

*Посвящается Алану Хенри (АХ):
именно он познакомил меня с Ники
и оставался нашим добрым другом.*

ВСТУПЛЕНИЕ

До сих пор помню, как впервые увидел Ники. Мне было тогда лет шесть. Семья Ники и мои родители часто отдыхали на Ибице и иногда встречались. Хотя я был тогда совсем мал, этот момент врезался мне в память. Еще бы, увидеть живую легенду автоспорта! Сколько себя помню, я был фанатом «Формулы-1»* и с раннего детства смотрел репортажи по ТВ и играл в гоночные машинки. «Формула-1» была для меня всем. Мог ли я представить, что наступит день — и я стану первоклассным гонщиком, одержу победу в мировом чемпионате и сам Ники Лауда поздравит меня с победой? Тот миг, когда я вылез из своей машины и Ники снял с себя красную бейсболку в знак уважения, навсегда останется одним из самых ярких моментов в моей карьере.

Ники всегда был для меня кумиром. Он закончил свою карьеру в 1985 году — в год, когда я родился. Мне

* «Формула-1» (F1) — самый престижный класс гоночных автомобилей с открытыми колесами. Существует ряд младших (более простых по техническим требованиям и менее затратных с финансовой точки зрения) классов автомобилей с открытыми колесами: «Формула-3» (F3), «Формула-Е» (автомобили с электроприводом), «Формула-Рено» (*Formula Renault*, поддерживается автопроизводителем *Renault*) и т. д. — *Прим. ред.*

не довелось посоревноваться с ним. Но когда я был начинающим гонщиком, я смотрел много видеозаписей гонок с его участием и многому научился. Ники всегда был вдумчивым, много рисковал и невероятно много трудился. Он был очень умным, старался анализировать каждый заезд и разобраться во всех деталях. Подготовка к гонке и настройка болида стояли для Лауды на первом месте. Он показал, что как гонщик вы не можете всегда быть первым и самым быстрым. Но вы должны быть последовательным, избегать ошибок и не позволять себе почивать на лаврах. Такой подход оказал на меня большое влияние, и я следовал ему в своей собственной карьере. Невероятное мастерство и карьера Ники производили впечатление на многих, и я не был исключением. Если был на свете человек, который никогда не сдается, так это Ники. То, как он преодолевал трудности и неудачи и вновь возвращался на вершину, не могло не впечатлять, это было нечто. Ники — пример для всех нас, и мы должны быть ему вечно благодарны.

Ники был человеком страстным — больше всего на свете он любил «Формулу-1», полеты и свою семью. А еще искренним и прямолинейным — порой до грубости, — но справедливым и честным. Если вам был нужен прямой ответ, вы его от него получали. Даже если это и ранило. Когда я был в команде *Mercedes*, у меня было несколько трудных моментов, особенно во взаимоотношениях с Льюисом [Хэмилтоном]. Ники частенько выступал в роли посредника и усаживал нас за стол переговоров, чтобы обсудить спорные вопросы. Порой страсти разгорались нешуточные, но и в такие моменты Ники старался понять обе стороны. Он всегда делал все, чтобы примирить нас. И у него это получалось, что было жизненно важно для успеха команды. Он мог рассердиться не на шутку, но всегда ухитрялся нас помирить и угово-

рять работать в команде. И он никогда не помнил зла — что бы ни случилось, мы с Ники всегда все утрясали. У Ники был дар оставлять дверь открытой для всех, и все двери были для него открыты. Никакой выжженной земли. «Жизнь длинная» — это был девиз не только Ники, но и моего отца Кеке, этому же принципу следую я, так что и в этом отношении он был для меня примером.

Когда я решил завершить карьеру гонщика, Ники это не порадовало и для команды это был удар: я только что стал чемпионом мира и был сильным гонщиком и важным членом команды. Его реакцию на мое решение было не так просто проглотить, но я постарался увидеть ситуацию его глазами. Ники все делал с невероятной страстью. Именно поэтому он был успешен не только как гонщик. Ники — один из немногих, кто сумел перенести свой успех в «Формуле-1» на другие сферы жизни, что бывает редко. Сегодня, когда я и сам стал предпринимателем, я все чаще думаю о Ники, хотя у нас с ним разные подходы. Ники обожал небо и создал успешную авиакомпанию. В своих проектах я надеюсь менять мир к лучшему и сочетать бизнес с добрыми делами. Мне бы и сейчас не помешали советы Ники в решении стоящих передо мной проблем. Его честное отношение всегда помогало мне в моей карьере гонщика «Формулы-1», а его жизнь и по сей день служит мне примером. Иногда, когда мне надо принять решение, я спрашиваю себя: «А что бы сказал на это Ники?» И слышу его громкий, четкий и честный ответ.

Я перед Ники в неоплатном долгу за все то, что он для меня сделал. Он сыграл огромную роль в моей спортивной карьере и сделал мою жизнь богаче. Это удивительно, и я всегда буду благодарен ему за поддержку.

Нико Росберг

ПРЕДИСЛОВИЕ

У меня и в мыслях не было писать книгу о Ники Лауде. Мне посчастливилось знать его лично, ведь я 40 лет писал о «Формуле-1» и, как и многие другие, просто наслаждался общением с таким неординарным, остроумным и обаятельным человеком. Мысль написать о нем книгу впервые пришла мне в голову через неделю после смерти Ники 20 мая 2019 года. Нескончаемый поток слов уважения и почестей со всех уголков мира, искренняя скорбь по человеку, который на самом деле не отличался сентиментальностью, — все это убедило меня в том, что надо увековечить на бумаге столь замечательную жизнь.

И в то же самое время мне позвонил мой литературный агент Дэвид Лакстон с таким же предложением. Ян Чапмэн и Ян Маршалл из издательства *Simon & Schuster* выразили готовность опубликовать книгу, что и побудило меня отправиться в чудесное путешествие (надо сказать, что этому немало способствовал мой личный опыт погружения в мир «Формулы-1», где мне довелось познакомиться с яркими, а порой и противоречивыми персонажами).

До начала работы надо было получить согласие семьи Лауды. Выражаю глубокую благодарность Лукасу и Матиасу за их поддержку. Надеюсь, что мысли, воспоминания

Предисловие

и любовь многочисленных друзей и коллег, запечатленные на страницах этой книги, помогли семье пережить печальное время после невосполнимой утраты.

Прежде чем отправиться дальше, хочу выразить особую признательность Брэдли Лорду и Оливеру Оуэну за их всестороннюю и неоценимую помощь.

И наконец, моя искренняя благодарность (в алфавитном порядке) за помощь, без которой этой книги бы не было: Жан Алези, Пино Альеви, Даниэле Одетто, Герхард Бергер, Майк «Херби» Блаш, Даниэль Брюль, Матиас Брюннер, Уилл Бакстон, Тим Коллингз, Вивьен Каллен, Стюарт Дент, Берни Экклстоун, Рита Фармер, Мауро Форгыери, Льюис Хэмилтон, Марк Хэмилтон, Торстен Ханс, Даррен Хит, Джон Хоган, Марк Хьюз, Марио Ильен, Эдди Ирвайн, Тони Джардин, Эдди Джордан, Линда Кин, Флориан Кёниг, Герхард Кунчик, Лукас Лауда, Матиас Лауда, Отмар Ленц, Падди Лоу, Макс Мосли, Джорджо Пиола, Ален Прост, Нико Росберг, Дэйв Райан, Михаэль Шмидт, Нав Сидху, Марк Зурер, Жан-Мишель Тибби, Герберт Фёлькер, Джон Уотсон, Тото Вольфф, Карл-Хайнц Циммерман и Хельмут Цвикль.

ПРОЛОГ

Появление Ники Лауды в международном автоспорте не сулило ему блистательного будущего трехкратного чемпиона мира и мировой спортивной иконы. Да и Мэллори-Парк, место его дебюта, — это не Сильверстоун, не Монако и не Монца.

«Мэллори-Парк» по-прежнему незамысловат, как и адрес на буклете гонок 40 лет назад: «Трасса “Мэллори-парк”, Кирби Мэллори, Лестер. Эрл Шилтон, 2631». Звонившие в начале 1971 года узнавали, что на автодроме в воскресенье 14 марта пройдут международные автогонки «Формула-2», цена входного билета — полтора фунта.

В программке стоимостью 15 пенсов* была схема трассы, напоминавшая конец клюшки для гольфа с озером посередине. Схема была нехитрой, поскольку «Мэллори-Парк» ничем особенным не отличается. Этот сплюснутый овал протяженностью 2,16 километра с узкой петлей на одной стороне едва ли вызывал интерес у гонщика, равно как и желание проверить свое мастерство.

Несмотря на все недостатки, именно на этой трассе должна была пройти разминка перед европейским чемпи-

* В одном британском фунте стерлингов 100 пенсов. — *Прим. ред.*

онатом «Формулы-2» 1971 года — престижной гоночной серии, где начинающие гонщики получали возможность соревноваться с известными спортсменами из «Формулы-1»*. Та гонка на «Мэллори-Парк» не была исключением: среди участников были Ронни Петерсон, Анри Пескароло, Дерек Бэлл, Грэм Хилл и Йо Зифферт — гонщики с опытом Гран-при, готовые разобраться с выскочками вроде Карлоса Ройтемана, Джона Уотсона и Майка Бётлера (в предстоящем сезоне все они должны были перейти на высший уровень).

Для британских фанатов гонок уровень сложности трассы был не столь важен, ведь само событие знаменовало конец скучной зимы без гонок. В гоночной программке с энтузиазмом расписывались возможности новых машин *F2*: ожидалось, что рекорд прохождения круга 42,8 секунды будет побит — нелепое время, особенно в сравнении с восемью минутами, необходимыми для прохождения трассы «Нюрбургринг Нордшляйфе»**, где через семь недель должен был пройти третий этап чемпионата «Формулы-2». Но пока «Мэллори-Парк» давал возможность гонщикам и командам разогреть свои машины и подготовиться к предстоящему сезону.

Среди 31 машины, заявленной в стартовом протоколе, была и *March 712M* с Ники Лаудой за рулем. Правда, название спонсора (к тому же написанное с ошибкой***) было

* В период с 1967 по 1984 год для поднятия престижа «Формулы-2» пилотам «Формулы-1» была дана возможность стартовать и в этой серии (без борьбы за позиции в личном зачете, но с сохранением результата в протоколе гонки). — *Прим. ред.*

** Нем. *Nürburgring Nordschleife* («Северная петля Нюрбургринга») — часть гоночной трассы «Нюрбургринг», построенной в 1927 году в Германии рядом с поселком Нюрбург (федеральная земля Рейнланд-Пфальц). В конфигурации 1971 года длина трассы составляла более 22 километров. — *Прим. ред.*

*** *Erste OsterREACHSche Spar Casse* (правильно *reichi*) — австрийский розничный банк. — *Прим. пер.*

длиннее, чем вся указанная в программке информация о 22-летнем австрийском пареньке, который умудрился убедить банк выдать ему ссуду для участия в гонках. В начале спортивной карьеры Лауде пришлось изрядно попотеть, чтобы доказать, что он перерос пренебрежительное реноме.

Британские знатоки автоспорта помнили, как этот «Н. Лауда», кем бы он ни был, в прошлом июле разбил свою *McNamara* на гонке «Формулы-3» в Брэндс-Хэтче, но вряд ли что-то еще могли сказать об австрийце. Этот молодой гонщик с редким упорством делал все, чтобы проявить себя на этом поприще, и уже неоднократно появлялся на разных трассах в разных уголках земного шара.

Впервые Лауда участвовал в гонках в 1968 году на *Mini Cooper S* и не раз выигрывал на горных трассах Австрии*. Будучи человеком амбициозным, он поменял свой *Mini* на более мощный *Porsche 911*, ловко воспользовавшись возможностью пересмотреть финансовый договор на спортивный автомобиль. Поскольку он не справлялся с ежемесячными выплатами, он все глубже залезал в долги. Казалось, это не слишком волновало подростка из состоятельной семьи (у них была бумажная фабрика) — во всяком случае, никто не догадывался о том, что родители не одобряли увлечение сына и отказывались в него вкладываться.

Когда Ники в 1969 году перешел в кольцевые гонки и стал гонщиком команды Бергманна в классе *Formula Vee***, его финансовое положение лишь усугубилось, особенно когда он умудрился перевернуться на одноместном *Kaimann* во время своей второй гонки на трассе в Асперне.

* Хилклаймбинг (подъем на холм, скоростной подъем) — один из моторных видов спорта, в котором участники соревнуются на время прохождения незамкнутой восходящей трассы. — *Прим. ред.*

** Создан в 1958 году при поддержке автопроизводителя *Volkswagen*. — *Прим. ред.*

Лауда не пострадал и собирался учиться на своих ошибках, а не жалеть себя.

Свое бесстрашие Ники подтвердил чуть позже в том же сезоне, когда стал первым гонщиком, который сумел пройти свыше 170 поворотов серьезной трассы «Нюрбургринг Нордшляйфе» менее чем за 10 минут на машине *Formula Vee*, — по всем меркам замечательный результат. И хотя Лауда победил всего лишь в одной гонке *Formula Vee*, его отношение произвело впечатление на Курта Бергманна, руководителя его команды. Вот что он рассказал биографу Лауды Герберту Фёлькеру:

Лауда ничего не понимал в технических вопросах. Однако он обладал особым чутьем и потрясающей хваткой, хотя и не мог это никак объяснить и не строил теорий на этот счет. Его жизнь была полностью посвящена автоспорту. Он спросил меня, хороший ли он гонщик и есть ли у него шанс таковым стать. Мне казалось, у него никогда не будет достаточно денег, а без финансирования развиваться невозможно: деньги в этом деле играют решающую роль. Он был на удивление изобретателен и упрям с теми, от кого рассчитывал получить деньги, но тем не менее я считал, что Ники никогда не раздобыть необходимую сумму денег для быстрого продвижения. Жил он очень скромно, носил одну и ту же одежду и не покупал ничего, что не относится к автоспорту. Но это не спасало.

Упрямо следуя своему принципу собирать финансы из нескольких источников, Лауда купил себе *Porsche 908*. Пусть это и была одна из лучших машин своего класса, Ники быстро понял, что гонки в классе спорткаров* — это не продвижение вперед, если хочешь попасть на самый

* Классы гоночных автомобилей с закрытыми колесами (кузовные) и тогда считались менее престижными. — *Прим. ред.*

верх. Самый очевидный путь — это начать с F3, перейти в F2 и потом в F1.

Благодаря силе его убеждения (и необходимым средствам) состоялся заезд с командой *McNamara F3*, основанной Фрэнсисом Макнамарой, солдатом США*, который участвовал в гонках *Formula Vee*, когда служил в Западной Германии.

По злой иронии судьбы Лауда получил боевое крещение в первый же день тренировок сезона 1970 года. Пытаясь воспользоваться слипстримом** на трассе «Ногаро» (Франция), он столкнулся с впереди идущей машиной, в результате чего *McNamara* сделала сальто и приземлилась на ограждение, потеряв все четыре колеса. Это была короткая прелюдия к эффектной аварии на «Зольдере» (Бельгия), которая случилась позже в том же году. Неудивительно, что и потом Лауда в подробностях рассказывал об этом Фёлькеру:

Жуткая была история. Третий этап: авария — Ханнелор Вернер [немецкая гонщица] — где-то на трассе. Мы достигли вершины холма на скорости 210 [км/ч], а там ползет грузовичок-эвакуатор, 50 [км/ч], не больше. Первые трое оттормаживаются и обходят его справа. Потом четвертый попытался обойти справа, но у него не получилось и машину занесло. Тогда я пытаюсь обойти слева. А в это время другую машину крутит влево — и мы сталкиваемся. Меня крутануло, и следующий болид въехал прямо в меня. Все это происходит посередине трассы.

* Макнамара был переведен в Германию в звании лейтенанта. — *Прим. ред.*

** В переводе с английского *slipstream* — «скользящий поток». В автоспорте этим термином обозначают движение непосредственно за впереди идущим автомобилем в зоне создаваемых им аэродинамических завихрений. — *Прим. ред.*

Вот я попал — машина в хлам, а на нас летит с горы следующая группа машин. Тут поднимают желтый флаг*, и все сигналият как могут, — но эта толпа знай себе давит на газ. А мне остается лишь гадать, откуда мне прилетит сначала. Одна машина перелетела прямо над носом моей. Улучив момент, я выбрался из кокпита и унес ноги подальше.

В тот сезон Лауда провел 11 гонок за *McNamara*, в итоге — ни одного достойного результата и длинный список аварий, на фоне которых столкновение на «Брэндс-Хэтче» в июле показалось невинной прогулкой.

Эта история приключилась во время гонки поддержки Гран-при Великобритании. Лауда не слишком много сделал для престижа своей страны на международной арене автоспорта, чего нельзя сказать о Йохене Риндте. Этот харизматичный и на редкость быстрый австрийский гонщик выиграл ту гонку на *Lotus 72* и упрочил свои шансы стать чемпионом мира «Формулы-1».

На другом конце турнирной таблицы был один из соперников Лауды в гонке *F3* Джеймс Хант — еще один подающий надежды гонщик и тоже стесненный в средствах. Могли ли они знать, что через шесть лет будут участвовать в легендарном чемпионате мира, о котором через 40 лет снимут полнометражный художественный фильм?

Однако в июле 1970 года единственным результатом их усилий стало третье место Ханта и статья в *Autosport*, где упоминался исход предпоследнего этапа Лауды как «авария [в результате которой] сам Лауда не пострадал, но его *McNamara* представляла собой жалкое зрелище».

* Желтый флаг в автоспорте означает опасность на трассе или рядом с ней и запрещает обгон, если флагом размахивают — ситуация особенно опасна. — *Прим. ред.*