

**НИКИ
ЛАУДА**

АВТОБИОГРАФИЯ

**НИКИ
ЛАУДА**
В АД И ОБРАТНО

 **БОМБОРА**
ИЗДАТЕЛЬСТВО
Москва

УДК 796.712:929

ББК 75.721.5

Л28

Лауда, Ники.

Л28 В ад и обратно : автобиография / Ники Лауда ; [перевод с английского А. А. Качалова]. — Москва : Эксмо, 2025. — 448 с. — (Великие спортсмены, команды, тренеры).

ISBN 978-5-04-216239-8

Скорость, страсть, преодоление смерти — история легендарного Ники Лауды из мира автоспорта. Даже те, кто ничего не знает о «Формуле-1», слышали об аварии на Нюрбургринге в 1976 году, когда Лауду вытащили из огня с тяжелыми травмами. Автобиография смелого пилота, который неустанно преодолевал все трудности и верил в свою способность побеждать.

УДК 796.712:929

ББК 75.721.5

© 1985 by Orac, Wien

© Качалов А.А., перевод на русский язык, 2023

© Clive Mason / GettyImages.ru

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2025

ISBN 978-5-04-216239-8

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие. ЛЕГЕНДА. <i>Кевин Исон</i>	7
Глава первая. ПЕРВЫЕ ГОДЫ	23
Глава вторая. СДЕЛКИ И КОЛЕСА	46
Глава третья. FERRARI	69
Глава четвертая. НЮРБУРГРИНГ	97
Глава пятая. ЖИЗНЬ ПРОДОЛЖАЕТСЯ	114
Глава шестая. ВРАВНАМ	129
Глава седьмая. ВОЗВРАЩЕНИЕ	145
Глава восьмая. ТУРБО ВЫХОДИТ НА АРЕНУ	173
Глава девятая. САМЫЙ ТРУДНЫЙ ГОД	185
Глава десятая. ЭШТОРИЛ	209
Глава одиннадцатая. В НИКУДА И БЫСТРО	221
Глава двенадцатая. ОТ 400 ЛОШАДИНЫХ СИЛ ДО 1000 «Формула-1» 1972–1985	239

6 ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава тринадцатая. КОЛЛЕГИ И СОПЕРНИКИ	257
Глава четырнадцатая. СИСТЕМА ЛАУДЫ ..	267
Глава пятнадцатая. АВИАЦИЯ	282
Глава шестнадцатая. ИБИЦА	298
Глава семнадцатая. ПОСЛЕДНИЙ КРУГ	314
Постскриптум <i>Кевина Исона</i>	
Глава восемнадцатая. «ХУДШЕЕ ВРЕМЯ МОЕЙ ЖИЗНИ»	326
Глава девятнадцатая. НАРУШАЯ ПРАВИЛА	344
Глава двадцатая. ПОСЛЕДНЯЯ ПОБЕДА Воскресенье, 3 ноября 2019 года	355
Эпилог	382
Приложение ДЛЯ ПРОТОКОЛА. НИКИ ЛАУДА	393
Результаты всех гонок в карьере	394
Алфавитный указатель	428

ПРЕДИСЛОВИЕ

ЛЕГЕНДА

КЕВИН ИСОН

Высоко над шумной массой болельщиков, облаченных в красные футболки и кепки, возвышался баннер с фотографией в холодном монохrome, крепко западавшей в память: пара глаз, обезображенных жаром и пламенем, взирала с трибун на голый гоночный трек, раскинувшийся внизу. За фотографией шло простое, но искреннее послание: «Чао, Ники».

Поводом стал Гран-при Италии 2019 года, гонка, проникнутая воспоминаниями и пропитанная историей команды, ведущей свой отсчет от самых истоков современной эпохи «Формулы-1». Ferrari приехала на легендарную трассу в Монце отмечать девяностолетие со дня основания великим Энцо Феррари одноименной команды, самой знаменитой и успешной в мире.

Этот театр скорости, втиснутый меж деревьев королевского парка, и одновременно

домашняя арена Ferrari, служил сценой для многих величайших исполнителей команды: от Альберто Аскарри, одержавшего победу в рамках чемпионата мира в Монце в 1951-м, на второй год существования мировых чемпионатов, до Михаэля Шумахера, которого здесь со слезами на глазах провожали на пенсию (в первый раз) в 2006-м, спустя считанные минуты после того, как он выиграл свою последнюю гонку, которую помог превратить в могущественную и доминирующую силу.

На сей раз победа досталась новому молодому лицу Ferrari, Шарлю Леклеру, мальцу всего 21 года от роду, который и поднимал тост с шампанским по случаю девяностолетнего юбилея конюшни. Человек, чьи глаза украшали тот баннер, — он отсутствовал на итальянском Гран-при впервые за последние сорок с лишним лет, — наверняка ухмылялся бы, наслаждаясь одним из самых грандиозных зрелищ в спорте: пока Леклер взбирался на воздвигнутый подиум, чтобы обозреть толпы преданных Ferrari, они своими флагами превратили главную прямую трассы в реку красного цвета и распевали его имя, чувствуя своего нового героя.

Впрочем, воспоминания многих из этих болельщиков, образовавших собой многолюдную толпу, наверняка обратились к прошлому и чувству признательности к человеку, с вер-

хотуры наблюдавшему за их буйным весельем: Ники Лауде, скончавшемуся 20 мая 2019 года, как раз когда подготовка к сентябрьским торжествам была в самом разгаре.

Ники Лауда, будучи ключевым персонажем истории Ferrari, должен был стать центральной фигурой вечеринки, приуроченной к юбилею. Но он был больше, чем просто гонщиком, больше, чем пилотом Ferrari, и больше, чем человеком, руководившим командой, доминировавшей в «Формуле-1» в последние годы его жизни. Он был символом выдающейся отваги и приверженности делу, история которого была настолько шокирующей, что даже выходцы из Голливуда оказались ошеломлены, когда ее переложили на киноленту.

Словом «легенда» в спорте разбрасываются слишком часто: футболист забивает гол, и его тут же объявляют «легендой», боксер нокаутирует оппонента и становится «легендой» после всего одного боя. Цитата, приписываемая Эрнесту Хемингуэю, пожалуй, ближе всех подходит к объяснению того, почему Лауда возвышается не только над этими легендами мелкого пошиба, но даже над величайшими.

«ЕСТЬ ТОЛЬКО 3 ВИДА СПОРТА: КОРРИДА, АВТОГОНКИ И АЛЬПИНИЗМ; ВСЕ ОСТАЛЬНЫЕ — ПРОСТО ИГРЫ», — ГОВОРИЛ ХЕМИНГУЭЙ. ТАКИМ АНАЛИЗОМ ОН СТРЕМИЛСЯ ПОКАЗАТЬ,

**ЧТО ПИНАНИЕ МЯЧА НОГОЙ ИЛИ БИТОЙ ИЛИ
ЗАБЕГИ НА 100 МЕТРОВ — ЭТО, КОНЕЧНО,
ДОСТОЙНОЕ ИСПЫТАНИЕ СИЛЫ И МАСТЕРСТВА,
НО ЭТО НЕ СОПЕРНИЧЕСТВО СО СМЕРТЬЮ.**

Ники Лауда пилотировал болиды, как спортсмен, но пересек линию между жизнью и смертью и с боем вернулся обратно — к еще большей славе. Лауда был истинной легендой.

Даже люди, которые ничего не знают о «Формуле-1», слышали об аварии, в которую он попал на Нюрбургринге в 1976-м, когда его вытащили из адского пекла его Ferrari настолько покалеченным, что готовились отпевать. Именно здесь, в Монце, он вернулся из мертвых, представ перед пораженными тифози спустя всего сорок два дня после того, как священник попытался спровадить его в мир иной. Его раны кровоточили, у него не осталось век, так что он не мог мигать, поэтому едва видел трассу... и он был в ужасе. Энцо Феррари корбила шумиха, окружавшая его возвращение, казавшееся чем-то запредельным для человеческой стойкости, но болельщики стекались в Монцу целыми ордами, подгоняемые истеричной итальянской прессой, осыпавшей этого удивительного героя прилагательными в превосходной степени.

Однако в представлении самого Лауды никакого героического возвращения не было. Для

него попросту не существовало альтернативы. Он скрыл свой страх под огнеупорной балаклавой, сквозь которую проступала кровь, и крепко натянул свой красный шлем на оголенный череп. Так никто не мог разглядеть его испуг, отследить дрожь и осознать, что Лауда не просто мерился силой и мастерством с лучшими из лучших, но исследовал глубины своего разума, где таился самый потаенный его страх. Годом позже он вернул себе чемпионский титул в составе Ferrari.

Первой попыткой Лауды написать автобиографию была книга 1978 года *For the Record — My Years with Ferrari*, переведенная с немецкого на английский Дианой Мосли, матерью Макса Мосли, снабжавшего Лауду его первыми болидами «Формулы-1» с завода March и позже ставшего скандальным президентом FIA, Международной автомобильной федерации, управлявшей «Формулой-1».

Его вторая и последняя автобиография, «В ад и обратно», опубликованная в 1986-м после его окончательного завершения карьеры гонщика, стала олицетворением типичного Ники — все строго и по существу, безо всяких усложнений и приукрашиваний, записанная под его диктовку, без сомнений, стремительную. Она освещает годы его жизни с детских лет и до аварии, битву за титул 1976 года с харизматичным Джеймсом Хантом, и последу-

ющий уход из «Формулы-1» и автогонок вообще в статусе трехкратного чемпиона мира и одного из самых успешных пилотов в спорте, начинавшего с самого дна в BRM и March; затем выступавшего в Ferrari, откуда он перебрался уже в Brabham Берни Экклстоуна; и закончившего в McLaren. Но Лауда ни разу не обновлял книгу с момента ее выхода, как не рассказывал и историю своей жизни после «Формулы-1», когда он сначала стал владельцем авиакомпании, а затем совершил выдающееся возвращение в гонки в роли руководителя всепобеждающей команды Mercedes, завоевавшей в течение шести лет подряд умопомрачительные пять титулов для Льюиса Хэмилтона и еще одного для Нико Росберга.

Эта работа досталась мне, и я попытался сосредоточиться на историях, событиях и байках, которые могли бы жить в его памяти, — это значит, что эта книга отчасти автобиография, отчасти портрет человека, скрывавшегося за маской из шрамов, ставших его отличительной чертой «благодаря» Нюрбургрингу.

Мне как корреспонденту *The Times*, освещавшему автоспорт, выпала честь не единожды пересечься с Лаудой на гоночных трассах по всему миру, и в общении с ним была одна вещь, на которую журналист всегда мог положиться, — тот факт, что у Ники было свое мнение по практически любой теме, связанной

с автогонками. Однако его мнения имели уникальный вес, поскольку он сам был там, сам творил историю и носил шрамы, которые это подтверждали.

У ЛАУДЫ БЫЛ ИМИДЖ НАДУТОГО, РЕЗКОГО, ЦЕЛЕУСТРЕМЛЕННОГО И ДАЖЕ ГРУБОГО ЧЕЛОВЕКА, И ОН ОДНОВРЕМЕННО И БЫЛ ТАКИМ, И НЕ БЫЛ, НО ПОДЛИННЫМ ЕГО МЕРИЛОМ БЫЛО ТО, ЧТО ЕГО ОБОЖАЛИ ПО ВСЕМУ МИРУ.

Он мог очаровать даже самых сварливых своих коллег, и в родной Австрии он стал одной из самых почитаемых соотечественниками фигур. Джон Хоган был главным идеологом спонсорской кампании бренда Philip Morris Marlboro, вложившей сотни миллионов фунтов в «Формулу-1» и поддерживавшей в том числе и Лауду. По его словам, Лауда был чрезвычайно обходительным, «особенно с женщинами». Хоган говорил: «Его всегда интересовали люди, и он умел их раскрепостить. Женщины всех возрастов просто обожали его. Думаю, все дело было в его воспитании, потому что, несмотря на свой имидж, он всегда был учтивым и вежливым».

Лауда любил шутки и розыгрыши и был потрясающим собеседником, умевшим увлечь компаньонов за ужином своими байками из жизни, на протяжении которой он отказывал-

ся подчиняться правилам и ограничениям или уважать власть. Лауда попросту не признавал правил — если только не мог их нарушать. Он был сам по себе, боролся с душившей его благопристойностью, которой было отмечено его детство в привилегированной семье; шел наперекор семье, считавшей автогонки занятием, недостойным ее высокого статуса в обществе; давал отпор грозному Энцо Феррари, доминировавшему в мире «Формулы-1»; а затем воевал с картелем, захватившим авиалинии. Казалось, будто жизнь для него обязательно должна быть битвой с властью имущими и общепринятыми устоями.

Хоган, знавший каждого пилота и каждого влиятельного человека в «Формуле-1» с начала 1970-х, в том числе и Джеймса Ханта, которого спонсировал и с которым впоследствии сдружился, говорил о нем просто: «Ники следует называть нигилистом. Это самое точное описание».

Лауда любил сделки и умел вытащить наличные даже из самых плотно сжатых кулаков, благодаря чему мог финансировать свою карьеру в автогонках и авиационный бизнес.

ОН НАЧАЛ ЖИЗНЬ В «ФОРМУЛЕ-1» С ГРОМАДНЫМИ ДОЛГАМИ, ТАК КАК ПРИВЛЕК ДЕНЬГИ ОТ СПОНСОРОВ, КЛЮНУВШИХ НА ЕГО ЗАВЕРЕНИЯ

**В НЕИЗБЕЖНОСТИ ЕГО УСПЕХОВ, А ЗАКОНЧИЛ
СВОЮ ЖИЗНЬ С СОСТОЯНИЕМ, ДОСТИГАВШИМ,
ПО ПОДСЧЕТАМ, 500 МЛН ЕВРО.**

Однако деньги никогда по-настоящему его не мотивировали, только сделки, битвы и победы.

«Ники всегда был неутомимым, всегда находился в поисках новых возможностей» — так говорил о нем Берни Экклстоун, переманивший Лауду из Ferrari в свою команду Brabham. После итальянского Гран-при 1977 года они сидели в машине посреди деревьев королевского парка в Монце, вдали от алчущих взглядов зевак, и договаривались о контракте, сулившем Ники 1 млн долларов в год — колоссальная сумма по тем временам. Лауда обеспечил себе второй чемпионский титул с Scuderia в Соединенных Штатах и тут же ушел в команду Экклстоуна — за два Гран-при до конца сезона. В типичной для себя манере он не увидел никакого смысла в том, чтобы продолжать свое сотрудничество с Ferrari, невзирая на все успехи, которых добился с ними.

И он знал себе цену. Перед своим вторым сезоном в Brabham Лауда потребовал от Экклстоуна поднять ему зарплату до \$2 млн в год — тот побледнел от страха и наотрез отказался. Пока не пришло время ехать на встречу с представителями Parmalat, главно-