

МОРИС
ХЭМИЛТОН

НИКИ
ЛАУДА

Спортивные легенды

Морис Хэмилтон

Ники Лауда. Биография

«Издательство АСТ»

2020

УДК 796.712:929(436)

ББК 75.721.5

Хэмилтон М.

Ники Лауда. Биография / М. Хэмилтон — «Издательство АСТ»,
2020 — (Спортивные легенды)

ISBN 978-5-17-139263-5

Трехкратный чемпион «Формулы-1» Ники Лауда – особенный пилот. О драматичной борьбе за титул между ним и Джеймсом Хантом в сезоне 1976 года снят фильм «Гонка» (2013), а чемпионство Ники в 1984-м с отрывом в пол-очка от еще одной легенды «Ф-1» Алена Проста и вовсе остается уникальным в своем роде. Однако те, кто видел Лауду на заре карьеры, не предрекали ему звание одного из величайших гонщиков в истории. Напротив, путь Ники в автоспорте мог закончиться, едва начавшись. На какие авантюры приходилось идти Лауде, чтобы оплатить участие в гонках? Каково это, работать с двумя величайшими «диктаторами» «Формулы-1» Энцо Феррари и Берни Экклстоуном? Об этом, а также о самой страшной трагедии в жизни Лауды – жуткой авиакатастрофы самолета его компании Lauda Air в 1991 году – вы узнаете из книги Мориса Хэмилтона. В 2019 году Ники Лауда скончался. Без великого прямолинейного австрийца в красной бейсболке паддок «Ф-1» осиротел: воспоминания его друзей, членов семьи и старых гоночных соперников служат лучшими тому свидетельствами. В формате PDF А4 сохранён издательский дизайн.

УДК 796.712:929(436)

ББК 75.721.5

ISBN 978-5-17-139263-5

© Хэмильтон М., 2020

© Издательство АСТ, 2020

Содержание

Вступление	7
Предисловие	9
Пролог	10
ГЛАВА 1	15
ГЛАВА 2	24
Конец ознакомительного фрагмента.	28

Морис Хэмилтон Ники Лауда. Биография

Перевод оригинального издания

Maurice Hamilton

NIKI LAUDA

Настоящее издание публикуется по соглашению с David Luxton Associates Ltd. и литературным агентством The Van Lear Agency LLC.

Все права запрещены. Никакая часть этой книги не может быть воспроизведена и не может распространяться ни в какой форме и никакими средствами ни в электронном виде, ни механически, в том числе виде фотокопий, аудиозаписей или на накопителях, без письменного разрешения издателя.

© Maurice Hamilton, 2020

© Перевод на русский язык. ООО «Издательство АСТ», 2022

© Оформление. ООО «Издательство АСТ», 2022

* * *

«Ники был человеком страстным: больше всего на свете он любил «Формулу-1», полеты и свою семью».

Нико Росберг

В наше время чуть ли не любого знаменитого спортсмена спешат назвать легендарным. Но если мы говорим о Нике Лауде, то едва ли кто-то станет спорить с тем, что трехкратный чемпион мира «Формулы-1» такое звание заслужил. Гонщик, чудом выживший в пламени горящего болида, вскоре вернулся за руль и еще дважды стал лучшим в «Ф-1», причем во втором случае – после двухлетней паузы в выступлениях.

Однако жизнь Лауды – далеко не только борьба с соперниками на трассе. Благодаря книге авторитетного британского журналиста Мориса Хэмилтона мы лучше узнаем Лауда-бизнесмена, Лауду-летчика, Лауду-босса. В конечном счете – Лауду-человека. Биография написана простым и живым языком, здесь редки технические термины, так что книга понравится и тем, кто не слишком хорошо разбирается в мире «Формулы-1».

Возможно, кто-то узнал о Ники только благодаря фильму «Гонка». Что ж, в книге есть и подробный рассказ об участии Лауды в создании этой картины. А воспоминания знаменитых пилотов и руководителей команд «Формулы-1» позволят еще лучше раскрыть образ чемпиона в крансой бейсболке.

Евгений Кустов, редактор раздела «Авто» Championat.com

* * *

*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 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 почитать 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 сдаётся, 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 уговорить 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 следуя 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 гон-

щика «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 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 Форгьери, 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 Тиби, Герберт Фелькер, 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 пенсов¹ была схема трассы, напоминая 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 чемпионатом «Формулы-2» 1971 года – престижной гоночной серии, где начинающие гонщики получали возможность соревноваться с известными спортсменами из «Формулы-1»². 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 Гранпри, готовые разобраться с выскочками вроде Карлоса Ройтемана, Джона Уотсона и Майка Бэттлера (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»³, 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 ошибкой⁴) было 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 Австрии⁵. Будучи человеком амбициозным, он поменял свой *Mini* на более

¹ В одном британском фунте стерлингов 100 пенсов. – Прим. ред.

² 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.

³ 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.

⁴ *Erste OsterREACHsche Spar Casse* (правильно *reichi*) – австрийский розничный банк. – Прим. пер.

⁵ Хилклаймбинг (подъем на холм, скоростной подъем) – один из моторных видов спорта, в котором участники соревнуются

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*⁶, его финансовое положение лишь усугубилось, особенно когда он умудрился перевернуться на одноместном *Kaimann* во время своей второй гонки на трассе в Асперне. 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 Фелькеру:

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 спорткаров⁷ – это не продвижение вперед, если хочешь попасть на самый 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 США⁸, 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 слипстримом⁹ 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 Фелькеру:

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

на время прохождения незамкнутой восходящей трассы. – Прим. ред.

⁶ Создан в 1958 году при поддержке автопроизводителя *Volkswagen*. – Прим. ред.

⁷ Классы гоночных автомобилей с закрытыми колесами (кузовные) и тогда считались менее престижными. – Прим. ред.

⁸ Макнамара был переведен в Германию в звании лейтенанта. – Прим. ред.

⁹ 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.

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. Вот я попал – машина в хлам, а на нас летит с горы следующая группа машин. Тут поднимают желтый флаг¹⁰, 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».

Имя Лауды время от времени мелькало на страницах этого британского еженедельника. Так, в репортаже о гонке *F3* на трассе «Карлскуга» (Швеция) сообщалось: «В первом заезде Лауда показал, на что способна *McNamara*, и постепенно переместился с восьмого места на третье». По поводу гонки на «Кнутсторпе» через неделю, 16 августа, писали: «Сюрприз преподнес Ники Лауда: с самого начала свободных заездов показывал отличный результат и взял поул¹¹. Затем он откатился на последнее место, хотя лидировал на втором круге».

В этом сезоне машина Лауды страдала, и порой сильно, чего нельзя сказать о его уверенности в себе. Его упертость подпитывалась верой в то, что при хорошем стечении обстоятельств он сумеет доказать, что достаточно быстр и для участия в «Формуле-1». Пройдя гонки *F3*, по логике следующим шагом была гонка *F2*, даже если баланс банковского счета не позволял сделать этот шаг.

Отлично понимая, что такое нехватка средств, Лауда применил эту же логику и к выбору команды, положение которой, насколько он знал, было еще более отчаянным. В сентябре 1969 года была основана команда *March Engineering*: кроме довольно быстрых машин ее владельцы имели в своем арсенале длинный язык и наглость во вселенском масштабе. Невзирая на мрачные прогнозы, *March* выпускала машины в основном для гонок *F1*, *F2* и *F3* и умудрилась пережить свой дебютный сезон 1970 года, чему немало способствовала неожиданная победа в Гран-при в Испании.

Однако теперь, когда всеобщее удивление от победы дерзкого дебютанта сошло на нет, перед командой стояла более сложная задача – перенести этот успех на второй сезон. Главным козырем британцев был Ронни Петерсон – молодой и фантастически талантливый гонщик из

¹⁰ Желтый флаг в автоспорте означает опасность на трассе или рядом с ней и запрещает обгон, если флагом размахивают – ситуация особенно опасна. – *Прим. ред.*

¹¹ Поул (поул-позиция, поул-позишн, англ. *pole-position*) – наиболее выгодная стартовая позиция гоночного автомобиля. Ее обладатель определяется в результате квалификации (одного или нескольких заездов перед основной гонкой). – *Прим. ред.*

Швеции, которому предстояло провести первый полноценный сезон. (В 1970 году Петерсон участвовал в нескольких гонках в качестве частного клиента¹² *March*.)

В 1971 году Петерсон станет лидером команды *March F2*, а оплатят это шведские спонсоры. Что же касается остальных пилотов *March F2*, то машины ждали своего часа, точнее того, кто заплатит больше денег. Или, как быстро смекнул Лауда, того, кто предложит разумную цену для поддержания компании на плаву.

Итак, положив глаз на новехонький *March F2 (712M)*, Лауда приступил к поискам затребованных компанией 500 000 шиллингов (примерно 8000 фунтов), чтобы у него появилась возможность показать, насколько он хорош на фоне лучших гонщиков мира. На счету у Лауды была всего 1000 шиллингов, Лауда занял у многих, взял кредит в банке под залог страховки собственной жизни. С точки зрения Лауды, цель оправдывала средства: он добьется отличных результатов, карьера пойдет в гору, а его заработки как полноценного гонщика Гран-при покроют все долги. Все просто.

Этот план привел Лауду в марте 1971 года в Мэллори-парк, где он дебютировал на новенькой машине *F2*, покрашенной в желтые цвета банка, название которого было указано с ошибкой в программке. У Джона Уотсона подобных трудностей не было, так как не было и спонсора. Это был второй сезон «парня из Ольстера» в международных гонках в качестве частного клиента – прелюдия к Гран-при и участию в одной команде с Ники Лаудой (причем не единожды, а дважды). Уотсон рассказывал:

Как и все, я каждую неделю читал газеты с новостями автоспорта и следил за результатами гонок, чтобы быть в теме. Тогда имя Ники Лауды ни о чем не говорило. Ничто не предвещало, что этот гонщик будет трехкратным чемпионом мира. Когда в те выходные он зажег на трассе «Мэллори-Парк», главное, что я запомнил, – это его новенький *Porsche 911S* и сопровождавшую его Мариэллу Рейнингхаус, похожую на дорогую фарфоровую статуэтку, – классическую красавицу. Помню, я подумал: «Черт подери! У этого парня правильные приоритеты».

В квалификации Лауда был 10-м, уступив 1,8 секунды поулу Петерсона, но не самым медленным из шести подобных машин команды *March* на стартовой решетке. Гонка проходила в два заезда: в первом Лауда сошел, идя восьмым, поскольку отсоединился топливный шланг (вероятно, механики *March* перестарались, обслуживая дорогого клиента). Второй заезд был намного более обещающим вплоть до 29-го круга (из общих 40), но, когда Лауда уже продвинулся до четвертой позиции, внезапно отказал двигатель *Ford-Cosworth*.

Однако героем дня стал Петерсон. Пока он двигался к спокойной и ожидаемой победе в первом заезде, у левой рулевой тяги, как раз в тот момент, когда Ронни входил в стремительный правый поворот, полетел шаровой шарнир. В результате машина оказалась в полосе безопасности, она перевернулась и приземлилась между газоном и зеленой изгородью, отделявшей зрителей от трассы. Перепачканный и потрясенный Петерсон выбрался из-под искореженной машины, а организаторам гонки оставалось лишь гадать, что бы случилось, пролети *March* на несколько метров дальше. Единственным пострадавшим оказался мальчик, лицо которого было поранено осколками. Он мгновенно утешился, когда Петерсон вручил пострадавшему обломок корпуса, на котором оставил автограф.

Сход Петерсона лишил зрителей интересной гонки – можете поверить автору этих строк на слово. Мне не терпелось увидеть начало сезона, и я вместе с истинными фанатами выехал из Лондона на автомагистраль *M1*. Попасть в простенький зеленый паддок¹³ «Мэллори-Парк» не

¹² В дословном переводе с английского *privateer* – «частник». В данном случае имеется в виду, что команда не платила пилоту за участие в гонках. – *Прим. ред.*

¹³ Паддок (англ. *paddock*) – специальное место, выделенное около трассы для транспорта команд. Автор акцентирует, что

представляло труда, так как забор и ворота там отсутствовали – лишние расходы. Смакуя атмосферу гонок в то утро, я бродил между грузовиками и прочей техникой и увидел Лауду, который сидел в кокпите¹⁴ своей 712М. Рядом был только один механик: все зрители и работники компании окружили машину Петерсона неподалеку. В те годы я и понятия не имел, что когда-нибудь буду писать про автогонки, но подумывал о карьере фотографа. Подойдя поближе, я сфотографировал этого парня, в которого никто не верил. Сам не знаю почему.

Прошло 40 лет, четыре месяца и восемь дней – и я впервые показал Ники Лауде этот черно-белый снимок.

на «Мэллори-Парк» даже не было асфальта, так как сегодня паддок является зоной, открытой лишь для персонала команд, журналистов и ВИП-персон. – *Прим. ред.*

¹⁴ В дословном переводе с английского *cockpit* – «кабина». Место для пилота (рулевого, гребца) на небольшом транспортном средстве. – *Прим. ред.*

ГЛАВА 1

Безумные дни в «Марте»

- Да я тут совсем пацан! Где это?
- Мэллори-Парк, март 1971 года. Твоя первая гонка *F2*.
- Похоже на то... Не помню. Откуда это у тебя?
- Сам снял! Тогда я был всего лишь болельщиком, а в те времена попасть в паддок было проще простого. Не понимаю, зачем я тебя сфотографировал: тогда ты был никем!
- Верно! Интересно, а зачем я надел это кольцо? Это же наше семейное с печаткой. Видишь, вот наш герб. Не знаю, как правильно сказать по-английски, это кольцо перешло от моего деда к отцу...
- Семейная реликвия.
- Точно. Потом оно перешло мне, а я тогда был такой дурила, что сразу нацепил его! А ведь моя семья типа – как это называется? – аристократическая? Странные люди, в Англии таких полно! В Австрии их намного меньше. В любом случае я был очень молод, сам видишь, вот и решил, что мне надо носить это кольцо.
- Оно у тебя на левой руке, значит, ты был женат.
- Да не был я женат, ничего подобного. Я даже не знал, как его правильно носить, что лишь говорит о моей глупости в то время. Какой занятный кадр! Спасибо, что показал. Я ведь совсем забыл, что в начале карьеры носил кольцо. Помню, вскоре после той гонки я выбросил кольцо, задвинул подальше мысли о воспитании, хороших семейных манерах и всем таком прочем и решил стать настоящим гонщиком!

В 1971 году попытки Лауды стать «настоящим гонщиком» за рулем болида *F2*, во всяком случае поначалу, не произвели должного впечатления на владельцев фирмы *March Engineering*. Впрочем, ничего удивительного в этом не было. В то время компанию, название которой было составлено из инициалов основателей (Макс Мосли, Алан Рис, Грэм Кокер, Робин Херд)¹⁵, волновало только одно: выживет она или нет. Главной ее задачей было помочь желающим стать чемпионами избавиться от денег; их перспективы были вторичны, но потенциально полезны.

У Кокера был опыт административной и производственной работы, Рис (высококлас-ный гонщик *F2*) был руководителем команды, Херд (выпускник Оксфордского университета с высокими научными степенями как в физике, так и в инженерии) отвечал за технику и проектирование, Мосли (дипломированный адвокат и бывший гонщик-любитель) отличался красноречием, живостью ума и острым интеллектом. Мосли вспоминал:

Финансы наши были тогда на нуле. Пришел Ники и увидел не меня, а Алана Риса. У него было 8000 фунтов – по тем временам кругленькая сумма. Он всем понравился, показался незаурядным парнем. Он был умен. Помню, мы втроем с моей женой [Джин] как-то ужинали в итальянском ресторанчике на Бьют-стрит в Южном Кенсингтоне. С Ники было приятно проводить время. Мы с Джин переехали из Лондона в Окли, поближе к фабрике *March* в Бистере, а Ники какое-то время снимал нашу квартиру рядом с вокзалом Виктория.

¹⁵ *Max Mosley, Alan Rees, Graham Coaker, Robin Herd – March* – англоязычный омоним названия месяца «март». – Прим. пер.

Никому из нас не приходило в голову, что он быстрый [гонщик], да он им тогда и не был. Ники не мог соперничать с Ронни [Петерсоном] – хотя тогда вряд ли кто бы смог.

Как правило, Лауда относился к присутствию Петерсона в аналогичной машине *F2* как к своеобразному эталону, по которому можно оценивать собственный прогресс. Лауда жил в одной квартире с Майком Хэйлвудом, бывшим чемпионом по мотоспорту, который потом стал гонщиком «Формулы-1», в Хестоне, неподалеку от лондонского аэропорта Хитроу, – удачное место, к тому же в том же доме жил Петерсон со своей женой Барбро. Лауда вспоминал:

Ронни и Барбро были моими соседями снизу. Для меня Ронни был Мастером. Я часто ездил с ним на его *Mercedes* в Бистер [в *March*] и отлично помню, что он всегда тормозил левой ногой. Я спросил его, зачем он так делает, ведь у него машина с механической коробкой передач и сцеплением, в которой обычно тормоз и газ давят правой ногой. Он сказал, что тренируется – только я не понял, для чего именно. Ронни был таким гибким, что мог тормозить любой ногой и, даже сидя рядом с ним, вы этого не замечали. А еще он обладал невероятно мягкой манерой вождения. В общем, восхищал меня всем. Я понимал, какво это с ним соревноваться: в то время равных по скорости ему не было.

Лауда принимал участие и в других экспериментах Петерсона по дороге в Бистер. Мосли рассказывал:

По дороге в Бистер есть поворот – между Лонг-Крендоном и Окли, – где дорога идет в гору, поворачивает налево, а затем направо. Этот поворот пользовался дурной славой. У Ронни была теория, что он может проскочить это место сходу [не снимая ноги с педали газа].

Как-то раз он ехал с одним скандинавским журналистом, по словам которого Ронни захотелось узнать, с какой скоростью он проходит этот поворот. Поэтому журналисту было поручено следить за спидометром, а Ронни сосредоточился на вождении. Если вам доведется проходить этот поворот, то сама мысль проскочить его сходу на *Mercedes* — это... ну, как бы сказать... однако ему удалось. Бедолага-журналист бледнел, даже когда вспоминал об этом. Наверняка и Ники тоже бывал свидетелем подобных подвигов Ронни.

Кроме заметного шестого места на «Нюрбургринг Нордшляйфе» в первой половине сезона похвастаться Лауда ничем не мог: много раз сходил с трассы, а однажды и вовсе не прошел квалификацию – по иронии судьбы в Кристал-Пэласе, парке на юге Лондона, где соотечественник Лауды Йохен Риндт впервые показал высокий класс вождения. Но постепенно дела пошли на лад: 27 июня Ники принимал участие в гонке на сложной дорожной¹⁶ трассе «Руан-лез-Эссарт», которая состояла из серии крутых спусков, ведущих к длинному подъему на обратной прямой и резкому спуску к финишу. Лауда рассказывал:

Я был быстрее Петерсона в *F2* лишь однажды. Это было на «Руане» и только благодаря тому, что *March* экспериментировала с задними крыльями¹⁷. Ронни поставили новое низкое крыло, оптимальное для прямых отрезков. У меня было обычное, и я обогнал Ронни, поскольку в секции

¹⁶ Трасса проходила по дорогам общего пользования. – Прим. ред.

¹⁷ Технически правильное название этого аэродинамического элемента – антикрыло, так как его задача – обеспечить прижимную силу, которая улучшает контакт шин с трассой. – Прим. ред.

поворотов на спуске был намного быстрее благодаря заднему крылу. Странное чувство: для меня Ронни был Мастером.

В тот день Лауда пришел четвертым – его лучший результат в сезоне. Петерсон с легкостью победил в мировом чемпионате «Формулы-2» 1971 года, а Лауда стал 10-м. Джон Уотсон рассказывал:

Постепенно качества Ники проявились в том сезоне. И не только как способного гонщика, но и как умного человека, который может общаться с Робинотом Хердом и командой по поводу желаемой настройки машины – и того, как ее усовершенствовать. Его роль росла благодаря тому, как он давал обратную связь. Становилось все заметнее, что по технической стороне вопроса команда была готова слушать именно Ники. Другой его отличительной чертой была способность доставать денежные средства. Да, он был из состоятельной семьи, но в то время обладать такой уверенностью в себе, чтобы вот так запросто войти в банк и выйти из него со спонсорскими деньгами на занятия автоспортом, это было круто. Становилось ясно, что Лауда – это не просто богатый парень, которому пришла в голову блажь заняться автоспортом.

Отношение австрийских журналистов к Ники, в том числе у Хельмута Цвикля, репортера ежедневной венской газеты *Kurier*, тоже менялось:

Я очень критически относился к Ники на заре его карьеры. Он не был победителем в гонках «Формулы-3» – ни сначала, ни потом. Отношения у нас были так себе. Годом ранее мы потеряли Йохена Риндта [этот австрийский гонщик погиб во время квалификации Гран-при 1970 года в Италии и стал единственным чемпионом мира, получившим это звание посмертно]. Лауда во всем отличался от Йохена. Начнем с того, что у него не было харизмы Йохена. Я не думал, что из него выйдет великий гонщик – признаю, ошибался! Но в 1971 году стало ясно, что он может показывать хорошие результаты. Наши отношения улучшились, и мы стали близкими друзьями.

В обозрении сезона Ян Филлипс, корреспондент «Формулы-2» еженедельника *Autosport*, писал: «Ники Лауде порой не хватало опыта в силу юного возраста, но он быстро адаптировался и провел несколько весьма удачных заездов, благодаря чему на следующий год заключил с *March* весьма выгодный контракт». Обзор был написан в ноябре 1971 года – Филлипсу удалось с помощью связей и личного расследования разузнать, что в 1972 году Лауда будет участвовать в гонках «Формулы-1» и «Формулы-2» вместе с *March*. 23 сентября Лауда подписал контракт из 22 пунктов, из которого следовало, что он будет вторым гонщиком в команде в каждой серии (Петерсон будет первым номером).

Пункт № 11 в трехстраничном контракте гласил: «При подписании настоящего Договора Гонщик обязуется выплатить Компании 50 000 фунтов стерлингов за место в командах «Формулы-1» и «Формулы-2». Компания обязуется выплатить Гонщику 45 % от всех стартовых выплат и бонусов, заработанных им на машине Компании». Сумма 50 000 фунтов была зачеркнута и сверху от руки чернилами написано 2 500 000 (австрийских шиллингов); «при подписании» также зачеркнуто и сверху написано «согласно пункту № 22».

Пункт № 22, написанный от руки внизу последней страницы, гласил: «Согласно данному пункту Договора Гонщик либо выплачивает денежные суммы в соответствии с пунктом № 11 29 сентября 1971 года, либо предоставит обязательство, гарантированное его отцом, что тот произведет оплату до 31 октября 1971 года. Нарушение этого пункта дает Компании право расторгнуть договор в одностороннем порядке без ущерба для любых иных средств правовой

защиты». Лауда и Мосли подписали или поставили инициалы на всех изменениях и дополнениях к договору.

У Лауды были все основания считать, что он найдет финансирование. Австрийский банк остался доволен его результатами в 1971 году и согласился продлить договор еще на год. Внезапно, без какого-либо предупреждения, Лауда получил уведомление от банка о расторжении договора. Как выяснилось, его дед Ханс Лауда, который никогда не поощрял увлечение внука гонками, с помощью своих старых друзей в банковской системе убедил совет директоров банка расторгнуть договор и «привести парня в чувство». Лауда отреагировал стремительно и прямо по делу.

Я позвонил деду и вежливо послал его к такой-то матери, чтобы он не совал нос в мои дела. Однако дед заявил, что ни один Лауда никогда не станет автогонщиком и что мне следует заниматься семейным бизнесом, а не дурацким и опасным спортом. С тех пор я не сказал ему ни слова, и, к сожалению, дед умер до того, как я стал чемпионом мира. А тогда я оказался в щекотливом положении. Я подписал договор, но не мог произвести по нему выплаты, что недопустимо при моем воспитании. Я не имел права подвести *March* и отдавал себе в этом отчет.

Когда срок подходил к концу, Лауда переключил свое внимание на «Райффайзен-кассе-банк». Лауда рассказывал:

Я встретил там классного парня, Карлхайнца Эртеля. Он открыл беспроцентный кредит на пять лет за размещение банковской символики на моей машине и гоночном шлеме. Потом он задал мне вопрос: что будет в случае моей гибели? А я подумал: «Черт, мне и в голову это не пришло». Мы завершили сделку, застраховав и мою жизнь. Однако с учетом того, что я выжил, мне предстояло выплатить кредит. В результате я оставался без наличных и с огромными долгами.

Ян Филлипс вскоре разузнал подробности и написал в *Autosport*:

«Райффайзенкассе» объявил, что в сериях *F1* и *F2* Ники Лауда будет участвовать на машинах *March* с символикой банка. Банкиры подписали Лауде кредит на сумму до 38 000 фунтов, а Лауда обязался возместить эту сумму в течение трех лет из стартовых и призовых доходов. 6000 фунтов заявлены как спонсорская сумма за машину. Будучи сыном весьма состоятельного председателя правления банка, Лауда не представляет угрозы финансовому партнеру, поскольку его семья берет на себя ответственность за возмещение убытков.

Знала ли семья об этой ответственности – вопрос открытый. Однако *March Engineering* не расторгла договор с Лаудой. Компания потеряла 73 000 фунтов и превысила кредит на сумму 40 000 фунтов – внушительные суммы на конец 1971 года. Лауда подписал договор и обещал выполнить условия сделки. С учетом весьма крупных сумм, Мосли попросил гарантийное письмо от отца Лауды. Он рассказывал:

Сначала я мало что знал о его семье. Лишь потом я услышал историю про деда и деньги. Я не осознавал, что Ники родом из влиятельной австрийской семьи. Обсуждение подобных тем было не в его стиле. Ники обещал, что получит гарантийное письмо от отца. Помню, как я объяснял менеджеру банка, что все в порядке: деньги будут. Но деньги все не приходили, а Ники говорил: «Не беспокойтесь, не беспокойтесь, я все устрою».

И наконец он принес письмо. Похоже, оно было напечатано на той же машинке и бумаге, как и предыдущая корреспонденция от Ники, подпись едва можно было разобрать, а почерк подозрительно походил на его. Но других источников дохода у нас не было, и что нам оставалось делать? Тогда я сказал банковскому менеджеру, что все в порядке: у нас есть гарантии от его отца. Конечно же, менеджер не хотел срывать сделку. Когда деньги наконец-то пришли, менеджер сказал: «Не могу поверить в это. Это как заставить *TSB*¹⁸ купить «Формулу-1»».

Лауда говорил:

Это была та еще афера, чистое безумие. Но в молодости ты уверен, что тебе все по плечу. Я не собирался тратить деньги семьи на занятия автоспортом. Мне казалось, что это верный путь быстро попасть в высшую лигу. Откатаю сезон, докажу, что я быстрый, и буду востребован на следующий год, когда мне уже будут платить достаточно, чтобы вернуть деньги. Но само собой разумеется, все зависело от того, как поведет себя машина.

Лауду очень впечатлила вторая машина *March* для *F1*. В 1971 году Петерсон на модели 711 занял второе место в Монако, Сильверстоуне, Монце и на «Моспорте» в Канаде. Были все основания полагать, что машина 1972 года продолжит эту тенденцию, а может и улучшить. На деле же это была одна из самых неудачных машин производства компании: конструкция пострадала от сверхмерных амбиций Робина Херда. Лауда рассказывал:

Робин и Макс говорили мне о чудесной новой машине 721X, на которой я буду участвовать в гонках *F1*. У нее была поперечная коробка передач от спортивной *Alfa Romeo*, расположенная между шасси и двигателем¹⁹. Идея состояла в том, чтобы в центре машины был максимум веса, что они называли низким полярным моментом инерции, в результате чего машина должна была стать более отзывчивой в управлении. Сомневаться в них причины не было: Ронни стал вторым в чемпионате мира 1971 года.

Сезон 1972 года я начал на усовершенствованных машинах 1971 года, в чем не было ничего плохого, просто они были несколько устаревшими. На первой гонке в Аргентине я был 11-м. В Южной Африке я пришел седьмым, всего на две позиции позади Ронни, а он в то время считался главным талантом *F1*. Так что для начинающего гонщика *F1* все было очень даже неплохо. Но мы остро нуждались в новой машине – фантастической 721X.

Новую машину предстояло испытать на трассе «Харама», где через неделю должен был пройти Гран-при Испании. Лауда не роптал, когда новую машину доверили Петерсону – особенно учитывая положительную оценку Ронни. Ники говорил:

Машину тестировал Ронни, потому что он был номером один, а я – учеником. Ронни гонял, гонял и гонял ее целых два дня. Казалось, все отлично, особенно при учете, что времена кругов были неплохими по сравнению с результатами Джеки Стюарта [действующего чемпиона мира], который в это же время тестировал машину команды *Tyrrell*. В последний час второго дня машину дали мне.

¹⁸ От англ. *Trustee Savings Bank* – доверительный сберегательный банк Великобритании. – Прим. пер.

¹⁹ Коробка передач с поперечным расположением валов (в традиционной коробке передач валы располагаются соосно с коленчатым валом двигателя) была установлена между двигателем и задней осью, а не позади нее, как у большинства машин «Формулы-1» в то время. Главная передача и дифференциал располагались в обратной последовательности с редуктором. – Прим. ред.

Проехав два круга, я сказал: «Дерьмовее тачки мне еще не попадалось». Мои слова вроде впечатлили Херда, но не порадовали. Машина то проявляла недостаточную поворачиваемость [норовила ехать прямо в повороте], то избыточную [начинало крутить], она была медленной на прямых, ну а переключение передач было ужасным. Например, хочешь перейти с пятой на четвертую, а вместо этого включается вторая или первая. Если перешел на нужную передачу, считай, тебе повезло. Но это все цветочки по сравнению с управлением. Разницы между вождением и скольжением практически не было.

Ронни не понимал, о чем я говорю: у него был талант управлять машиной, не обращая внимания на любые проблемы. Он не мог сказать, хорошая это машина или плохая, у него и представления не было на этот счет. Он просто управлял ей и по ходу решал возникающие вопросы. Лично я так делать не собирался – да и просто не сумел бы! Когда после еще нескольких кругов я сказал Робину, что не смогу ездить на его машине, он ответил: «Вот когда наберешься опыта и будешь гонять, как Ронни Петерсон, у тебя тоже получится». Я помню каждое его слово. На меня это произвело неизгладимое впечатление.

Херд сомневался в оценке Лауды из-за позитивного отзыва Петерсона, да и результаты у него были не хуже, чем у Стюарта. Подобное сравнение не учитывало, что команда *Tyrrell* тестировала различные усовершенствования, которые не оправдывали возлагаемых на них надежд. В доказательство тому чемпион мира – всегда такой стабильный и точный – пару раз вылетал с трассы.

Осознание пришло 29 апреля, когда началась официальная практика²⁰ к испанскому Гран-при. В квалификации Петерсон пришел девятым (на 1,4 секунды отстав от поул-позиции Жаки Икса из *Ferrari* и на полсекунды от Стюарта, который на *Tyrrell* был четвертым), а несчастный Лауда был 25-м, внизу стартовой решетки, отстав от Петерсона на целых пять секунд, не говоря уже о фаворитах выше. Ники просто повезло, когда его машина сломалась в самом начале гонки, Петерсон на 721X тоже сошел с трассы из-за механических проблем.

March продолжила выступления в Монако – и, наверное, пожалела об этом. На трассе, где Петерсон отличился в 1971 году, в квалификации он был всего лишь 16-м. Это было некоторым утешением для Лауды, который, стартовав снизу, умудрился не влететь в заграждения в очень мокрой гонке и пришел 16-м, хотя и с отставанием в шесть кругов. Петерсон был 11-м – «всего лишь» в четырех кругах от победителя Жан-Пьера Бельтуза на *BRM*. Херду не пришлось говорить, что первое нелестное высказывание Лауды по поводу новой машины, похоже, попало в самую точку:

Ронни был одним из моих лучших друзей, фантастическим гонщиком и замечательным человеком. Но он мог ввести себя в заблуждение, как и я. 721X оказалась хреновой машиной. Не спасала коробка передач перед задней осью, чтобы улучшить управляемость: для болида главное, чтобы покрывкам было хорошо, а 721X с этим не справилась. В повороте она плохо слушалась руля, потом ее вдруг дико заносило. Мы с Ронни хотели, чтобы машина заработала. Ронни так старался – потом подключился Ники. Ники никогда ничего не скрывал и говорил про 721X все без утайки. Хотя я и не был готов сразу это принять, он был абсолютно прав.

Это подтверждало мое первое о нем впечатление. Впервые я подумал, что из Ники будет толк, когда мы взяли его с Ронни на «Тракстон» [в Хэмпшире]

²⁰ Свободная практика (или свободные заезды) является первой тренировкой гоночного уикенда. – *Прим. ред.*

для сравнительного тестирования. Ники пару раз участвовал в гонках *F2* и особенно не блистал. Он вышел на 10 кругов, чтобы установить базовое время, а потом – Ронни в той же машине. Я поехал с Ники к самому быстрому сектору на дальней части трассы, чтобы посмотреть на Ронни. Он появился на разминочном круге в боковом скольжении. Машина подскочила на ухабе, шины дымились – обычный стиль Ронни. Ники отступил на шаг назад и заметно побледнел. «Робин, я никогда в жизни не смогу так». Было видно, что он упал духом.

Ронни прогнал свои 10 кругов и, когда мы шли назад к боксам²¹, я спросил у Ники, какой с его точки зрения у Ронни результат. Ники подумал и сказал: «У меня 1 минута 14. Думаю, у него на две 2 секунды быстрее – значит, 1 минута 12». Как оказалось, результат Ронни – 1 минута 14,3 секунды. И вот тогда я подумал, что из Ники будет толк.

Если увиденное в дальней части трассы «Тракстон» ненадолго и огорчило его, то тщетные попытки разобраться с 721X и вовсе привели в уныние: «Я сильно сомневался в себе в ту неделю между первыми тестами и началом практики испанского Гран-при, – говорил он. – Думал, что никогда не стану таким быстрым, как Мастер. Но потом началась официальная свободная практика в Испании, и внезапно 721X уже не казалась такой непостижимой». Он продолжил: «После Монако они занялись заменой коробки передач *Alfa Romeo* на коробку фирмы *Hewland*, что улучшило переключение передач, но от остального так и веяло безнадёгой. Настроение совсем упало, когда Ронни пожаловался, что частник на машине *March F2* с двигателем *Ford* от *F1* прошел его на прямой на Гран-при в Бельгии [в Нивеле]. К следующей гонке [Гран-при в Клермон-Ферране, Франция] у нас было то же самое: машина *F2* с двигателем *F1* сзади. Не идеально, но намного лучше. Во всяком случае я попытался ей управлять».

Херд вспоминал: «Мы заменили нелюбимую 721X машиной на основе модели для *F2*. Мы назвали эту модель 721G — в честь Гиннеса, – потому что от отчаяния мы сотворили ее за девять дней, что, подумалось нам, достойно Книги рекордов Гиннеса. Ее хватило на то, чтобы Лауда пришел девятым на Гран-при Великобритании. В оставшихся гонках он либо сходил с трассы из-за технических проблем, либо финишировал вне первой десятки. Очков он еще не заработал и отсутствовал в турнирной таблице чемпионата²². Петерсон стал девятым – для гонщика, которого считали быстрее в *F1*, это все равно что занять 99-е место.

Лауда говорил:

Модель 721X могла разрушить мою карьеру в самом начале. В то время для меня это была катастрофа. Для Ронни, у которого уже была блестящая репутация, это не было проблемой. Он мог уйти, что и сделал в 1973 году, когда перешел в команду *Lotus*. А для меня это был конец всему. В то время Ронни очень меня поддерживал: помогал и подбадривал, особенно когда мы на его машине ездили в Бистер. Одна из причин, по которой я не потерял веру в себя, была в том, что во время тестов мой результат всегда был близок к результату Ронни, а иногда я бывал и быстрее. Поскольку он был одним из лучших, я понимал, что и я не плох. А когда мы вместе гоняли на *F2*, я мог и посоперничать с ним.

В 1972 году Лауда трижды стоял на подиуме европейского чемпионата «Формулы-2». По совпадению в том же году проходил британский чемпионат *F2* – пять гонок, которые не имели

²¹ Питы (или боксы) – место рядом с гоночной трассой, где проводится ремонт и настройка машин. – Прим. ред.

²² В то время очки начисляли за первые шесть мест. – Прим. ред.

большого веса. Но две из них сработают в пользу Лауды: в Великую пятницу²³ 1972 года на «Оултон-Парке» под проливным дождем Лауда выиграет в отсутствие Петерсона, а потом в сентябре вернется в Чешир²⁴ и финиширует вторым между Петерсоном и Джеймсом Хантом (на частном *March*). «Когда в тот день Ники пришел первым на «Оултон-Парке», его победа стала первой ласточкой, – сказал Мосли. – А ведь если кто-то настолько быстр на влажной трассе, это говорит о многом. Для меня такое качество в гонщике – одно из определяющих. Если бы рядом с Ники в команде был не Ронни, а кто-то другой, то его скрытый талант проявился бы раньше».

Однако таланта, признанного или нет, могло бы и не хватить, когда дело дошло до выбора гонщиков на 1973 год, несмотря на желание обеих сторон. Лауда чувствовал, что сделал все, что мог, а команда, оценив жуткую машину, которую он получил в начале сезона, была готова пойти на уступки.

4 ноября 1972 года Лауда вместе с Джоди Шектером (вскоре он получит грант на участие в гонках в Европе и со временем станет чемпионом мира) на кузовной машине *March-BMW* участвовали в девятичасовой гонке²⁵ на трассе «Кьялами» в Южной Африке. Лауда не только занял четвертое место, но и уезжал окрыленный: Херд обсуждал планы относительно модели *March* для *F1* на следующий сезон. Херд был так увлечен техническим вызовом, который ставила перед ним новая модель *F1* в новом сезоне, что не полностью осознавал – или не хотел осознавать, что финансовое положение у компании аховое. Как вскоре выяснит Лауда, ситуация не лучше, чем была год назад:

В декабре я ездил в Бистер и Макс сказал мне, что денег на мое участие в *F1* нет. Сказал, что я могу участвовать в *F2* и тестировать машину *F1*, поскольку теперь они знают, что у меня это хорошо получается – поздновато для меня. Ну что тут скажешь? Я был в отчаянии. Денег нет, на мне долг в 2 000 000 шиллингов и контракта нет – главным образом из-за того, что пришлось гонять на этой дерьмовой 721X.

По дороге с фабрики *March* была мощная стена после знака «Стоп», где надо было свернуть направо или налево. Мне вдруг захотелось разогнаться и влететь прямо в нее: я не знал, как выплатить долг, и «Формула-1» мне явно не светила. Слава богу, это была минутная слабость, и я быстро совладал с собой. Но я отлично помню этот миг.

Потом я стал размышлять: какой у меня выбор? Вернуть деньги не представлялось возможным, даже если у меня будет «нормальная» работа: на это бы ушла вся жизнь. Выходит, выбора у меня нет. Мне придется стать признанным гонщиком *F1*. И сделать это так, чтобы мне это ничего не стоило. Больше никаких кредитов.

Мосли вспоминал:

Ники рассказал мне об этом [о минутном желании покончить с жизнью] намного позже. На выезде с Мердок-роуд, где была наша фабрика, на основную дорогу есть крепкая стена. Ему пришло в голову: «Может, просто взять и со всем разом покончить?» К счастью, он передумал, но это был момент крайнего отчаяния.

²³ Великая пятница (англ. *Good Friday*) – религиозный праздник, другое распространенное название праздника – Страстная пятница. В этот день верующие вспоминают Крестные страдания и смерть Иисуса Христа. – *Прим. ред.*

²⁴ Трасса «Оултон-Парк» находится в графстве Чешир, Англия. – *Прим. ред.*

²⁵ Регламент подобных гонок на выносливость подразумевает смену гонщиков в одной машине на протяжении дистанции. – *Прим. ред.*

В основном с ним дело имел Робин – я мало общался с Ники, – но Робин ненавидел конфликты. Так что сообщить Ники плохую новость выпало мне. Такие моменты не забываются до конца дней. Я понимал, что каждым словом убиваю Ники, но выбора у меня не было. Потом он ушел и решил покончить с жизнью. Спустя годы мы часто говорили об этом. Это был на самом деле трагический момент. И раз Ники говорит о таких вещах, нетрудно догадаться, как глубоко было его отчаяние.

Когда Лауда доехал до аэропорта и сел в самолет, который летел в Вену, у него родился новый дерзкий план. Надо найти владельца команды «Формулы-1», не чуждого духу авантюризма.

ГЛАВА 2

Надменная рука помощи

На самом деле Луи Стэнли не был владельцем *BRM*, но ему нравилось делать вид, что так оно и есть. Компания была создана в 1945 году в целях восстановления престижа страны в машиностроении и автогонках после Второй мировой войны. Проект финансировал трастовый фонд, однако британское автомобилестроение оказалось таким же сложным в управлении, как и гоночный болид. Помощь постепенно сошла на нет, и управление в свои руки взял сэр Альфред Оуэн.

BRM стала маленькой шестеренкой в крупной инженерной компании *Rubery Owen*²⁶, а сэр Альфред рассматривал гоночную команду как одно из доказательств успешности компании. Процесс шел медленно: первый Гран-при команда *BRM* выиграла в 1959 году, а в 1962-м Грэм Хилл стал чемпионом мира. В итоге успех пришел отчасти благодаря Луи Стэнли, хотя он сначала мало что понимал в автогонках.

Стэнли – управляющий директор отеля «Дорчестер» в Лондоне – женился на Джин Оуэн, сестре сэра Альфреда. Случайная поездка на Гран-при в Монако в 1959 году вызвала у Стэнли интерес к этому виду спорта, который усилился в результате победы команды *BRM* на следующих гонках. Чувствуя назревающие волнения в команде, Стэнли задействовал свои недюжинные организаторские способности, чтобы поменять схему управления и расставить ключевых инженеров на нужные места. На фоне роста конкурентоспособности в начале 1960-х годов *BRM* стала уважаемой командой, и Стэнли не преминул извлечь из этого выгоду.

Поскольку сэр Альфред как человек истинно верующий не присутствовал на гонках в воскресные дни, ключевой фигурой *BRM* стал Стэнли. Обладая харизмой и королевской осанкой, Стэнли вошел в эту роль с привычным апломбом, особенно во время поездок за границу. Он не возражал, когда его по ошибке представляли лордом Стэнли, особенно в легковом американском гоночном сообществе, и без зазрения совести носил это звание.

Поддержав усилия Джеки Стюарта, Стэнли сделал доброе дело: ввел столь необходимую на гонках медицинскую помощь. По иронии судьбы потом именно его команде понадобится «реанимация». Когда в 1969 году сэр Альфред перенес инфаркт, Стэнли полностью вышел из-под контроля. Подготовленный совместно с новым спонсором *Marlboro* план привел к расширению команды *BRM* до четырех машин, а числа гонщиков – до девяти в 1972 году.

Этот факт не остался вне поля зрения Лауды. Заподозрив, что Стэнли падок на лесть и деньги, Лауда связался с ним и договорился о встрече. Он рассказывал:

Я понимал, что Стэнли ищет спонсоров. Позвонил ему и сказал: «Сэр, я хотел бы пилотировать вашу гоночную машину» – и все в таком духе. Убедил Стэнли, что у меня есть спонсор (хотя у меня его и не было). Он сказал, что немедленно прилетит в Вену, чтобы обговорить все условия. Мы встретились в аэропорту, и он переговорил со мной и банковским менеджером, которого я привел с собой. Я занял у этого человека немного денег и старался убедить, что он сумеет быть моим новым спонсором. Банковский менеджер владел английским далеко не блестяще, и я переводил его, скажем так, как мне было выгодно. Мне удалось уговорить Стэнли согласиться на то, что «спонсорство» начнется позже, чем было запланировано – в мае месяце, – примерно в то время, когда проходит Гран-при Монако.

²⁶ *Rubery Owen* – британская машиностроительная компания, основанная в 1884 году братьями Рубери как металлургический завод. В 1893 году ее владельцем стал высококлассный инженер Альфред Оуэн. – Прим. пер.

На тот момент в команде *BRM* уже были [Жан-Пьер] Бельтуаз и [Клей] Регаццони в качестве гонщиков и [Верн] Шуппан как третий пилот. Я убедил Стэнли позволить мне пилотировать третью машину. Сразу договорился, что первую часть спонсорских денег в мае отдам *BRM*. Потом Стэнли сказал, что я буду участвовать только в первых трех гонках [в Аргентине – в январе, в Бразилии – в феврале и в Южной Африке – в марте, причем все вместе с Регаццони], а потом меня сменит Шуппан. Я сказал, что хотел бы большего, но понимал: на этих гонках надо выложиться по полной.

На первых двух гонках 1973 года Лауда сошел с трассы из-за проблем с двигателем в Буэнос-Айресе и пришел восьмым в Сан-Паулу – в обоих случаях он был самым медленным пилотом команды *BRM*. Картина радикально изменилась в Южной Африке, где Регаццони попал в аварию, и его спас из горящей машины Майк Хэйлвуд. Бельтуаз после нескольких кругов сошел с трассы, Лауда остался единственным пилотом *BRM* и вышел на впечатляющее шестое место, когда у него отказал двигатель. Мог ли этот результат гарантировать ему кокпит на следующие этапы Гран-при? Лауда вспоминал:

Шуппан пилотировал машину на внезачетной²⁷ гонке в Брэндс-Хэтче и я не думаю, что он провел ее хорошо [Шуппан квалифицировался третьим, но в гонке попал в аварию]. Как бы то ни было, они увидели, что у меня высокие результаты – особенно в Южной Африке, – так что я продолжил пилотировать. Позже в Бельгии я получил свои первые очки в зачет чемпионата, придя пятым. Проблема была в том, что господин Стэнли ждал своих денег в Монако, а у меня их не было. Совсем.

Прагматизм Лауды позволил ему участвовать в гонках вопреки финансовым проблемам, и он гнал по знаменитой уличной трассе, которая впервые с Гран-при Монако 1929 года значительно изменилась перед входом в гавань²⁸. Лауда быстро сориентировался и был быстрейшим из трех гонщиков *BRM* в двух из трех практик, и его красно-белая машина стала шестой, опередив Регаццони.

Лауда выжал максимум из своей стартовой позиции и вскоре стал третьим, вслед за Стюартом из команды *Tyrrell* и Эмерсоном Фиттипальди из *Lotus*. Лауда не только стал лидером в своей команде, но и обошел *Ferrari*, что не прошло незамеченным в Маранелло в Италии, где Энцо Феррари следил за прогрессом своих машин. Удача сопутствовала Лауде 24 круга, пока не вышла из строя коробка передач. Выводы были сделаны. Но не было долларов, необходимых в соответствии с договорными условиями Стэнли. Когда Лауда получил приглашение на ужин в *Hotel de Paris*, он понимал, что его хозяин захочет услышать не только комплименты по поводу выбора дорогого вина:

Когда Стэнли спросил: «Где деньги?», – мне нечего было ответить. И он это понимал. Тогда Стэнли сказал: «Знаю, у тебя свои трудности, но ты произвел на меня такое впечатление в этой гонке [в Монако], да и не только там, что я разрешу тебе пилотировать до конца года без спонсорских денег. Но ты подпишешь договор с *BRM* еще на два года. Я буду платить тебе 30 000 фунтов в год». В тот же вечер я подписал контракт и на следующий день вернулся в Австрию.

Ники жил в Зальцбурге, где он пользовался небольшим офисом своего родственника. Лауда рассказывал:

²⁷ В то время за некоторые гонки в чемпионате очки не начисляли. – *Прим. ред.*

²⁸ До 1972 года конфигурацию трассы незначительно изменили и в 1955 году. – *Прим. ред.*

У меня была дежурная шутка для секретарши родственника, которая мне кое в чем помогала. Уходя из офиса, я всегда говорил: «Когда позвонят из *Ferrari*, сразу сообщи мне». А когда приходил, всегда спрашивал: «Ну что, звонили из *Ferrari*?» – и она отвечала: «Сегодня не звонили», или «Нет, телефон не работает», или еще что-нибудь в том же духе. В понедельник, когда я вернулся из Монте-Карло, она сказала: «Звонили из *Ferrari*». Я ругнулся, и она повторила: «Да нет, правда, звонили из *Ferrari*. Посмотри, я записала номер телефона». Я спросил: «Так ты не шутишь? А к кому мне обратиться?» И только когда она сказала: «К какому-то Монте... [Лука ди Монтедземоло, руководитель команды *Ferrari*]», – я понял, что это правда.

Итак, я позвонил Монтедземоло, и он сказал, что на господина Феррари произвело впечатление мое выступление в Монако и он хочет со мной поговорить. На следующий день я отправился в Италию, пообщался с [Энцо] Феррари, и он сказал: «Я видел, как вы в Монако ехали впереди наших легендарных *Ferrari*. Хочу, чтобы вы гонялись за нас». Я сообщил, что два дня назад заключил сделку с господином Стэнли и буду ездить в их команде. Феррари сказал: «Предоставьте это мне. Решу вопрос. Я хочу, чтобы вы подписали контракт с нами».

В Маранелло я видел все, что было у *Ferrari*: собственная тестовая трасса с автоматическим хронометражем, замкнутая телевизионная система, компьютеры, технические ресурсы и огромный штат. Когда я подумал о возможностях, которые были в моих прошлых командах *F1 March* и *BRM*, мне не верилось, что все это может быть у *Ferrari*. Мое первое впечатление? «Почему же они не выигрывают все гонки?» Я был готов подписать контракт там же, на базе, без лишних размышлений. У них были нелегкие времена [в 1973 году], но мне казалось, что они все преодолеют. Я был абсолютно уверен: в *Ferrari* меня ждет интересная карьера.

Интуиция не подвела Энцо Феррари: в Сильверстоуне Лауда – самый быстрый из команды *BRM* – какое-то время удерживал второе место в Гран-при Великобритании (на повторном старте после столкновения нескольких машин на первом круге) и собирался обойти Петерсона, лидера команды *Lotus*. Однако осуществить этот дерзкий план помешало состояние шин, и Лауда постепенно отстал. И снова выводы были сделаны. Лауда вспоминал:

Мне нравилась старая трасса в Сильверстоуне²⁹. Никогда не забуду, как я, зеленый и дурной гонщик, на гонках *F3* в 1969 году смотрел, как тренируются пилоты *F1* перед какой-то гонкой [это была внезачетная гонка «Международный приз»] в Вудкоте, повороте перед боксами. Йохен Риндт прошел этот поворот на влажной трассе «боксом»³⁰. Эта картинка до сих пор стоит у меня перед глазами. Это было просто невероятно. И я помню Гран-при там же в 1973 году, когда в аварию попал [Джоди] Шектер и в конце первого круга было месиво. На моей *BRM* на стартовой линии полетел приводной вал, так что я не стартовал. Как выяснилось, мне повезло по двум причинам: я не попал в аварию и, когда увидел, что болид Бельтуза поврежден и не сможет стартовать снова, попросил своего механика снять с его машины приводной вал и поставить на мою машину. Решение было верным: я сумел стартовать

²⁹ Конфигурацию трассы с 1950 года несколько раз изменяли. – *Прим. ред.*

³⁰ В боковом скольжении: такой стиль пилотирования используется в основном в ралли, но не в кольцевых гонках. – *Прим. ред.*

снова и шел неплохо, пока меня не подвели шины – я понимал, что так и будет, поэтому должен был сделать то, что мог, пока были хорошие условия.

Из-за проблем с шинами Лауда еще раз сойдет с трассы Гран-при Голландии в Зандворте, но перед этим ему было суждено пережить, как он позже выразился, «один из самых черных дней автоспорта». На восьмом круге Роджер Уильямсон на машине *March* вылетает с трассы из-за поломки передней подвески или лопнувшей шины. Машина врезалась в ограждение, которое прогнулось, сорвав с ее правой стороны топливный бак, когда машина промчала вдоль него. Болид перевернулся, загорелся и замер.

Дэвид Пэрли, британский гонщик, ехавший за Уильямсоном, тут же остановился и побежал помочь другу. Это было душераздирающее зрелище и неразрешимая задача: перевернутая машина стояла под таким углом, что все было тщетно, да и от маршалов³¹ помощи ждать не приходилось: растерялись. Пэрли один не мог перевернуть машину, а пламя все разгоралось. Между тем гонка продолжалась, что немыслимо по сегодняшним меркам.

Проезжая мимо боксов, гонщики сигналили организаторам гонки, но надлежащей телефонной связи с постом маршалов рядом с местом аварии не было, и никто из тех, кто обладал полномочиями, не знал, что делать. Пилоты тоже были сбиты с толку, Лауда позже объяснял: они решили, что гонщик сумел выбраться из машины и пытался сбить пламя, хотя на самом деле это был Пэрли, который отчаянно пытался спасти горевшего заживо друга. (С другой стороны трассы машину Пэрли не было видно, а потом и вовсе окутало дымом от горящей *March*.) Для 25-летнего Уильямсона это был всего лишь второй Гран-при. Потом Лауда рассказывал своему другу, журналисту Герберту Фелькеру:

Для меня Роджер был не просто гонщиком. Он был милейшим парнем. Роджер нравился мне как человек, и я хорошо знал его спонсора Тома Уиткрофта, приятного и умного мужчину. Наша дружба началась еще во времена «Формулы-3», мы на самом деле дружили, а не просто были знакомы из-за участия в Гран-при. Когда мы потом узнали, что же на самом деле произошло, мы были опустошены. Никогда не забуду сгорбленную фигуру Тома Уиткрофта и слезы, бегущие по его щекам. Для меня Зандворт 1973 года – это один из самых черных дней во всей моей профессиональной карьере.

³¹ Маршалы (англ. *marshal*) – преимущественно волонтеры, отвечающие за безопасность гонок, располагаются в опасных частях гоночной трассы. – *Прим. ред.*

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.