

АВТОБИОГРАФИЯ

18+

В АД И ОБРАТНО

**НИКИ
ЛАУДА**



БОМБОРА
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Легенды Ф-1

Ники Лауда

**Ники Лауда. В ад и
обратно. Автобиография**

«ЭКСМО»

1985

УДК 796.712:929
ББК 75.721.5

Лауда Н.

Ники Лауда. В ад и обратно. Автобиография / Н. Лауда —
«Эксмо», 1985 — (Легенды Ф-1)

ISBN 978-5-04-199024-4

Скорость, страсть, преодоление смерти - история легендарного Ники Лауды из мира автоспорта. Даже те, кто ничего не знает о Формуле-1, слышали об аварии на Нюрбургринге в 1976 году, когда Лауду вытащили из огня с тяжелыми травмами. Всего через 42 дня он вернулся в кокпит машины «Ferrari» на Гран-при Италии в Монце, а через год он забрал свой титул чемпиона мира обратно. Автобиография смелого пилота, который неустанно преодолевал все трудности и верил в свою способность побеждать. В формате PDF A4 сохранен издательский макет.

УДК 796.712:929

ББК 75.721.5

ISBN 978-5-04-199024-4

© Лауда Н., 1985

© Эксмо, 1985

Содержание

Предисловие. Легенда	6
Глава первая. Первые годы	11
Глава вторая. Сделки и колеса	19
Конец ознакомительного фрагмента.	21

Ники Лауда

В ад и обратно. Автобиография

Niki Lauda
Meine Story

© 1985 by Orac, Wien

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

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2024

* * *

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 вниз. За фотографией шло простое, но искреннее послание: «Чао, Ники».

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

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

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

Впрочем, воспоминания многих из этих болельщиков, образовавших собой многолюдную толпу, наверняка обратились к прошлому и чувству признательности к человеку, с вершины наблюдавшему за их буйным весельем: Ники Лауде, скончавшемуся 20 мая 2019 года, как раз когда подготовка к сентябрьским торжествам была в самом разгаре.

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

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

«Есть только 3 вида спорта: коррида, автогонки и альпинизм; все остальные – просто игры», – говорил Хемингуэй. Таким анализом он стремился показать, что пинание мяча 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 коробила 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 спон-

сорской 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 неугомным, 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 Эклстоун 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. Эклстоун, 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 Эклстоуна.

«В былые времена телевещатели показывали только Монако и что-нибудь еще – на этом все, – говорил Эклстоун. – 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 запра-вочной 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 1976 года. Он принял свои шрамы как данность и, если не считать кое-каких «работ» по замене век, не утруждал себя пластическими операциями – вместо этого он стал надевать красную бейсболку, чтобы скрыть следы ожогов на своей лысой голове, и со временем превратил эту бейсболку в рекламный щит, приносивший ему 1 млн долларов в год. Каждую неудачу можно было обратить в выгодную сделку. Он прагматично относился к своим шрамам, тогда как других, Иэна Вулдриджа например, они переполняли ужасом. Прославленный спортивный автор

Daily Mail, ставший очевидцем аварии на Нюрбургринге, задался вопросом, чем же было возвращение Лауды в Монцу – проявлением выдающейся храбрости или поразительной дури. «Неужели человек в возрасте всего 27 лет настолько не готов уступить земной титул, что согласен даже поставить на кон жизнь против смерти в ситуации, когда большинство людей предпочло бы спрятать свои чудовищные увечья в темной комнате, вдали от всех?» – писал он. Лауда был настроен флегматично. «У меня есть основания выглядеть уродливо, – сказал он одному интервьюеру. – У большинства людей их нет. Кепка – моя защита от тупых людей, бросающих на меня тупые взгляды».

Отсутствие уха тоже было одновременно и поводом для шуток, и напоминанием о банальной реальности: «Люди спрашивают у меня: “Почему ты так и не сделал операцию?”, на что я обычно отвечаю: “Где я, мать вашу, должен найти ухо?” Это очень простой ответ», – говорил он Reuters.

Его любимая история была связана с попыткой нанять человека с развитой наблюдательностью. По его словам, каждого кандидата он по очереди приглашал в комнату, где задавал первый вопрос. «Что вы первым делом замечаете, глядя на меня?» Большинство кандидатов проваливалось, так как сразу же указывало на его обожженные уши, но один сказал: «Вы носите контактные линзы». Лауду ответ удивил и обрадовал, но он захотел узнать, как потенциальный сотрудник это выяснил. Тот ответил: «Если бы у вас были уши, вы бы носили очки».

На самом деле одну попытку отыскать пропавшее ухо Лауды все же предприняли. В каком-то смысле. Спустя годы после аварии 1976-го Берни Эклстоун решил, что его старый друг Лауда должен вернуться на сцену. С собой за компанию они взяли Карла-Хайнца Циммермана, соотечественника Лауды, который заведовал моторхоумом Эклстоуна на Гран-при. Как и Эклстоун, Циммерман был заядлым любителем розыгрышей. Всей троицей они отправились на старую трассу – известную как Нордшляйфе и закрывшуюся для «Формулы-1» после инцидента 1976-го – и Циммерман довел их до поворота Бергверк, где Лауда попал в аварию и где его Ferrari охватило пламя.

Троица остановилась и принялась бродить по кромке газона, словно в поисках чего-то – в какой-то момент группа проходивших рядом немцев заметила их и узнала Лауду. «Эй, Ники Лауда, – сказал один из них. – Ты что там делаешь?» Циммерман только этого и ждал, он крикнул в ответ: «Ищем его ухо, конечно». Немцы подумали, что Лауда и его друзья просто дурачатся, но Циммерман вдруг подтолкнул Лауду локтем и указал на землю перед ним. «Глянь туда», – шепнул он. Быстро пошарив по траве, они «обнаружили» свежее розовое ухо. Лауда с ликованием подскочил и принялся размахивать им в воздухе перед немцами, словно трофеем чемпиона «Формулы-1». На самом деле ухо было свиное, и Циммерман тайком пронес его в своем кармане. Смеялись долго и от души, хотя в воспоминаниях Лауды это место наверняка отзывалось болью.

Та жуткая авария, случившаяся в 1976-м в глубине леса Нордшляйфе, никогда его не оставляла. Она могла лишить его жизни в считанные секунды, прямо там и тогда; вместо этого ей пришлось целых сорок три года подтачивать неукротимого и бесстрашного Ники Лауду.

Перед вами хроника жизни, прожитой на полной скорости, жизни, летевшей напрямик в ад, но вернувшейся из него – к славе и полной самореализации.

Глава первая. Первые годы

Взросление в «приличной» семье имеет свои преимущества, хотя я и сомневаюсь в этом порой, когда вспоминаю, как сильно я злился от того, что меня так часто пороли. В Австрии семья Лауда считается «приличной». И она была таковой по всем меркам. В наши дни Лауды разновидности «деловой магнат» стали чем-то вроде вымирающего вида.

Самой поразительной личностью в семье был мой дедушка, Старый Лауда. Даже теперь, после его смерти, слово «старый» отделяет его от всех прочих Лауд (которые, как я полагаю, тоже питают надежды дожить до преклонного возраста). Конкретно в нем мне нравились его внушительный внешний вид, его роскошный дом в городской черте Вены с прислужником в ливрее в комплекте, его просторное имение в Нижней Австрии, его превосходное жилье в Санкт-Морице.

Самые изощренные и выразительные бранные слова Старый Лауда всегда приберегал для социализма и всего, что он собой олицетворял. Как-то вечером – мне тогда было, кажется, лет двенадцать – я мельком увидел его по телевидению. Он стоял в переднем ряду на какой-то там церемонии, а рядом с ним находился тогдашний Социалист Номер Один всея Австрии, повязывавший ему на шею ленту с почетной медалью. Я тут же сел и написал дедушке письмо. Я не мог понять (писал я), как человек может всю жизнь метать громы и молнии, а потом спокойно принимать *Orden* от своих самых заклятых врагов. Реакции не последовало.

Много месяцев спустя, во время одного из его ежегодных визитов в наш дом, мы встретились лицом к лицу. Я был очень рад видеть его, потому что он всегда позволял мне парковать его Jaguar на подъездной дороге к дому. К тому времени большинство наших гостей уже доверяло мне парковать свои машины – это избавляло их от лишних хлопот, к тому же они знали, что я способен справиться с задачей.

Как бы то ни было, спустя примерно полчаса непринужденной беседы Дедушка Лауда вытащил мое письмо из верхнего кармана пиджака. Меня ждал нагоняй. Что я удумал тут разыграть? Как я набрался такой наглости, и т. д. и т. п.? Указывая пальцем на виновных – моих родителей, – он зачитал вслух текст моего письма, каждая фраза которого служила очередным доказательством моей абсолютно недопустимой дерзости. Моя мать была в бешенстве от меня; отец воспринял все спокойнее.

Что же до меня, то в тот самый момент я решительно отказался от мышления в духе «мы, Лауды, особенные» – по крайней мере, в том виде, в каком я его понимал тогда. Как только я более-менее встал на ноги, я вернулся мстить Старому Лауде: я нарочито держался на почтительной дистанции от рождественских ужинов в Imperial, самом аристократическом отеле Вены, где обязан был присутствовать каждый член клана. В то время Молодой Лауда не мог придумать никакого другого более бунтарского жеста.

Семейное происхождение и образование ясно объясняют то, откуда взялся мой нынешний темперамент. Меня воспитывали в подчеркнуто холодной обстановке, в окружении, где определенные истины были чем-то само собой разумеющимся. Возьмем, к примеру, верховую езду. Несмотря на то что меня в ней отвращало абсолютно все, мне приходилось ее осваивать. Мне действовал на нервы даже звук цокающих копыт лошади, выходящей из своего стойла, а смрад, ударявший мне в нос, в ранние годы в прямом смысле вызывал у меня тошноту.

Тем не менее ни одному члену семьи не хватило гибкости предположить, что десятилетку можно освободить от занятий верховой ездой, чтобы вернуться к ним как-нибудь позднее. Не давалось никаких поблажек, никакой возможности увильнуть. Оглядываясь в прошлое, я, конечно, понимаю, что родители были правы. Несмотря на все, я избавился от своей фобии и научился безукоризненно ездить верхом. Сейчас, когда у меня появляется настроение, я объезжаю лошадь своего шурина на Ибнице и провожу время с маленькими пони своих детей.

Вы никогда не замечали, как, оказываясь в дорогих ресторанах, где официанты с бабочками совершают слаломы от стола к столу, некоторые люди вдруг совершенно меняются характером? Они начинают по-другому выглядеть, иначе вести себя, делают несурзные жесты самого разного рода, подманивают персонал пальчиком и т. д. Но только не я. Я научился быть собой везде, где бы ни находился, везде вести себя естественно и чувствовать себя абсолютно уверенным во всех возможных ситуациях социального взаимодействия.

Школьные годы были для меня очень приятными, потому что я внимательно следил за тем, чтобы образование не вставало на моем пути. С самого первого дня в школе я не чувствовал никакой причастности к происходящему, никаких своих обязательств вообще. Я попросту не видел в этом смысла, особенно когда достиг примерно двенадцатилетнего возраста и начал всерьез интересоваться автомобилями. Я завалился в первый и третий годы учебы в старшей школе и вынужден был оставаться на второй год в обоих случаях. К тому времени у меня уже были свои колеса – винтажный (1949 года выпуска) «Жук» с мягким откидным верхом. Он обошелся мне в 65 фунтов, отложенных мной из карманных денег, но это была машина, на которой я мог ездить по внутреннему двору и которую мог красить в любой цвет по своему усмотрению, а еще у нее был мотор, который я мог разобрать до винтика и собрать заново.

Я договорился, чтобы VW отбуксировали в поместье моих бабушки и дедушки, в котором были свои частные дороги – там я мог кататься на нем вволю. Я также соорудил там трамплин, чтобы выяснить, как далеко «Жук» может пролететь по воздуху: рекордным результатом стали 22 метра, после которых рессоры полетели во все стороны – вправо, влево и посередине.

Когда я во второй раз завалил экзамены третьего года обучения, мои родители определили меня в спецшколу, чтобы меня подготовили к вступительным в университет. Оказавшись там, я понял, что у меня теперь развязаны руки, поэтому стал уделять учебе еще меньше времени, чем прежде. Я не явился ни на один экзамен; я только и делал, что валял дурака. Наконец до моих родителей дошло, что ситуация начинает выходить из-под контроля, поэтому они отправили меня на стажировку в качестве ученика автомеханика. Вскоре мне должно было стукнуть семнадцать. По меркам семьи Лауда, все это было *infra dignitatem*¹.

Я очутился в гараже, где ремонтировали Volvo и BMW, и подумал про себя: «Эй, а тут все не так уж и плохо». К сожалению, моя новая «карьера» вскоре вошла в крутое пике.

Однажды рано утром к нам пожаловал один взбудораженный бизнесмен на своем Volvo. Время было около семи часов, но ему нужно было быстро поменять масло, потому что в восемь его ждала важная встреча, и ему была нужна машина.

Спроси нашего мастера, он сказал бы, что замена масла – единственное, на что Лауда сгодится в этой жизни. Я везу Volvo вниз и поднимаю машину на подъемнике. Забираюсь в смотровую яму и пытаюсь ослабить гайку на поддоне картера. К несчастью, я слишком сильно проворачиваю ее не в ту сторону и срываю резьбу. Возвращаюсь, чтобы сообщить, что у меня проблема со сливом масла, и спрашиваю, может ли мастер спуститься и быстренько глянуть, что к чему? Ему и секунды не потребовалось, чтобы понять, что произошло. Начинается отвратительный скандал, потому что теперь нужно вытаскивать весь мотор, чтобы добраться до поддона и вынуть его через капот. В машину нужно ставить новый поддон, потом возвращать мотор на место – на все про все два дня работы, клиент, конечно, вне себя от ярости (он из тех типов, которые склонны сильно эмоционировать).

Другие механики начинают швырять в меня все, до чего им удастся дотянуться, – отвертки и гаечные ключи со свистом пролетают рядом с моей головой. С того дня я стал там штатным идиотом. Мне не позволяли и пальцем притрагиваться к машинам; единственной работой, для которой я годился, была «подай-принеси».

¹ *Infra dignitatem* (лат.) – «ниже достоинства», т. е. недостойно занимаемого человеком положения в обществе. – Прим. ред.

В период летних каникул я сдавал экзамен по вождению в загородном доме своих родителей. Расстояние оттуда до автошколы было приличным, поэтому я привык ездить туда на занятия на одной из множества машин, которые у нас имелись, и всегда осторожно парковался за углом, чтобы не попасться на глаза инструктору по вождению.

После года работы на побегушках в гараже я признался отцу, что готов вернуться в колледж. Отец услышал меня, но в качестве наказания за все мои проступки на тот момент распорядился, чтобы я являлся на занятия по вечерам, а днем продолжал работать в гараже.

На сей раз я отнесся к учебе чуть более серьезно и смог прослушать курс по паре дисциплин. Мой дедушка обещал мне маленькую машину в случае, если я сдам английский, но когда я потребовал, чтобы он исполнил свое обещание – дело было в его мансарде в двадцать спален в *Schubertring*'е, – он сказал мне, чтобы я поумерил свою наглость. Неужели я не вижу, какую аскетичную жизнь он ведет? И что бедной *Tante* Хельге (его второй жене) приходится из года в год носить одну и ту же одежду?

Я спросил об этом у отца, а он ответил, что мне не стоит слишком уж расстраиваться по этому поводу. Оказалось, что Дедушка Лауда из раза в раз обещал ему лошадь, но так и не сдержал слова.

Для девятнадцатилетнего юноши, вращавшегося в моих кругах, отсутствие автомобиля было апогеем унижения. Свои колеса были у всех. Это было особенно позорно, когда дело касалось девчонок, ведь едва ли можно было ожидать, что они станут ездить куда-либо на общественном транспорте.

Затем настал такой момент, когда вся эта ситуация окончательно меня доконала: эта спецшкола со всеми ее преуспевающими учениками, не говоря уже о том факте, что я и так потерял драгоценный год своей карьеры автогонщика (которую я настроился сделать задолго до). Я стал ломать голову над тем, чтобы как-то ускорить весь процесс, чтобы мне больше никогда не приходилось переживать по поводу надоевшего мне академического образования.

Я был абсолютно убежден в том, что никогда не пойду в профессию, в которой оно бы потребовалось; это был лишь способ удовлетворить амбиции моих родителей.

Как выяснилось, кое-какой способ ускорить дело все же *был*. Моя девушка, с которой я встречался в школе, получила диплом, и один из моих школьных друзей решил, что сможет отретушировать ее диплом, чтобы в нем появилось мое имя. Девушка же скажет, что свой диплом где-то потеряла, и подаст заявление на выпуск дубликата.

Можете представить себе мое изумление, когда я, хлопая глазами, уставился на отретушированный диплом. Мой талантливый друг-дизайнер, орудуя ластиками и средством для сведения чернил, нахалтурил настолько непрофессионально, что подлог можно было разглядеть за сто метров.

Я быстро навел справки по поводу юридических последствий задуманного и пришел к выводу, что подделка документов, осуществленная исключительно «для домашних», ничем серьезным мне не грозит. Наступил май, и я решил отнести эту бумажонку домой. Стоя на безопасном расстоянии от своей аудитории, я поднял бумагу вверх, потряс ею, засунул ее обратно в карман и, как можно скорее покинув помещение, незамедлительно ее уничтожил.

Сработало, как по волшебству. Новость распространилась по всем ветвям династии Лауды со скоростью лесного пожара: НАШ НИКИ ПОЛУЧИЛ ДИПЛОМ! Наконец я мог сосредоточиться на тех вещах, которые были для меня действительно важны.

Подарки от родственников по случаю успешного окончания учебы я потратил на покупку VW «Жуа», обошедшего мне в 650 фунтов. Потом однажды вечером Петер Дракслер, мой старый школьный друг, у которого до сих пор не было водительских прав, предложил мне вдвоем прокатиться на машине. Разумеется, не на моем скучном «Жуке», а на шикарном Mini Cooper S, который стоял в гараже его отца и который тот пытался продать за 1750 фунтов.

Дракслер-младший как ни в чем не бывало «одалживает» машину. Я сажусь за руль.

Мы вполне приятно проводим время, катаясь по дорогам, – как Дракслер теперь утверждает, первые признаки того, что за рулем будущий чемпион мира, уже отчетливо проявлялись, – пока не вылетаем на *Höhenstrasse* в Вене примерно в четыре утра. Я наскакиваю на обледеневший кусок дороги на одном из мостов, меня заносит, и машина боком врежется в высоченный бордюрный камень. Удар перекашивает колеса на моей стороне автомобиля, коржит и мнет кузов, уродуя его до неузнаваемости.

Отец Дракслера был человеком грозным. Дракслер-младший и я влипли по уши – но вдруг Петеру приходит в голову блестящая идея: «Если ты купишь машину, он ничего и не узнает о том, что случилось».

Я стремглав мчу с *Höhenstrasse* к дому своей бабушки, звоню в дверной звонок, поднимаю ее с кровати и сообщаю ей, что только списал в утиль тачку – стоимостью в 1750 фунтов – и что Ники ждет тюрьма, если я не расплачусь. Бабушка одевается, везет меня в банк к самому открытию и выдает мне нужную сумму наличными. Затем я спешу к Дракслеру-старшему.

«...Кстати сказать, сэр, я был бы не против купить вашу машину».

Так за одну ночь я стал гордым обладателем двух автомобилей – потрепанного VW и разбитого Mini. Я продал VW и пустил вырученное на кузовной ремонт Mini.

То были времена великого Фритца Баумгартнера², «короля Mini», а для меня одной из величайших фигур австрийского автоспорта. Он только что прорекламиривал в журнале *Autorevue*, что продает свою гоночную версию Mini Cooper S. И вот я, без диплома об образовании, без перспектив получить работу, без денег, без всего. Но я все равно поехал в Баден, где Баумгартнер держал свою машину в гараже, и стал щупать ее глазами. Гоночная версия темно-синего цвета. Минус мотор.

Баумгартнер увидел, что я разнюхиваю вокруг, и подошел поздороваться. Для меня он был своего рода богом. Показалось, что мы с ним поладили, и однажды он навестил меня в доме моих родителей. Этот визит стал для него открытием; казалось, он убедил его в том, что со мной можно вести дела.

Мы вместе собирали гоночный мотор в гараже моих родителей и достигли договоренности: он отдаст мне свой Racing S в обмен на мой дорожный Mini (который уже починили) плюс 650 фунтов; естественно, мне не стоило переживать по поводу того, чтобы заплатить ему наличные сразу же.

В кратчайшие сроки я прошел путь от нуля до гоночной машины. Мой несуществующий диплом профинансировал мой VW; затем VW трансформировался в Mini; а Mini уже был обменян на гоночную версию (пусть пока и не оплаченную целиком).

До моей семьи дошла информация о том, что я вожусь в гараже с гоночной машиной. Я сказал им, что меня интересуют лишь механические процессы, которые помогут мне развить мои инженерные навыки. Однако мне пришлось дать обещание, что гоняться я не буду.

Моя первая гонка состоялась пару дней спустя, 15 апреля 1968 года. Я отправился со своим новым спонсором (Баумгартнером) в местечко в Верхней Австрии под названием Мюллакен. Подъем на холм. В первом заезде я держался в пределах 9000 оборотов, как рекомендовал Баумгартнер, сильно не гнал и финишировал третьим. Потом я переговорил с Баумгартнером, и он посоветовал мне заходить за красную линию³ (то есть превышать рекомендованный предел оборотов) короткими отрезками. Во втором заезде я так и сделал и победил. Однако, когда два моих времени посчитали вместе, оказалось, что я финишировал вторым в общем зачете.

² Известный в Австрии гонщик кузовных серий 1960-х, выступавший на Mini. – Прим. ред.

³ На данный момент это называется «красной зоной». – Прим. ред.

Тем временем у Фритца Баумгартнера разыгралась совесть, а может, он стал нервничать по поводу денег, которые я все еще был ему должен. Как бы то ни было, он за моей спиной связался с моим отцом и все ему рассказал: что я принял участие в своей первой гонке, что я на самом деле очень талантлив, но что он, Баумгартнер, готов горы свернуть, лишь бы не дать мне поучаствовать в следующей гонке в календаре. А гонкой этой был подъем на холм Добрач, очень трудный заезд, объяснял он; этап калибра чемпионата Европы, полный опасных поворотов, с отвесным склоном, с которого можно было свалиться на дно долины. Любой ценой меня нужно было отговорить от участия.

Пойдя на этот шаг, Фритц Баумгартнер замыслил отыграть роль обеспокоенного друга; также он, вероятно, планировал заполучить 650 фунтов, которые ему были обещаны, так как мой отец, как я полагаю, все-таки заплатил их ему.

Мой отец устроил настоящий концерт, придя в бешенство от моей лжи и обмана. Он надавил на меня всем весом своего родительского авторитета, чтобы гарантировать мое неучастие в подъеме на Добрач. Мне не следует питать никаких иллюзий по поводу этого куша, предупредил он.

Я оказался в нелепейшей ситуации. У меня не было машины, на которой можно было ездить в городе, мне приходилось терпеть унижение от того, что моя девушка ездила ко мне на общественном транспорте, при этом в гараже у меня стояла гоночная машина без номеров, а участвовать в гонках мне запретили. Я проанализировал ситуацию со всех углов и решил *que sera, sera*⁴: 28 апреля я буду в Добраче.

Школьный друг одолжил мне BMW V8 своего отца, у которого был также прицеп. Другой приятель одолжил мне 125 фунтов на бензин. Посреди ночи я выкатил Mini из гаража и погрузил его на прицеп. Затем в компании Урсулы Пишингер, своей девушки, я отправился в сторону Добрача.

Поначалу Mini глох и безобразно захлебывался, поэтому я спросил у еще одного друга, не может ли его механик помочь мне настроить его.

Потом я забрался внутрь, гладко проехал дистанцию и одержал победу в своем классе.

К тому времени как я вернулся домой, мой отец уже увидел результаты заезда в газете. Момент настал: он наконец решил, что сыт мной по горло. Как только я смог себе позволить съехать, я съехал – прочь из дома родителей, в Зальцбург, к Мариелле Райнингхаус.

Потребовалось много лет, чтобы мы наконец урегулировали наши разногласия. Этого не происходило до того момента, пока я уже не подобрался вплотную к «Формуле-1»: тогда мой отец наконец сдался и признал, что больше не в силах ничего предпринять, чтобы остановить меня. Тем не менее в период, предшествовавший его смерти, мы стали с ним очень близки. Что же до моих матери и бабушки (которая протянула мне руку помощи в час нужды), то у нас по-прежнему очень тесные отношения, хотя мы и слишком редко видимся. А что же Дедушка Лауда, старый патриарх? О нем я подробнее расскажу позже.

Полагаю, что сейчас может возникнуть вопрос: *почему* я так твердо и бесповоротно решил стать гонщиком?

Ответ: я не знаю. Просто так сложилось. Во всем мире не было ни единой вещи, которая хотя бы на толику интересовала меня так же сильно. Учеба или освоение «нормальной» профессии было совершенно чуждым моему образу мышления.

Однако попав в автоспорт, я всегда относился к делу очень прагматично и взвешенно: я всегда обдумывал свою карьеру поступательно, шаг за шагом, начиная с

⁴ *Que sera, sera* (фр.) – чему быть, того не миновать, или что будет, то будет. Фраза, ставшая знаменитой благодаря одноименной песне, прозвучавшей в фильме Альфреда Хичкока «Человек, который слишком много знал», и в 1956 году завоевавшая «Оскар». – Прим. ред.

необходимости получения водительских прав, и разбирался с последующими проблемами по мере их поступления.

Я никогда не желал известности, я никогда ни с кем не ассоциировал себя (хотя в те времена у меня и был один реальный кандидат на место обожаемого кумира в лице Джима Кларка)⁵.

Кларк погиб в автокатастрофе ровно за неделю до моей первой гонки. Я помню это до сих пор. Я смотрел гонку в Асперне. Когда она уже подходила к концу, по системе громкой связи вдруг объявили, что Кларк разбился в Хоккенхайме. Новость резанула меня, будто ножом, и я был сильно подавлен: какая досада, думал я, его будет не хватать, мир обеднеет без него. Я не испытывал никаких драматических переживаний по поводу его смерти, у меня не было ощущения колоссальной трагедии. Ни разу мне, девятнадцатилетнему, не пришла в голову мысль, что предстоящие недели, месяцы и годы будут для меня такими же опасными.

Еще одной личностью, с которой я себя не ассоциировал, но которая произвела на меня большое впечатление, был Йохен Риндт⁶. В ноябре 1969 года, в рамках пиар-кампании, начатой для раскрутки Шоу Йохена Риндта, он выкатил на парковку у аэропорта Асперна поразительного «Зеленого монстра»⁷. Я в тот день был в толпе зрителей и наблюдал Йохена в роскошной длинной шубе. Такая шуба выглядела бы невероятно глупо на любом другом человеке, но на нем она смотрелась просто грандиозно. Он подошел именно туда, где стоял я, и пожал мне руку. Это стало для меня полным сюрпризом, и, естественно, меня это восхитило и польстило моему самолюбию. Его смерть, случившаяся годом позже, стала для меня большим ударом.

Мой первый год в гонках – 1968-й – был важным для автоспорта. Перемены происходили безудержно и стремительно. Я сказал себе, что мне лучше не тратить попусту много драгоценного времени своей карьеры.

Спустя восемь недель после моего первого выступления на Mini Cooper я уже сидел за рулем Porsche 911 (профинансировал я это приобретение, обменяв Mini и совершив короткое паломничество к своим двум бабушкам, взявшим – куда деваться – еще один заем в банке).

Казалось, что мне гораздо легче удастся добывать деньги, чем большинству молодых людей моего возраста; одного взгляда на виллу моих родителей было достаточно, чтобы любой кредитор сразу успокоился.

Я выступал в гонках по подъему на холм и вокруг аэродромов и показывал себя довольно неплохо; по крайней мере, достаточно, чтобы привлечь к себе внимание. В 1969-м мне предложили место в «Формуле Vee» в команде Kai mann Курта Бергманна; в той же команде, в которой Кеке Росберг⁸ сделал себе имя двумя годами позже.

В год моих выступлений в «Формуле-3», 1970-м, я оказался по уши в долгах, но был абсолютно беспечен. Правда в том, что, выступая в «Формуле-3», ты не можешь позволить себе переживания, потому что обязан сохранять здравый рассудок, чтобы суметь справиться с творящимся в ней безумием. С технической точки зрения между одним болидом «Формулы-3» и другим существует лишь ничтожная разница. На стартовую решетку там выходит двадцать пять пилотов, каждый из которых так же быстр, как любой другой. И никто не уступает никому ни миллиметра. Мы частенько двигались строем на скорости в 200 км/ч, толкаясь и врезаясь друг в друга, словно на бамперных машинках на ярмарочной площади Prater. Вообще, чтобы

⁵ Джим Кларк (1936–1968) – шотландский автогонщик, двукратный чемпион «Формулы-1» (1963, 1965). Погиб в гонке «Формулы-2» на Хоккенхаймринге 7 апреля 1968 г. – *Прим. ред.*

⁶ Йохен Риндт (1942–1970) – австрийский автогонщик, чемпион «Формулы-1» 1970 года. Погиб на Гран-при Италии в Монце в 1970 году. Единственный пилот «Формулы-1», ставший чемпионом посмертно. – *Прим. ред.*

⁷ Green Monster («Зеленый монстр»), специально построенный рекордный автомобиль, на котором американский автогонщик Арт Арфонс в 1968 году установил мировой рекорд скорости, разогнавшись до 927 км/ч. – *Прим. ред.*

⁸ Кейо «Кеке» Росберг (р. 1948) – финский автогонщик, чемпион «Формулы-1» 1982 года. – *Прим. ред.*

пилотировать в «Формуле-3», нужно было быть психом. В 1970-м я полностью соответствовал этому критерию.

Мой первый старт в «Формуле-3» был типичным, как весь тот сезон. Я отправился в Ногаро на юге Франции с другим австрийским пилотом, Герольдом Панклем, – тридцать шесть часов в дороге с прицепом-платформой, перевозящим две гоночные машины.

Мы оказываемся единственными двумя австрийцами на стартовом поле из тридцати сумасшедших французов. Первый тренировочный круг: я встраиваюсь в слипстрим Панкля, подбираюсь к нему поближе и резким маневром обхожу его. Ровно в эту секунду у него отказывает мотор. Мое переднее левое колесо цепляет его заднее правое, я подлетаю, со свистом пролетаю по воздуху, опускаюсь на землю перед самым отбойником, теряю все четыре колеса и пропахаиваю несколько сотен ярдов трассы вдоль отбойника. После такого от машины мало что осталось. Вот такими были мои первые пять минут пилотирования в «Формуле-3».

Но даже при этом у меня не было абсолютно никаких проблем с тем, чтобы очистить свой разум от подобных картин и заставить себя перестать переживать по поводу них. Что было очень кстати, учитывая, что меня заносило снова и снова.

Мы на головокружительной скорости домчали из Ногаро обратно в Вену, и я отправился в Германию покупать себе новое шасси. Я заново собрал машину (еще больше долгов) и махнул на Нюрбургринг: там я летел пятым, не наблюдая никого ни впереди, ни позади себя, и вдруг меня снова занесло. И по сей день я так и не смог выяснить почему.

Затем я снова тридцать шесть часов буксировал машину во Францию. Во время гонки что-то забарахлило в момент переключения мной скоростей, я понизил передачу вместо того, чтобы повысить, и все – о коробке и моторе можно забыть.

Брэндс-Хэтч: Алоис Роттенштайнер, фотограф, спрашивает меня перед гонкой, в каком повороте ему, на мой взгляд, следует расположиться. «Перед самыми боксами, кто-нибудь непременно потеряет там управление». Сказано – сделано: Лауда пытается перетормозить кого-то, слишком резко подрезает его, пролезая вперед, и пилот, оказавшийся позади, подсекает его заднее колесо – упс! – и вот он уже врезается аккуратно перед носом у Роттенштайнера. Машина всмятку.

Время от времени, впрочем, мне удастся финишировать в гонке, где-нибудь в границах второго-шестого мест; неплохо в условиях плотной борьбы «Формулы-3», где с тобой соперничают ребята вроде Джеймса Ханта.

Поначалу аварии меня не беспокоили. Вплоть до 5 сентября 1970 года, когда я начал иначе смотреть на многие вещи. В тот день Йохен Риндт погиб в Монце, но перемену в моей душе вызвало нечто совершенно с ним не связанное. Мысли о его смерти повергли меня в крайнюю печаль, но никоим образом не повлияли на меня.

А повлиял на меня этап «Формулы-3» в Дольдере.

Третий круг: Ханнелор Вернер попадает в аварию на каком-то из участков трассы. Мы в составе пелотона выходим на вершину гребня на скорости 210 км/ч. Прямо перед нами машина «скорой помощи», едущая на скорости 30 м/ч. Первые три машины смещаются вправо и протискиваются мимо. Среди них и Джеймс Хант. И Джерри Биррелл. Затем то же пытается повторить и четвертая, но получается не очень: в повороте ее заносит и разворачивает. Я ухожу влево, но машина, которую занесло, разворачивает так, что она выскакивает прямо передо мной. Мы сталкиваемся, меня разворачивает, и машина, летящая сразу за мной, задевает меня по касательной. Все это происходит прямо посреди трассы. Я сижу в своем разбитом корыте, и тут набегают следующая волна – таким же плотным строем, на полном ходу к вершине гребня холма. К тому времени на трассе уже мелькают желтые флаги, мерцают все возможные сигнальные фонари, но никто из летящей на меня стаи и не думает о том, чтобы сбавить ход.

Мне остается лишь сидеть на месте и ждать момента, когда они протаранят меня: слева, справа или прямо по центру. Одна из машин пулей пролетает над носом моей машины. Пронесло. Я выскакиваю из болида и бегу прочь во весь опор.

Этот инцидент стал апогеем моего третьего сезона в гонках (или мне лучше сказать несезон?). В тот день я начал развивать один из своих особых талантов: просчитывать наперед, анализировать, ставить по одной цели за раз.

В конечном счете все свелось к следующему: да, я хотел участвовать в гонках, всегда этого хотел. Но я не хотел быть еще одним чокнутым на стартовой решетке с двумя дюжинами других таких же чокнутых. Из чего можно было сделать один логический вывод – убирайся прочь из «Формулы-3» и как можно скорее переходи в класс повыше, «Формулу-2».

С этим переходом будет связана уйма финансовых трудностей. Он будет означать двукратное повышение ставок при полном отсутствии побед.

Глава вторая. Сделки и колеса

Один из аспектов гонок Гран-при, который теперь считается обыденностью, на самом деле появился не раньше, чем в начале семидесятых: я имею в виду, конечно же, практику «рента». Насколько я знаю, испанец Алекс Солер-Роиг стал первым пилотом, который на собственные деньги купил себе несколько стартов в «Формуле-1». Эта практика стала оборотной стороной нового профессионализма в автоспорте. В него вливали все больше и больше денег, все становилось крупнее, сложнее, дороже, а слабые команды теперь могли позволить себе только одного пилота. Кокпит болида Номер Два отдавался на откуп платежеспособному гостю.

В те времена одной из самых интересных команд «Формулы-2» был March. В роли пилота Номер Один у них была молодая суперзвезда Ронни Петерсон, и в результате они не ощущали никакой необходимости отдавать место второго пилота какому-то сильному гонщику. Они были готовы взять кого-то вроде меня, при условии, конечно же, что я буду за это платить. В конце концов, у меня был не такой уж и плохой послужной список, я был компетентен и мог аргументировать в пользу своей кандидатуры, пожалуй, лучше многих двадцатиоднолетних ребят, стремившихся вырваться из «Формулы-3».

Я дал согласие March еще до того, как узнал цену, которую они запрашивали за участие, – чуть больше 20 тысяч фунтов. Затем я заключил рекламный контракт с *Erste Oesterreichische Spar-Casse*, ведущим австрийским банком; не стоит и говорить, что фамилия моей семьи не стала помехой в данном конкретном случае, как раз наоборот.

По ходу сезона 1971 года я многому научился у Петерсона, но к концу сезона две трети моих долгов все еще оставались непогашенными, и я нуждался в новом вливании капитала, чтобы купить себе место на сезон 1972-го. «Заварил кашу – не жалею масла», – подумал я про себя и попытался заключить с March комбинированную сделку на участие в «Формуле-2» и в «Формуле-1». Команда хоть и была довольна тем, что я выступал за них, но ни при каких обстоятельствах не собиралась разрешать мне пилотировать болид бесплатно, не говоря уже о том, чтобы платить мне за мои услуги. На сей раз March обозначили стоимость участия суммой в 100 000 фунтов.

Мой ответ был коротким и по существу: никаких проблем, джентльмены. Я производил впечатление молодого человека, способного справиться с любыми трудностями, которые вставали на его пути.

Erste Oesterreichische вполне удовлетворяла отдача от их инвестиций с точки зрения рекламного охвата, и поддержка с их стороны на еще один год выглядела вполне вероятной. Управляющий директор сказал мне, что банк дал согласие, и я вылетел в Англию подписывать контракт с March. Вернувшись, я узнал, что совет директоров банка отверг участие в проекте: судя по всему, старый магнат Маутнер-Маркхоф почувствовал себя обязанным оказать услугу своему другу, которого знал много лет, Старому Лауде. Последний был вне себя от радости, узнав о таком повороте событий, который должен был «вразумить мальчишку».

Я позвонил Старому Лауде по телефону и спросил у него, какого черта он творит. Данный им ответ был классическим: «О Лауде должны писать в рубрике “финансы”, а не на странице про спорт». Я с грохотом бросил трубку и больше никогда не разговаривал со Старым Лаудой. Что же до могущественного Маутнера-Маркхофа, то ему я написал гневное письмо, отчитав его со всей дерзостью, которой только мог набраться молодой человек. С тех пор я никогда больше не писал таких писем. К слову, в то время Маутнер-Маркхоф, будучи президентом Австрийского олимпийского комитета, и сам переживал непростые времена, так как

Карл Шранц и Эйвери Брандейдж имели большие разногласия по поводу любительского статуса первого⁹

⁹ В начале 1972 года президент Международного Олимпийского комитета Эйвери Брандейдж обвинил австрийского горнолыжника Карла Шранца в том, что тот не соответствует критериям «спортмена-любителя», а значит, по правилам тех лет, не может выступать на Олимпийских играх. Шранца дисквалифицировали, и он вынужден был пропустить Олимпийские игры в Саппоро, хотя был их главным фаворитом. – *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.