъзнал от катастрофата. Две секунди по-рано — и светлосинята бугати на Винерс щеше да изхвърчи право пред колата ми.

Когато завърши състезанието, научих, че при тази злополука Франкл е загинал.

След продължителна борба ми се удаде да се отърва от съотборника ми Фаджоли. Трети се движеше Ханс Щук с Ауто-Унион. Френският шампион Луи Широн, запознат отлично с Нюрбургринг, не успя да ни се наложи със своята Алфа-Ромео.

В последната третина на състезанието поради повреда в мотора се наложи Фаджоли да се откаже, в резултат на което Щук застана на второ място, но аз държах водачеството и преминах като победител с ново рекордно време финалната линия. Така успях да изведа новата ни състезателна кола още при първия старт към първата победа.

Разбира се, всичко има граници. През юли 1934 година, при предварителните тренировки на Нюрбургринг за „Голямата награда на Германия“ катастрофирах така тежко, че практически до края на сезона останах извън строя.

Както изглежда, всеки три години трябваше основно „да се ремонтирам“: през 1928 година поради злополуката с мотоциклета; през 1931 година поради нещастieto при едно планинско състезание в Средна Германия; и сега, през 1934 година, бях отново на легло.

Отново ми се усмихна щастието да надхитря смъртта.

След известно време, когато стъпих донякъде на краката си, бях изпратен в един санаториум, където се излекувах напълно.

Колкото добре беше започнал сезонът за мене, толкова „скромно“ завърши...

## **ЗАД КУЛИСИТЕ**



## ПРОФЕСИЯТА НА СЪСТЕЗАТЕЛЯ-АВТОМОБИЛИСТ

С течение на времето всяка професия слага специфичен отпечатък върху човека. Колкото по-дълбоко е предан той на работата си, толкова в по-голяма степен чрез нея се оформя характерът и цялото му същество. Дори и частният му живот не остава неповлиян. Това се забелязва преди всичко при професиите, свързани с особени рискове и опасности.

Хората наоколо в повечето случаи са склонни да обграждат тези хора с романтичен ореол. Всеки би надникнал с интерес зад кулисите на такава професия. Там той може да почувствува един живот, който не познава.

Самите ние, състезателите-автомобилисти, без съмнение разбираме малко от тази романтика. Работим както всеки човек, устремен към някаква цел, и устройваме живота си на тази база — това е всичко. Смятам, че трябва да вършим работата си с по-голяма преданост и себеотрицание, отколкото много други.

Когато в неделя се качим в колите си, хората виждат само последната част от един дълъг, упорит труд, който преди това вече сме вложили, а заедно с нас и всички членове на състезателния отбор. Мнозина от тях нямат никаква представа за основната, често съпроводена с несполуки предварителна работа, която се извършва в заводите и конструкторските бюра, докато ние изобщо започнем тренировките.

Струва ми се напълно естествено при едно автомобилно състезание всеки зрител да желае да надникне по някакъв начин „зад кулисите“. Почти винаги обаче интересът е насочен към нас, състезателите. За тези, чиято дейност е предпоставката за постиженията ни — имам предвид хората при бокса и на производствените места — почти никой не говори. Много добре ми е известно какво им дължим и затова желая и други да го узнаят.

Ние, състезателите, не обичаме, когато по време на тренировки и още повече по време на състезание хората ни притесняват и ни засипват с хиляди въпроси.

И какво ли не ни питат?

Трябва да притежаваш достатъчно доброжелателство и желанието да бъдеш учтив, за да отговаряш на въпроси от този род:

— Изпитвате ли страх, когато фучите с 300 конски сили?

— Не се ли ядосвате страшно на колата си, ако тя внезапно се развали?

— Какво чувствувате, когато се случи повреда?

— От големия риск излиза ли поне нещичко и за вас?

— Колко време още ще се състезавате?

— И в частния си живот ли карате така бързо?

— Пиете ли алкохол преди старта?

— Трябва ли във вашата състезателна кола да се сменят скоростите?

— Хубавото момиче, с което ви видях напоследък, съпруга ли ви е?

— Маха ли ви винаги, когато минавате край нея?

— Наистина ли сте татуирали едно голямо кормило на гърдите си?

Задават ни такива и много други подобни въпроси. Какво трябва да им се отговаря? Често лягах в тревата зад бокса и покривах лицето си с голям вестник, което беше знак, че не желая да бъда обезпокояван от никого.

Когато влизах в някой ресторант, от любопитните погледи, с които ме фиксираха отделни посетители, имах чувството, че съм гол. Понякога ми се прищяваше да си сложа изкуствена брада, за да остана незабелязан и да мога да се движа свободно. Кариерата и успехите ми обаче ме бяха издигнали на тази стълбичка на „щастieto“, че покрай многото приятни неща ми се налагаше да понасям и неприятни.

Безброй писма с всевъзможни молби и желания за автографи пристигаха непрекъснато, като всички искаха да им се отговори. Обикновено всяка сутрин преди закуска трябваше да подписвам не по-малко от сто илюстрирани картички.

След поражение подобни съчувствени редове ми бяха малка утеха:

„Плаках с глас заради твоя неуспех.“

## Поздрав от твоята Пюпи

„Обичам ви. Поставете, моля ви, върху приложената бележка един мил автограф.“

Или:

„Мили чичо Браухич! Тъй като стискането на палците не помогна, ние дори обядвахме със стиснати палци. И колко хубаво, че нищо не ти се случи! Все пак ти кара великолепно и беше най-бързият човек на деня.“

Илзе, Урзел, Дита

На състезателя-автомобилист не е присъщо да се самоизтъква с ексцентричности под каквато и да е форма; напротив — той гледа на нещата много по-естествено, отколкото повечето хора мислят. Беше ми особено неприятно, когато някои екзалтирани запаянковци или крайно напирасци фотографи се опитваха да ме снимат малко преди старта. Почти винаги съумявах да предотвратя това.

По време на състезание е съвсем друго. Ние състезателите еднакво обичаме и се плашим от обществото. По време на борба сме истински благодарни на контакта с публиката, който за нас е едновременно и насърчение, и задължение.

Публиката има тънко чувство за готовността на отделния състезател да рискува и особено оценява силната воля на всеки състезател, който само няколко седмици преди състезанието е претърпял злополука. Тя има строг критерий спрямо нашите постижения и знае много добре, какво може да очаква от един новак и от един „ас“.

Винаги наново трябва да извоюваме благоволенieto на публиката, която дарява със симпатиите си най-вече упорития, безумно смелия. Всеки копнее за това признание и се стреми с всички сили да го постигне.

Професията изисква толкова големи физически и духовни усилия, че в частния си живот почти винаги трябва „да се ограничаваме“. Между върховите моменти на изнурително напрежение всеки по свой начин се опитва да намери отдушник за пренатоварената си нервна система.

Зрителите биха поклатили многозначително глава, ако узнаеха къде така бързо и незабелязано се измъквах през почивките по време на тренировка. Заменях крайно изтощаващата нервна атмосфера на пистата с тишината и спокойствието на една близка гора. Там намирах необходимия ми отдих и душевно спокойствие, откъсване от онова, което ставаше само няколко километра по-надолу. Това разтоварване ми възвръщаше необходимата увереност в собствените сили и желанието да поема отново борбата за метри и секунди.

Точно така постъпвах в почивките между състезанията. И винаги успявах да намаля възбудата и да събера нова енергия.

От прекомерното бързане при прехвърлянето от писта на писта естествено бяхме крайно изтощени за едно „нормално“ темпо на живот. Действително животът ни протича по-бързо от живота на другите хора. Строгата дисциплина и самодисциплината, на която трябваше да се подчиняваме, докато трае „сезонът“, изискваха значителни лишения. И става така, че през малкото седмици на почивка човек иска да навакса онова, което смята, че е пропуснал през изминалите месеци.

## СПОКОЙНИЯТ СЕЗОН

Колкото са коренно различни характерите и заложите на отделните състезатели, толкова различна е организацията на времето им за почивка. Последните състезания се провеждат през месец октомври, а през месец март следващата година тренировките започват отново. На пръв поглед тази „отпуска“ изглежда достатъчно дълга, но при по-внимателно вникване този период от време се намалява чувствително.

През първата половина на месец ноември в предприятието се провежда предварително съвещание за систематизиране на резултатите от изпитанията и за чествуване на състезателите. След това трябва да се явим за преговори във връзка с новата състезателна година. На отделния състезател остават съвсем малко седмици, през които той би могъл да се разпорежда със себе си както намери за добре.

Първите дни от тихия сезон прекарвах обикновено на Октомврийския празник в Мюнхен. Незабелязан от никого, там можех да се „налудувам“ истински. Между панаирджийските сергии, сред тълпата от весели хора, между железницата на призраците и бараките, където премервах силата, успях най-после да схвана истината: „Човече и през тази година ти съумя да се справиш!“.

Колко бързо обаче се изтъколваше времето от този момент до новогодишния празник! Започваше новата година и животът с цялата си сериозност предявяваше отново своите изисквания към нас — състезателите-автомобилисти. Трябваше отново да влезем във форма и да се подготвим физически и психически за първите изпитания.

Нервите, които месеци наред бяха под върховно напрежение, трябваше с много любов да бъдат „потопени в мазнина за съхраняване“, както изобщо казват. Въпреки това през зимата не трябваше много да напълнявам, за да не ми пречи това на подвижността и гъвкавостта. Точно ние, състезателите, знаем добре стойността на здравите нерви. Само те единствено представлявах за нас застраховка за живот; те са двигателят за постигане на успехи, които изискват значителен дял енергия, смелост и устремност.

Както вече загатнах, всеки състезател се старее да прекара свободното си време съобразно характера и темперамента си и според своите желания.

Ханс Щук, например, обичаше като разтоварващ спорт ските, който той беше овладял удивително изкусно.

Карачиола, напротив, предпочиташе уютното спокойствие и се наслаждаваше на тишината на дома си в Лугано.

Фаджоли търсеше разнообразието и разтоварването в лова. Посетих го веднъж в родния му град Губио, едно малко скалисто гнездо сред Апенините.

Никога не бях карал по такива тесни улички с наклон от най-малко 30 градуса. За съжаление, не го намерих в дома му, но все пак успях да науча на улицата, че се намира съвсем наблизо в ловната си хижа. За миг двете стъпала на колата ми бяха окупирани от цял рояк чернокоси момченца, които искаха да ми покажат пътя.

Накрая затънах в един междуселски път и трябваше да премина остатъка от пътя пешком под водачеството на възбудените, бърборещи едно през друго придружители.

Край едно малко блато открих най-после „ловната хижа“. Тя представляваше само един стар железничарски вагон, наполовина вдълбан в земята. Пейките му бяха извадени, а самият той имаше отвори за стрелба от всички страни. По средата на вагона беше поставена стара печка, на която в момента в една голяма тенджера се варяха спагети.

Фаджоли се зарадва извънредно много на посещението ми и няколко от моите водачи нахълтаха с мене в хижата, където вече бяха дошли седем приятели на домакина. С. подчертана гордост той ми демонстрира различните възможности за стрелба. Единствената водна площ в цялата околност беше едно малко вирче, чрез което по силата на природните закони биваха примамвани патиците.

Но за да бъде по-сигурен в успеха си при стрелбата, от другата страна на своя „замък“, на поляната, Фаджоли беше вързал здраво една уловена жива патица, която служеше за примамка-мюре. В момента, когато дивата патица се спускаше към мюрето, две мрежи падаха върху нея. След като проехтяха на няколко пъти старите им пушки, седнахме да се нахраним заедно, като всеки набощдаше сръчно от тенджерата

спагети и още по-изкусно с отметната назад глава ги плъзваше в устата си.

Що се отнася до мене и моето убежище през 1930 година, при първото ми планинско състезание в Каселберг успях да намеря точно онова, което търсех: малка странноприемница в Урфелд на Валхензее. Беше съвсем откъсната от света, предлагаше условия за тежък физически труд и предпазваше от всякакви отклонения.

„Стаята на Браухич“ ми беше винаги на разположение, когато пристигах там в първите дни на януари. Съдържателят на гостоприемницата я беше кръстил така. От нея имах чудесен изглед над езерото към Алпите. През деня ходех колкото се може повече, а вечер си лягах навреме. Предприемах продължителни излети в планината и постепенно се запознах с цялата околност. Величественият пейзаж ме покоряваше все повече и повече.

При тези излети понякога ме придружаваше лесничият, понякога съдържателят на гостоприемницата — един от най-духовитите хора, които изобщо съм познавал. Разправяше най-невероятни истории и се опитваше с твърде наивни мимики да убеди слушателите, че именно така ги е преживял. Всъщност той лъжеше, та се късаше. Всички знаеха това. Като особняк беше известен надалеч и по този начин правеше най-добрата реклама на странноприемницата си. Един път му изпратих пощенска картичка само с надписа: „За лъжливия собственик на странноприемницата при Валхензее“. Картичката пристигнала веднага и... и той добре ѝ се посмял.

Тук се запознах с хубавия спорт кърлинг<sup>[1]</sup>. Най-голямо удоволствие изпитвах обаче, когато отивах с горските работници в планината. Това беше суров и небезопасен труд. Обути със специално подковани обувки, те придвижваха отсечените трупи през дълбокия сняг от склон на склон до долината, където ги товареха на камиони. Следобед, когато слънцето се скриеше зад планините, отивахме заедно при „нашия“ гостилничар, при когото здраво си похапвахме.

Така прекарвах по цял ден на чист въздух, изразходвах цялата си енергия и вечер лягах безгрижно в леглото. Така седмиците се изнизваха една след друга, докато в началото на март пристигнеше писмото от завода, което с един удар слагаше край на това спокойно и безгрижно време.

Сбогувахме се със съдържателя, със семейството му и домашната прислуга. Всички ми пожелаваха най-сърдечно „на добър час“.

Много месеци те не ще ме видят, но в замяна на това пък още по-ревностно ще се заслушват в радиоапарата, когато има преки предавания от автомобилните състезания и ще стискат палци за „своя Манфред“.

---

[1] Кърлинг, игра на лед, възникнала най-напред в Шотландия, а сега разпространена във всички алпийски зимни курорти, при която се търкалят 30-килограмови „камъни“ към определена цел. (бел.прев.). ↑



## ПРЕДСЕЗОННИ ТРЕНИРОВКИ В МОНЦА

Сезонът за нас обикновено започваше в Милано. За там заминахме и ние, германските състезатели, за да проведем първите си пробези, понеже в Германия нямаше трасе, което бихме могли да използваме толкова рано. „Авус“, както и заснеженият още по това време Нюрбургринг не предлагаха никакви възможности за тренировки.

И така тръгнахме за Италия. В хотела отново се събраха старите бойни другари — съперниците от миналата година, които и през настоящата щяха да бъдат противници. Но каквато и ожесточеност да беше внесла миналогодишната борба в отношенията ни, всичко беше забравено. Всички започвахме отначало с добри намерения.

Главният въпрос се въртеше винаги около „конкурентите“, и затова се радвахме, когато пристигнахме първи. Но фирмата „Ауто-Унион“ беше вече запазила места в хотела за следващите дни, а след това нямаше да закъснеят и представителите на „Алфа-Ромео“.

На другия ден по двама, по трима даже в кола се отправихме по широките булеварди на Милано към аутодрома в Монца.

Той беше построен през 1922 година. Намираше се във великолепен парк. Освен автомобилната състезателна писта имаше и хиподром, както и множество малки пивници за излетници.

Трасето се състоеше от елипсовидна писта, дълга около 10 километра, с две прави и множество, на места твърде неприятни завои. Днес тази писта е остаряла, защото вече не отговаря на скоростите на съвременните състезателни коли.

Човекът, идващ от север, изпитва особени чувства, когато попадне внезапно от най-люта зима в прегръдките на животворната пролет. След тъмните месеци, прекарани между планини, лед и сняг, контрастът влияе още по-силно. Синьото небе, зеленината и топлият пролетен въздух оказват вълшебно действие, будят лекота и бодрост.

Всеки случай това именно беше необходимото настроение, за да изпитаме себе си и новата кола по това изключително опасно

състезателно трасе, за да се изпробваме взаимно и накрая да успеем да се слеем в едно цяло — човек и машина.

Срещата с нашите верни помощници, механиците, беше най-сърдечна. Огледахме се взаимно, като състезателят беше внимателно „претеглен“ от отбора си. Шест чифта очи ме разглеждаха нещо от всички страни, установявайки със задоволство: не е напълнял, изглежда е тренирал! Те ме дебнеха изпитателно, защото именно от мен като състезател зависеше дали непосилната им и отговорна работа през зимата в завода ще се увенчае с успех.

Чистите, блестящи на слънцето коли бяха вече разтоварени от големите камиони и стояха в пълна готовност пред отделните боксове.

През зимните месеци бяха направени всички подобрения на колите, необходими, за да се изравним със съперниците ни, а дори и да ги изпреварим. Мощността на двигателя беше увеличена с нови конски сили, а на въпроса ми относно спирачките едно смигване на старши механиците Вьорнле и Алтдюрфер ми подсказа, че тази важна уредба не е била забравена. Ръцете ме сърбяха. Едва издържах до първия старт.

Докато колите се загряваха и наоколо се носеше оглушителният рев, аз се подготвих аз първата обиколка. Запуших с оропакс<sup>[1]</sup> ушите си, за да се предпазя от шума, сложих обичайната си червена шапчица, нагласих си тъмните очила за слънце и накрая грабнах все още твърдите от прането ръкавици. По даден знак от ръководителя на отбора угасиха двигателите и аз се качих в колата.

Всичко беше ново; само старото ми вярно кормило стоеше на мястото си и аз го поздравих със скрита милувка, след като го поставих върху лоста за управление. Механиците затикаха колата и моторът веднага забоботи с пълна сила.

Великият миг бе настъпил. Радвах се на добре познатото ми прекрасно чувство да си господар на стотици конски сили, да общуваш приятелски с тях, а когато състезанието изисква това, да изтръгваш от загрятата и може би свръхнатоварена машина всичко.

Зимният сън като че беше издухан от ставите. За миг тялото, нервите и всички функции се бяха преустроили и с нарастващата скорост старата състезателна страст отново се възвръщаше. С най-напрегнато внимание се опитвах да овладее новата, още напълно непозната кола. Подсъзнателно чувствавах още тънкостите, капризите

и коварствата, слабостите и предимствата на миналогодишната ми кола. Но тук всичко беше различно, още по-мощно и много необичайно. Това опознаване продължаваше обикновено няколко обиколки, докато доловя всички малки реакции на колата. След това съобщавахме на отборния ръководител новите си желания, от чието изпълнение често зависеше успехът.

След пет обиколки ми дадох знак от командния пункт. Значи оставаше още една обиколка и щях да приключа. Слязох доволен от колата и уведомих механиците за впечатленията си. Нойбауер, ръководителят на отбора, извади своя дебел черен бележник и си отбеляза моите желания: „Състезателна кола 6: Облегалото да се изправи. Подплънка под лявото коляно. Седалката по-тясна...“ Към това той прибави и една духовита забележка, че съм имал малък задник. Затова пък неговият беше твърде голям. „Педалите за газта и спирачката да се монтират на еднаква височина, за да може десният крак бързо да се плъзга наляво и надясно.“ На първо време това беше всичко. „Впрочем: Спирачки отлични, тягова сила по-добра от миналата година.“ Междувременно заприиждаха и другите състезатели от отбора. Всички бяха в най-добро настроение и споделяха първите си впечатления. При това видяха и полагащите грижи за отбора: проверка на свещите, измерване налягането на гумите, контролиране на изразходваното гориво и сръчно извършване на всички дребни манипулации, които бяха необходими за сигурността на колата, а заедно с това и за личната им безопасност.

През този ден бяхме все свои помежду си и можехме, без вземане на особени предпазни мерки, да свалим пред боксовете на пистата капациите на моторите, да открием спирачното устройство и на висок глас да разговаряме върху новата конструкция. На другия ден може би всичко би изглеждало по-другояче, защото вероятно тук щяха да бъдат вече колите и на другите отбори заедно със състезателите и механиците им. Тогава трябваше след всяка тренировка да изчезваме в състезателния си лагер, който, ограден с въжета между четири камиона зад боксовете, представляваше „нашият свят“. Когато обикновено представителите на „Ауто-Унион“ се настаняваха в другия край на дългата редица от боксовете, трябваше винаги да се предпазваме от подслушвачи и така наречените „безобидни зяпачи“.

Едно разумно съперничество между съревноваващите се отбори заслужава поздравление и е необходимо. То повишава постиженията на всички участници и допринася за техническия прогрес в много отношения. Изпробването на моторите и материала на гумите при най-голямо натоварване, търсенето на такава форма на каросерията, която да има най-малко въздушно съпротивление и на най-подходящите масла, както и на най-добрия материал за производство на коли — всичко това е много полезно. Инженерите и механиците на автомобилните фирми използват всички нови технически резултати от състезанията, за да подобрят леките и товарните коли. Между нас обаче, освен спортното честолюбие във всеки отбор цареше и съперническа завист, която съзнателно се подклаждаше от фирмите. За тях на първо място стоеше рекламата на собствените им произведения. Същевременно те полагаха всички усилия да запазят тайните на конструкциите си от противника. Затова често се стигаше до тайнственост, която понякога беше дори смешна.

Още от първия кръг стрелката на секундомера се въртеше неумолимо за всеки състезател поотделно и показваше безмилостно точното време за всяка измината обиколка. Никой от нас не желаше още преди сезона да направи лошо впечатление, затова всеки се мъчеше да натиска педала на газта, колкото се може повече.

Трасето беше подготвено от нас точно така, както щеше да изглежда през месец септември на състезанието за „Голямата награда на Италия“. Големите рекордни скорости на германските коли накараха италианските конкуренти да построят по правите на трасето така наречените „варианти“. Това бяха бали от пресована слама, които представляваха за състезателя изкуствени завои за намаляване на скоростта. През тези препятствия можехме да промъкнем нашите „метеори“ само с изключителна ловкост.

Годността на спирачната и ауспухната уредба придобиха особена важност. При нашите коли обаче и двете бяха еднакво добри, така че и тази сметка на конкурентите ни излезе крива.

След навъртането на още няколко обиколки отидохме да обядваме заедно в един малък ресторант, разположен по средата на парка. Сервираше се типична италианска кухня с много предястия, спагети, салати, сирене и плодове. Обедът завърши с чаша вкусно

кафе. Пълни със сили, всички отидохме отново на трасето, за да продължим изпитанията.

Малко преди края на работния ден взех колата на Карачиола, в която бяха внесени някои изменения. Веднага постигнах значително по-добри времена при обиколките. По-ниската трансмисия на машината беше по-добре пригодена за това зигзагообразно трасе.

Докато ние, състезателите, почивахме от първите напрежения в Милано, отдалечен на тридесет километра от Монца, и си лягахме рано, механиците работеха до късно през нощта, за да внесат всички необходими желани корекции.

На другия ден конкуренцията ни беше изпреварила. Шумът на моторите им ги издаде още отдалеч. Един по един в почивките отивахме с колело до някой особено интересен участък, за да наблюдаваме отблизо противника си и да направим своите изводи за тазгодишната му подготовка. Следобед внезапно и в двата лагера зацари голяма възбуда. Ръководителите на отборите гледаха озадачено хронометрите си и не проумяваха постигнатите резултати при обиколките. Роземайер, Щук и аз бяхме станали още по-бързи. С всяка измината обиколка времената ни се подобряваха. Нойбауер предугади веднага, че тук има нещо нередно, и с едно размахване на флага сложи край на гонитбата ни. Когато стигнах до бокса, усмихвайки се под мустак, се осведомих за времето си и дали не съм установил нов рекорд за една обиколка.

Нойбауер само смънка и с една обикновена лека кола изпрати няколко механици да обиколят трасето. След три четвърти час те се завърнаха. Бяха открили, че просто сме съборили балите от пресована слама, за да си осигурим безпрепятствено трасе.

Заплашиха ни, че следващия път ще ни изпратят да пристроим и ремонтираме трасето, в случай че още един път си позволим да съборим препятствията.

Два дни по-късно преживяхме прекъсване от по-друг род: посред тренировката една от колите не се завърна навреме. Настроението ни моментално се помрачи, защото на това опасно трасе трябваше винаги да бъдем готови на всичко. Представителите на „Ауто-Унион“ бяха предупредени и помолени да не пускат състезатели по трасето, а състезателите, които бяха още на пистата, да бъдат спрени. Едва тогава сервизната кола можеше да потегли.

Последваха неспокойни минути. Стояхме наоколо и чакахме. Сервизната кола уж идваше, а не пристигаше. Сигурно се беше случило нещо.

Най-накрая се прибра. Видът на състезателната кола не беше добър. Състезателят Ричард Сиймън се беше отървал, слава богу, само с драскотини по кожата и няколко контузии. Въздъгнахме облекчено.

Тази злополука ни напомни неволно за многото катастрофи, които се бяха случили вече на това трасе, и ние заговорихме за героите на кормилото, които бяха оставили тук живота си.

Става дума за „черния ден на Монца“ през двадесетте години, когато италианецът Матераси излетя през насипа и връхлетя в гъстия кордон от зрители. При тази злополука бяха убити на място двадесет души. Подобен злокобен ден беше и 10 септември 1933 година. Поради изтеклото масло от един дюзенберг на южния край, четири коли изхвъркнаха от трасето. При тази злополука намериха смъртта си Кампари и Борцакини, а Кастелбарко и Барбиери бяха тежко ранени. Същата участ сполетя час по-късно и симпатичния поляк Чайковски. След първата катастрофа при предварителните пробези за „Голямата награда на Италия“ изтеклото масло не беше почистено от пистата. Вследствие на това при финалния пробег колата на Чайковски се занесе на същото място, преобърна се многократно и... напълно изгоря. Състезателят разби черепа си и умря на място.

Но всички тези тъжни спомени не можеха да ни попречат да изпълним служебните си задължения.

Тренировките продължиха.

Изпитателните обиколки трябва да се провеждат дотогава, докато се постигнат положителни резултати.

---

[1] Оропакс — тампони от специална материя, която състезателите-автомобилисти употребяват против оглушителния шум на моторите на състезателните коли (бел.прев.). ↑

## САМ С МАШИНАТА

Всъщност всеки път, когато напуска боксовете, безразлично дали за тренировка или за състезание, състезателят-автомобилист се сбoguва сякаш завинаги с помощниците си. Той изживява истинска раздяла, чувства се откъснат от околния свят, докато малко преди да се качи в състезателната си кола, се е чувствувал в безопасност сред колектива от състезатели като звено от здраво споена верига.

Тези три-четири крачки до колата крият винаги нещо странно в себе си. Състезателят оставя другите в безопасност; след час те ще бъдат пак на същото място и са свързани с цялото събитие само косвено. Той обаче няма ни най-малката гаранция, че след един час ще бъде здрав и читав.

От значение са също денят, настроението, атмосферните условия, състезателното трасе, както и доколко състезателят при качването си в колата е овладян от добри или лоши чувства, или пък дори от чувство на боязън. Невинаги той е изпълнен с младежка самоувереност или лекомислено презрение към смъртта, каквото страничният наблюдател може би смята, че е съзрял в усмихнатото му лице.

Естествено всеки състезател има дни и часове, когато той е обзет от спокойствие, даже от „безразличие“, което го кара да приема всичко като игра.

Например, когато някой от нас се качи в аеродинамичната си кола спокойно и двама души най-грижливо му затворят над главата един истински капак, който прикрепват здраво отляво и отдясно с кукички, така че главата му да опира в него, а ръцете му да имат едва-едва свобода на действие, тогава всеки може да си представи странното чувство, което човек изпитва. Защото не се касае до малка разходка, а започва напрегната, жестока битка с човешките слабости, борба с инстинкта за самосъхранение, борба с хронометрите на ръководителя на отбора, чиито стрелки неуморимо се движат напред, като дори и най-малкото лошо настроение или пък отпускане от страна на човека или машината се отчитат безпощадно.

В този миг състезателят-автомобилист не е вече в света на другите, той е оставен напълно на себе си, затова „дотърянето“ до старта се превръща в мъчителна необходимост. Той изхвърчава внезапно от старта като ракета с безумна скорост, затворен във фучащата, гърмяща и препускаща кола. Обладан е сега от желязната воля да натиска педала на газта докрай и да кара по трасето с колкото се може по-малко завъртвания на кормилото.

Не е лесно да се владее колата по една толкова тясна, на места даже неравна писта със силен страничен вятър, при скорост около стотина метра в секунда.

Цялата воля е нащрек. Следи се зорко шумът на мотора и всяко превключване на скоростта трябва да се извършва светкавично, защото манипулацията е тежка, особено когато се налага при 280 километра в час да се превключи от втора на трета, а след това от трета на четвърта скорост и при това, макар и за миг кормилото да се държи само с една ръка.

Докато лети по трасето, състезателят е обхванат от копнеж по боксовете и през цялото време, обиколка след обиколка очаква знак на живот от околния свят в своето усамотение.

По-късно струва ти се необикновено да си отново в покой, стъпил здраво с краката си на земята, да слушаш, че те заговарят, и подобно на другите — само че с по-голямо удоволствие — да запалиш цигара.

Може би днес е край, а може би и не — във всеки случай утре в борбата за метри и секунди ще бъдеш отново сам с колата си, здраво свързан с нея за щастие и нещастие, и ще трябва отново да преживееш всичко голямо и хубаво, непосилно трудно и изтощаващо.



## СЪСТЕЗАТЕЛЯТ И КОЛАТА МУ

Всеки запален автомобилист би потвърдил, че с течение на времето между него и колата се създават особени взаимоотношения. Той обгражда колата си с много внимание и е благодарен за постигнатото, грижи се за нея и прави всичко необходимо за нейното „добро здраве“.

Колата става приятел. Тя получава име, нарича се Томас, Фриц, Амандус или някак другояче и ако е била особено „послушна“, дори се погалва нежно. Това е глупаво, биха казали мнозина. Разбира се! Обаче състезателят обича колата си. Ако не я обича, той не би могъл, така да се каже, да се слее с нея и да постигне рекордни постижения.

Това че ние, състезателите-автомобилисти, обичаме колата си, разбираме още от сутринта, когато я поздравяваме в гаража, наблюдавайки нейната сребристо блестяща красота. За нас тя издава някакъв особен аромат, този сладък, възбуждащ аромат, който ни харесва повече и от най-скъпия парфюм. Ние се гордеем с мощността ѝ и сме благодарни за готовността ѝ да ни служи. Не може да се отрече, че сме влюбени в колите си.

Въпреки това любовта — кому не е известно — не е нещо обикновено. Макар че сме най-тясно свързани, налага се всеки ден да проявяваме най-голямо внимание един към друг. Груба фамилиарност би била погрешна. За състезателните коли тя е неуместна, както за хората, които обичаме.

Естествено ние сме партньори и все пак трябва да се уважаваме. Трябва да съществува взаимна почит, защото и най-малкото пренебрежение може да си отмъсти жестоко!

Колата — също както и любимата — си има своите настроения, и за тези настроения състезателят-автомобилист трябва да притежава „чувство“, усет, както и за пулсирането на сърцето, дишането и израза на любимата. По всяко време трябва да му е известно как колата иска да се отнася той към нея и как трябва да се отнася с нея, какво трябва винаги да има предвид. Своеобразният говор на мотора не трябва да се приема само слухово, а чрез това, което ръцете ни чувствуват на

кормилото, с целия си организъм, с това особено чувство на равновесие, което състезателят трябва да притежава, ако иска да постигне нещо.

Двигателят е жизненият център, сърцето на колата и това сърце трябва да пулсира в ритъм със сърцето на състезателя, когато те, така тясно свързани, летят по трасето. Без това отношение на състезателя-автомобилист към колата му работата му е просто немислима. Той никога не трябва да бъде „засегнатият“ и даже при „несполука“ с превозното средство не трябва да го намразва или да се страхува от него. Не трябва да се качва в колата с такива настроения.

След всяко състезание колите се закарват със специални камиони в завода, където се разглобяват на съставните им части и се преглеждат. Преди монтирането им моторите се поставят на изпитателния станок, където по най-бързия начин „се потягат основно“. Понякога би могло да се случи в колата на Браухич да се монтира моторът на колата на Карачиола.

След явяването ми на тренировки за ново състезание, най-напред се отправях към механиците, с които се чувствавах най-тясно свързан. Те се гордеят със състезателя, а аз от своя страна ги ценя и изпитвам възхищение от бързината и техническите познания на помощниците си.

С много обич и вещина техниците са подготвили „своята“ кола в завода. Те знаят, че за да издържи тя три дни тренировки и едно 400-километрово състезание или всичко най-малко 700 километра изключително високо напрежение, това до голяма степен се дължи на тяхната безупречна работа.

Затова е понятно, че с един многозначителен жест те ми посочват колата и със сияещи, изпълнени с гордост очи ми я представят:

— Манфред, шестата е твоята!

Пристъпвам към нея, разглеждам я от всички страни, проверявам придирчиво седалката, на която сигурно отново ще преживея немалко. Да, тук са старите ми пожълтели вече от пот странични подпори за бедрата, в които, здраво притиснат, седя правилно. Тук е и старото ми кормило с гравирани инициали „М.ф.Б.“ Поставено е пред предното стъкло на седалката зад гладкия капак на двигателя.

Поемам го за малко в ръцете си, за да го поставя веднага внимателно на мястото му. И между другото, така както един възрастен човек поздравява смутено децата, погалвам за миг капака на мотора. Механиците проследяват всеки мой поглед, всяко движение. Те знаят какво чувствавам и разбират, че бих желал да се запозная с този „новак“.

Да. Какво е това сребристо лъскаво нещо тук пред мен! Само средство за препускане с главозамайващи скорости по състезателните трасета? Докато още не съм го опознал, то ми изглежда като някакво хищно животно в покой. Към него трябва да се подходи приятелски, защото такъв сложен механизъм не е лесен за управление и от него може да се очаква всичко. Още не ми е известно как ще се отнасяме един към друг, понеже освен кормилото всичко в него е ново и непознато.

Понякога изведнъж се създават хармонични отношения помежду ни. По-често обаче съществува взаимно недоверие, което винаги пречи на желаното единство. Понякога, когато искаме да изтръгнем от нея най-високи постижения, колата като че ли се наежва от упорство и коварство. Най-неочаквано и без причина тя започва да се „инати“ и се опитва да се отскубне и отклони. Тогава състезателят знае какво може да очаква и само със силна воля и хладнокръвие успява да се наложи.

Защо „звярът“ изхвърчава в най-неблагоприятния момент, когато трасето е най-тясно или отляво и отдясно има много дървета? Не знаем или пък узнаваме чак когато е вече много късно, именно след злополуката.

Най-после идва първата тренировка пред първото състезание за годината. Колата, това пълно със сила чудовище, огряно от сутрешните слънчеви лъчи, стои кротко. Преди още да се приготвя за първото си изпитателно пътуване, ръководителят на отбора пристъпва към мен и с един горд, многообещаващ поглед към „сребърната стрела“ ми прошепва, че това е изобщо най-мощният двигател, най-силната машина с най-добрата спирачка.

Разбирам какво иска да каже с това: Ние изпълнихме нашето задължение и ти връчихме в ръцете най-добрия инструмент! Изпълни и ти твоето!

Готово! — извиквам.

Електрическият стартер влиза в действие и моторът веднага заревава. Оглушителен шум изпълва въздуха въпреки ниските обороти при загряването на мотора. Този шум мигновено предизвиква у мене възбуждащ копнеж да поставя под властта си тази сила, която вие срещу мене, и да ѝ наложи волята си. Подготвям се обаче за коварството, което ще се опита да се противопостави на волята ми. С изострено внимание и съсредоточен, аз си казвам:

— Манфред, отваряй си очите!

Натъпквам в ушите си тампончетата от памук, за да заглуша шума, поставям си червената шапчица и върху нея очилата си. Слагам си ръкавиците и сядам на седалката. Намествам се в нея, не грубо и безцеремонно, а гальовно и нежно. Поставям кормилото с особено внимание върху лоста за управление и следя за щракването на заключалката.

Междувременно моторът отново е изгасен и сега механиците избутват колата ми. След двадесет метра включвам и с гигантски скок излитам на пистата.

Тъй като в началото колата ми е още чужда, аз се движа по трасето на малки обороти, сравнително бавно. Предпазливо изучавам „нейните“ слабости и възможности. Как реагира на по-грубото и рязко използване на спирачките? Дали подскача и вибрира, което би ме направило несигурен и естествено не бих могъл да премина както трябва през следващия завой. Как превключва? Как се движи, когато чрез по-силно натискане на крака ми върху наличните конски сили те се предадат на колелата? Какво е движението при завой? Занася ли се отзад и дали е способна на внезапен коварен скок?

Едва след като съм изпитал, почувствувал и опознал всичко това, мога истински да се впусна по трасето, докато не ме сполети някоя изненада, за която въпреки всичко трябва да бъда винаги подготвен. Трябва да съм нащрек и осторожността ми да не отслабва нито за миг.

При едно опасно положение човек не трябва преждевременно да счита, че е спасен, и да се чувства сигурен. Точно тогава, когато човек мисли, че е избягнал някаква авария, и отново владее добре колата си, тогава, когато вниманието му за момент отслабне, именно тогава понякога идва злополуката и остава да разчиташ само на щастливата си звезда.

Нещо такова изживях на аутострадата от Милано за Варезе. На нея извършвахме първите си изпитания с така наречената монопосто — една едноместна кола. На тази права — дълга около десет километра, можехме да определим най-високите скорости на колата. Пътната настилка беше още сравнително нова и извънредно мека. Трасето обаче не беше затворено и в двете посоки по него се движеха много коли. Не беше никак удобно за извършване на скоростни опити.

Тренирахме вече от десетина дни и аз като единствен изпитател бях вече почти свикнал с новата кола, която в сравнение със старата двуместна състезателна кола имаше съвсем различна обтекаемост. По наше мнение всичко вървеше много добре.

Един ден, по време на тренировките до обяд бях пропътувал много пъти трасето в едната и в другата посока и колата се движеше отлично с рекордна скорост — 250 километра в час. Спрях на депото и след прегледа на колата се уговорихме, че трябва да направя още две обиколки. С това работният ден свършваше. С пълна скорост кракът натискаше здраво педала на газта и тъй както препусках по трасето, превключих на първа скорост. Исках, след като обърна, колкото може по-скоро да се насоча отново към депото.

Изведнъж — небето беше наистина лазурно синьо, прочутата италианска синева — изневиделица връхлетя върху мен просто „гръм от ясно небе“. Колата ми „заплува“. Какво беше станало? Най-напред помислих, че се заблуждавам, но още в следващия миг почувствувах, че съм в смъртна опасност. Загубих ума и дума. Занасяйки се, колата профуча наляво по трасето. Едва успях да я отклоня, преди да излетя от настилката, но веднага след това изпаднах в същото положение в десния насип на трасето.

Само да намаля бързината! Спирачките! Нищо друго, освен спирачките! Само да не изхвърча! Чувствувах, че отдавна вече не бях господар на колата.

Като някаква гърмяща бомба съсках с колата отляво надясно и отдясно наляво. Имах само щастieto, че никаква друга кола не се появи насреща ми. Не можех да ѝ дам път.

Поех си дъх с известно облекчение и отслабих за малко вниманието си, защото смятах, че сега държа вече здраво колата в ръцете си. Но в същия момент звярът започна да се върти около себе си като обезумял: един път — два пъти — три пъти!...

Вече не можех да спра! Бях изгубил напълно властта си върху колата и само си помислих: дръж се здраво! Прибери главата към тялото! На косъм прелетях покрай един телеграфен стълб със задната част на колата напред между няколко върби и продължих по насипа, надолу. Стоях в колата и очаквах — очаквах всеки миг този проклет удар, който трябваше да дойде и да сложи край на всички страхове. Мускулите ми бяха изопнати до скъсване. Ръцете ми стискаха конвулсивно кормилото. Със свита глава очаквах, все още очаквах и... не се случи нищо!

Не последва удар. Колата спря. Съвсем внезапно.

Изскочих от нея, като че цял рояк пчели жужеше в панталоните ми. Засмях се, изревах като луд. След този дяволски танц трябваше да се налудувам. Бях — въпреки че не можех още сам да го повярвам — напълно невредим и здрав!

От депото отборът ми беше наблюдавал подробно с далекогледни главоломния танц на колата ми и естествено всички вярваха, че ми се е случило нещо лошо, може би даже, че съм загинал. Няколко механици се бяха хвърлили в една кола и летяха към мястото на злополуката.

За да ги уверя още отдалеч, че нищо ми няма, заскачах и замахах живо с ръце. Никога в живота си не бях така подскачал от радост, както в този момент. Когато техниците пристигнаха, прегърнахме се. Какво се беше случило с колата ми, дявол да го вземе? Някакъв голям остър камък по пътя беше пробил като с пистолетен куршум лявата ми задна гума. С това бе започнало. След това от безогледното използване на спирачките и занасянето насам-натам дясната задна гума се беше също протрила. С това чашата беше преляла, и то точно в оня миг, когато мислех, че всичко е минало. Имах неописуемо щастие, че бях прелетял под остър ъгъл заднешком по насипа надолу и задната част на колата, намалявайки скоростта, бе заорала в мека нива. Това ми спаси живота.

След няколко минути колата ми беше изкарана на трасето. И на нея, както и на мене не се беше случило почти нищо!

Бяха монтирани две нови задни гуми. И ето че за мен настъпи тежкият момент, който решаваше всичко между колата и мене: Веднага отново да се кача в нея или изобщо да не се качвам? След такъв инцидент човек трудно взема решение. Гледам подозрително тази кола-звяр. За малко не ме погуби! Страхът още лазеше по цялото ми тяло. Току-що едва се бях отървал...

Повдигаш рамене и си помисляш: „Всеки случай ти и без това трябва отново да се качиш. Защо тогава да се чака до утре?“

И се качваш.

След такова преживяване не бива да се бавиш. С това става още по-тежко. По-добре веднага влизай и сядай в колата и внимателно, сякаш че проучваш първите километри, опитай отново.

При завръщането вече отново владееш напълно колата. После профучах по трасето още веднъж с 250 километра в час.

Ала все пак изпитах радост, когато този ден слязох окончателно от колата. След този инцидент изпитанията по опасното трасе бяха прекратени.

## САМОДИСЦИПЛИНА

Когато зрителите и добре облечените посетителки дойдат в неделя на състезателните трасета, за да преживеят нещо сензационно, и наблюдават как се качваме в нашите чисти и излъскани автомобили, много от тях тогава си мислят, че една толкова майсторски конструирана кола може да се движи и сама, а ние седим вътре, само за да изглежда работата малко по-опасна.

Те очакват дори да се случи нещо сензационно и опасно и може би не се замислят каква силна воля, какъв свръхразход на енергия, какво въздържание в личния живот са необходими, за да може човек винаги да бъде в най-добрата си форма през тези часове. Ние подобно на самите коли трябва да действваме така, като че ли нямаме друго предназначение, освен да караме все по-бързо и по-бързо. Никакви физически задръжки, никакво лошо настроение, никакво неразположение и никаква болка не могат да ни отклонят. В момента на старта всичко трябва да се преодолее и да се отърсим от него. Нито за миг не бива да се поддаваме на изкушението да насочим мислите си към света, който е извън нашата метална клетка. Не можем да отморим погледа си в заобикалящата ни зеленина на пасбищата и дърветата, не трябва да поглеждаме планините, покрай които профучаваме, не бива да си спомняме за хората, които стоят до боксовете или ни махат от трибуните — ние принадлежим единствено на колата, на трасето, на борбата за метри и секунди.

Веднъж при изпитание на „Авус“ бях довел със себе си едно момиче на старта. Изискваше се само да изпитам машината. Карах следователно без съперници, а и току-що се бях влюбил в момичето. След като се качих в колата, реших при всяко завиване по правите отсечки да си помисля поне веднъж за девойката. Направих 12 обиколки, при които тя ме наблюдаваше, ала не се сетих за нея нито веднъж. Другояче не можеше и да бъде. Докато препусках, аз я бях забравил. Спомних си отново за момичето едва когато слязох от колата.

Много трудно е при най-голяма скорост да се разпознаят и мислено обработят знаците, давани от депото. За нас, състезателите-



автомобилисти, те са единственото отклонение по време на състезание. Но тези нареждания трябва обезателно да бъдат спазвани. Трябва да им се подчиняваме: дори въпреки волята ни, въпреки собственото ни желание и понякога даже въпреки умението ни. На състезателя липсва време и общ поглед върху нещата, за да може да вземе самостоятелно и навреме най-доброто решение.

Следователно той е длъжен да ги изпълнява!

Това невинаги е лесно. Тези сигнали могат да дадат на състезателя изключителен подтик, да, те могат да го подтикнат да надмине себе си и да постигне онова, което не би извоювал може би без тях. Същевременно те биха могли лесно да го доведат до отчаяние, ако не му достига физическа сила, за да изпълни ясните и красноречиви нареждания: „Карай по-бързо!“ И тук самодисциплината трябва накрая да победи.

Възможно е да се случи и така, че указанието от депото да представлява чисто и просто някаква заповед, която състезателят възприема само с негодувание и неразбиране.

Точно такъв гняв и негодувание трябваше веднъж да овладея, когато се подчиних на нарежданията на ръководителя на отбора и отстъпих на Карачиола победата в „Голямата награда на Франция“. Това се случи през 1935 година.

Колите трябваше да финишират и една двойна победа на марката тежеше винаги повече, отколкото успехът на един отделен състезател.

В една изнурителна борба Карачиола беше надвил Нуволари, който накрая поради малка повреда трябваше да спре пред боксовете. Машината не беше издържала на напрежението.

Най-сетне две наши коли водеха — колата на Карачиола и моята. На това състезание присъствуваха и много германци. С трескава възбуда те следяха на трибуните дали германските машини ще могат да издържат и в последната третина на състезанието.

Подаде ми се сигнал за зареждане на гориво. При следващия тур и Карачиола трябваше да се отбие на боксовете. Напрежението на зрителите достигна върхната си точка. Защото сега всичко беше поставено на карта. Престоят на Карачиола беше продължил повече от моя. За това естествено нямах и представа. Все още мислех, че Карачиола трябва да е пред мене. За да установя отново връзката,

натиснах здраво газта, колкото може да издържи машината, и изстисках от колата последното, което беше в състояние да даде.

Затова подаденият ми при следващата обиколка сигнал „Карай по-бавно!“ ми беше непонятен. „Навярно има някаква грешка“, си рекох и не намалих скоростта, защото беше напълно естествено да се доближа до съотборника си.

Внезапно чух как една виеща кола се приближаваше към мене. Погледнах в огледалото и познах... Карачиола!

Започна луда, безпощадна, пълна с напрежение гонитба... Отново се появи сигналът, но по-настоятелно: „По-бавно, по-бавно!“

Най-после разбрах: не трябваше чрез гонитбата взаимно да се изтощим. Рискувайки, Карачиола беше надвил най-опасния ни съперник, а с това беше извоювал и правото да води. Обратно, аз бях карал сдържано и бях запазил себе си и машината. Затова нямаше да бъде красиво да му оспорвам първото място. Принадлежахме към един и същ отбор и не биваше чрез взаимно изтощаване да излагаме на опасност ценната двойна победа.

През последните обиколки трябваше да превъзмогна тежката борба със самия себе си. Изкушението беше голямо — да се подчиня ли на личните ми подбуди, които ми шептяха: „Карай напред и не давай пет пари за фирмата!“ Спортсменското ми схващане и чувство за почтеност към другаря обаче надделяха.

Стиснах зъби. Карачиола профуча край мен и аз пресякох финиша втори, на една секунда след него. Отборът беше спечелил. Дисциплината беше победила!

Никой не трябва да мисли, че това сторих толкова лесно. Но все пак успях да слеза от колата си с весело изражение. Изпих чаша шампанско и възстанових донякъде „равновесието“ си. На път за вкъщи излях цялата си ярост от сърцето, която преди това трябваше да потисна в ония моменти. Може би след осем дни ще се случи обратното, казах си аз. Още същата вечер се потупвахме приятелски по раменете и пиехме дружни наздрависи за двойната ни победа.

## ОТБОРЪТ

Един състезателен отбор е сложно съединение, чиито отделни членове трябва добре да са се сработили, за да може на състезанието всичко да е в ред. Отборът не се състои само от основните състезатели-автомобилисти, заместниците им и ръководителят на отбора; главното ядро са верните ни помощници — механиците. От друга страна, те се числят само донякъде към състезателния екип. Също и в състезателния цех на завода са заангажирани много хора, които под ръководството на главния майстор подготвят колите и ги сглобяват. Те се числят също към отбора както другите, които за разлика от тях по време на състезанията са заедно с нас.

С цената на многомесечна работа, която изисква опит, голямо умение и много старание, те създават първите предпоставки за нашата спортна дейност и победите ни.

През зимата инженерите и механиците работят усилено, за да направят колите ни по-бързи и по-сигурни за предстоящите „битки“. Моторът добива повече конски сили, обтекаемостта и спирачките се подобряват. Според тогавашната състезателна формула за кола с тегло 750 килограма в крайна сметка се пести всеки грам. Например педалът за газта не трябва да бъде вече широк 3 см и дълъг 4 см; достатъчен е педал лилипут с размери 2 на 3 см.

За всяко отделно състезание въз основа на изменените конски сили в сравнение с миналата година трябва да се изчисли новият коефициент на предаване и да се даде своевременно поръчка на изпитателния отдел.

Въпросът за гумите трябва да бъде разрешен много преди да започне състезателният сезон, за да може съответната фирма своевременно да нагоди производството си към всички изисквания в специалните си отделения.

Едва при съвместното обсъждане се вижда колко голям е същинският състезателен отбор. За едно състезание на Нюрбургринг например за участието на пет коли са заангажирани ни повече, ни по-малко от двадесет техници. Към тях се прибавят двамата старши

механици и двамата отговорници за цеховата кола; освен това най-често още един майстор по моторите от фабриката и инженер-специалист. Ръководителят на отбора има помощник, който го отменя при по-малките задачи. Към голямата фамилия се числят още лекарят на отбора, извънредно важният майстор от фирмата производителка на гумите с най-малко четирима помощници, отговорният електротехник, както и специалистите за свещите и горивото със собствен щаб. Ако се прибавят към тях и петимата състезатели с двете резерви, тогава се получава една значителна бройка мъже, които направо оформят един-единствен колектив.

Начело стои ръководителят на отбора, който ръководи целия този колектив и е отговорен за гладкия ход на нещата. Той дава своите нареждания на всички — от състезателя до техника, които в интерес на общата цел трябва да се изпълняват точно.

Уважаваме неимоверно много постиженията на механиците. Често тези хора прекарват дни и нощи в камионите, за да пристигнат със състезателните коли навреме. Докато трае сезонът, понякога те не виждат жените си със седмици, защото състезанията следват едно след друго. Те мислят, работят и живеят само за „своя“ състезател. При състезание за смяна на гумите и зареждане с гориво, по международните предписания на разположение са обикновено трима помощници. Те се борят заедно със „своя“ човек за секундите и залагат цялата си гордост и честта си, за да допринесат чрез прецизната си работа за извоюване на победата. Ако някой вече е наблюдавал как тези хора чисто и просто с артистична виртуозност сменят задните гуми за 26 до 30 секунди, а при това и зареждат колата с гориво, би могъл само да им свали шапка. Всяка, дори и най-малката манипулация, трябва да се „владее“, трябва да е достатъчно усвоена и да се извършва като от само себе си.

В общуването си със състезателите механиците трябва добре да познават човека, както и характера и поведението на „шефа“ си. Моите хора например трябваше да умеят да носят шегички.

Всички нас ни свързваше хубавото другарство в работата, което с течение на времето се превръщаше в сърдечно приятелство.

Ръководителят на отбора започва своята работа далеч още преди първия старт. Той трябва да определи с най-точни подробности всички дати, да разработи маршрутите на пътуванията, да заангажира

квартири и сключи договори със съответните фирми. Разпределят се механиците, избират се и се съоръжават камионите, уреждат се финансовите въпроси с клубовете.

## ПРЕДИ СЪСТЕЗАНИЕТО

Последният етап на подготовката са вече описаните тренировки през ранна пролет. На тях трябва да се наблюдават внимателно не само собствените, но и противниковите състезатели. Въз основа на придобития при тях опит отборният ръководител разработва правилната тактика за състезанието.

Със задоволство си сваляш ръкавиците след последната тренировка в събота. Свършил си работата си и си извоювал добро стартово място за следващия ден. Всичко останало е в прилежните ръце на техниците. Те проверяват отново всяка отделна част и понякога дори с упорита нощна работа разглобяват и повторно сглобяват двигателя.

Докато ние, състезателите, лягаме да поспим няколко часа следобеда, колите минават през техническа комисия. Това е извънредно важна задача, тъй като често има разни възражения и възникват затруднения.

Привечер в най-тесен кръг „фамилията“ се събира в квартирата, където са подслонени и колите. Още веднъж се вземат под внимание всички нужди и желания, а след това въз основа на постиженията на съперниците при тренировките се съставя и „бойният“ план.

По време на състезанията всеки отбор си служи с определени тайни знаци, за да съобщи на състезателите си местонахождението им, класирането им и разликата във времената. Тъй като само от боксовете е възможно да се наблюдава точно и цялостно състезанието, ръководителят на отбора в зависимост от хода на нещата ни сигнализира с флаг дали да намалим скоростта, ако сме в изгодно положение, или да караме по-бързо, ако ни заплашва опасност от настигащата ни кола на друг отбор.

За хората от „Мерцедес“ червено-черният флаг във водоравно положение означаваше: „Продължавай да караш равномерно!“, леко наведен: „Карай по-бавно! Пази машината!“ и вдигнат нагоре: „Внимание, опасност!“.

Освен това на въпросното последно съвещание се определя кой на коя обиколка ще сменя гуми и ще зарежда с гориво, за да се избегне на всяка цена среща с друга кола в боксовете и за да не си пречим взаимно. Ръководителят на отбора напомня на състезателите да изключват своевременно мотора си, за да спрат колата без каквото и да било занасяне точно пред бокса.

След това механиците се разпределят кой ще отговаря за смяната на гумите и за зареждането с гориво. Един човек получава задачата да нанесе на черна дъска съобщенията му сигнали, друг трябва да ги държи възможно „под носа“ на префучаващия състезател, за да ги вижда по-ясно. За различните атмосферни условия съобразно състоянието на трасето на разположение са гуми за суха писта и грайферни гуми за дъждовно време.

Обслужването на скоростната инсталация за зареждане с гориво, която с няколко атмосфери вкарва горивото в резервоара, се уточнява още веднъж с отговорния механик.

Но ето че за ръководителя на отбора настъпва най-тежката задача, именно „да сплоти“ състезателите си в интерес на фирмата. Собственото честолюбие трябва да се пречупи.

На тренировка например се е установило, че състезателят Х се чувства на това трасе като у „дома си“ и досега е постигнал най-доброто време от целия отбор. Него го определят да застане по възможност веднага от старта начело на колоната и без да щади машината „да запраши“. По този начин ще принуди най-опасните ни съперници да карат със същото темпо.

На друг се препоръчва, пазейки колкото може повече колата, да се държи в средата на колоната, на трети се поставя за задача да наблюдава втория противник, като се залепи зад него и се опита да го „постави на тясно“.

Всички тези съвети и планове звучат много добре и разумно, когато сме събрани на съвещанието. По време на състезанието обаче настъпват обикновено промени, които изобщо не са могли да бъдат предвидени. Често дадените указания се оборват от действителността и се оказват само сива теория. За това на нас, състезателите, фактически ни беше най-приятно, когато ни се нареждаше: „Всеки да кара, колкото се може по-бързо! Естествено като щади най-старателно колата си“.

Това нареждане се даваше обаче само тогава, когато конкуренцията беше толкова силна, че всеки отделен състезател трябваше да заложил всичко, за да победи противника си.

Човек може да си представи лесно, че тези „ръководени съвещания“ често протичаха доста бурно, защото всеки състезател претендираше естествено, че има най-големи шансове за лична победа.



## ОТНОШЕНИЯТА МЕЖДУ СЪСТЕЗАТЕЛИТЕ

При тогавашните условия „частният състезател“, т.е. състезателят без договор с някоя фирма трябваше напълно да се грижи сам за себе си. Като начинаещ и новак той трябваше да се опита да влезе във връзка с някой вече „изпечен“ състезател и да се поучи от неговия опит. В повечето случаи обаче последният се отнасяше сдържано, защото нямаше интерес да си създава един конкурент повече. Бяхме още много далеч от обмяната на опит, нещо съвсем естествено днес в демократичното спортно движение. Онова време беше под знака на конкуренцията, която важеше както за състезателите помежду им, така и за автомобилните фирми.

В замяна на това състезателите на отделните заводи наистина принадлежаха към здраво споен колектив, обаче бяха зависими от интересите на самите заводи.

Въпреки че състезателният автомобилен спорт се ръководеше от търговски интереси, състезателите бяха свързани с другарство, изпитано в множество съвместни преживявания, другарство, което днес се оказва като единствено възможна основа на всяка спортна дейност. Личните противоречия трябва да бъдат преодолявани в името на общата цел. Често това е необходимо за самообладанието на личността.

Има неписани закони, които представляват за всекиго морално задължение, поради което преди всичко на преден план изпъква истинското другарство. Тук често ни идва на помощ изискваната вътрешна дисциплина в екипа, която в разгара на борбата напомня на състезателя за задълженията му.

Особено силно впечатление прави това възпитателно въздействие на спорта при международните състезания. Тук, където спортната борба свързва представителите на различни нации с присъщите им възгледи и нрави, изискванията за справедливост стоят на първо място.

Щастлив съм да кажа от собствения си разнообразен опит, че дори и най-разгорещените състезания никога не са могли да нарушат

другарството между състезателите от различни нации.

## ДРУЖБАТА МЕЖДУ СПОРТИСТИТЕ ОТ РАЗЛИЧНИ НАЦИИ

Спортът винаги се е отличавал със своя международен дух. Той съумява да осъществи връзка между народите от целия свят. Младешта, която се посвещава на спорта, установява с борческия си състезателен дух най-хубавата и миролюбива пряка връзка между народите.

Някои държавници се опитват все още да подстрекават народите един срещу друг и да използват спорта за противонародните си машинации. Но всяка обективна публика изразява възхищението си от добрите постижения на спортистите от другите нации и допринася за премахването на бариерите, които непрекъснато се издигат между народите от реакционни политици.

Англичани, италианци, французи, холандци, испанци, поляци или швейцарци приветствуваха германските победи на европейските състезателни писти така възторжено, както приветствуваха и сънародниците си. Всеки от нас чрез многократното си участие е допринесъл все пак с нещо за взаимното уважение.

Много рядко в автомобилния състезателен спорт сме преживявали някакви противоречия между отделните нации. Във всички страни автомобилните клубове са ни посрещали най-сърдечно и никога не са допускали да се чувствуваме чужденци.

Днес повече от когато и да било спортът има задачата да съдействува за сътрудничеството между народите и да отстранява мнимите противоречия. Всеки спортист уважава трудно извоюваната победа: при това на него му е безразлично, дали победителят говори друг език или има друг мироглед.

Спортът не трябва да бъде в услуга на отделната личност. Той не трябва да бъде доходоносна сделка за големите капиталисти в конкурентните им машинации. Истинският спорт произлиза от народа, затова му принадлежи и служи на дружбата между всички нации.

Извънредно хубав пример за международна спортна солидарност преживях през критичните есенни дни на 1938 година. Германските

състезателни отбори се намираха в Англия, за да участвуват в състезанията в Нотингам на трасето, разположено в парка Донингтън, където бяха стартирали и миналата година. Политическата обстановка беше толкова напрегната и се изостряше почти с всеки изминат час, че след водените няколко телефонни разговори с родината трябваше да откажем да участвуваме. Целият ни отбор пое презглава обратния път към дома. Въпреки това всички англичани от клуба и извън него гледаха на нас като на международни спортисти, тоест като на приятели. Убеден съм, че свободното международно общуване ще допринесе много за отслабване на напрежението в международното положение. Олимпийските игри, които се провеждат редовно през четири години, доказват това твърдение най-красноречиво.

## ПОДРАСТВАЩОТО ПОКОЛЕНИЕ

Проблемът за подрастващото поколение беше една от основните грижи за всички участници в автомобилния спорт. Много трудно беше да се намерят младежи, притежаващи необходимите данни за големи състезания. Тогава се предоставяше само на случайността, за да се открие някое истинско дарование или пък то да остане незабелязано.

Ако се съдеше по предложенията, които непрекъснато постъпваха в състезателните отдели от млади хора, напълно убедени в годността си, не би трябвало да има липса на подрастващи кадри. Всички кандидати от шестнайсетгодишните до тридесет и пет годишните възхваляваха смелостта и решителността си, като твърдяха, че в окръга или в града си са най-бързите, най-добрите и най-смелите автомобилисти. Липсвал им само благоприятен случай, иначе биха показали на „асовете“ на какво са способни. Като имат на разположение толкова много конски сили, няма да е трудно наистина да карат така бързо, защото си имат достатъчно смелост да натискат педала за газта.

На множеството, наистина често оригинални писма, се отговаряше винаги. С тези начинаещи автомобилисти се предприемаха и опити. Но опитът винаги е показвал, че шансовете за откриване на действителен талант са твърде малки.

За издирване на нови кадри „Мерцедес-Бенц“ например направи през 1936 година на Нюрбургринг един невидан дотогава опит. Бяха поканени най-известните мотоциклетисти и проявили се и обещаващи водачи на спортни коли, за да покажат майсторството си в няколко пробни обиколки с дадените им на разположение три коли. Събраха се около шестдесет автомобилисти. Най-напред им предложиха една петлитрова туристическа кола, за да се запознаят с трасето. Следващото изпитание беше с една 2.3-литрова спортна кола алфа-ромео. След изпробването на тези две коли най-добрите се качиха в старата състезателна кола. Бяха изрично предупредени да не карат още от самото начало много бързо. Дори им беше обещано, че през първия

ден няма да се мерят постиженията им. Всеки имаше достатъчно време, за да свикне с колата.

И какво излезе от всичко това? Не особено много! След няколко дни опитите бяха прекратени, защото се случиха няколко тежки злополуки. Една кола изгоря, а другите не бяха вече годни за работа. Даже и знаменитите мотоциклетисти предпочетоха да останат верни на спортната си дисциплина, защото не успяха да се справят с толкова конски сили. След обявяването на малкото имена, за чиято по-нататъшна подготовка ставаше дума, из редиците на присъстващите, които не си бяха заминали тихомълком още след първия ден, се отрони всеобща въздишка на облекчение.

От шестдесетте души само четирима се оказаха благонадеждни автомобилисти. И от тях накрая остана само един, който се наложи. Това беше бившият германски шампион на мотоциклет с кош Херман Ланг. С много усърдие той стана впоследствие международна звезда.

## ЖЕНИТЕ НА СЪСТЕЗАТЕЛИТЕ-АВТОМОБИЛИСТИ

Колкото по време на тренировки и състезания сме обект на внимание от страна на възискателните погледи на публиката и се говори за нас, толкова по-самотни сме в личния си живот.

Професията на състезателя-автомобилист ангажира цялата му енергия до такава степен, че за еднообразието на ежедневието не остава много. Затова е добре, когато състезателят има до себе си някой, който не го занимава с неприятни неща, който познава неговата душевна нагласа и настроенията му и проявява пълно разбиране както към радостите му, така и към грижите му.

В повечето случаи жената на състезателя има твърде трудна и отговорна задача, която изисква от нея най-разнообразни качества. Тя придружава мъжа си от състезание на състезание и трябва да бъде не само любяща съпруга, но преди всичко другарка. Да се намери една истинска жена на състезател-автомобилист е рядко щастие. Тя трябва да дели с мъжа си радости и скърби, да преживява заедно с него победите и загубите му в състезателната кариера.

Но ние не можем да си представим тези жени, тези незабележими наши помощнички извън боксовете. И макар че всяка мисли само за „него“, засича за „него“ хронометъра и си отбелязва времената на обиколките, грижи се за „него“ и го очаква, тя е именно този „добър дух“, който дава вяра и на всички останали. При смяната на гумите понякога е достатъчен само един приветлив поглед, една усмивка и ободряващо кимване, за да се пробудят у състезателя отново амбиция и сила.

Обратно, отборните ръководители не обичат особено жените на състезателите-автомобилисти. Според тях те само „смуцват“ и „пречат“.

Понякога господа отборните ръководители имат право. При състезанията жените могат наистина да действуват смуцаващо дори и когато смятат, че вършат нещо с най-добри намерения. Случва се да бъдат ту тактични, ту нетактични, когато се стремят да отстояват интересите на съпруга си в отбора и извън него. Те се обръщат в слух и

зрение и стават лоши, когато доловят, че съпругът им е онеправдан. Някои жени на състезатели чрез положителното си влияние в подходящия момент са помагали да се преодолее моментната слабост и с това често са допринасяли, и то немалко за победата на мъжа си.

Жените на състезателите-автомобилисти не са за завиждане. На тях им са известни смъртоносните опасности на професията и те знаят също така, че е тяхно задължение, когато мъжът им полети от старта, да понесат с добро държане неизвестността. Когато следят хронометъра и очакват, че „техният“ номер ще се появи след две секунди, а тези секунди нарастват на пет и накрая дори на десет — тогава знаят, че нещо се е случило. И ако последва служебното съобщение „състезателят X не е пристигнал навреме“, тогава трябва да са готови за най-страшното известие.

За тази цел са необходими много твърдост и себеотрицание, за които ние, състезателите-автомобилисти, винаги трябва да сме благодарни на жените си.



## ВЯРА И СУЕВЕРИЕ

За някои беше почти необяснимо, че въпреки всички несполуки „бях огрян от щастлива звезда“. Трудностите, неприятните или потискащите случки превъзмогнах за кратко време благодарение на чувството си за хумор. Ето защо ми беше необяснимо, че по различни поводи ме наричаха песимист.

Мога да кажа, че и най-страшната несполука не ме накара да стана песимист. Песимисти на кормилото на една състезателна кола — това е нещо невъзможно. В оптимизма се крие вече половината победа и цялата увереност, че няма да претърпиш поражение. С непоколебимата надежда за малко „щастие“ и твърдата увереност в собствените си сили ние отново и отново сядаме в нашата любима „таратайка“. Само по този начин успяваме да осъществим неща, които предизвикват тръпки у другите.

Въпреки това у всички състезатели-автомобилисти ненадейно, полека-лека се промъква зловещо суеверие. Изпитал съм го и аз. Изведнъж човек се улавя, че започва да обръща внимание на „добри“ и „лоши“ предзнаменования, че определени числа му носят щастие или нещастие. Човек слуша това или онова, съзира „свръхестествени“ връзки там, където изобщо не съществуват, или пък в съзнанието му изплуват стари представи от детските години.

Накрая стигнах дотам, че предпочитах да пътувам цяла нощ, отколкото да отседна в хотел, в стая номер 13. Отбягнах обаче и числото 49, защото сборът от цифрите му също беше равен на 13. И тази глупост се превръща в щуротия.

Постепенно изпаднах в такава зависимост, че се опитвах ежедневно да се отърся от това внушение. Стара истина е, че човек действително може да ликвидира заблужденията на ума си, но много по-трудно е да се справи с предразсъдъци и навици и особено със суеверието. Онова, което в подобни случаи изхвърляме, така да се каже, през парадния вход на разума си, се промъква отново през някоя задна вратичка на чувствата ни. И тогава сякаш отново чуваме всички злокобни истории, какъвто беше например случаят с числото девет.

Това се случи през 1932 година при тренировките за състезанието „Айфел“. Ханс Йоахим фон Морген, когото обикновено наричахме по пряко „Мунго“, пристигна с елегантната си състезателна кола бугати и навъртя с умерено темпо няколко пробни обиколки. Той беше получил от завода нов мощен мотор и се надяваше, че шансовете за победа в това състезание са на негова страна.

Когато сменяхме свещите, размених няколко думи с него. Между другото той забеляза, че стартовият номер „9“ не му е симпатичен. Сигурно върху лицето ми се е изписало учудване, когато го попитах за причината. Той ми отговори, че с този номер на това трасе през 1928 година е катастрофирал и загинал прочутият чехословашки състезател Юнек.

Какво трябваше да отговоря? Повдигнах рамене, но го посъветвах да поиска от комисията да му даде друг номер. Наскоро, след като той стартира, качих се и аз в колата си и реших бързо да го настигна.

Още след третия километър забелязах по трасето ясно забележими следи от гуми и веднага след това съзрях в канавката една претърпяла злополука кола — колата на „Мунго“. Ханс Йоахим фон Морген, облян в кръв, лежеше на края на трасето. Беше мъртъв.

Когато след около час започнахме отново тренировката, за мене беше твърде тежко изпитание да карам покрай същото място, на което го бях намерил.

И до ден-днешен числото девет ми е неприятно.

Че една четирилистна детелина носи щастие — знае всяко дете. Но трябва да я намериш случайно, когато „се разхождаш безцелно в гората“. Колкото и силно да желаех да притежавам такава детелина, не я намирах. Веднъж, когато бяхме на тренировка преди състезанието на „Авус“ през 1932 година, в почивката между тренировъчните изпитания направих малка разходка и седнах при един другар на тревата. Искях само да наблюдавам другите състезатели по трасето. И когато съвсем случайно и непреднамерено погледнах към земята — какво да видя? Голяма четирилистна детелина! Откъснах я внимателно и още по-внимателно я поставих в книжката си за правоуправление, като бях твърдо убеден, че тя ще ми донесе щастие.

Ричард Сиймън участвуваше няколко години от името на нашия „отбор“. Той изпитваше особена антипатия към петъчния ден и

числото 13. Понякога се налагаше ръководителят на отбора да проявява ораторско изкуство, за да го склони и убеди в необходимостта от тренировките и в петък.

В Монца го постигна първото нещастие. Той не се завърна от една тренировъчна обиколка. Намерихме го леко ранен, до горящата му кола, в отсечката на 13-ия километър... В хотела номерът на стаята му беше 113, а предишната вечер на масата бяхме тринадесет души. Сиймън ни припомни за това.

Той се възстанови бързо от злополуката си и стартира с нас за купата Ацербо. И в един петъчен ден, на 13-то число на месеца действително му се случи нещастие. Колата му се блъсна в един километражен камък с цифрата 13. А по-късно се сетихме, че това беше 13-то състезание за купата „Ацербо“.

Второто място на Сиймън в състезанието за купата „Вандербилт“ в Америка му донесе 13 точки за „Златната звезда“ на британския автомобилен клуб. Той пристигна със самолет от Америка на 13-ти юли, за да участва в тренировките на Нюрбургринг за „Голямата награда на Германия“, където го сполетя тежка злополука при сблъскване с Ернст фон Делиус. Младият, талантлив състезател преодоля и това нещастие. През следващата година обаче съдбата му го изненада окончателно.

При проливен дъжд карахме на извънредно бързото и опасно трасе Спа в Белгия. Сиймън водеше с голяма преднина. При един лъв остър завой гладкият хлъзгав асфалт причини гибелта му. Той се завъртя и излетя със задницата напред между дърветата. Колата му се запали. Силният удар го принуди да се наведе напред над кормилото. Той изгуби съзнание. Едва след много усилия няколко сърцати мъже успяха да го изтеглят от колата, силно обгорял. Но лекарите не успяха вече да го спасят. Той почина след няколко часа. Злополуката се беше случила на 13-ия километър.

Неразбираемо ли е за пълната ни с опасности професия, че суеверието ни непрекъснато се подхранва от такива случки и преживявания?

Много от посетителите на състезанията разбират каква роля играят различните талисмани и амулети, които се изпращат на състезателите през годината. Притежавам особено богата сбирка от

тях. Те са подредени грижливо в три големи кутии за пазене на препарирани пеперуди.

Естествено аз се надсмивам над тези малки суеверни глупости. Особено леко влияещите се хора търсят в често изумителни случайности да открият някаква вътрешна връзка. При една логическа преценка на събитията обаче всеки бързо ще поправи заблудата си. Да вземем например талисманите. Бих изглеждал като дядо Коледа, ако при всяко състезание помъкнех със себе си множеството „носеци щастие“ неща! „Всички или нищо!“ — казах си аз и ги оставих до един вкъщи. Не изневерих само на старата си позната червена шапчица. Без нея никога не се качвах в колата.

## ВЪПРЕКИ ТОВА КАРАМЕ...

Рано или късно нещастieto сполетява някой ден всеки състезател-автомобилист. След преживяната злополука всеки от нас се опитва колкото се може по-скоро да стъпи отново на крака, за да се върне при другарите си.

При предварителните тренировки на Нюрбургринг през месец юли 1934 година, една привечер, ми се случи голямо нещастие. Заслепен от залязващото слънце, на един завой така излетях на муцуната си, че тежко контузен и целият в кръв, която продължаваше да тече от многото рани, останах да лежа в безсъзнание на трасето.

В болницата, бинтован и поставен в шини, можах да чуя в неделния ден фученето на моторите и така по този начин взех участие в борбата на затворения кръг.

Не се предадох и си казах:

„... Най-късно след шест седмици в Берн ти ще бъдеш отново между тях!“

Участието в състезания наподобява твърде много бозаенето — непрекъснато отново и отново ни привлича този опасен риск и ние се стремим никога да не го пропуснем, докато все пак донякъде човек още диша.

С възхищение гледах как един път Нуволари, след преживяна катастрофа, с гипсиран крак, се качи отново в колата си. В никакъв случай той не искаше да пропусне състезанието. Също и англичанинът Сиймън след тежка злополука в Монца, стартира с бинтована глава и отлепена капачка на коляното.

И аз желяех да се върна, въпреки че нараняванията ми бяха значително по-тежки. Счупени ми бяха четири ребра, ключицата, лопатката и една ръка. Освен това натъртванията по цялото ми тяло трудно биха позволили да се възстановя бързо. Когато казвах на приятелите и познатите си, че фирмата може да разчита на мене за състезанията за „Голямата награда на Швейцария“ в Берн, забелязвах една и съща съчувствена усмивка. Никой нямаше предвид волята ми и здравата ми като на бик натура.

След четири седмици наредих да ме превозят с линейка в Кьолн, откъдето със спален вагон заминах за Мюнхен. Там ме посрещна придружителят ми и ме заведе в Урфелд. Смених задушния въздух на болницата с чистия планински въздух на Валхензее. Едно възпаление на костната ципа забави с няколко дни лечението ми. Но вкусната бира и приготвената лично от „моя“ гостилничар ракия с корени от тинтява ме вдигнаха скоро на крака.

След като пристигна запитване от отбора ми дали действително съм готов да участвам в Берн, за мене беше съвсем естествено и безкрайно радостно, че мога да съобщя телеграфически точното си пристигане за тренировките.

Не скривам, че гледах на стартирането си малко колебливо, защото все още се чувствавах твърде нестабилен. На тренировките се установи, че лявата ми ръка поради скъсване на сухожилие може само леко да подпира кормилото при управление, а смущенията в зрението на лявото ми око ми пречеха повече, отколкото очаквах.

Не можех даже без чужда помощ да се качвам в колата и за тренировки взимах винаги от хотела една възглавница, която завързвахме здраво за облегалката, за да се смекчи донякъде твърде силното друсане.

И все пак участвах!

По време на състезанието бях дори известно време начело на колоната. Чак малко преди финала трябваше да се откажа поради нищожен дефект в мотора.

С участието си в това състезание извоювах голяма морална победа над самия себе си. Разбрах, че не мога да бъда отписан и не спадах още към „старото желязо“. Бях убеден, че ще мога да участвам успешно и в следващото състезание за „Голямата награда“. За съжаление обаче бях се излъгал.

Прелетях от Берн до Щутгарт, за да се представя в дирекцията, че съм вече оздравял, и за да участвам в обсъждането на по-нататъшните планове. Споразумяхме се да взема отново участие като главен състезател за „Голямата награда на Италия“ в Монца. Напълно здрав и горд от проявеното доверие спрямо мен напуснах заводите.

Преди обаче да се оттегля в моето уединение, за да лекувам по-нататък раните си, счетох за уместно да потърся в Щутгарт очен лекар.

В лявото си око чувствавах сериозни смущения, които ми създаваха грижи.

Лекарят ме изследва основно, но не пожела да ми съобщи резултата от това изследване. Това ме обезпокои. Първо ме изпрати при един рентгенолог, който ме препрати при интернист, а той от своя страна ме върна отново при очния лекар. След обстоен телефонен разговор между този колегиум узнах най-после резултата, който беше направо съкрушителен за мен.

По мнение на лекарите спасението на окото ми висеше на косъм.

В течение само на два часа от здрав станах тежко болен.

Тъй като лекарите с право подозираха, че няма да спазвам стриктно наставленията им, съобщиха ми истината за моето опасно състояние. Още чувам професорът шепнешком да казва: „... Драги господине, Вие имате неизлечимо пукване на черепа. Имате непълно оросяване на мозъка с кръв — нещо неизлечимо. Пулсът Ви е неравномерен. Освен това установихме, че в черепа ви има парче от желязо, което е повредило левия Ви очен нерв. Имате нужда от *спокойствие, спокойствие* и пак *спокойствие!*“

Избягвайте да се навеждате и не вдигайте никакъв куфар! Заминете още тази вечер за Швейцария в очния санаториум на професор Верденберг. Послушайте ме!“

На другия ден по обяд пристигнах в Давос и там трябваше да лежа неподвижно, като ми беше забранено всякакво писане и четене. Трябваше да избягвам всякакво вълнение, като това се отнасяше особено за предаваните по радиото автомобилни състезания. Именно тази забрана ми се стори най-тежка през целия престой. Обзе ме дълбоко униние.

Но в по-нататъшния ход на лечението ми се установи бързо подобряване на физическото ми състояние. В уединеността на санаториума имах възможност да обгледам професията си от разстояние. Стана ми ясно, че прекаленото честолюбие е най-опасният вътрешен двигател в състезателния живот. Това разбиране именно ми вдъхна по-късно сили да превъзмогна по-леко редица временни неуспехи.

След четири месеца се завърнах в Бавария физически и душевно укрепнал, очаквайки трескаво започването на новия сезон.

Никога няма да забравя обзелото ме чувство, когато след тази принудителна пауза за пръв път седнах отново в състезателната кола.

Всеки от нас, състезателите-автомобилисти, бива привлечан отново към кормилото с почти магическа сила. Волята за борба и любовта към професията преодоляват всички телесни и душевни сътресения.

Нищо не може да ни отклони от стремежа „въпреки всичко“ да караме отново!



## ЕДИН СЪСТЕЗАТЕЛЕН ДЕН

В просъница чувам особено далечно, глухо бръмчене, което се усилва и намалява, като че ли идва от пчелен кошер. Не мога да съсредоточа още мислите си, но струва ми се, че днес е неделя, значи празник, ден за отдых и почивка.

Неочаквано обаче над това задоволство се разлива странно угнетение. Изведнъж разбирам, че за мене съвсем не е празник, а работен ден, дори много тежък работен ден.

Бавно отварям очи и забелязвам един истински слънчев лъч, който веднага ми връща доброто настроение. Мигновено се отърсвам от съня — отхвърлям одеялото и с един скок се отзовавам пред отворения прозорец, за да видя внимателно какво е времето. Слънцето грее великолепно, но в далечната синева на небето се реят няколко бяло-сиви облаци, които не ми харесват.

На календара днешната дата е отпечатана с червени цифри: 27 юли, неделя.

Състезателен ден за мен!

Тук в Айфел на Нюрбургринг времето е много променливо, а за моята професия атмосферните условия са от особено значение. Изходът на дадено състезание зависи често от това, дали вали дъжд или грее слънце. Състезателят изживява болезнено бързата промяна между сух и мокър път. Тогава се налага да се пригажда към променливите условия с особено тънък усет. Но все пак този голям ден започна поне с хубаво, сухо лятно време и това беше достатъчно, за да получа необходимия подтик. Чувствувам се в „отлична форма“. А именно това е от значение, защото единствено съвършената хармония във физическото и душевното състояние би помогнала да постигна най-големия си успех, който се очакваше от мен днес.

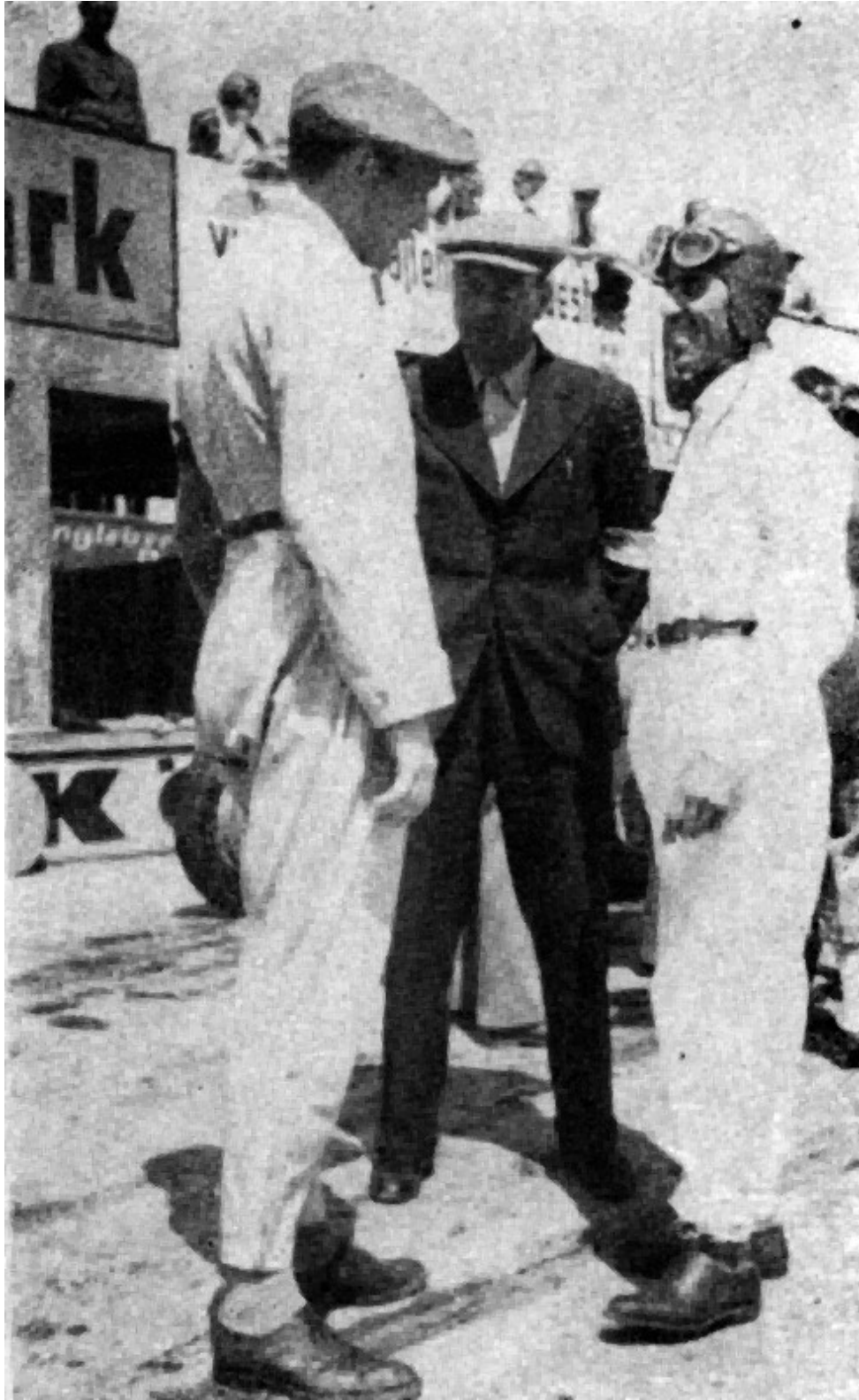
Въпреки че стаята ми не гледа към улицата, а към градината, чувам шума от движението. Още много коли са на път към голямото състезание.

Георг, придружителят ми, който с течение на времето стана мой приятел, подготвя банята. Чудесно е човек да се отпусне в топлата вода.

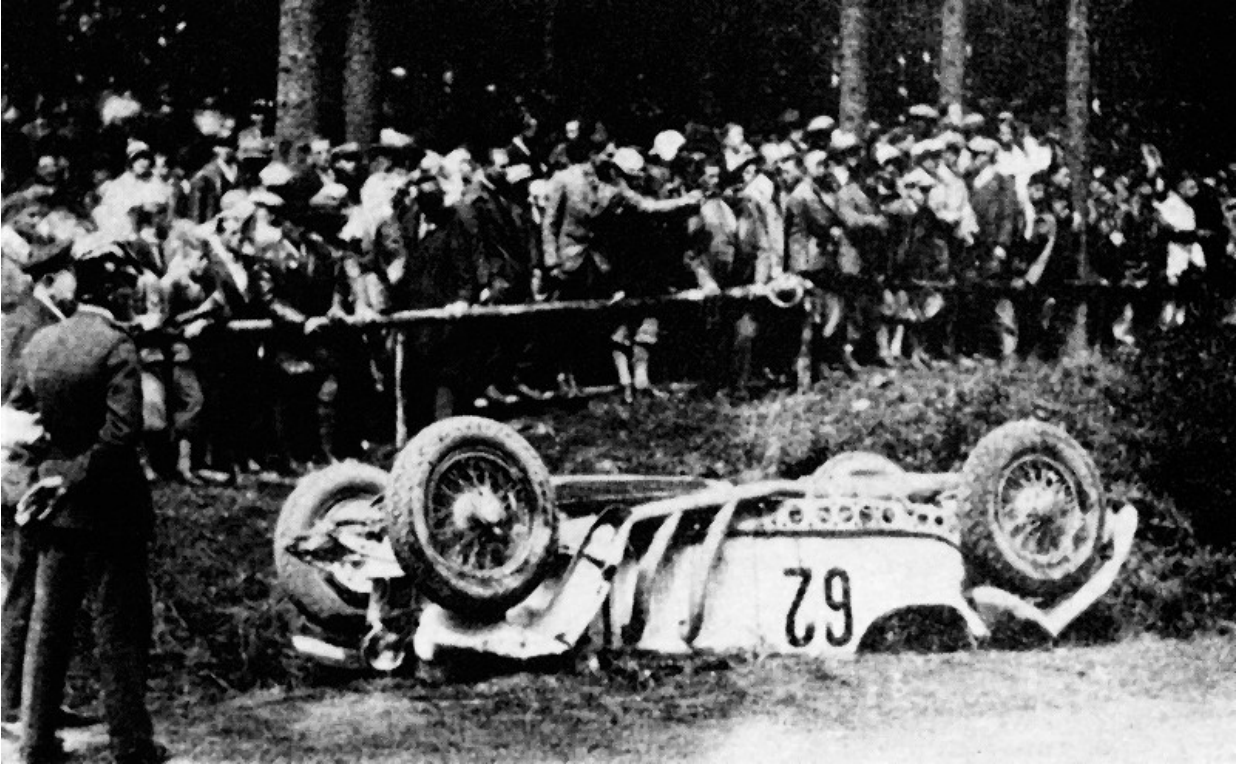
Георг подканя да побързам, но на мене никак не ми се иска да наруша удоволствието си и да напусна това кътче.

Навън на улицата хората се чувствуват по-добре от мен. За тях този състезателен ден е един хубав неделен ден за излет. Те се радват на великолепния летен пейзаж, на почивния си ден и на предстоящото спортно зрелище. Всеки случай те са се запасили с достатъчно сандвичи, които ще им се усладят, докато аз...

Да, в никакъв случай не е сигурно, че довечера аз ще мога да изпия чаша бира. На мене ми предстои нещо по-друго, отколкото един малък излет с приятни развлечения и вълнуващи преживявания.



*Манфред фон Браухич с Тацио Нуволари*



*Завоите, разбитите коли и множеството от зрители не трябва да правят впечатление на състезателя*



*В живота — приятели, на кормилото — противници! Манфред фон Браухич (вляво) и Ханс Шук*



*Тесните шосета изискват голямо майсторство при карането и пълно съсредоточаване*



*Въпреки всичко състезателят-автомобилист трябва да се качи отново в колата. Само след секунди покритата с пяна кола ще се втурне след новия водач на колоната, като че ли нищо не се е случило*





*Докато в резервоара на колата се вкарва гориво под налягане, един от механиците е застанал вече пред нея, за да задвижи мотора с манивела, щом му дадат сигнал*



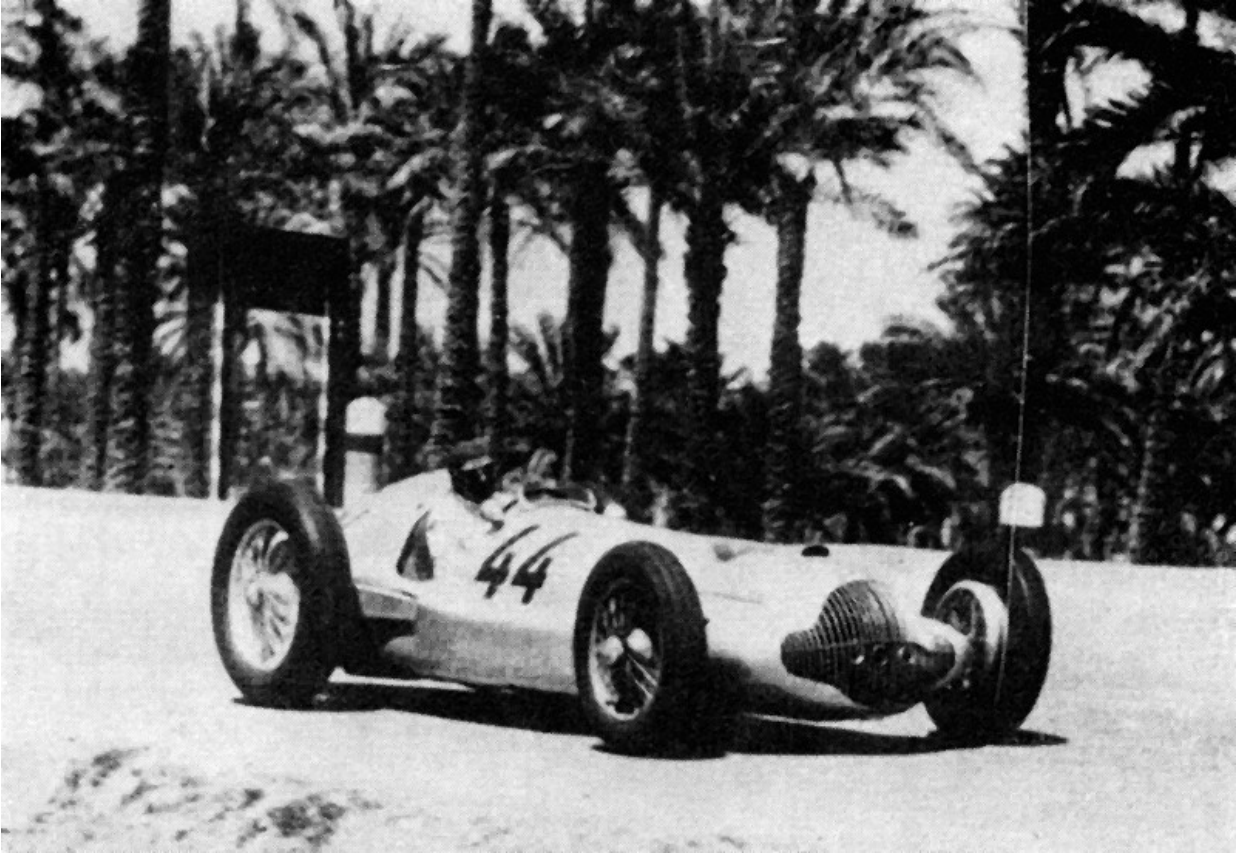
*Херман Ланг с веритас-метеор*



*Колата с блокиралите спирачки само след две минути е отново готова за старт*



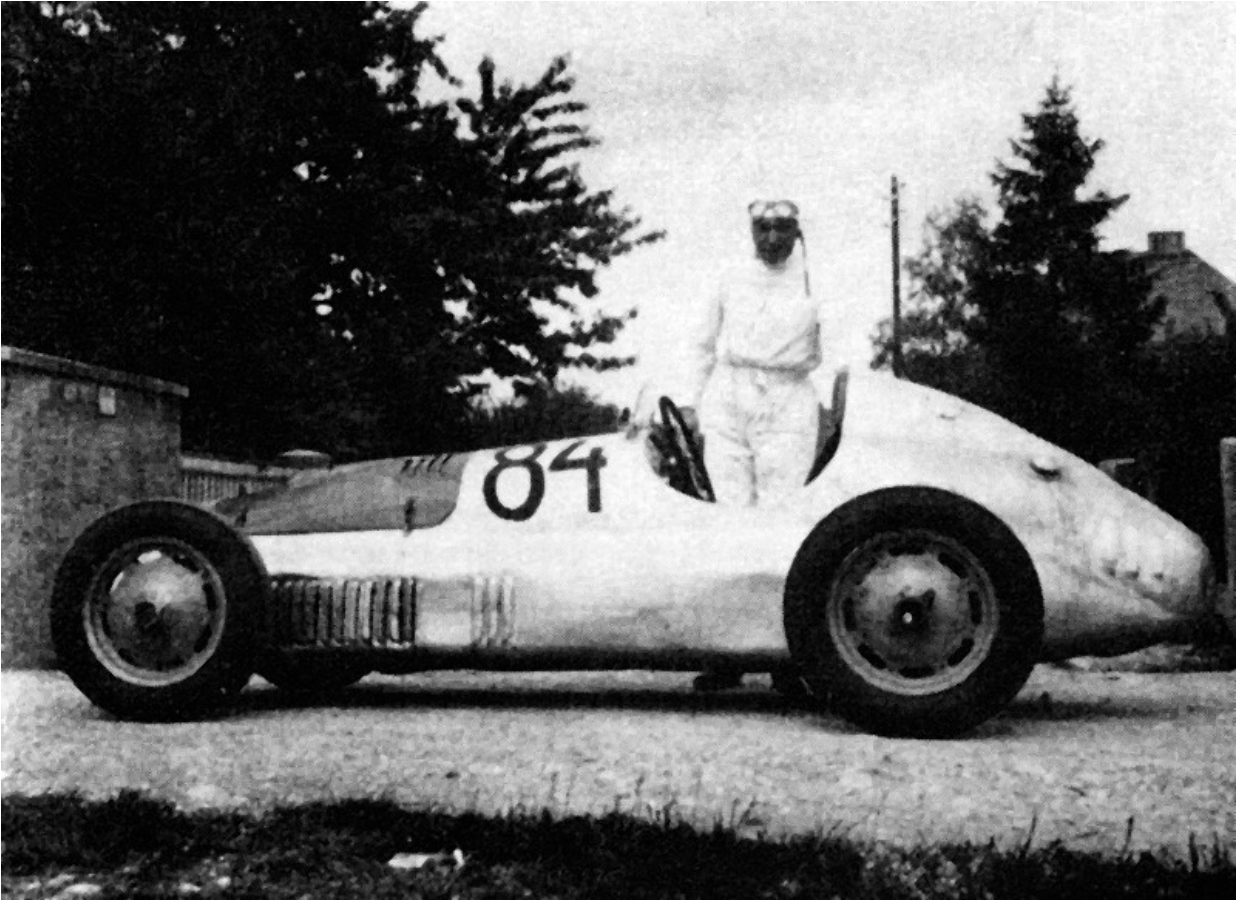
*Двама съотборници: Манфред фон Браухич (вдясно) и Рудолф Карачиола*



*С 200 километра в час пред вдигация се прах от пустинен пясък в Триполи*



*В двубой с Херман Ланг пред вратите на Триполи*



*Една от „собственоръчно монтираните“ коли след войната*



*Заседание на Международния почетен комитет на Третия световен фестивал на младежта. Масов митинг на младежта в залата „Вернер-Зееленбиндер“ в Берлин на 21 май 1951 г. На снимката част от президиума. Отляво надясно: 2. Жак Дени. 3. Манфред фон Браухич. 4. Холстед Холмън. 5. Кити Хукъм.*

Трябва бързо да изляза от банята, да отида на „старт-финала“ и да се кача в точно определената минута в състезателната си кола и в тази твърда вибрираща, нажежена до задушаване машина да навъртя с най-голямата скорост, на която е способна, 350 километра. Тази алтернатива не ми се нрави, особено в момента ми изглежда твърде неприятна. Никой не ме пита „Спахте ли добре? Чувствувате ли се добре?“ Трябва да се чувствавам в добро настроение. Никой не ме пита, дали нямам желание просто да се пошляя или пък да карам много бързо; длъжен съм да карам с бясна бързина! Ако именно днес ми липсва желание за това или ако ме боли глава, никой няма да ме извини. От мен се изисква



да карам, да изстискам всичко от себе си и от колата и ако е възможно, да победя.

И ако след борбата без успех, уморен до смърт, с разкъравени ръце и може би изгорени крака се прибера, едва ли някой ще ме погледне или най-много ще ме погледне с презрение, говорейки за победителя, който днес е станал „знаменитост“.

След това отново ще бъда в тази стая, ще лежа във ваната и ще се опитвам да се утеша с това, че и на мене най-после на другия ден ми предстои хубав излет.

А може би ще лежа през няколко къщи в болницата...

Излизай от ваната! Отвори крана на студения душ и измий от себе си тези празни мисли!

В стаята ми вече всичко е под ръка. Всичко трябва да е както трябва, защото, първо, не бива да губя време и, второ, не бива да се нервирам. Всичко трябва да протече много леко.

Краката, чорапите и обувките се напудрят старателно, краищата на яката и ципът се забождат здраво с безопасни игли. Това е важно, защото струята от движението не трябва да ги разтваря. Развяващите се краища могат да ме смутят опасно. Изпробват се още веднъж ръкавиците дали са удобни. След това идва ред на ръцете. От трептението на кормилото и от многобройните смени на скоростите по време на тренировките ръцете ми са се протрили до кръв. Върху наранените места залепвам нов лейкопласт. Очилата се намазват от вътрешната страна — разбира се, не дебел пласт — с крем, който трябва да попречи на изпотяването. Междувременно Георг е поръчал богата закуска, макар да знае, че пред състезание не ям много. Отпивам малко чай с един сухар. Това е достатъчно. И с това завърши за мен първото действие от този ден.

Излизам. Но преди да затворя вратата, поглеждам още веднъж това уютно жилище и му отправям прощален поглед. И изведнъж се сещам, че съм забравил нещо: един кестен, който ми подари вчера след тренировката едно очарователно момиче. Слагам го в джоба си. Значи все пак съм суеверен? Човек може да бъде понякога толкова непоследователен!

Готово? Да, можем да тръгнем!

Долу гаражът ми е обсаден от хора, които искат да видят тръгването ми за състезанието. Всички ме гледат в лицето, за да



отгатнат настроението ми. Усмиввам се, разбира се. И да бях в лошо настроение никой нямаше да го забележи.

Ловците на автографи обаче са разочаровани. Пъхнах ръцете си в джобовете. Сега не ми е до автографи. Нямам време. Никой от нас, състезателите-автомобилисти, не изпитва желание да се подписва на снимки, бележки или каквато и да е хартия преди състезание.

Сядам в удобната си туристическа кола и се наслаждавам, че ще премина осемте километра до пистата като на разходка с бавно темпо.

Спортните коли вече са стартирали. Началото е дадено. Вятърът донася до слуха ми шума на моторите. Дано този добър вятър разпръсне и последните облачета, защото днес ми е необходима горещина и суха писта, за да постигна това, което съм намислил.

Между нас има изявени състезатели за дъждовно време, към които обаче аз не спадам. Дори и самият ми темперамент ме изключва от тяхната група. Състезателят не трябва да бъде самоубиец, а трябва да е хладнокръвен, трезвомислещ, разумен и да се движи леко като с шейна, за да може да издържа и на дъждовно време.

Но днес времето е слънчево. Предвкувам вече борбата и съм обзет от самоувереност. Между другото мисля си с нотка на завист за ония, които вече са стартирали със своите спортни коли. Онова, което на мен все още ми предстои, те вече почти са го завършили.

Продължавам, без да бързам. Тук-там ме познават и ме поздравяват приветливо.

В състезателния лагер цари вече обикновената възбуда.

Мотоциклетистите, които ще стартират преди нас, загряват моторите си. Спортисти, които са отпаднали от борбата, се завръщат, а нашите състезателни коли биват избутани към теглилките. Наблюдатели от кръга на състезателите и други, които въпреки строгата охрана са се промъкнали тайно в лагера, зяпат любопитно наоколо. Всред тоя хаос от хора и паркираните частни и състезателни коли от най-различен вид фотографите дебнат подходящ момент за снимка.

Вьорнле, главният механик на отбора, ме очакваше с нетърпение, за да ме заведе на тихо място, където ще изчакам стартирането.

За да се предпазя от досадни наблюдатели или така наречени приятели, защото никога не може да се знае, кой след няколко часа ще отнесе вкъщи лавровия венец, лягам на задната седалка в една открита кола и за маскировка се оставям бързо да бъде покрит с шлифери. Така

създавам около себе си броня, която ми осигурява спокойствие и ме запазва от общата нервна атмосфера.

След няколко минути действително се унасям, въпреки че непосредствено до мен моторите вдигат адски шум. Това не ме смущава. Благодарение на топчетата оропакс в ушите си заспивам. И по-късно, по време на 350-километровото ми препускане, те пак ще бъдат в ушите ми, и е полезно още отсега да свикна с тях, за да могат да затворят добре слуховия канал и да прилегнат както трябва.

Никой не се осмелява да ми досажда и по такъв начин мога най-спокойно да съкратя това толкова досадно време на чакане, защото това, което ми предстои, и без това поставя на изпитание цялата ми нервна система и изисква от мен една почти неподозирана от зрителите вътрешна дисциплина.

Най-накрая идва един механик, маха шлиферите и ме побутва.

— Хайде! Време е!

Ставам и вземам добре известната ми картонена кутия за шапки. Вътре има очила за дъжд, черни очила за слънце, няколко чифта стари тренировъчни ръкавици и други най-различни резервни принадлежности. С тази картонена кутия се появявам на боксовете.

И тук атмосферата е нервна и неспокойна. Затова се свивам в един ъгъл. Сядам на един бензинов варел. Претъпканата трибуна срещу мен гъмжи от хора, като мравуняк. Поглеждам нататък, но имам чувството, като че всичко това не ме интересува.

Не е лесно да се държиш настрана от всеобщата възбуда. Скоро напрежението, което е обхванало вече всички, се пренася и върху мен. Четиримата механици в бокса извършват последните приготовления. За тях сега аз съм центърът, около който всичко се върти. Не се говори много. Това не е необходимо, защото ние се разбираме и така. Известно ми е какво очакват те от мен. В състезателната атмосфера това ми дава необходимата сигурност, а в същото време и задължава. Тридесет минути преди старта — точно на минутата, се пускат моторите с електрически стартери. Оставят се да загреят. Само този, който е преживял това от непосредствена близост, може да има представа за този адски шум. Острата дразнеща миризма на горивото, смес от етер, метилов алкохол, бензол и други съставки, пропъжда всеки, който стои близо до голямото чудовище със 750 конски сили.

Напускам бокса и излизам навън в малкия, разположен отзад коридор, по който се разхождам нагоре-надолу и разменям по някоя и друга празна приказка с този или онзи приятел.

За мене ревът на моторите е истинска музика, музика, която винаги отново събужда желанието ми да укротя тази хала, да се преборя с нея и да я покоря.

Мигновено всичко стихва. Покриват грижливо всяка кола, за да не изстинат отново моторите, а след това ги избутват от боксовете до старта.

Настъпва времето, когато трябва да прегледам всичките си неща. Проверявам още веднъж подръчните си вещи и сменям бързо новите със старите си тренировъчни ръкавици, защото досега с тях всичко е вървяло много добре. С това завършвам приготвянията и преди да напусна бокса, плюя бързо три пъти.

Оставям зад себе си досегашното обкръжение на приятелите и другарите и пристъпвам в самотата на състезанието.

Посрещнат от възгласите на публиката, се отправям към колата. Пътят е кратък, но за мене е дълъг, даже ужасно дълъг. Колата стои на първа линия спокойно на слънцето, като предните ѝ колела са стъпили на бялата линия. Подреждането на колите на старта се извършва съобразно времената, постигнати в тренировъчните обиколки.

От края на пистата ни гледат с тъжен поглед резервните състезатели — младата подрастваща смяна. С какво удоволствие те биха стартирали вместо някой от нас, основните състезатели! Те едва ли не съжालяват, че по време на тренировките не се е „случило“ нищо, и понеже всичко е преминало благополучно, на първо време им е отсъдено да изпълняват ролята на статисти. Но никога не се знае какво може да се случи.

Малко преди да се кача в колата, нашите погледи случайно се срещат. Гледам заместника ми и си мисля: „Човече, добре ти е сега!“

Командата на стартера: „Още десет минути до старта!“ ми напомня за задълженията и се качвам в колата. Намествам се колкото е възможно по-удобно в седалката на гърмящата си кутия. Поставям с любов и внимание кормилото върху кормилната ос — при качването то трябва да бъде свалено, докато щракне байонетният механизъм.

Ръководителят на отбора и механиците ме потупват още веднъж по раменете. Същото правят и един-двама приятели, които са тук около

мен.

— На добър час! — казват те.

Само кимвам.

Не съм вече при тях. Мисълта ми кръжи само около оставащото време до старта. Секундите вече не бързат да отминат, влачат се бавно, докато по-късно — по време на самото състезание минутите хвърчат като стрела зад нас.

Накрая се подава сигналът:

— Още една минута!

Бригадите от механиците се спускат към колите, за които отговарят.

Разразява се адски шум, който поглъща всяка мисъл и всяко усещане. Механиците отскачат встрани от пистата. Моторите заработват на високи обороти.

Всички мускули и цялото съзнание са напрегнати. С крайна съсредоточеност погледът следи скоростомера и флага на стартера.

Отново знак:

— Половин минута!

Тихо броя и аз: „29–28–27–26–25–...“, като бавно намалявам оборотите, натискам съединителя и включвам с най-голямо внимание на първа, действително на първа, а не на трета скорост.

Знакът:

— Десет секунди! — ме намира подготвен и категоричното желание да потегля точно до частица от секундата ме завладява напълно.

Светът, зрителите, приятелите вече не съществуват за мене. Ето... флагът се спуска! Като тигър се втурвам преди всички други през стартовата линия.

Борбата е започнала!

Въздухът е наситен още с изключително напрежение. Всички коли се сбиват в пакет, обаче за учудване на публиката още пред първия ляв завой се оправят без злополука от това явно опасно за живота сблъскване. Опитвайки се да се задминат, колите фучаха още притиснати една до друга и си пречеха безогледно, а тези, които по някакъв начин се бяха проврели напред, се движеха на минимално разстояние една от друга. След това неприятно и непрекъснато

повтарящо се положение позволих си за пръв път да си поема дъх — имах наистина основание за това, тъй като засега водех колоната.

Сякаш черен буреносен облак е легнал върху срещуположно лежащата права и над сбитото множество от коли; въздухът е тежък, липсва свежият повей, който ще премахне тази неразбория, ще разкъса колоната, а с това ще отстрани и всички пречки, които не позволяват да проличи истинското майсторство на отделните състезатели до пълната им изява.

От само себе си и по стар навик в съзнанието ми напират мисълта: внимание с машината! Само да не направя в това лудо препускане някоя грешка, която по-късно би се оказала съдбоносна! Тази съвършена художествена творба от ламарина, желязо и стомана трябва да издържи още няколко часа на най-високото напрежение. Най-важното е да се мисли за това в началото на състезанието.

Още съм напълно спокоен и постепенно придобивам чувството за скоростта, която по-късно напълно естествено и с пълно съзнание увеличавам непрекъснато.

Засега карам според деленията на скоростомера, който, за да мога да го наблюдавам по-добре, е монтиран по средата на арматурното табло. Не мога да се доверя още напълно на онова безпогрешно чувство, на оня тънък усет, които идват по-късно.

Неочаквано забелязвам в отразяващото огледало непосредствено зад мен кола, която се готви да ме задмине. Разпознавам най-опасния си противник в това състезание: Нуволари. И като свивам рязко вдясно, на следващата права освобождавам пистата, за да мога сега аз от своя страна да се залепя непосредствено зад него.

По-добре е да гониш, отколкото да бъдеш преследван! Състезанието продължава дълго, но аз съм издръжлив и постоянно все повече се разгорещявам.

След първата обиколка със своите 176 завоя потичат и първите капки пот от челото. В общата панорама на пистата забелязвам множество от хора, които са образували гъст кордон около състезателното трасе.

Настроение! Великолепно настроение! — чувствавам го почти физически. Осъществен е онзи тайнствен контакт между зрителите и състезателя. Мисля, че всички тези хора очакват от мен необикновено постижение. Ще видят такава, като карам още по-бързо и по-прецизно.

През следващите обиколки искам отново да бъда начело на колоната, да бъда като ястреб, устремил се от висините, и само да се вижда прах след мен. Да карам изящно? И дума да ме става! Ще гоня безпощадно!

Ние, двамата съперници от различни отбори, се движим все още близо един до друг. Откъснали сме се много от останалите в колоната. Стотици хиляди зрители следят с жив интерес как караме. На всички възлови места на състезателното разстояние е инсталирана високоговорителна уредба и в тия точки са застанали говорителите от радиото, които описват с вълнуващи слова борбата, така че всички зрители и радиослушатели получават ясна представа за хода на състезанието. Светкавично се предават всички нови моменти в развоя на борбата.

Междувременно се вкопчваме в борбата за секунди километър след километър и с течение на времето аз съм обхванат от безутешното чувство на безпределна самотност.

Сменям скоростите, натискам амбреажа и спирачките, занасям се по завоите, изкачвам с най-високи обороти възвишенията и се втурвам с повече от 250 километра в час в прословутата „лисича дупка“, така че изглеждам като отбрулен от вятъра лист в неспокойно мятащата се насам и натам кола.

Противника си виждам само отдалеч, но това не ми прави впечатление.

Все още никакъв сигнал от бокса, тази връзка и съединително звено между външния свят и мене. Забравиха ли ме? Започвам да нервнича. По всяка вероятност хората от бокса са се разположили удобно, хранят се, пушат и си бърбят. Глупави мисли, естествено! Но такива преминава всекиму през съзнанието, когато се чувствава толкова изоставен!

Защо не се обаждат? Колко обиколки съм направил? — Обхваща ме безгранична ярост... Следващия път така ще им се изплезя — но сега нямам възможност да сторя това. Отдалеч забелязвам, че отгоре на бокса стои човек с черна дъска в ръка.

Най-после някакъв знак! При скорост 280 километра в час трябва да имаш добро зрение, за да можеш да разпознаеш цифрите и буквите и... дори да ги запомниш, защото веднага влизаш в следващия завой и имаш да се справяш още с толкова много неща.

Едва след минути — на по-продължителен прав участък — съм в състояние да си припомня предадените ми знаци.

Понякога това не ми се удава и всякакъв отчаян опит за размишление е напразен. Човек изобщо не може да си представи какви знаци е видял, защото те са били видими само за частица от секундата при тази съсредоточеност над машината и трасето. Едва при следващата обиколка вече всичко е наред и аз зная в коя обиколка се намирам.

Най-после те започват да разговарят чрез знаци с мен и аз чувствавам отново, че връзката между мен и механиците ми от старт-финала е желаният източник на сили, към който аз обиколка след обиколка се насочвам с нова надежда и пълна енергия.

Междувременно машината и аз сме се слели в едно цяло. Чувствавам вече първите признаци на настъпващата физическа умора. Десният ми лакът е разкъравен от ударите в каросерията. От непрекъснатата смяна на скоростите — близо четиридесет и пет пъти на обиколка — старите ми рани на ръката се възпаляват, а краката ми изгарят от нажежените педали. От азбестовата изолация на подметките няма вече никаква полза. Необходими са големи душевни усилия, за да се преодолеят телесните страдания в борбата за метри и секунди. И ето отново се показва безмилостният флаг, който държат насреща ми и който казва недвусмислено:

„Внимание! Опасност! Карай по-бързо!“

О, ти зрителю, който дъвчеш наденички, ти, който си дошъл тук за сензации — не ми се зловидят твоите наденици, — имаш ли представа изобщо, как се чувства в своя звънкопеещ сандък този, от когото се възхищаваш? Той кара и кара и се бори срещу нарастващото чувство на слабост. Той не желае да бъде победен и затова продължава. Смята, че е достигнал вече най-доброто..., и тогава се появява отрезвяващият флаг, който просто заповядва: „Карай по-бързо! Противникът те настига!“

Със спотаена злоба събрах отново сили. Продължавай! Натискай газта!

По завоите стоят приятели. Те са се събрали на групи и ми помагат в тази борба чрез видимото си въодушевление, като например в такт повдигат и свалят окачените си на бастуните шапки, когато се

появи „червеният състезател-автомобилист“ — това съм аз, с моята червена шапчица. Това стимулира страшно и много помага.

Следващият знак за зареждане с гориво ми дава нов подтик.

Още от много километри, далеч преди мястото за спиране си повтарям непрекъснато: Спирай! Намали газта! Спирай! Само да не забравиш да спреш!

Колко лесно се забравя това в опиянението на скоростта, в тази убийствена битка. Без занасяне, точно на мястото успявам да спра. С изключителна сръчност тримата механици се втурват към колата. Всяко движение е тренирано стократно. Те не се вълнуват, но вълнуващо е човек да ги наблюдава.

Мигновено покриват главата ми с голяма кърпа, за да не ми потече гориво в гърба. Подхвърлят ми нови очила и едва успявам да ги сграбча. Свалям старите очила, изпотени и полепнали с мръсотия и прах и станали всъщност непрозрачни. Изтривам с влажна гъба пламналото си лице и засъхналата ми уста. Всички тези движения се извършват светкавично, защото скоро някой ще изреве: „Готово!“

Ръката на един от механиците е поставена в готовност върху черното копче на електрическия стартер, който ще вдъхне живот на машината ми.

Затова трябва да съм готов да натисна амбреажа, да включа на първа скорост и най-важното — да включа запалването на колата. Това е ободряващата ми почивка. Тя не трае даже и 40 секунди.

Хората по трибуните са се качили с крака върху седалките, фотографите са се покатерили върху покрива на бокса зад мен и се опитват да уловят с апаратите си през ръба на покрива напрегнатата борба с времето на целия отбор.

Колко често това спиране е решаващо за изхода на състезанието. И какви ли не инциденти изникват понякога!

Многохилядното множество се взира трескаво във всяко движение на ръцете на механиците и тръпне за състезателя. Може би това е любимецът им. Обзалагат се кой от двамата състезатели, които почти едновременно са спрели за зареждане с гориво и подмяна на гумите, ще потегли по-напред от бокса. Въпреки че почивката е толкова кратка, все пак чувствавам осезаемо физическо и психическо разтоварване.



Всичките ми мускули се отпускат. За секунда се оглеждам и долавям прехласнатите погледи на хората, впити в мен с възхищение даже със завист и при все това считам, че никой не би тръгнал с мен на драго сърце.

Окрилен от желанието да не се изложя, старая се да стартирам добре — като не допусна новите, гладки и неразвласени още гуми да забоксуват.

Потеглям! През шума на моторите чувам възгласи. Те стихват зад мен и аз безумно бързо подгонвам намиращия се на осем секунди пред мен Нуволари. Публиката беснее.

Междувременно в боксовете износените гуми се преглеждат най-основно от специалистите. В кратко съвещание с ръководителя на отбора и механиците се установява степента на износването, от което зависи дали не ще е необходимо още една смяна на гумите.

От гледна точка на осторожността един член от състава на отбора получава специалната задача да наблюдава внимателно с бинокъл задните гуми при всяко преминаване. Когато гумата е износена и на отделни места вече бялото ленено платно прозира, това е повод за най-голяма тревога. В такива случаи ръководителят на отбора трябва моментално да призове при следващата обиколка състезателя на бокса за нова смяна на гумите.

Горе-долу освежен и зареден с нова енергия за борба, водя послушната ми кола през първите завой, разбира се, не със същото нахално самочувствие както преди това. Тегловните съотношения са се променили значително, след като колата е заредена с 400 литра гориво. Трябва да се има предвид, че новите гуми имат незначително триене, не лежат както трябва и на първо време не подпомагат добре спирането.

С най-голямо внимание следя всеки опит на колата ми да се отклони и всяко подхлъзване или занасяне се предотвратяват светкавично. Чувството за равновесие се осъществява посредством здраво прилепналото ми към седалката седалище и ми позволява да предугаждам предварително всяка опасност. Краката ми подскачат от педала на газта върху спирачния педал и обратно, докато амбреажът се натиска непрекъснато за включване на по-голяма или по-малка скорост. Да не говорим за прецизните движения на вкопчените в кормилото ръце, които по същия начин се прекъсват от интуитивните прихващания с дясната ръка на лоста за скоростите. Всичко се движи като

часовников механизъм. Минал съм половината от състезанието. Вътрешен глас ми подсказва да атакувам противника. Забележително е, че зрителите имат извънредно верен усет за започващата гонитба. Те съпровождат предстоящата борба с окуражаващи викове, ръкомахания и най-различни сигнали.

Ето че го зървам! Най-после! Червената кола на италианеца! Той изчезва зад следващия завой.

Ако искам да победя, трябва да се впусна в решаващия спринт, за да ми остане след това достатъчно време през следващите шест обиколки, които ми предстоят, да взема за всеки случай необходимата преднина. При това не трябва да щадя себе си, камо ли машината.

Постепенно увеличавам скоростта и дори на някой завой, който досега — според мен — съм преминавал съвсем бавно, кракът ми продължава да натиска педала за газта.

Нуволари ме вижда в задното си огледало. Той приема двубоя и изстиска също всичко възможно от колата си. Скоро се приближавам на няколко метра до него. Очаквам най-подходящия момент, за да го задмина.

Най-добрата възможност се очертаваше в следващото спускане. Там той сигурно не ще може да ме задържи.

Многобройните свидетели на борбата, заели място край трасето, проточват врат, притискат се по-напред, за да не пропуснат нищо от тази борба колело до колело. Всеки предугажда сензация. Гласовете на високоговорителите почти се сливат. Отборът ми на бокса — знам това — положително няма да пропусне нито дума. Достатъчно често аз самият съм седял по време на състезания на трибуните или край бокса, когато се е провеждал подобен двубой.

И тогава всички са просто като хипнотизирани. Всички викат и реват един през друг, ръцете им правят нервни, безцелни движения, за да намалят възбудата. Този, който държи хронометър в ръка, се взира втренчено в него, струва му се, че сега секундарната стрелка се движи много бавно. Още три дълги минути и те ще се появят отново, летейки един до друг.

Занемяват дори продавачите на наденици и лимонада.

Всеки е разтревожен за своя любимец в най-висша степен. Собствениците на заводите отправят към небето кратка и гореща молитва за колата, а механиците треперят за успеха на своя човек, а

заедно с това и за собствения си успех. Отговорникът Нойбауер, който се грижи за състезателите, докосва скришом шапката си, за да пропъди с това движение носещата се сега във въздуха възможност за злополука.

При намаляване на скоростта малко преди опасния завой, след който пистата продължава към Аденау в долината, изравнявам колата си почти наполовина с тази на Нуволари, като се опитвам да го задмина на завоя или при излизане от него.

Предните ни колела почти се допират, докато колата ми малко косо докосва с лявото си задно колело нахвърляния пясък по ръба на канавката.

За частици от секундата — смутен от това нахалство, противникът ми намалява за малко газта и в същия момент излизам начело.

Води кола номер 10!

Чувствавам огромно удовлетворение. Нуволари водеше в продължение на много обиколки, преди да бъде атакуван. Сега го бях изпреварил!

Нямам време обаче да се порадвам на успеха, защото цялото ми внимание е погълнато от мисълта как по-бързо да удвоя — дори да утроя спечелените метри. Трябва да натискам газта, нищо друго, освен да натискам газта. Да увеличавам разстоянието между нас и по този начин да подготвя моралната загуба на противника. Ако ми се удаде да се отърся бързо от него, борческият му устрем ще бъде тежко засегнат, нещо, което той не ще може така леко да преодолее. Това ми е известно от собствен опит.

Фуча по трасето, та прах се дига. При прелитане покрай бокса ръководителят на нашия отбор не ми дава никакъв знак. При този кръг това е излишно. Множеството веещи се кърпички, размахващите се шапки и силно жестикулиращите ръце по трибуните ми подсказват, че вода със значителен аванс.

Не се отпускам, а напрегам всичките си сили. При следващите обиколки ми се удава да увеличавам непрекъснато разликата във времето между мен и моя преследвач. С жаден поглед се опитвам да разчета цифрата на секундите на дъската за обявяване на резултатите. Разликата се увеличава. Вода пред Нуволари с 1 минута и 25 секунди. Това представлява повече от три километра преднина.

„Водиш, без да те атакуват!“, съобщава ми чрез таблото ръководителят на отбора. Имахме хубав ден колата ми и аз, в противен случай хармонията между нас след това свръхтежко изпитание би била вече помрачена. Никой не иска да признае пред другия настъпващата умора.

Поглеждам изпитателно гумите — проклятие! Откривам отзад вляво познатата ми сигнална ивица. Протекторът вече се е изтъркал и се е показало бялото ленено платно.

Мозъкът ми трескаво заработи. Защо от бокса не се подава никакъв сигнал за спиране? Те би трябвало да са забелязали това отдавна?

Още три обиколки. И още една смяна на гумите. Дори и всичко да протече нормално най-малко половин минута ще бъде загубена. Убиване на скоростта — спиране пред боксовете — отново тръгване — това означава, че през това време италианецът ще се приближи застрашително близо. С новите гладки гуми едва ли бих имал щастието още веднъж да го задмина.

Неволно карам пестеливо, влизам по-внимателно в завоите и натискам спирачката по възможност по-меко. Проклятие, всичко това струва ценни секунди. Още един мигновен поглед върху гумите. Отпред всичко е наред. А отзад вляво? Ивицата стана по-широка, но лененото платно все още държи. Отзад вдясно? Чувствувам как кръвта ми нахлува в главата. Същата гадост! Бяло ленено платно!

Размишлявам: малко повече от две обиколки. Темпото трябва да се намали доколкото е възможно, ще оставя разстоянието между двама ни да се съкрати и само с незначителна преднина през целта! Залагам всичко на карта!

Още две обиколки... Вече е невъзможно да сменям гуми. И никакъв човек не дава какъвто и да било знак от бокса. Оставен съм напълно на себе си.

Преодолях предпоследната обиколка! По мое мнение трябваше да бъда на около 20 секунди пред Нуволари. Не го виждам в огледалото.

Невероятно е просто колко са издръжливи гумите. Задната ми лява гума се върти само върху бялото ленено платно.

Съпровожда ме бушуващо ликуване, откакто започна последната обиколка. Невъобразимо напрежение е обхванало стотиците хиляди

зрители. На всички е ясно, че се касае до изключително изпитание за нервите и материала.

Още само половин обиколка! Само гумите да издържат и тези няколко километра! Повтарям непрекъснато, стиснал зъби: „Само гумите...“

Внезапно последва силен гръм — колата, като че ли се изтръгна от ръцете ми. Разни парчета се разлетяват високо във въздуха край мен. За миг се намерих в лявата полоса на трасето, въртя кормилото наляво и надясно и чувам високия металически звук, идещ от стоманената джанта, която се върти по асфалта. Отново колата се занася, отзад. Обзема ме страшна енергия. Сега да не се дам!

На три гуми и по джанта продължавам упорито напред. Все пак още имам известна скорост, най-малко 140 километра в час.

В този момент ме догонва червената „алфа-ромео“, колебае се за миг, когато задницата ми се занася отново наляво, и ме задминава. От гняв се просълзявам.

„Манфред фон Браухич — вечната жертва на малшанса!“ С такива заглавия ще пишат журналистите във вестниците.

Още 5, още 4, още 3 километра — и все още съм втори. Още няколко минути и аз ще остана на три крака.

И в тоя момент гръмна за втори път!

Колата се разигра на всички страни и се устреми към края на трасето. Подхвърлян съм буйно насам-натам в седалката си и стигам до положението насмалко да изгубя властта над колата. Потребна ми е почти цялата широчина на платното. Няколко души от охраната на трасето се опитват да ме спрат, за да не поставя в опасност следващите зад мен коли. Гледам ги на кръв — и те с безумен скок през живия плет, изплашени за живота си, просто в последния момент се спасяват от мен.

В последните триста метра ме задминават още три коли, докато аз, клатушкайки се и блъскайки се като някакво конче-люлка пресичам финала пети.

Публиката не ме аплодира. В състезателната си кариера съм преглътвал смело вече много разочарования, но струва ми се, точно това е вече много.

Физически разбит и грохнал, слизам от колата. Трябва да напрегна силите си, за да не се разплача. Всички се блъскат и натискат

около мене. Потупват ме по раменете, казвайки ми за утешение или пък просто вдигайки рамене: „При това не може да се направи нищо!“

Хората ме гледат втренчено, като някаква рядка птица. Какво ли не прочетох в очите им! Най-искрено съчувствие и честно изживяна мъка бяха преобладаващите, но аз не искам това. С моите предани механици си пробивам път до бокса, където сядам спокойно в един ъгъл.

Тук мога да измия потта от лицето си и кръвта от охлузените си ръце и мога да опра глава върху купа нови гуми. Тук те са в изобилие, а на мен ми трябваха само две. Още не мога истински да го проумея... Минало...

Забелязвам, че един фоторепортер се промъква отзад към мен и се опитва да ме заснеме така, както съм — привидно грохнал. Възможностите за превключване са обаче по-бързи, отколкото неговото „щракане“. Обзет от ярост за нахалството му, сграбчих светкавично стоящото до мен бирено шише, което прелетя като снаряд близо до човека с апарата. Никога не бях виждал така уплашено да отскача човек встрани!

Другарите ми имат грижата да не ме безпокои някой неканен гост в стаята ми в хотела. На първо време всички се стараят да ме разсеят. В такива часове се проявява истинското другарство. Луи Широн, големият френски шампион, с изумителна сръчност масажира вдървените ми крайници. Победителят Нуволари ми донесе в стаята цветята, които му бяха поднесли. Състезатели от други нации ме окуражават. Чувствувам закрилата на това голямо международно спортно другарство и постепенно идвам на себе си.

Но когато оставам сам и затварям очи, обзема ме изкушението да мечтая за победата. Съблазнителна илюзия! Виждам се как скачам от колата и се отправям към къщичката за измерване на времето, където се провежда първото официално чествуване на победителя. Музика, приветствия... благопожелания... и фоторепортери. И по тях не хвърлям бирени шишета.

Междувременно навън рулират другите състезатели, които са отпаднали от борбата поради повреди в мотора или други нещастни обстоятелства. Никой не се интересува за тях. Напълно изтощени, те биват посрещнати само от най-близките си, които бързо се погрижват за

най-необходимото и ги оставят на спокойствие, за да могат насаме да изживеят разочарованието си.

Победителят обаче е призован от биенето на барабани за тържественото връчване на почетните награди. Сипят се благопожелания. Цветя след цветя. „Той“ седи с приятелите и познатите си, а те вдигат наздравици за големия успех.

Лежа в хотелската си стая и сънувам всичко това. Е да, този път не успях, но следващия път...

Победител или не — след всеки състезателен ден късно вечерта отивам при моите механици. Така постъпих и този ден. Известно ми е къде се намират по това време. Това е един малък, уютен ресторант близо до гаража. Те ме очакват както обикновено и затова винаги държат на масата си един празен стол за мен.

Между тях идвам окончателно на себе си. Това е истинската атмосфера на нашата чудесна професия.

Изпитвам истинско чувство на сплотеност със седящите срещу мен. С тях ме свързват здраво много общи преживявания в хубави и тежки часове. Заедно понасяме успех или поражение, добро и лошо, радости и мъка. Утешителен завършек на този толкова тежък ден.

„До четвъртък в Берлин!“ отеква на раздяла в среднощния час. И ние всички знаем, че тези няколко почивни дни ще преминат бързо и още с първия тренировъчен ден на пистата „Авус“ ще ни завладее с цялата си сериозност нашето ежедневие на състезатели-автомобилисти.

Защо описах така подробно един състезателен ден, през който не пресякох пръв финала?

Защото състезателната кариера на един спортист, дори и на най-добрия, се състои само от малко победи и много поражения. Особено състезателят-автомобилист е зависим в постиженията си не само от собствената си сила и умение, но и от коварството, което крие материалът.

## ЩАСТИЕ И НЕСПОЛУКА

С такъв „неуспех“, какъвто претърпях на онова състезание на Нюрбургринг, могат да се похвалят всички състезатели-автомобилисти. Макар и това да не е много весела хвалба. Често съм имал несполуки, но въпреки това съм склонен да мисля, че все пак предимно съм имал щастие, защото съм един от малкото шампиони, които и днес са още живи.

Толкова честото допълнение към името ми в печата „жертва на малшанса“ не ме е разколебавало, а още повече да повлияе отрицателно.

При нас, състезателите-автомобилисти, щастието е нещо много своеобразно. Всъщност ние повече се нуждаем от щастие, отколкото другите хора. Много често изобщо не съзнаваме какво щастие сме имали в някакъв случай. Всичко минава много бързо и ние сме толкова обременени, че не ни остава време, за да можем да размислим от каква опасност сме се спасили. При изпитанията, при тренировките или в състезанията това се повтаря доста често, за да осъзнаем колко много се нуждаем от щастие. Би било безумие обаче, ако смятаме да се уповаваме само на щастието.

Веднъж след завършването на сезона генералният директор ми каза между другото, че за съжаление не ще може отново да одобри такъв скъп договор като договора за току-що приключилия състезателен сезон. Не се съмнявал в готовността ми да рискувам и изобщо нямал намерение да критикува умението ми. Но една фирма купувала също и щастието на отделния състезател, а аз именно в последните състезания съм имал твърде малко щастие! Всъщност всички малки грешки в конструкцията ми се приписаха като „липса на щастие“ и ми пъгнаха под носа разноските, които аз трябваше да платя.

Ангажират се хора, които с риск за живота си са длъжни да извоюват победата за своята фирма. Отношението към заангажираните се е напълно безлично, тъй като господата от директорските стаи



изобщо не се интересуват дали състезателят Х или У печели състезанието, а единствено само от победата на марката.

Заводите са акционерни дружества, а за акционерите и директорите автомобилните състезания са само рекламno средство за увеличаване на пласмента на производството им. Всеки случай те желаят при приключване на продажбите да намерят умножени отново в графата на печалбите вложените крупни суми за състезателния си отбор.

Автомобилните състезания трябва да се разглеждат и от спортна гледна точка, което е безспорно много полезно. Те служат за изпитване на материалите и състезателите са пионерите на автомобилната техника. С риск на живота си те изпробват нововъведения, които по-късно стават от полза за обществото. Да вземем например въведените понастоящем навсякъде летни профили на гумите, благодарение на който един средно подготвен състезател и на по-мокро трасе ще държи със сигурност колата в ръцете си.

През 1933 година на състезанието на „Авус“ направихме в това отношение първите опити. В дебелия пласт на гумите с ножове и триони бяха прорязани малки каналчета, за да се избегне чрез това образуването на въздушна възглавница, поради която колата трудно спираше. Опитът се оказа сполучлив, бяха направени подобрения и нововъведението се внедри навсякъде.

Също така всеки зрител трябваше да се поучи от дисциплината ни при каране и по-специално от прецизното ни каране вдясно по време на състезанията.

Съвсем рядко — по-рядко, отколкото при нормалното улично движение! — се случваха при нас злополуки при задминаване — и то при големи скорости!

През 1931 година при тренировка на Нюрбургринг преживях следното:

Трасето беше обвито още в утринния здрач и аз карах тогавашната си спортна кола мерцедес ССК (супер спортно къса) по един наклон в планината с над 140 километра в час, когато внезапно от дясната ми страна се появи една сянка. Едър елен беше застанал точно пред колата ми! За спиране вече не можеше да се мисли. Нямах

повече и възможност да завъртя кормилото. Още по-малко имах време да схвана опасността от положението. Инстинктивно стиснах кормилото с удвоена сила, за да не бъде изхвърлен от трасето при сблъскването ми с тежкото туловище. Животното умря на място и изхвъркна като гумена топка в канавката. След изживяния страх, без да намалявам скоростта, взех още по-чисто следващия завой.

За всеки случай спрях след това на боксовете, за да установя дали колата ми не е повредена. Освен няколко следи от кръв и кичури косми в ребрата на радиатора не намерихме нищо друго; Тръгнах отново на път с твърдото намерение да прибера дивеча. Слязох на същото място от колата — еленът беше изчезнал! Претърсих цялата околност — нищо!

Загадката се изясни доста по-късно, когато бях почти забравил цялата случка. След няколко години по случай победата ми на Нюрбургринг получих с едно обяснително писмо рогата на този елен шестак (те бяха с по три разклонения). Двама младежи — свидетели на инцидента тогава, прибрали веднага животното за себе си на сигурно място. Те сметнали победата ми за подходящ случай да ми връчат като победоносен трофей рогата на този „убит“ от мене шестак.

Един класически пример на несполука преживях на състезанията за „Голямата награда на Швейцария“ през 1936 година.

Както при всяко състезателно трасе и тук трибуните бяха в непосредствена близост с пистата. В деня на състезанията духаше извънредно силен вятър. Той стана причина един вестник, невнимателно поставен върху парапета на трибуните, да бъде отнесен от вятъра на пистата.

В този момент точно исках да задмина италианеца Троси, като бях само на няколко метра зад него.

В началото вестникът лежеше спокойно на трасето и никой — най-малко аз — не подозирах какво щеше да се случи. Троси мина над вестника, който се издигна зад колата му от образувалия се вакуум и се залепи разтворен на ширина върху радиатора ми. От бързината той се наби в клетките на последния. След няколко километра разбрах от термометъра, че температурата на водата за охлаждане е превишила нормалното ниво.

Преди да съм повредил мотора, казах си аз, ще бъде по-добре да спра в депото. Там механиците установиха за мой ужас, че само за това

кратко време двигателният вал е срязал водната помпа. По време на състезание тази повреда не може да бъде отстранена. Не ми оставаше нищо друго, освен да сляза от колата и да проследя по-нататъшния развой на състезанието като зрител.

Причина за всичко това беше един привидно безобиден вестник.

Какъв договор с щастието трябва да сключим ние, състезателите, преди всяко качване в колата, проличава ясно от различните ми преживявания на Нюрбургринг.

Бях изминал вече няколко тренировъчни обиколки и бях действително доволен от машината, спирачките и обтекаемостта на колата. Като специалист в спусканията се устремих решително, с пълна пара към внушаващата страх „лисича дупка“, когато във втората трета на отсечката — с приблизително 180 километра в час — видях как внезапно предното дясно колело заедно с барабана на спирачката, шенкела и част от оста се затъркаляха пред мене. Те ми прерязаха пътя вляво, завъртяха се вихрено във въздуха и изчезнаха с гигантски скок в гората.

Това беше толкова страшно и невероятно, че в първия момент си помислих: „Сега ще се занеса!“. Същевременно видях, че действително вдясно отпред нямаше вече колело. Въпреки това благодарение на скоростта колата се задържа в хоризонтално положение през следващите стотина метри, след което се наклони надясно и ме обля дъжд от искри. С даване на газ и натискане на спирачката — отново натискане на спирачката и педала на газта — успях просто с артистични движения с кормилото да задържа във властта си бясно занасящата се и мятаща се наляво и надясно по трасето кола, за да не изхвърча в канавката.

Постовият, който стоеше до един телефон на трасето, при вида на този танц побягна по насипа нагоре и се скри зад едно дърво.

Спрях колата и слязох напълно невредим от нея. Човекът зад дървото проточи врат и ме наблюдаваше, като че бях призрак. Той не се осмеляваше да излезе от скривалището си. След многократно повикване накрая той се приближи.

Куриозно е също така и едно друго преживяване, което ми се случи през 1938 година при състезанията за „Голямата награда на

Германия“ на Нюрбургринг. Водейки колоната, в последната третина на състезанието получих най-накрая от бокса очаквания с нетърпение знак за зареждане с гориво и смяна на гумите. Вторият състезател след мене на пистата беше Ричард Сиймън. Той беше само на около тридесет секунди зад мене и така увеличаваше непрекъснато скоростта, че не можех да си поема дъх.

Механиците знаеха, че сега всичко зависеше от тях — да ме обслужват по възможност за ново рекордно време, та да не изгубя и една секунда от трудно извоюваната преднина. Още преди да съм напълно готов за да продължа, появи се противникът ми, за да бъде също така зареден с гориво и обслужен от отбора си.

Естествено това беше най-правилното за многохилядната публика. Ожесточеният двубой между Ричърд Сиймън и мене с всяка измината обиколка възбуждаше все повече и повече публиката.

А сега се прибави и този възбуждащ момент: състезанието между двата отбора на механиците при боксовете. С бинокли в ръка много от присъстващите наблюдаваха протичането на тази работа.

Внезапно зрителите се разкрещяха от ужас. Дори и тия в ложите, с тяхното донякъде пренебрежително спокойствие, скочиха от възбуда от столовете си.

Колата ми гореше!

Какво се беше случило? Вкарвах горивото под налягане с маркуч в резервоара, монтиран зад седалката ми. Отговорният за тази работа механик трябваше да наблюдава през едно малко прозорче пълненето на резервоара, за да затвори навреме кранчето. Забавен от някакво нещастно обстоятелство, той извърши това за част от секундата по-късно. Гигантски фонтан от силно експлозивното гориво се изля върху колата и мене. Огнен език се извиси нагоре и в същото време всичко беше обхванато от пламъци.

Останах на седалката си, защото знаех, че винаги има в готовност пожарогасители, с които нашите хора бяха отлично запознати.

Обаче още в следващите секунди почувствувах на темето си, отстрани и в гърба пареща горещина. Опитах се с бързината на маймуна да напусна колата. Но въпреки подвижността ми, това не ми се удаде, защото в тази страшна секунда бях забравил да сваля кормилото. Бях принуден да остана на седалката си. С всички сили

затеглих нервно байонетния механизъм. Здрави ръце ме сграбчиха, издърпаха ме отстрани навън и ме хвърлиха на земята. Мятах се на всички страни, сякаш че бях без кости, за да загася пламъците, обхванали състезателния ми костюм.

Докато лежах още на земята, за мой ужас видях, че Сиймън препусна отново.

Някои от зрителите, заели места върху покрива на бокса, скочиха в страха си през преградата направо върху състезателната писта. Всеки очакваше, че в следващия момент складираните в боксовете варели с гориво ще изхвърчат във въздуха заедно с колата ми, която беше заредена догоре.

Всичко това изглеждаше в края на краищата ужасно. Не се случи обаче нищо подобно. Отборът се намеси най-активно с пожарогасителите и скоро пламъците бяха потушени.

Напълно слисан, стоях малко встрани и видях как любимата ми кола изчезна под грамадна планина от пяна. Обхвана ме страшна ярост! Първо тази непоколебима сигурност, вярата, че несполуката е малка и бързо отстранима, а след това страхът, че съперникът ми действителна ме изпревари.

Обърнах се, смъкнах очилата, обгорялата ми шапчица излетя в близкия ъгъл, а опушените си ръкавици запратих с такава ярост в пяната, че те просто изплющяха. Внезапно чух зад себе си вик: „Хайде! Манфред, качвай се, продължавай!“

Едновременно няколко механици се втурнаха към мен и единият изрева в ухото ми: „Още си втори!“

Преди да се бях опомнил истински, те буквално ме задърпаха към все още покритата с пяна кола. Край седалката, кормилото и самия мен се размахваха много ръце.

Светкавично, както никога досега нашите движения се синхронизираха. Буквално надянах на главата си новата си състезателна шапчица и други очила, скочих в колата и ето че някой изрева насреща ми: „Тръгвай!“

Изхвърчах. Белите парцали от пяна прелитаха около главата ми. Хората от трибуните ревяха, крещяха и ръкомахаха.

Чух малко от всичко това, защото трябваше да съсредоточа цялото си внимание върху колата. Още не знаех изобщо дали от пожара не са пострадали гумите или някои части на спирачката уредба.

Малко неприятно чувство. Поради това преминах първия километър доста сдържано и на първо време изпробвах всичко. Наблюдавах напрегнато съсипаната си кола.

Всичко вървеше добре. Аз бях отново в стихията си и натисках педала за газта, за да наваксам изгубените метри и въпреки всичко да пресека финалната линия като победител.

Внезапно забелязах, че байонетният механизъм на кормилото не е затворен в обичайната му посока. Не беше ли поставен правилно? Трескаво се помъчих да премисля дали аз самият или някой друг беше поставил кормилото. За да се убедя, след един завой, който можех да премина със сравнително по-малка бързина, дръпнах няколко пъти силно кормилото.

„Здраво е!“ — Помислих си аз и сякаш камък ми падна от сърцето.

И така с колата в това състояние аз се понесох като хала със 190 километра в час нагоре по височината Квителбах.

От внезапното преминаване в равнината колата направи еднометров скок във въздуха. При това твърдо блъскане ударът откъсна кормилото от кормилната ос. Държах го свободно в ръцете си. Летях напред без управление. Моментално усетих страхотното положение, запокитих безполезното кормило на пистата и сграбчих след това с всички сили кормилната ос, която само на петнадесет сантиметра от мене беше насочена направо срещу гърдите ми.

Започнах да спирам като умопобъркан.

Колата се стрелна наляво към канавката, зад която в четири-пет редици се бяха скупчили зрители. Защитна ограда от тънка телена мрежа ме разделяше от тях. В следващия момент бях отново на трасето, изхвъркнах отзад в канавката и се блъснах в един голям камък. Чу се трясък и всичко се свърши окончателно. Цялата предница беше напълно разрушена, едно колело бе откъснато, оста — счупена, а моторът висеше печално в изкривената си рамка.

Аз обаче слязох и този път като по чудо невредим от жалките останки на колата ми.

Присъствието на духа ми ме беше спасило. С ръце върху кормилната ос бях успял да умъртвя удара.

Обхванати от ужас зрители се приближиха към мене. Като че не вярваха на собствените си очи, взираха се в мен, за да се уверят, че съм

жив. Някои от тях ми помогнаха при търсенето на захвърленото кормило и непрекъснато се осведомяваха дали наистина нищо не ми се е случило.

Разбрах само, че зрителите са имали много повече щастие от мене. Защото ако канавката не бе отклонявала непрекъснато колата ми в друга посока, може би щях да връхлетя върху множеството от хора и тогава би станала невъобразима катастрофа.

Петнадесет минути по-късно се озовах — с кормилото в ръка — на старт-финала.

Никога дотогава по време на състезателната ми кариера не съм бил честуван така, както при това завръщане. За малко щях да бъда разкъсан от зрителите от радост за ЩАСТИЕТО в НЕЩАСТИЕТО МИ!

Наистина, този път загубих „Голямата награда на Германия“, която смятах вече в джоба си; въпреки това този ден се превърна за мене в победоносен, защото на два пъти ми беше подарен животът.

През следващите дни по пощата получих множество поздравителни писма. От многото, които особено ме зарадваха, бих искал да спомена само едно. Беше написано старателно, с просто рисувани детски букви и имаше следното съдържание:

"Мили чичо Манфред!

Ти не трябва да тъжиш повече за твоето нещастие. Следващия път сигурно ще ти върви по-добре. Да, наистина ме заболя, когато говорителят каза или не — по-скоро изрева: „Манфред!“

Тогава беше станало нещастieto! И тогава аз плаках.

Моля те, нали не си вече опечален?

Трябваше да напиша това писмо и да се обърна към тебе на „Ти“.

Твоята деветгодишна приятелка. "

Точно толкова щастие, както на Нюрбургринг, имах през 1936 година в Спа при тренировките за „Голямата награда на Белгия“.

Още съвсем рано състезателите навъртяха обиколките си. Бях в особено добро настроение, защото трасето ми допаднаше. Струваше ми

се, че не съм имал никога по-безупречен мотор в колата си. Бързи прави се редуваха с изкачвания, които бяха осеяни с тесни и свръхтесни завой. Този профил като че беше създаден само за мен.

На третата обиколка реших да постигна рекордно време. За това човек трябва особено да се съсредоточи или, така да се каже, съзнателно пред всяко отклонение да употреби спирачката с няколко метра по-късно, и също така съзнателно да взима завоите с една или две десети от секундата по-бързо. При този начин на каране в продължение на една обиколка се събират необходимите секунди за постигане рекорд на трасето.

При един остър десен завой кракът ми остана един момент по-дълго върху педала за газта. Поради това бях принуден да натисна особено рязко спирачката. Дясното ми колело попадна на неравен терен и внезапно блокира. По тази причина не ми се удаде да взема завоя чисто откъм вътрешната му страна. Попаднах на чакъла, който беше изхвърлен от колите по средата на пистата. В същия миг се завъртях, преобърнах се заднешком и полетях надолу през една четириметрова наклонена стена.

Висях в колата с главата надолу, ръцете здраво стиснали кормилото и четирите колела нагоре във въздуха. Малко преди да се ударя в земята ме спаси една здрава ограда от бодлив тел, висока около метър. Задното ляво колело докосна един железен кол на оградата и от внезапния удар колата се обърна, а мене изхвърли в широка дъга. Падах, и то падах толкова благоприятно, колкото можех да си го пожелаая: свит с ръце, крака и преди всичко с главата нагоре във въздуха. Ударих се в мека, влажна още от утринната роса ливада, като се плъзнах още няколко метра и спрях.

Колата ми застана отново на четирите си колела и се плъзна още с около 30 метра в почти противоположна посока.

Скочих на крака и поздравих тичащия към мене фотожурналист с думите:

— Е, човече, поне ви помогнах да направите една хубава снимка, нали?

Той забави бягането си и се спря на няколко метра от мене, като се плесна с ръка по челото. Бедният, за мой яд, от страх беше забравил да снима с фотоапарата си!



Утеших го, доколкото ми се удаде и му дадох да разбере, че нямам желание заради него още веднъж да излетя от колата.

От боксовете помощниците ми бяха наблюдавали как съм изчезнал зад наклонената стена. Те скочили веднага в една санитарна линейка, за да съберат останките ми от ливадата.

При това неволно сгромолясване дясното ми ухо се беше откъснало наполовина, а аз се отървах с дълбоки драскотини на дясната ръка и на врата си. От мен бликаше кръв, но други наранявания няха.

Качиха ме в санитарната линейка и ме отведоха в болницата в Малмеди. Там ме превързаха майсторски и още на следващата сутрин вече бях на тренировка. Ръководителят на отбора ме заведе до нещастната кола, която междувременно също така криво-ляво бяха закърпили.

— Качвай се! — каза той. — Провери, дали всичко е в ред!

Това беше едно доста дръзко изискване. Но... Манфред беше виновен за всичко! — Глътнах горчивия хап и с досада се качих отново на седалката.

Съвсем предпазливо, почти плахо, пропълзях по първите километри на трасето. При това раните ми пречеха повече, отколкото предполагам. Карах бавно, но с тези скорости на охлюв човек не можеше да получи представа действително в какво състояние се намира колата. Затова набрах кураж и натиснах както винаги педала за газта. Внушавах си, че карам нова и съвсем сигурна кола. От получените впоследствие времена на навъртяните от мен обиколки се установи, че съм възвърнал самоувереността си и че колата е в ред.

Въпреки лошото си състояние в неделя се явих на състезанието. Но не успях да събера необходимите ми сили за една победа.

Когато днес, след толкова години, си припомням понякога такива инциденти с подробностите им, сега ми става ясно, какво щастие въпреки всичко съм имал.

И мислите ми тогава отлитат към другарите, към които щастието се показва по-малко благосклонно и които станаха жертва на трудната ни професия.

Преклонявам се пред тях, спомняйки си за съвместните ни победи и поражения — спомняйки си за нашето другарско съперничество.

## В ЧУЖБИНА

При съществуващите политически условия през тридесетте години, когато някои обществени среди непрекъснато се опитваха да прокарат националистически тенденции в спорта, само благодарение на дружбата между спортистите от различните нации беше възможно да се провеждат въпреки всичко големи международни състезания. Дори когато на някои подстрекатели се удадеше временно да смутят тези отношения все пак винаги чувството за сплотеност между състезателите възтържествуваше над тези опити за разкол.

Измежду многобройните ми преживявания в чужбина в продължение на единадесет години ще избира няколко, които са особено интересни. Същевременно бих искал да опиша как хубавите и незабравими впечатления допринасяха тогава за заякчаване на дружбата между спортистите даже и когато не отнасяхме победоносни трофеи със себе си.

Невинаги свързаните с най-голям успех състезания доставят най-голямо задоволство.

## РИВИЕРАТА

Състезанието по улиците на Монте Карло около игралното казино беше организирано за пръв път през 1931 година. Маршрутът се състоеше в повече от сто обиколки с единична дължина 3,2 километра. От старта трасето водеше нагоре към казиното с остър десен завой, а с два лъкатушни завоя се спускаше към гарата през така наречения гаров завой, който можеше да бъде преминат само с бързината на пешеходец. Оттам през 120-метров тунел слизаше към морето в един дълъг десен завой, след това през две тесни „въртележки“ — на алеята край морето и през прословутия обратен остър завой край измервателния пункт за горивото — към финала.

Трасето беше доста трудно. Сто обиколки нагоре и надолу с изключително тесни завой представляват за състезателите и машините наистина едно от най-трудните и опасни изпитания. Малката дължина на един пробег никога не изключва моменти на борба в едно състезание.

Тук канят да участвуват само най-добрите състезатели за „Голямата награда“, защото на това тясно трасе могат да бъдат допуснати много малко коли.

Тук никой не може да си позволи и най-малкия пропуск, а няма и миг отдих. Състезанието е непрекъсната луда надпревара между колите, залепени една до друга — едно почти непрестанно напрежение за нервната система.

Хората се трупат на прозорците и терасите на големите хотели край пистата, за да не изпуснат и най-малката, подробност на това вълнуващо събитие. Повече от три часа състезателите ще ги държат в напрежение.

Следователно понятно е защо всеки изтъкнат международен състезател-автомобилист мечтае да спечели тази „Въртележка около казиното“. На никого обаче досега не се е удало да отнесе два пъти лавровия венец у дома си. Изискванията са много големи, а борбата срещу неизчислимите случайности е много трудна.

За пръв път през 1935 година участвах в състезанието на това убийствено трасе, но не завърших поради повреда в съединителя.

Следващата година то протече много сензационно под непрекъснато леещия се дъжд. При втората обиколка на завоя при тунела почти до „Въртележката“ от една кола изтече върху паважа масло, което се разнесе веднага по цялото влажно трасе.

След като началото на колоната изхвъркна на куп от тъмния отвор на тунела, при намаляване на скоростта първата кола се занесе, застана напъряко на трасето и изхвърча в балите от сено. Втората се опита да се промъкне край нея, но и тя увисна на пресованите бали сено. Следващите коли връхлетяха върху първите. Аз се ударих в задницата на колата на състезателя пред мене, представител на „Алфа-Ромео“, доктор Фарина. Образувахме една ужасна, безредна камара, която едва се оправи.

Този инцидент стана причина и тази година да ми се изплъзне „Голямата награда на Монако“.

През 1937 година исках най-после да победя и още на първия ден при тренировките постигнах най-добро време за една обиколка — 1 минута и 50 секунди, което, отговаряше средно на сто километра в час.

В неделя рано сутринта вече бяха разпродадени два милиона от обичайните за това състезание талони за обзалагания. От нанесените на големи табла данни състезателите можеха да разберат как се оценяват от зрителите.

Под палещите слънчеви лъчи колоната се събра по обед.

Колите застанаха на старта само на един метър разстояние една от друга. Моторите зареваха. След спускането на стартовия флаг Карачиола изхвърча пръв от колоната напред. Аз го последвах, а зад мене се наредиха Роземайер и Щук с кола ауто-унион.

Още при първата обиколка, след излизането от тунела Рудолф Хасе, който участвуваше с кола ауто-унион, докосна стената на кея и застана напъряко на трасето. Това спря всички коли от колоната. Колата на Хасе беше повредена, но той самият остана почти невредим.

Отначало не ми се удаде да удържа на страшното темпо на Карачиола. Въпреки всички опити малко по малко изоставах и трябваше да направя всичко възможно, за да се откопча от Роземайер, който ме преследваше. При тази гонитба той рискуваше малко

прекалено. На завоя при газометъра той се блъсна в канавката и понеже колелото му се изкриви, трябваше да се откаже.

Междувременно швейцарският състезател Кауц, който беше с кола мерцедес-бенц, изпревари Щук и по такъв начин се нареди на трето място.

Три коли от един отбор начело! Внушително постижение на тази конструкция!

Италианците Бривьо, Пинтакуда, Биондети и Софieti се натъкнаха още в първата третина от състезанието на всевъзможни трудности. След първата половина от състезателното разстояние все още водеше Карачиола. Внезапно той трябваше да спре на депото поради малка повреда в бензиновата уредба.

Сега аз поведох колоната.

На 63-та обиколка трябваше да спра при боксовете за зареждане с гориво. С трескава бързина бях обслужен от помощниците си. Когато поискаха да ме избутат, колата не се помръдна от мястото си. Беше блокирала задната лява спирачка. Трябваше 1 минута и 45 секунди за отстраняване на повреда. Междувременно Карачиола беше почти наваксал разликата. Той фучеше вече по кея към боксовете. Удаде ми се обаче да потегля навреме, за да стигна няколко метра пред него острия завой.

## **БРАУХИЧ НА ПОЛОВИН СЕКУНДА ПРЕД КАРАЧИОЛА**

Започна безпощадна гонитба в продължение на много обиколки, каквато зрителите не бяха преживявали досега на това трасе. Поставяха се рекорди на всяка следваща обиколка. На някои завои ни дяляха само сантиметри.

Напълно отчаяни от тази „борба между съотборници“, целият отбор ръкомахаше диво от края на трасето. В замяна на това публиката беше обзета от луд възторг при този развой на състезанието.

Ръководителят на отбора ни даде яростно и енергично сигнал: „Карайте по-бавно!“ Този път, макар и със съжаление, си казах: „Да има да взема!“ и натиснах още по-здраво педала за газта.

Отново и отново на някои от завоите вдясно или вляво ми се мярваха предните колела на колата на Карачиола. Малко преди десния завой, който води към възвишението на казиното, най-послед той успя да се нареди до мене. С последни усилия и рязко натискане на спирачката аз успях все пак да избягна всякакъв допир.

Карачиола водеше с два метра преднина!

Публиката беснееше. Никой не седеше повече на мястото си. Всички ревяха, вилнееха, ръкомахаха от възбуждение или ръкопляскаха. Въпреки това не се обезкуражих и невъзмутимо го следвах. На 81-та обиколка той беше принуден отново да ме пусне да го изпреваря.

По-късно той спря отново за кратко време в пункта за резервни части и моята преднина се увеличи още повече. Въпреки най-голямото му старание той вече не можа да ме настигне.

Настроението ми след тази победа с ново рекордно време от 101,8 километра средна скорост в час на трасе от 318 километра беше неописуемо.

Механиците ме вдигнаха на раменете си. Окачиха ми грамадния лавров венец и аз се ръкувах с всички, които протягаха ръка. Поздрави ме Луи Шарон, който беше присъствувал на това състезание като наблюдател, а също и Грок, големият клоун. По-късно той покани

Карачиола и мене да гостуваме на следващия ден във вилата му в Империя, италианската ривиера.

Излишно е да споменавам, че със завършването на състезанието угасна и „враждата“ между Карачиола и мен. Ние сме противници само когато сме в колите си по време на състезание.

По-късно отпразнувахме заедно с няколко приятели двойната ни победа. Тръгнахме си чак призори. В оживено настроение се качихме на един файтон и в бавен тръс, наслаждавайки се на бавното темпо, пропътувахме през цялото състезателно разстояние. Само няколко часа преди това със стотици конски сили бяхме водили един срещу друг борба за секунди. Сигурно никога няма да бъде забравено и от двама ни това спокойно пътуване по трасето на Монте Карло.

На другия ден следобед си взехме „сбогом“ с този своеобразен град и хвърлихме още веднъж поглед към казиното, към кривите улички и към кея, навсякъде, където бе кипяла борбата ни. Този път сбогването ми подеждува наистина тежко.

Привечер пристигнахме в Империя и бяхме поздравени от Грок пред къщата му. Напрежението от изтеклия ден още не ни беше напуснало и затова удоволствието, което изпитахме от тишината и чудесния изглед към морето бяха още по-големи. След като закусихме, той с гордост ни показва своята електрическа уредба, с помощта на която включи множество малки лампички и шарени лампиони, пръснати наоколо. Сега паркът изглеждаше като някаква вълшебна гора и Грок от сърце се радваше на възхищението ни.

Естествеността му ни допадна извънредно много и ние го помолихме да ни демонстрира изкуството си, като ни изсвири нещо на устна хармоника. Той се усмихна и изчезна, а след това се върна с известния си инструмент-лилипут, на който той, като го придържаше със своите прочути грамадни ръкавици, изпълняваше всяко наше музикално желание.

— Всичко е тренировка — сподели той, — затова се упражнявам всеки ден най-малко от шест до осем часа!

На въпроса ни, как е стигнал до идеята да свири с толкова грамадни ръкавици, той каза, че навремето това било необходимо за неговото явяване на сцената.

Скромно и лаконично той ни разказа:

— Една брадавица върху дясната ми ръка, която непрекъснато наедряваше, ми създаде много грижи. Реших да я отстраня чрез рентгеново облъчване. За съжаление лекарят не спази стриктно времетраенето на нагревките, поради което получих сериозни изгаряния. Първоначално самата тъкан беше разядена, а след това израсна нова тъкан, но с един сантиметър по-високо и при това с отвратителен цвят. Невъзможно беше в такова състояние да се покажа пред публиката. Затова реших да слагам ръкавици — големи ръкавици, които скриваха превръзката. Репетирах дотогава, докато свикнах и при тези по-сложни обстоятелства да се явявам пред публиката. За болките никога не съм говорил, нито пък съм се оплаквал от усилията, които ми коштуваха тези шестнадесет месеца, докато вляза отново във форма.

Малко преди сърдечното ни сбогуване той скочи в малкото езерце от един мост, висок метър и половина, и то със задно салто. Ние просто занемяхме от изненада. Все пак по онова време Грок беше на почтената възраст петдесет и осем години!

До този ден прочутият клоун ми беше познат само от сцената. Сега бях опознал човека Грок, сериозния, дисциплиниран и многостранен артист с неговото сурово минало. Той беше посветил целия си живот, големия си талант и всичките си сили на професията си.

Почувствувах се тясно свързан с него заради общите ни възгледи върху работата. И аз също смятам, че големи и продължителни успехи могат да бъдат извоювани само чрез влагане на всички сили и чрез потискане на личните желания.



## БЕЛГИЯ

Състезанието за „Голямата награда на Белгия“ се състоя през 1935 година на природно красивото и прочуто трасе Спа — Франкоршан. Трябваше да се преодолеят 34 обиколки, като всяка имаше по 15,3 километра дължина.

По онова време в отбора ни беше големият италиански състезател-автомобилист Фаджоли, който загина през 1952 година в Монте Карло. Той почина от тежките рани, получени при една злополука по време на тренировка.

Той, Карачиола и аз образувахме по онова време главната опора на „Мерцедес-Бенц“. „Ауто-Унион“ се представляваше от Щук, Хасе и фон Делиус. Почти равностойни на нашите машини бяха бързите коли алфа-монопосто, карани от Широн, Варци и Драйфус, все от категорията на световноизвестните шампиони. На това състезание в продължение на много обиколки Карачиола и Фаджоли водеха чудесна борба, непрекъснато отдалечени само на няколко метра един от друг.

Аз бях на трето място, но поради повреда в мотора отпаднах от борбата и се бях разположил вече удобно зад боксовете. Беше тропически топъл юлски ден и чашата шампанско след тази изпотпяваща баня на състезанието ми подеждва освежително. Запалих цигара и обърнах гръб на състезанието. С най-голямо удоволствие се наслаждавах на спокойствието настрана от нервното оживление в състезателния лагер.

Внезапно чух, че ме викат от всички страни. Втурнах се към боксовете, където Фаджоли в момента слизаше от колата си. Той крещеше като сврака. Капакът на мотора му беше свален и техниците сменяха свещите, от които повечето бяха зацапани.

Постепенно разбрах какво се беше случило. Фаджоли не беше успял да задмине Карачиола. Това го беше вбесило. Вследствие на това той се беше придвижил бавно към боксовете, при което естествено свещите му се бяха зацапали и сега не желаше повече да продължи. Това беше фактически нарушение на отборната дисциплина, но за

твърде темпераментния Фаджоли понякога трябваше да се правят отстъпки.

Наложи се да го заместя. Широн и Драйфус, които се движеха като втори и трети, бяха минали междувременно отдавна. При поемането на колата бях на четвърто място. Като луд се разтичах наоколо, за да събера всичките си неща, докато механиците сменяха още свещите. Те свършиха точно когато аз вече се намествах на седалката. Беше ми много трудно, тъй като тя беше изработена за мерките на дребния и набит Фаджоли. Сега се налагаше по някакъв начин да се оправя с дългите си крака. Това съвсем не беше лека работа.

Само след няколко километра овладях добре чуждата кола и зафучах като луд зад Драйфус. След напрегната борба успях да го задмина.

Не се нуждаех от никакви сигнали от бокса: постигнатите времена при обиколките бяха красноречиви.

Пот струеше по цялото ми тяло. Постепенно почувствувах умора в китките, ръцете и краката. Две обиколки преди завършването на състезанието най-после се доближих до големия състезател Широн.

От сигналите, давани от съотборниците му, той знаеше каква опасност го грози и даде всичко от себе си и колата. Въпреки това бавно го настигах.

Публиката беше въодушевена от борбата ни и ни окуражаваше непрекъснато.

Докато Широн се усети, малко преди един завой се стрелнах покрай неговата алфа-ромео.

Под ликуването на публиката, напълно изтощен, пресякох финала втори зад Карачиола.

След десет секунди финишира Широн, а скоро след него четвърти пресече финалната линия Драйфус.

Поради напрежението известно време лежах като замаян на земята в бокса. След това председателят на белгийския автомобилен клуб ми връчи наградата — сребърна купа.

Именно тя, един от най-ценните ми трофеи, винаги ще ми припомня, че непреклонната воля е най-важната предпоставка за успеха.

## АФРИКА

От 1925 година се провеждаха автомобилните състезания в Триполи, обаче едва през 1933 година те получиха международно признание.

Трасето бе разположено на края на пустинята и беше дълго 13,1 километра. То минаваше край малки арабски селища и през палмовите гори около соленото езеро Меллаха и се смяташе за една от най-живописните и бързи писти в света. Стигна се до идеята това състезание да се свърже с цяла Италия, като се организира лотария. Във всеки град или село всеки можеше да се сдобие срещу няколко лирети с билет, който можеше да му донесе печалба.

От продадените лотарийни билети бяха изтеглени само толкова, колкото беше броят на стартиращите коли. Това означаваше, че ако участваха 35 състезатели, 35 души щяха да бъдат щастливците измежду милионите притежатели на лотарийни билети. Избраниците биваха поканени за осемдневен безплатен престой в Триполи и естествено да посетят и състезанията.

Едва в неделя след стартирането на всички състезатели всеки от 35-те притежатели на билетите изтегляше номера на колата „си“. Раздаваха се награди до десето място. Колата-победител можеше да донесе на притежателя на билета до 5 000 000 лирети. Докато както обикновено някои от зрителите може би стискаха специално палци за този или онзи състезател, тук тези щастливци следяха напрегнато със затаен дъх мястото на „своите номера“ и сигурно след състезанието биваха напълно нервно травмирани било от щастие, било от разочарование.

Трябваше да се изминат 40 обиколки, което прави 524 километра. Под горещото африканско слънце, със скорост над 200 километра в час, това не беше лека работа. Много бързи отсечки, на които можеше да се кара с пълна бързина, се редуваха с множество завой, при които трябваше да се намалява осезателно и да се сменят скоростите.

През май, когато се провеждаше това състезание, често се появяваше опасен за машините пустинен вятър, който носеше облаци

от много ситен пясък над състезателното трасе.

При разминаване това беше често гибелно за състезателите, защото този, който караше отпред, вдигаше винаги облаци от пясък, който проникваше в компресора и в мотора. Тогавашната инструкция гласеше никога да не се кара продължително зад друг състезател, дори и да не се следва.

Това изключително бързо трасе създаваше особено главоболие на фирмите производителки на гуми. Можехме да използваме само безпрофилни гуми с тънък покривен пласт.

За „Голямата награда на Триполи“ се изискваше особена техника на каране. По правите отсечки — натискане газта докрай, малко намаляване на скоростта, енергично влизане в завоите и след това леко даване на газ; за да се извоюва победа обаче, трябваше все пак да се поддържа голяма скорост. Такова беше изискването. Най-главното беше изключително пазене на гумите. Единствено онзи, който съумееше да завърши състезанието само с две смени на гумите, можеше да разчита на успех. На времето Ханс Щук например постигна великолепни времена в отделните обиколки, обаче трябваше да спре седем пъти на бокса с разкъсани на парчета гуми и затова изостана безнадеждно.

През 1935, 1936 и 1937 година на това пустинно трасе аз няхах много щастие. След като през 1938 година отново заминах за Триполи, реших да извоювам печалба за този, който беше изтеглил номера на моята кола.

Започнах състезанието с тази мисъл, но не успях да победя, а завоювах второто място. Но това също представляваше за човека, който притежаваше моя номер, значителна печалба. Вярвах, че той ще бъде един от първите, които ще ме поздравят. Нищо подобно! Той изобщо не се появи на хоризонта. Е да, може би радостта го беше умопомрачила.

Едва от вестниците разбрах кой беше щастливецът, на когото все пак бях помогнал да се добере до такова състояние: един дребен селски шивач, четиридесет и осем годишен, женен, с девет деца. Според кореспонденциите във вестниците той наистина се беше побъркал от радост и веднага след състезанието беше съобщил телеграфически новината за своята печалба на всичките си роднини, приятели и познати, като незабавно отпътувал за родината си.

Би било хубав жест, когато един човек спечелил няколко милиона лирети, се сети да поднесе малък сувенир.

В опиянението от щастието си обаче той навярно беше забравил за това.

— Трябва да видя отблизо този човек, — казах си, като се качвах на кораба за Генуа, решен да го намеря.

Трябваше да пътувам два дни, докато открия в едно малко селце в мъничка къщурка моя щастлив Бенедето.

Появяването ми предизвика сензация в цялото село. Половината от жителите му ме обградиха плътно; другата половина се беше събрала в къщурката на Бенедето. Освен това отблизо и далече бяха пристигнали и други хора — някакви роднини на Бенедето.

Беше привечер. Малката стаичка, в която влязох, беше пълна с хора, които явно крояха с щастливеца планове за бъдещето. Появяването ми в това общество беше равносилно на избухване на бомба. Всички се развикаха един през друг и в знак на приятелство ме затупаха по гърба, гърдите, главата и ръцете! Трябваше да остана на вечеря. Поднесоха ми вино, спагети, сладкиши и... многозначителни погледи.

Внимателно насочих разговора с Бенедето към източника на новото му благосъстояние. С думи, много думи като „спомен от този ден“, „знак за признателност към постиженията ми“, „някаква благодарност“, „уверение, че съм доставил радост“ и пр. се опитах да опипам почвата. Със сълзи на очи всички потвърждаваха, че съм прав, стискаха ми непрекъснато един след друг с благодарност ръцете, но... и това беше всичко.

По всяка вероятност семейният съвет през нощта беше взел решение. Увериха ме, че в знак на симпатия ще ми изпратят златен ръчен часовник.

Усмивайки се, аз заминах.

Часовникът, разбира се, изобщо не получих.

**ПОСЛЕДНОТО СЪСТЕЗАНИЕ ЗА  
„ГОЛЯМАТА НАГРАДА НА БЕЛГРАД“**

## ИЗБУХВАНЕ НА ВОЙНАТА

Сезонът за 1939 година завърши със състезанието „Голямата награда на Белград“.

Когато през един чудесен късен летен ден се отправих към летището в Мюнхен, за да прелетя до Белград, не подозирах, че тръгнах за последното си голямо състезание.

Карачиола беше заболял и трябваше да се откаже от участие. Ланг и аз трябваше сами да представляваме „Мерцедес-Бенц“. Брендел като състезател от подрастващото поколение допълваше отбора ни.

В Белград ме посрещна ръководителят на отбора. След като пихме кафе, отидохме да огледаме трасето.

Онова, което видях там, разбира се, не беше много окуражаващо. Трасето представляваше къса обиколка с калдъръмена настилка, която пресичаше неравни трамвайни релси, с редица коварни завои, като на много места беше обградено с дървета, които бяха на опасно близко разстояние, и то без разделящи ровове.

— Деветдесет обиколки, господине — подхвърли, хилейки се Нойбауер. — Почти като в Монте Карло!

През следващите два часа аз се запознах основно с трасето, като слизах непрекъснато от туристическата си кола и оглеждах от всички страни особено трудните места.

Около три часа след обяд започна официалната тренировка. Нуволари и Мюлер, които представляваха „Ауто-Унион“, заедно с различните алфа-ромео и мазерати бяха главните ми съперници; разбира се, също така и съотборникът ми Ланг, който сигурно подобно на мене гореше от честолюбие и искаше да завърши последното състезание от тази година като победител.

„Няма да го пусна лесно!“ — помислих си — „защото това подлудяващо трасе ми допада“.

Още по време на първия тренировъчен ден цялото състезателно разстояние беше обкръжено от плътен кордон от хора. Особено трибуните на старт-финала гъмжаха от въодушевени зрители, които искаха най-после да видят състезателните ни коли, за които бяха

слушали вече толкова много. Това беше наистина едно народно тържество.

Само за нас, участниците, състезанието беше твърде сериозна работа. Неравностите по трасето ни караха да правим опасни скокове.

Точно пред трибуните трасето беше така неравно, че образуваше една истинска бабуна, която вдигаше във въздуха всяка кола от пистата и я изхвърляше на шест метра разстояние. И това при скорост 180 километра в час! Непосредствено след нея идваше бърз завой, а от лявата и от дясната страна — тротоари. След въздушния скок, който подхвърляше с все сила състезателите върху седалките им, човек никога не седеше правилно и трябваше твърде много да се напруга, за да оправи светкавично колата.

След завършването на първата тренировка постигнах най-добри скорости и станах герой на деня. И следващият следобед премина за мен успешно, въпреки че Ланг и Нуволари се приближаваха твърде много до моите времена.

При вечерните разходки забелязахме, че някаква всеобща нервност витае във въздуха. Облаците на политическия небосклон се бяха още повече сгъстили. Провокациите на Хитлер и Мусолини създаваха във всички страни несигурност. Дори се заговори за опасност от война. Но в нашето малко семейство на състезателите-автомобилисти за тези неща се говореше „отгоре-отгоре“. За нас в пресата съществуваше само спортната страница — за всичко друго „нямахме време“.

Години наред пътувахме из цяла Европа. Навсякъде ни посрещаха сърдечно и знаехме, че както другите народи, така и германците не желаят война.

След напрегнатия сезон мислите ни бяха насочени единствено към последното състезание на годината. Трябваше да карам, и то бързо и добре, затова трябваше да съм отпочинал и напълно спокоен. А освен това твърдо вярвах, че никой от отговорните политици не би преминал към ново масово унищожение.

В събота, на 1 септември 1939 година, както обикновено отидох към десет часа сутринта на закуска на терасата на хотела. Наблизо се намираше магазин за радиоапарати, откъдето изведнъж доловихме сигнала за някакво „извънредно съобщение“, т.е. обичайните тогава



звуци на фанфари. Слушахме само с половин ухо, но още първите изречения ни изплашиха.

Рано сутринта германските войски бяха навлезли в Полша!

Спогледахме се покрусени. Този удар дойде за нас съвсем неочаквано.

Неволно си помислих, че на състезанията се слага край. Взех бързо решение. От стаята си телефонирах в пътническото бюро и си запазих място за самолета, който щеше да отлети след час и половина за Виена.

Съвсем набързо опаковах куфарите си, платих сметката и с такси заминах за летището. Във всеобщото възбуждение никой не ме забеляза, с никого не бях се сбогувал. Наистина малко необичайно, обаче според моите възгледи и възникналите изключителни обстоятелства беше нещо напълно обяснимо. Въздъхнах с облекчение, когато седнах в самолета. Седяхме вече десет минути, моторите боботеха, но въпреки това ние не излитахме. Постепенно ме обхвана колебание и започнах да размишлявам какви последици щеше да има за отбора необмислената ми и прибързана постъпка.

И тогава зърнах Нойбауер, който с „войнствено“ килната назад шапка прекосяваше стремглаво с мощната си фигура пистата, придружен от двама души, които беше взел „за всеки случай“.

Стълбата беше избутана до самолета, отвориха вратата, ръководителят на отбора се появи с почервеняла глава в кабината за пътниците и се промъкна до мястото ми. „Ах, да можех да стана в този миг мишле, за да се скрия!“ — помислих си аз. Останах неподвижен и го погледнах с учуден, детски поглед, като някакъв непознат, който търси място за сядане.

— Манфред! — извика той със сподавен глас, навеждайки се към мене. — Манфред, луд ли сте? Не можете да се измъкнете току-така! Поставете ни в крайно затруднение! Непременно трябва да участвувате. Слизайте веднага!

Междувременно куфарът ми беше вече свален. Нойбауер грабна ръчната чанта над седалката ми.

Беше прав: не биваше да изоставям отбора си! Трябваше да се състезавам! Не ми оставаше нищо друго.

Напуснах самолета. Изпълнени с възмущение, двамата ми придружители ме заведоха обратно в хотела, където се настаних пак в

досегашната си стая.

Случката се разчу със светкавична бързина из целия град. При тренировката следобед ме поздравяваха особено приветливо, ръководството на състезанието беше доволно, че съм отново тук.

В деня на състезанието поех водачеството на колоната от старта, следван плътно от Ланг, който обаче след петнадесетата обиколка се отказа поради повреда в мотора.

Наложи се да карам със страшно темпо, за да се пазя след отпадането на Ланг от най-опасния си противник — Нуволари. В седемдесет и петата обиколка водех сигурно, когато изведнъж на един завой се занесох и се завъртях последователно два пъти около собствената си ос. Само по една щастлива случайност не се ударих никъде.

При това моторът ми „угасна“ и трябваше бавно да насоча колата си надолу срещу посоката на движението, за да мога отново да го запаля. Точно когато исках вече да завия, след като моторът ми вече работеше, Нуволари се появи като сянка от завоя и можа да избегне сблъскването само благодарение на изумително майсторското си каране. Трябваше да пусна още двама-трима състезатели пред мен, докато ми се удаде възможност отново да потегля. Междувременно ме делеше значително разстояние от водещите, но все пак дълго не се отказвах от борбата. С рекордни времена при обиколките преминах от четвърто на трето място.

Малко преди един завой се опитах да задмина Брендел, каращ мерцедес-бенц, пред когото водех с една обиколка. Той обаче не ме пусна веднага, а пожела да мине още един остър завой. Но това не му се удаде. Занесе се, застана напреко на трасето и изхвърча между две дървета.

Тъй като бях само на няколко метра зад него, наложи се да употребя рязко спирачките, за да не връхлетя върху колата му.

Този инцидент ми отне победата, защото в останалите малко обиколки не успях вече да настигна Нуволари. Така това „военно“ състезание завърши с двойно горчив вкус.

Когато слязох от колата и свалих шапчицата, очилата и ръкавиците си, имах чувството, че правя това за последен път.

Дълги години това остана последното ми състезание. Завърнахме се в родината, където междувременно бяха разрушени окончателно

връзките между народите, връзките за които бяхме допринесли твърде много със спортния си риск.

## КРАЙ НА ВСИЧКО И ЗАПОЧВАНЕ ОТНАЧАЛО

Нижеха се година след година след оня забележителен 3 септември 1939 година, когато слязох от колата в състезанието за „Голямата награда на Белград“. От шумната атмосфера на светкавичната война и евтините победи и фанфарни звуци последва логичният ход на военните действия, който не пощади и мене: работех по задължение в Берлин, като денонощно се занимавах с мотори.

Често ме обхващаше копнежът да се кача отново в състезателна кола. Мислено се връщах към времето на състезания с другарите спортисти от целия свят, от които бях разделен сега от бълващи огън фронтове.

През последната година на войната бях назначен на работа в Горна Бавария и преживях в Мюнхен пълното рухване на „хилядагодишния“ Райх.

Борбата за живот далеч не беше свършила с последния изстрел. Тя поглъщаше и след това навсякъде и изцяло всички сили и желанията за спортни изяви трябваше да отстъпят на първо време на заден план. А и владеещият в онзи период хаос беше разпилял на всички страни по-раншните отбори и групи.

Все пак оптимизмът и стремежът да помогна във възстановяването на родината не ме напуснаха. Запознах се с жена си в Берлин през последната година на войната и веднага след като отново бе „открита“ службата за гражданското състояние, извършихме необходимите „служебни формалности“ и сключихме съюз за цял живот.

Тогава започнах издирването на старите си спортни другари, някои от които не бях виждал дълги години по време на войната и не ми беше известно къде се намират. Срецнах някои от тях: разбира се, не на състезателното трасе, защото и те бяха затънали до гуша в работа по изграждането на нов живот.

Не липсваше желание да се възкреси германският мотоциклетен спорт. На дело обаче се оказваше практически крайно недостатъчно съдействие. Но постепенно мечтата започна да приема конкретни

форми. Един ден с неколцина стари познати поех риска да организирам няколко шосейни мотоциклетни състезания. Това трябваше да послужи за начало.

Когато моторите бяха избутани на старта, ние „старите“ наблюдавахме тази гледка едновременно с мъка и радост.

Естествено състезателите имаха състезателни каски, на моторите се поставиха големи номера с инициали на фирмата и очите святкаха както по-рано, макар и от бледи лица, но онова, което войната беше оставила като наследство в това отношение, бяха само жалки имитации на „състезателни мотори“.

Толкова за мъката. Сега за радостта. Отново започвахме състезания! Моторите трещяха весело! Хората бяха готови на драго сърце да помогнат, за да се преодолеят щетите от войната и в областта на спорта.

Безброй пъти в миналата ми състезателна кариера съм изпитал на собствения си гръб силата на спорта, силата, която свързваше народите. Бях видял колко много изострени политически положения биваха непосредствено преодолявани с честно отношение и спортно благородство, чрез безупречно поведение от страна на голям кръг активно участващи хора и как се създаваха примери за милиони хора. Такова беше положението непосредствено след войната. Както единният национален спорт в Германия, така и признанието на нашия спорт в другите страни би трябвало да направи значителна крачка напред, за да може по-бързо Германия да намери своя тежък на първо време път в голямото общество на народите. Избраха ме за председател на „Германския автомобилен клуб“. В това си качество винаги и неотстъпно се борех за осъществяването на тези две основни задачи, които ставаха все по-важни за германския спорт. Чак след като през 1949 година започнах отново активно да се състезавам, през 1950 година подадох оставката си.

През 1946 година отначало в Италия, а по-късно и във Франция и Англия започнаха плахи опити за съживяването на състезателния автомобилен спорт. В Германия имаше няколко частни състезатели, които с много въодушевление и малко средства се осмелиха да започнат отначало. Те се явяваха със собствени конструкции или със стари малко подобрени спортни коли. Този безкористен и пожертвувателен дух на предприемчивост безспорно заслужаваше

похвала, обаче резултатите не бяха големи, защото за автомобилния спорт не е достатъчно само любов, а са необходими и редица материални предпоставки. При нас отново имаше инфлация. Освен това за спорта нямаше откъде да се получат пари. С нищожните средства, с които разполагахме в Германия, беше невъзможно да се догони световното равнище. Започнахме буквално от нищо и все пак най-накрая през 1946 и 1947 година бяха организирани първите автомобилни състезания. При откриването на „Гренцландринг“ през 1948 година южногерманският спортист Поленски ми предостави от приятелски чувства колата си. Преди започването на състезанията трябваше да направя две почетни обиколки на извънредно бързото и гладко бетонно състезателно трасе край Рейд в Рейнска област.

След толкова дълга принудителна почивка с много странни чувства намерих любимата ми червена шапчица, поставих старите си очила, навлякох състезателните ръкавици и профучах отново със скорост 200 километра в час по пистата. Това беше така прекрасно, че не ми бе лесно да се задоволя само с уговорените две обиколки. Зрителите ме поздравяваха приятелски.

*Бях отново тук!*

За няколко мига се пренесох в старата състезателна атмосфера и сърцето ми се разтуптя колкото скромно и оскъдно да беше всичко наоколо. Все пак началото бе поставено! Моторите бучаха, въздухът миришеше на бензин и радостно възбудена тълпа заобикаляше пистата. Събитието не мина без последици за мен — отново закопнях да участвувам активно в състезания.

Въпреки всичко на първо време това беше напразен копнеж. Ето защо зарадвах се много, когато през септември 1949 година, точно една година по-късно, получих покана от Аржентинския автомобилен клуб да замина заедно с жена си за четири състезания в Буенос Айрес, за да се състезавам с един и половина литрова мазерати. Смятах, че най-после ми се удава възможност, стартирайки в чужбина, да допринеса за възстановяването на международните спортни връзки с Германия.

Нямаше много време за уреждането на всички формалности до отплуването на парахода. Не успяхме достатъчно бързо да извадим всички разрешения, документи, визи, удостоверения за ваксинация и декларации за благонадеждност, които се изискваха от нас. Корабът беше вече в открито море, когато събрахме всички документи в

чантата си. Затова заминахме за Рим, взехме самолет и след шестнадесетчасов полет кацнахме здрави и читави на летището в Буенос Айрес.

Посрещна ни спортният председател на Аржентинския автомобилен клуб и ни отведе в хотела по великолепни булеварди с по-голяма от допустимата за европейските представи бързина.

Пътуването до Южна Америка обаче ни разочарова. Вместо обещаната модерна един и половина литрова мазерати след дълго разтакаване ми оставиха на разположение за тренировка само един стар трилитров мазерати. Тя беше в такова лошо състояние, че бе опасна не само за мене, но и за зрителите. Поради това с болка на сърцето реших да се откажа от участие в състезанието.

Следователно онова, което очаквах от пътуването — да допринеса за създаването на спортни връзки с други страни, за възкресяването на едно истинско международно сътрудничество в областта на автомобилния спорт, не се осъществи.

Стана ясно, че и за другите състезания няма да имам на разположение по-добра кола и затова присъствувах на тях само като зрител.

Поради всичко това все пак ми остана достатъчно време, за да се запозная със страната и хората. Едва в началото на месец март 1950 г. след тази „екскурзия“ поехме отново за родината — този път по море.

През месец юни същата година при мене се яви един любител-автомобилист с предложението да поема за няколко състезания неговата кола, която той досега беше давал под наем на Щук. Тази преустроена стара двулитрова БМВ имаше вече твърде богато състезателно минало.

Може би щеше да е по-добре да се откажа от този „инструмент“ поради явните му недостатъци, но пръстите ме сърбяха да стисна отново кормилото на състезателна кола. Затова се съгласих. Както се и очакваше, не сполучих. За пръв път се записах официално за състезанието „Шауинсланд“ във Фрайбург, но почти не успях да тренирам, защото в колата се появяваха все нови и нови повреди. Точно на това трасе тренировката е от решаващо значение.

Един път ми се откачи педала за газта и се спрях в една канара. Ударих си силно главата в кормилото; получих няколко рани по брадата. Трябваше отново да изпусна следващия тренировъчен ден.

Налагаше се поправка на колата. Въпреки всичко в неделя бях готов за старт. Само след втория километър обаче излетях от пистата поради счупване на шенкела на оста. Много щастливо колата ми остана да виси над осемметрова пропаст, само на две колела, без да падне.

Но аз още не се отказвах, желях да опитам още веднъж!

Осем дни по-късно при състезанието в Солитуде още на старта амбреажът блокира и аз се отказах. Не ми стигна всичко това, та дори след тези разочарования се записах в състезанията за „Голямата награда на Германия“ на Нюрбургринг.

За една разумна тренировка, каквато ми беше повече от наложителна след тази дълга пауза, не можех и да помисля.

С малко думи не мога изобщо да изброя какво ли не се счупи по този уморен ветеран през тия три дни. С най-голямо пазене на машината се опитах поне да преодолеея дванадесетте обиколки. Италианците с модерните си състезателни коли ферари начело с Алберто Аскарни водеха колоната; само френските коли симка гордини можеха донякъде да ги следват. Почти всички германски състезатели, между които Ланг и Щук, отпаднаха. Машините им бяха стари и износени.

Държах се до единадесетата обиколка и тогава трябваше все пак да се откажа — тръбопроводът между резервния и главния бензинов резервоар се скъса. Горивото се лееше под колата и имах щастието, че не се запали.

„Ама че малшанс!“ — рекох си аз и слязох от колата. Изминах оставащите 800 метра до старт-финала пешком. При появяването ми ме посрещна невъобразимо ръкопляскане, което ме смая. Нищо не разбирах. Какво изобщо бях показал? Постепенно ми стана ясно, че хората ми засвидетелстваха същото уважение както преди много години в дните на разцвета на състезателния автомобилен спорт. Това дори ме позасрами.

След тази несполука най-после се вразумих! Уверих се от опит, че със закърпени стари спортни коли не може да се участва в състезание. Както за всеки занаят и тук е необходим истинският „инструмент“, ако не желяем от самото начало да проиграем играта.

През февруари 1951 година бях поканен като зрител от спортни другари от Средна Германия на зимните спортни игри в Оберхоф. Когато пристигнахме заедно с няколко западногермански скиори в



малкия, великолепен курорт в Тюринген, цареше чудесно настроение. В състезанията за първенството германските и чуждестранните участници постигнаха във всички дисциплини значителни постижения. Особено силно впечатление ни направи на нас, западногерманците, веселият и непринуден начин, по който се отнасяха държавниците със спортистите. Много скоро измених първоначалното си намерение да си замина след няколко дни: останах и след завършването на състезанията.

В Оберхоф състезателите и зрителите говореха много за запланирания през същата година Световен младежки фестивал. Както две години по-рано в Будапеща младежта от целия свят щеше да се събере сега в Берлин, за да мери сили в мирно съревнование във всички спортни дисциплини и игри. Тази мисъл ме въодушеви. У мен веднага се породих желанието да помогна на моите млади западногермански сънародници да се подготвят за участието си в този международен спортен празник. От личен опит ми бе известно, че спортът може да създаде през границите и връзки, които да служат за укрепването на дружбата между народите и за заздравяването на мира.

През най-хубавите дни на лятото пристигнахме с жена ми в Берлин и взехме участие в официалното откриване на стадиона, който младежта си беше построила сама. За пръв път след завършването на войната можех да бъда отново свидетел на едно голямо спортно състезание. Тук бяха дошли млади спортисти, представители на 104 нации, за да се съревновават, озарени от олимпийската идея. По време на обиколката ми из различните новоизградени спортни съоръжения сърцето ми преливаше от радост. Един плувен стадион, за какъвто си мечтае всеки плувец, с малък електрически асансьор до 10-метровата кула за водни скокове; голяма спортна зала с 8000 места, в която се състезаваха боксьорите, борците и гимнастиците за лавровите венци; много други спортни площадки за всички дисциплини на леката атлетика, както и внушителната със своите размери зала „Вернер Зеелебиндер“, подобна на някогашната спортна палата; всичко това ме учуди.

Всеобщото въодушевление беше неописуемо. Желанието за мирно разбирателство се изразяваше не само във всеки разговор между младите хора, но то се чувствуваше и всред милионите зрители, които

бяха дошли за този хубав празник. Впечатленията от тези дни ще останат незабравими за всички участници.

Наскоро след завръщането ми по различни околни пътища получих писмо от Рурската област с подател: Едгар Калиш. То събуди спомени от времето на големите автомобилни състезания. През 1936 година по време на една почивка между две състезания почивах в Рейнската област. Близо до мястото, където живеех, имаше мина, която особено силно желях да посетя, за да се запозная с работата под земята. Желанието ми се изпълни. По влажната хлъзгава галерия допълзях до „забоя“, легнах до един рудокопач и разговарях дълго с него за работата му. Накрая пожелах сам да опитам въздушния чук в скалата. Миньорът се наричаше Едгар Калиш. След завършване на смяната ние се срещнахме в едно заведение. Той доведе още няколко миньори със себе си и разговорът върху нашите съвсем различни професии беше толкова поучителен за мене, колкото по всяка вероятност и за новите ми познати. Тогава почувствувах ясно, че нашите победи на международното поле се посрещаха с горещо одобрение от милионите ни сънародници — почитатели на автомобилния спорт. В оная вечер и миньорите се бяха изказали също така за значението на нашите успехи в чужбина, както пишеше сега Едгар Калиш в своето писмо относно Световния младежки фестивал. То гласеше:

„Драги Манфред

Страшно се зарадвах, че беше в Берлин, както и аз. Жалко, че те зърнах само отдалеч. Спомняш ли си някогашния ни разговор, който водихме в «Германския кът» в Паленберг? Мина доста време от тогава и много неща се случиха. За съжаление не много добри, обаче онова в Берлин беше действително нещо хубаво! Тогава се разбрахме отлично и сигурно и днес пак ще се разберем; вярвам в това. Всъщност всички трябва да се разбират, когато се касае за мира. За това бях в Берлин, затова беше и ти там, нали? Това исках да ти кажа с настоящото писмо: трябва да знаеш, че тук при нас имаш добри приятели, особено сега, откакто и ти беше в Берлин.

С много поздрави от всички ни:

Едгар Калиш“

Още преди войната бях разбрал, че спортът не обединява само активно спортуващите, а и зрителите, дори и народите. Също и олимпийските игри още от основаването си винаги са го доказвали. След като многократният световен и олимпийски шампион Емил Затопек въодушеви участниците и зрителите през 1952 година в Хелзинки с извоюваните от него в честна борба великолепни резултати и получи признанието на целия свят, млъкнаха дори и ония гласове, които обикновено проповядват раздор и омраза. В Хелзинки народите си подадоха ръка.

Това, което постигнаха народите в Хелзинки въпреки противоречията между правителствата, би трябвало да бъде съвсем естествено и за нас, германците.

В този смисъл и с желанието да помогне за запазването и развитието на мирните традиции на германския спорт и те да продължават да живеят и занаят пред беше написана тази книга.

## ДИМИТЪР КАЦАРОВ БЕЛЕЖКИ ЗА АВТОРА

Големият успех, който има книгата на Манфред фон Браухич „Без борба няма победа“ сред българските читатели, ме подтикна да превода и книгата му „Борба за метри и секунди“.

Една от големите фигури в световния автомобилен спорт, състезателят на „Мерцедес-Бенц“ Манфред фон Браухич много завладяващо описва интересната си и вълнуваща спортна кариера. Тя е низ от силни преживявания и много премеждия, при които като по чудо след редица тежки автомобилни злополуки „щастливата му звезда“ го запазва жив и здрав и благодарение на изключително силната му воля, железния характер и самодисциплина ние го виждаме отново и отново зад кормилото по световноизвестните писти в борба с най-добрите състезатели-автомобилисти от 30-те години в света.

Манфред фон Браухич участва в 123 международни автомобилни състезания по най-известните световни състезателни писти, в които завоюва 43 пъти лавровия венец на победителя, а 38 пъти се класира на второ и трето място.

Отличаващ се със свободолюбив дух, прогресивен и крайно честен, въпреки че е от дворянски род, той трезво преценява промените след Втората световна война и желае искрено да допринесе и да работи за мира и дружбата между народите, без колебание напуска Германската федерална република и се прехвърля в Германската демократична република. Той отдава с ентузиазъм всички свои сили и богатия си житейски опит в служба на делото на мира и социализма, за развитието на спорта в първата германска работническо-селска държава.

От основаването на Дружеството за поощряване на олимпийската идея в ГДР през 1960 година Манфред фон Браухич е несменяем негов председател. Със своята широка и разностранна дейност дружеството популяризира сред германската младеж високохуманните и благородни идеи на олимпийското движение, бори

се за разширяване и задълбочаване на приятелството и сътрудничеството между спортистите от всички страни на света, допринася със своята дейност за заздравяването на мира и разбирателството между народите.

93 трудови колектива при държавни индустриални предприятия в ГДР носят името на Манфред фон Браухич, осъществявайки девиза: „Да работим, да живеем и се учим по социалистически“.

Шестдесет и шест годишният, добре сложен и с младежки израз на лицето Манфред фон Браухич спортува непрекъснато.

При срещите ми с него — един от най-известните състезатели-автомобилисти на нашето съвремие — винаги съм се възхищавал на неизчерпаемата му енергия, духовитост и работоспособност. Надявам се, че и книгата му „Борба за метри и секунди“ ще се посрещне също така радушно както неговата първа книга „Без борба няма победа“ и ще обогати мемориалната ни спортна литература.

Животът на Манфред фон Браухич е изпълнен с борба, напрежение и проявление на непреклонна воля и е блестящ, достоен пример за подражание!

Димитър Кацаров

**Издание:**

Автор: Манфред фон Браухич

Заглавие: Борба за метри и секунди

Преводач: Димитър Кацаров

Език, от който е преведено: немски

Издание: първо

Издател: ДИ „Медицина и физкултура“

Град на издателя: София

Година на издаване: 1973

Националност: немска

Печатница: ДП „Георги Димитров“, София

Излязла от печат: 15.XII.1973 г.

Отговорен редактор: Максим Наимович

Редактор: Юлиана Касабова

Художествен редактор: М. Табакова

Технически редактор: М. Белова

Художник: Александър Хачатурян

Коректор: М. Иванова

Адрес в Библиоман: <https://biblioman.chitanka.info/books/4910>

# ЗАСЛУГИ

Имате удоволствието да четете тази книга благодарение на *Моята библиотека* и нейните всеотдайни помощници.

**МОЯТА БИБЛИОТЕКА**



<http://chitanka.info>

Вие също можете да помогнете за обогатяването на *Моята библиотека*. Посетете **работното ателие**, за да научите повече.