

Έφυγε από τη ζωή ο θρύλος της Formula 1 Niki Lauda

21/Μαΐ/2019 08:40

Οάνδρας στο κόκπιτ που φλεγόταν έμελλε να πεθάνει ήσυχα, δεκαετίες αργότερα: ο Νίκι Λάουντα, που έφυγε από τη ζωή χθες Δευτέρα στα 70 του χρόνια, είναι αληθινός θρύλος της Φόρμουλας 1, που δεν επέτρεψε ποτέ στον εαυτό του να επηρεαστεί από το φρικιαστικό ατύχημα που είχε το 1976.

"Μεβαθιά θλίψη ανακοινώνουμε ότι ο αγαπημένος μας Νίκι κατέληξε ήσυχα, τη Δευτέρα 20ή Μαΐου 2019, με την οικογένειά του γύρω του", ανέφεραν οι οικείοι του θυρυλικού πιλότου της F1 και αργότερα πολυσχιδούς επιχειρηματία σε ηλεκτρονικό μήνυμά τους που μεταδόθηκε από αυστριακά ΜΜΕ.

ΟΛάουντα ήταν πατέρας τεσσάρων παιδιών από δύο γάμους.

Την 1η Αυγούστου 1976, ενώ βρισκόταν στο τιμόνι της Ferrari του στο περίφημο σιρκουί του Νίρμπουργκρινγκ, στη Γερμανία, το μονοθέσιο του έπεσε με σφοδρότητα πάνω σ' έναν διαχωριστικό τοίχο και έπιασε φωτιά. Ο Λάουντα έμεινε παγιδευμένος για σχεδόν ένα λεπτό μέσα στο κόκπιτ, πριν να τον βγάλουν τρεις άλλοι πιλότοι.

Οικιόνες του φρικτού ατυχήματος του παγκόσμιου πρωταθλητή σόκαραν όλο τον κόσμο. Αλλά ο Νίκι Λάουντα, όλη του τη ζωή μαχητής, έζησε.

Έξι εβδομάδες αφότου ακόμη δεχόταν εντατικές ιατρικές περιποιήσεις στη νοσοκομειακή του κλίνη, θα ταξίδευε αφήνοντας πολλούς άναυδους για να πάρει μέρος στο Γκραν Πρι της Ιταλίας, παρά το ότι ακόμα υπέφερε, αφηφώντας τα σοβαρά εγκαύματα στο πρόσωπό του.

Εκείνητη χρονιά, έδινε μάχη για τον τίτλο μέχρι και τον τελευταίο αγώνα με τον Βρετανό Τζέιμς Χαντ, ο οποίος τελικά στέφθηκε παγκόσμιος πρωταθλητής. Αυτή η επική αναμέτρηση, που αν μη τι άλλο αποκάλυψε τον κάθε άλλο παρά συνηθισμένο χαρακτήρα του Αυστριακού, βρίσκεται στο επίκεντρο της πλοκής της ταινίας Rush (2013) του αμερικανού σκηνοθέτη Ρον Χάουαρντ.

Το 1977, ο Λάουντα θα κέρδιζε για δεύτερη φορά τον τίτλο του παγκόσμιου πρωταθλητή με τη Φεράρι. Σταμάτησε να συμμετέχει στους αγώνες το 1979, για να ιδρύσει τη Lauda Air, την πρώτη του αεροπορική εταιρεία. Οι αιθέρες ήταν το άλλο του πάθος.

Αλλάτα σιρκουί δεν έπαψαν ποτέ να τον θέλγουν και γύρισε στην F1 το 1982, αυτή τη φορά στο τιμόνι μιας McLaren.

Με τη ΜακΛάρεν κατέκτησε τον τίτλο του παγκόσμιου πρωταθλητή το 1984, για τρίτη και τελευταία φορά. Για τους περισσότερους ειδικούς, ο Λάουντα έγραψε ιστορία στο άθλημα. Η μεθοδικότητά του στην προετοιμασία και η αποφασιστικότητά του στους αγώνες του τον διέκριναν πάντα.

Μετά το τέλος της καριέρας του, ο Λάουντα συνέχισε να είναι πανταχού παρών στους κύκλους της F1. Υπήρξε σύμβουλος της Scuderia Ferrari, επικεφαλής της αγωνιστικής ομάδας της Jaguar, σχολιαστής της γερμανικής τηλεόρασης τα Σαββατοκύριακα των αγώνων, μη εκτελεστικός πρόεδρος της Mercedes AMG Petronas F1 Team — του ανήκε το 10% αυτής της τελευταίας.

Ο Νίκι Λάουντα βρέθηκε εξάλλου στο επίκεντρο μιας τραγωδίας ως ο επικεφαλής αεροπορικής εταιρείας. Την 26η Μαΐου 1991, ένα Boeing 767 της Lauda Air που εκτελούσε το δρομολόγιο Μπανγκόκ-Βιέννη συνετρίβη λόγω βλάβης. Ουδείς από τους 223 ανθρώπους που επέβαιναν στο αεροσκάφος επέζησε.

Γεννημένος την 22α Φεβρουαρίου 1949, γόνος βιενέζικης αστικής οικογένειας με μεγάλη περιουσία, ο Αντρέας Νικολάους Λάουντα, ή "Νίκι" όπως θα γινόταν παγκοσμίως γνωστός, δεν ήταν ούτε είκοσι όταν, χωρίς να ειδοποιηθεί τους γονείς του, πήρε μέρος στην πρώτη του κούρσα με αυτοκίνητο, στο τιμόνι του Mini Cooper που του είχε χαρίσει η γιαγιά του. Παρά την αντίθετη γνώμη της οικογένειας, θα ριχνόταν στο πάθος του.

Τατοξικά αέρια που εισέπνευσε στο παραλίγο μοιραίο ατύχημα του 1976 επηρέασαν τον οργανισμό του. Έπειτα από δύο μεταμοσχεύσεις νεφρών το 1997 και το 2005, χρειάστηκε να υποβληθεί σε επείγουσα επέμβαση μεταμόσχευσης πνεύμονα τον Αύγουστο του 2018, αφού μολύνθηκε από ιό κατά τη διάρκεια μιας παραμονής του στην Ιμπίθα.

Εγχειρίστηκε στο γενικό νοσοκομείο της Βιέννης, κατά σατανική σύμπτωση την επομένη της επετείου του ατυχήματός του, και συνήλθε μετά βίας. "Ήταν πολύ δύσκολο να επανέλθω. Συγκρίνεται μόνο με τα εγκαύματά μου μετά το ατύχημα στο Νίρμπουργκρινγκ", θα παραδεχόταν στην ελβετική εφημερίδα Blick. "Ήμουν νεκρός για λίγο. Αλλά ξαναζωντάνεψα".

Πηγή: ΑΠΕ-ΜΠΕ

[Διαβάστε το άρθρο στο Capital.gr](#)