

**НИКИ
ЛАУДА**

АВТОБИОГРАФИЯ

**НИКИ
ЛАУДА**
В АД И ОБРАТНО

 **БОМБОРА**
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва

УДК 796.712:929
ББК 75.721.5
Л28

Niki Lauda
MEINE STORY

Лауда, Ники.
Л28 В ад и обратно : автобиография / Ники Лауда ;
[перевод А. А. Качалова]. — Москва : Эксмо, 2025. —
336 с. — (Легенды Ф-1).

ISBN 978-5-04-191319-9

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 тяжёлыми 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
© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2025
ISBN 978-5-04-191319-9

ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие. ЛЕГЕНДА. <i>Кевин Исон</i>	7
Глава первая. ПЕРВЫЕ ГОДЫ	19
Глава вторая. СДЕЛКИ И КОЛЕСА.....	36
Глава третья. FERRARI	53
Глава четвертая. НЮРБУРГРИНГ.....	73
Глава пятая. ЖИЗНЬ ПРОДОЛЖАЕТСЯ	86
Глава шестая. ВРАВНАМ.....	97
Глава седьмая. ВОЗВРАЩЕНИЕ.....	109
Глава восьмая. ТУРБО ВЫХОДИТ НА АРЕНУ	129
Глава девятая. САМЫЙ ТРУДНЫЙ ГОД	138
Глава десятая. ЭШТОРИЛ.....	155
Глава одиннадцатая. В НИКУДА И БЫСТРО.....	164
Глава двенадцатая. ОТ 400 ЛОШАДИНЫХ СИЛ ДО 1000.....	177
«Формула-1» 1972–1985.....	177
Глава тринадцатая. КОЛЛЕГИ И СОПЕРНИКИ.....	190
Глава четырнадцатая. СИСТЕМА ЛАУДЫ	198
Глава пятнадцатая. АВИАЦИЯ.....	209
Глава шестнадцатая. ИБИЦА.....	221
Глава семнадцатая. ПОСЛЕДНИЙ КРУГ	232

Постскриптум <i>Кевина Исона</i>	241
Глава восемнадцатая. «ХУДШЕЕ ВРЕМЯ МОЕЙ ЖИЗНИ».....	241
Глава девятнадцатая. НАРУШАЯ ПРАВИЛА.....	254
Глава двадцатая. ПОСЛЕДНЯЯ ПОБЕДА.....	262
Воскресенье, 3 ноября 2019 года.....	262
Эпилог.....	281
Приложение: ДЛЯ ПРОТОКОЛА. НИКИ ЛАУДА.....	289
Результаты всех гонок в карьере.....	290
Алфавитный указатель.....	318

ПРЕДИСЛОВИЕ ЛЕГЕНДА

КЕВИН ИСОН

Высоко над шумной массой болельщиков, облаченных в красные футболки и кепки, возвышался баннер с фотографией в холодном монохроме, 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 проводжали 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 девятиностолетнего 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 верхотуры 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, приписывае-

мая 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 НОГАМИ 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, заправлявшей «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 последующий 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 млн 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 отказывался 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, главного спонсора команды. Экклстоун познакомил участников встречи и сообщил руководителям компании, что команда готова к сезону 1979 года и что Лауда будет ее пилотом Номер один. «Нет, не буду», — сказал Лауда, поразив всех так, что в переговорной воцарилась мертвая тишина. Экклстоун и Лауда затем вышли в заднюю комнату, где принялись спорить по поводу \$2 млн, но Экклстоун был загнан в угол: не будет повышения зарплаты, не будет и ведущего пилота. Пришлось раскошелиться.

«Ники не церемонился. Он сразу переходил к делу, — сказал мне Экклстоун. — Он не мог понять, почему люди поднимали шумиху. Если что-то шло не так, он принимал это и брался за что-нибудь другое. У него не было времени на эмоции и рассуждения о прошлом. Он усваивал урок и двигался дальше. Люди понимали, что если Ники говорит “Доброе утро!”, значит, еще не пробило 12 часов. Они чувствовали себя комфортно с ним, потому что могли высказываться, а ответ получали такой, каким

он был на самом деле. Вот как он сумел убедить многих людей поддерживать его — потому что был прямолинеен. Он не был против критики».

Но в каком-то смысле Экклстоун вернул все свои вложения еще после Нюрбургринга — от человека, который легко мог утверждать, что это благодаря ему «Формула-1» превратилась в глобальное телевизионное событие. Гонки Гран-при появлялись на телевидении лишь эпизодически, поскольку трансляции в Европе контролировал Европейский союз вещателей. Но авария, в которую попал Лауда, и его триумфальное возвращение сделали «Формулу-1» обязательной к просмотру, так что телекомпании начали выстраиваться в очередь, чтобы заключить контракты. Экклстоун, который также вел переговоры от лица команд «Ф-1», пошел на конфронтацию с Европейским союзом вещателей и впервые в истории начал подписывать контракты с отдельными телекомпаниями индивидуально — с непременным условием, что они вернутся и покажут сезон 1977 года целиком, а не выборочно, отбирая те этапы, которые им больше нравились. Так был дан старт превращению «Формулы-1» в гиганта спортивного и развлекательного бизнеса с годовым оборотом в 1 млрд долларов, что сделало миллиардером и самого Экклстоуна.

«В былые времена телевещатели показывали только Монако и что-нибудь еще — на этом все, — говорил Экклстоун. — Но Ники внезапно стал суперзвездой, и все захотели узнать, чем закончится сезон 1976 года. Это стало прорывом для “Формулы-1”, в противном случае мы бы так и увязли в Европе с минимальным освещением в СМИ. Полагаю, что все дело было в Ники и той аварии».

Лауду же звездный статус не интересовал даже отдаленно, он ненавидел, когда его узнавали в ресторанах или на улице.

У НЕГО НЕ БЫЛО ВРЕМЕНИ НА МНОГОСЛОВНЫЕ БЛАГОДАРСТВЕННЫЕ РЕЧИ И ЭМОЦИОНАЛЬНЫЕ МОМЕНТЫ. ПОЖАЛУЙ, НАИЛУЧШЕЙ ДЕМОНСТРАЦИЕЙ ОТСУТСТВИЯ У НЕГО ВСЯКОЙ СЕНТИМЕНТАЛЬНОСТИ БЫЛО ЕГО ОТНОШЕНИЕ К СВОИМ МНОГОЧИСЛЕННЫМ ТРОФЕЯМ. НЕКОТОРЫЕ ИЗ НИХ ОТПРАВЛЯЛИСЬ ПРЯМИКОМ В МУСОРНУЮ КОРЗИНУ.

Но как-то раз мужчина, державший неподалеку от него гараж, проявил к ним интерес, и тогда они заключили сделку: Ники будет отдавать его трофейные кубки в обмен на бесплатные мойки авто.

«Вот так я поступил», — сказал Лауда новостному агентству Reuters. Однако у этой сделки обнаружился негативный аспект. «К сожалению, парень умер, а его сын управлял уже заправочной станцией, поэтому один мой друг забрал кубки, отполировал их, а потом мои дети выставили их на eBay. Теперь за мойки мне приходится платить».

Это отсутствие сентиментальности пронизывало каждый момент его рабочего дня, затрагивая даже самых близких ему людей. Падди Лоу, три года проработавший у Лауды техническим директором в Mercedes, вспоминал: «Однажды на Рождество я принес ему рождественскую открытку от Льюиса [Хэмилтона], которую тот подписал лично, выразив Ники благодарность за все, что он сделал, и добавив пожелания всего наилучшего. Ники прочитал и выбросил открытку в мусорку. Я подумал, что он мог хотя бы донести ее до дома. Он отнесся к этому как к любой другой чепухе в своей жизни — а на чепуху у него времени не было никогда».

Даже шрамы, покрывшие его голову после аварии, стали эмблемой, которую следовало поставить на службу. Лауда был лишен пижонства, он не стремился походить на Джеймса Ханта, высокого блондина англичанина, с которым соперничал за чемпионский титул