



ОГЛАВЛЕНИЕ

ПРОЛОГ	7
-------------------------	---

Часть первая

ИСТОКИ	13
-------------------------	----

1. РОЖДЕННЫЙ НА ГОНОЧНОЙ ТРАССЕ	15
---	----

2. СЕМЬЯ ТРАГИЧЕСКОЙ СУДЬБЫ	30
---------------------------------------	----

3. ЧЕТЫРЕ МУШКЕТЕРА КАРТИНГА	40
--	----

Часть вторая

ПУТЬ НАВЕРХ	55
------------------------------	----

4. ПРОЩАНИЕ С ЖЮЛЕМ	57
-------------------------------	----

5. «АКАДЕМИК» FERRARI	72
---------------------------------	----

6. ВО ИМЯ ОТЦА	83
--------------------------	----

Часть третья

SAUBER — ВХОДНОЙ БИЛЕТ В «ФОРМУЛУ-1»	87
---	----

7. АМБИЦИОЗНЫЙ ДЕБЮТАНТ	89
-----------------------------------	----



Часть четвертая

FERRARI — МЕЧТА И ИСПЫТАНИЕ 103

8. РОЖДЕНИЕ ЗВЕЗДЫ	105
9. РАДИ АНТУАНА	120
10. «СМУТНЫЕ ГОДЫ».	129
11. ОХОТА НА ГОЛЛАНДЦА	144
12. В ТЕНИ RED BULL	163
13. ПРОКЛЯТИЕ МОНАКО СНЯТО	168
14. РАЗОЧАРОВАНИЕ	188
15. ШАРЛЬ И ЛЬЮИС: ПОХОЖИЕ, НО РАЗНЫЕ.	202

Часть пятая

НОВАЯ ЭРА. 209

16. НОВЫЙ РЕГЛАМЕНТ — НОВЫЕ ВЫЗОВЫ.	211
---	-----

Часть шестая

ЧЕЛОВЕК ВНЕ КОКПИТА 223

17. ЖИЗНЬ НА ПОЛНОЙ СКОРОСТИ	225
18. МУЗЫКАНТ И МЕЦЕНАТ	234
19. СВАДЬБА.	242
20. ТАКСА, ПОКОРИВШАЯ ПАДДОК.	246
ЭПИЛОГ	251
БИБЛИОГРАФИЯ.	253



ПРОЛОГ

После минуты молчания на стартовой решетке Гран-при Бельгии 1 сентября 2019 года к реву моторов «Формулы-1» на трассе «Спа-Франкоршам» прибавился гул реактивных двигателей — над Арденнами прошла пара истребителей F-16 Fighting Falcon Воздушного компонента Бельгии в память о 22-летнем Антуане Юбере. Накануне, в субботу, 31 августа, на втором круге основной гонки молодежной моносерии «Формула-2» он погиб в аварии на участке между поворотами «О Руж» и «Радийон».

Все началось с того, что Джулиано Алези не удержал свою машину на выходе из «О Руж» — как показало последующее расследование, причиной аварии, скорее всего, стал прокол заднего левого колеса. Болид французского пилота Trident занесло, после чего он оказался на левой обочине и задней частью врезался в защитный барьер. От удара автомобиль отбросило обратно на трассу уже за четвертым поворотом «Радийон».

После столкновения машины Алези с отбойниками трасса оказалась усыпана обломками, так что ехавшие следом швейцарец Ральф Бошунг и француз Антуан Юбер вынуждены



были сместиться вправо и оказались за пределами гоночного полотна. Швейцарский гонщик Trident замедлился сильнее, чем француз из BWT Arden. Юбер постарался избежать столкновения с Бошунгом, еще сильнее сместившись вправо, но объехать болид Ральфа не получилось.

Сломав переднее антикрыло на своей машине, Антуан уже не смог сохранить контроль над болидом — на скорости порядка 262 км/ч француз врезался в отбойники с правой стороны трассы, а затем автомобиль, вращаясь, вылетел из зоны безопасности обратно на гоночное полотно. Там и произошло столкновение с машиной американца Хуан-Мануэля Корреа.

Гонщик Sauber Junior Team by Charouz не смог объехать обломки болида Джулиано Алеззи, которые повредили переднее антикрыло и переднюю подвеску на машине Корреа, так что Хуан-Мануэль свой автомобиль уже не контролировал и не в состоянии был избежать следующей аварии. На скорости около 218 км/ч Корреа врезался в правую часть болида Юбера, после чего машину Антуана вновь отбросило в отбойники и обратно на трассу. После аварии Хуан-Мануэль Корреа, получивший тяжелые травмы, провел в больнице полтора года и перенес два десятка операций, но в итоге смог вернуться за руль, а вот Антуан Юбер погиб на месте — в знак памяти Международная автомобильная федерация FIA вывела гоночный номер «19» француза из обращения в «Формуле-2», но все это было потом.

А сначала участникам молодежной серии и пилотам «Формулы-1» предстояло провести гоночный уик-энд в Спа. Почтить память молодого гонщика на стартовой решетке «Спа-Франкоршам» собрались 20 пилотов чемпионата мира, гонщики «Формулы-2», инженеры обеих серий и семья Ан-



туана Юбера. Минута молчания, государственный гимн Бельгии — «Брабансонна», пролет F-16 в облачном небе, и минуту спустя все вернулось к привычному графику воскресной программы Гран-при.

ПЕРВЫЙ ГРАН-ПРИ БЕЛЬГИИ В СПА СОСТОЯЛСЯ В 1925 ГОДУ, И С ТЕХ ПОР ЗА ПРОШЕДШИЕ ДЕСЯТИЛЕТИЯ ТРАССА УНЕСЛА ЖИЗНИ МНОЖЕСТВА АВТО- И МОТОГОНЩИКОВ, ПАМЯТЬ О КОТОРЫХ ХРАНЯТ АРДЕННЫ.

С начала XXI века смертельные аварии в «Формуле-1» случались все реже и реже благодаря зонам безопасности на трассах и ужесточившимся требованиям к автодромам, защитным барьерам TecPro, карбоновым монококам болидов, шести-точечным ремням безопасности, все более и более современным шлемам и системе защиты головы Halo, обязательной с 2018 года. После аварий, которые 30 лет назад были бы фатальными, в наши дни пилот в абсолютном большинстве случаев самостоятельно покидает груды обломков, которая мгновение назад была гоночным болидом. Но иногда этого не происходит...

Пилот из Монако Шарль Леклер знал Юбера с детства. Они встречались на картодромах юга Франции, в региональном чемпионате Прованс — Альпы — Лазурный Берег по картингу, в Кубке Франции по мини-картингу 2007 года, потом в юниорском чемпионате класса KF3, а затем вместе выступали в GP3 Series — молодежном турнире, в котором Шарль стал чемпионом в 2016-м, а Антуан стал последним чемпионом первенства в 2018 году перед слиянием GP3 Series с FIA Formula 3 European Championship и превращением турнира в первенство FIA Formula 3 Championship.



Пути Леклера и Юбера вновь пересеклись в 2019 году, когда оба оказались на одной стартовой решетке. Антуан стал пилотом FIA Formula 2 Championship — последней ступеньки перед попаданием в чемпионат мира «Формула-1», а Шарль уже выступал в главной гоночной серии мира. Оба пилота были воспитанниками заводских программ поддержки молодых талантов — Юбер пользовался поддержкой Renault Sport Academy, тогда как Леклера опекала Ferrari Driver Academy. Гоночный уик-энд в Бельгии в том сезоне унес жизнь молодого и перспективного Антуана, а для Шарля гибель друга стала очередной потерей, которых к тому времени у монегаска было уже немало: 17 июля 2015 года от последствий аварии на Гран-при Японии 2014 года скончался француз Жюль Бьянки, который был крестным отцом Леклера, а 20 июня 2017 года у Шарля умер отец, Эрве Леклер.

Вряд ли опыт подготовки к гонке после перенесенной потери близкого человека — то, что хотел бы иметь в своем арсенале гонщик «Формулы-1», но сама судьба научила Шарля справляться с подобными ситуациями. Через полтора часа после минуты молчания Леклер сел в кокпит ярко-красного Ferrari SF90. Накануне монегаск выиграл квалификацию, поэтому стартовал с поула-позиции и возглавлял пелотон на прогревочном круге. Спустя 44 круга Шарль Леклер также первым увидел клетчатый флаг — на протяжении всей дистанции гонки монегаск почти ни слова не проронил в радиоэфире. Одержав свою первую в «Формуле-1» победу, которая стала первой в истории выигранной пилотом из Монако гонкой и первой победой Scuderia Ferrari в чемпионате мира с Гран-при США 2018 года, выигранного финном Кими Райкконеном, на круге почета Шарль срывающимся голосом посвятил свой триумф Антуану Юберу. Гонщику, память которого зрители



ПРОЛОГ

почтили овацией, стоя на 19-м круге Гран-при Бельгии, а призеры гонки — сдержанным празднованием своего успеха на подиуме.

В 21 год 10 месяцев и 16 дней Шарль Леклер стал третьим самым молодым победителем Гран-при в истории «Формулы-1» — после голландца Макса Ферстаппена и немца Себастьяна Феттеля — и самым молодым гонщиком, выигрывавшим за заводскую команду Ferrari.

«Я обожаю заигрывать с риском, — говорил Леклер в одном из интервью о Гран-при Монако. — Права на ошибку нет. Адреналин зашкаливает».

Современная «Формула-1» — это гонки самых быстрых в поворотах машин и едва ли не самых хрупких, потому что при мощности около тысячи лошадиных сил их минимально допустимая масса вместе с пилотом, но без топлива, составляет около 800 килограммов, что позволяет болидам разгоняться свыше 350 км/ч на прямых и развивать прижимную силу, превышающую собственный вес машины в два-три раза. Созданием и обслуживанием болидов «Формулы-1», стоимость которых составляет около 15–16 миллионов долларов США без учета развития по ходу сезона, логистики в рамках чемпионата мира и зарплат персонала, занимается порядка тысячи сотрудников. И успех этого сверхдорогого и масштабного предприятия зависит от одного человека, который сидит за рулем.

ШАРЛЬ ЛЕКЛЕР — ОДИН ИЗ 22 ПИЛОТОВ, ПОЛУЧИВШИХ ПРАВО ОКАЗАТЬСЯ НА СТАРТОВОЙ РЕШЕТКЕ «ФОРМУЛЫ-1», И ОДИН ИЗ НЕМНОГИХ, КТО ВХОДИТ В КРАЙНЕ ОГРАНИЧЕННЫЙ КЛУБ ПОБЕДИТЕЛЕЙ ГРАН-ПРИ.



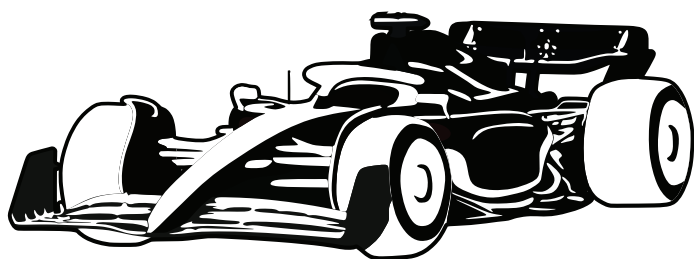
Шарль Леклер. Предопределенный

«Когда вы находитесь под постоянным давлением, лучше выступает тот, кто умеет сочетать агрессию и расчет. Чтобы выиграть чемпионат мира, нужно дозировать их в нужный момент и сохранять ясность мыслей, чтобы понимать, когда быть агрессивным, а когда расчетливым», — объясняет монегаск.

Но так он мыслит сейчас, выступая в «Формуле-1», а в детстве, когда о расчете речи не шло, Шарль говорил отцу другое. В 2000 году на трассе картодрома в Бриньоле, в нескольких часах езды от Монако, когда Шарлю было три с половиной года, его впервые усадили за руль. Филипп Бьянки, лучший друг отца, привязал веревкой его карт к своему и сделал круг, а после первого круга веревку отцепили, и Шарль продолжил ездить самостоятельно. На пути домой Шарль сказал Эрве: «Я стану пилотом „Формулы-1“».

ЧАСТЬ ПЕРВАЯ

ИСТОКИ





РОЖДЕННЫЙ НА ГОНОЧНОЙ ТРАССЕ

Для фанатов «Формулы-1» Монако стало жемчужиной календаря и одной из самых культовых гонок чемпионата мира, но для Шарля Леклера — это не легендарная гоночная трасса, а в первую очередь его родина.

Будущий гонщик Шарль Марк Эрве Персиваль Леклер появился на свет в четверг, 16 октября 1997 года, в Монте-Карло. Балконы домов в княжестве в те дни были усыпаны флагами Ferrari, потому что за пять дней до этого Михаэль Шумахер выиграл Гран-при Японии и до решающего этапа в Хересе оставалась неделя — итальянская команда впервые с восьмидесятых годов вплотную подошла к чемпионскому титулу. Четырьмя месяцами раньше немец выиграл на улицах Монако под дождем гонку, которую до сих пор помнят как невероятный пример мастерства человека, способного удерживать машину в сантиметрах от стальных отбойников при нулевом сцеплении на залитом водой асфальте, штампуя при этом круги в невероятном темпе.



Монако — одно из самых маленьких государств мира. Всего два квадратных километра, втиснутых между подножием Приморских Альп и побережьем Средиземного моря, где живет около 40 тысяч человек, из них примерно треть — коренные монегаски. Но, несмотря на свои крошечные размеры, по концентрации автоспортивной истории на квадратный метр Монако не уступит ни одной стране.

ПЕРВЫЙ ГРАН-ПРИ СОСТОЯЛСЯ ЗДЕСЬ В 1929 ГОДУ БЛАГОДАРЯ КНЯЗЮ ЛУИ II, УВИДЕВШЕМУ В ГОНКЕ ИНСТРУМЕНТ ДЛЯ ПРОДВИЖЕНИЯ КРОШЕЧНОГО ГОСУДАРСТВА НА МЕЖДУНАРОДНОМ УРОВНЕ.

На тот момент о Монако знали по большей части из-за открытого в 1865 году казино Монте-Карло — игорный дом, построенный в стиле бозар, призван был спасти княжеский дом Гримальди от финансового краха за счет иностранных средств, поскольку коренные монегаски в игровые залы казино не допускаются с момента его открытия и по сей день. Хотя нынешний князь Альбер II любит появляться и в королевской ложе казино, и на трибунах Гран-при, но что доступно монарху, не разрешено его подданным.

Княжество состоит из 10 кварталов, среди которых старый город Монако-Виль с княжеской резиденцией, популярные у туристов казино и курортная зона Монте-Карло, пляжный район Ларвотто для состоятельных жителей, отвоеванный у моря в восьмидесятые годы Фонвье с пристанью и вертолетной площадкой для тех, кто выбрал Монако своей налоговой гаванью, и Ла-Кондамин — деловой центр страны и место постоянного проживания многих коренных монегасков, включая Шарля Леклера.



1. Рожденный на гоночной трассе

В отличие от соседних кварталов, Ла-Кондамин — архитектурный винегрет жилых и коммерческих зданий послевоенной застройки, не слишком впечатляющих с эстетической точки зрения. Бутиков Louis Vuitton и Hermes здесь нет; пятизвездочных отелей тоже. Центр района — площадь Пляс-д'Арм с овощным и фруктовым рынком, где местные пьют эспрессо и читают Nice-Matin. «Я живу не в той гламурной столице, которую все видят во время Гран-при, — говорил Шарль. — Для меня Монако как деревня. Те, кто живет здесь круглый год, — настоящие монегаски, которые все знают друг друга».

Дом семьи Леклер находится в 150 метрах от прямой трассы Гран-при — той самой, по которой раз в год летят болиды «Формулы-1». С скромная квартира в многоэтажном доме без вида на море, но с балконом во внутренний двор. На балконе Паскаль Леклер, мать Шарля, выращивает герань и петунии, как и все их соседи по дому. Три комнаты на пятерых: в одной — Лоренцо, другую делят Шарль и Артур. «Мы с Артуром постоянно сражались за пространство, — вспоминал Шарль. — У каждого была своя половина комнаты, граница между которыми была обозначена полоской изоленты на полу».

Полное имя звезды «Формулы-1» — Шарль Марк Эрве Персеваль Леклер. Старший единоутробный брат Лоренцо — единственный сын Паскаль от первого брака — родился 7 ноября 1988 года. Лоренцо вырос вместе с матерью в Йере и Марселе, а когда после развода она встретила Эрве, то вместе с сыном переехала в Монако к мужу. После лицея Альберта I Лоренцо отправился на учебу в Швейцарию, где окончил магистратуру по менеджменту и финансам в престижной французской бизнес-школе NEOMA Business School, а потом



работал в частном банковском обслуживании состоятельных клиентов и инвестиционном консалтинге в Монако и Франции, а в последние годы его деятельность связана в основном с управлением состоянием, инвестициями и спортивным менеджментом. Артур, младший родной брат Шарля, родился 14 октября 2000 года — через два года 11 месяцев и 28 дней после Шарля, появившегося на свет 16 октября 1997 года. Их мать Паскаль держала салон красоты в Фонвьей, а среди ее клиенток были жены дипломатов, местные предпринимательницы и периодически заезжающие из соседних кварталов жены пилотов «Формулы-1», выбравших Монако своим местом жительства.

Сама Паскаль — нежная, романтическая, склонная к мечтательности женщина. Однажды она написала в социальных сетях: «Я желаю вам мечтаний и желания воплотить некоторые из них. Я желаю вам любить то, что стоит любить, и забывать то, что стоит забыть. Я желаю вам страстей и тишины, пения птиц на рассвете и детского смеха. Я желаю вам сопротивляться застою, безразличию и порокам нашей эпохи. Прежде всего я желаю вам быть собой, гордиться этим и быть счастливыми, ибо счастье — наше истинное предназначение».

Отчим Эрве Шарль Манни, в 1955 году основал компанию Mecaplast, производившую пластиковые автокомпоненты для машиностроения. Завод стоял в Фонвьей, в двух шагах от старого порта. Сегодня компания, переименованная в Novares Group, имеет годовой оборот около 1,2 миллиарда евро и принадлежит дяде Шарля, Тьерри Манни. Тьерри — близкий семье человек, которого Шарль с детства называет «дядя Манни». Эрве, работавший в Mecaplast большую часть своей жизни, и Паскаль шли своим путем, не рассчитывая на состояние семьи Манни.



1. Рожденный на гоночной трассе

Эрве Леклер свою гоночную карьеру начал в 1981 году, выступая во французском и европейском чемпионатах «Формулы-3», но о регулярных стартах речи не шло. Нехватка финансирования не позволяла проехать сезон целиком, поэтому на болидах Reynard 873 и Reynard 883 с двигателем Volkswagen и Martini MK45 с мотором Alfa Romeo он выходил на старт отдельных этапов, так что спортивное резюме Эрве пестрело пробелами. Три года подряд — в 1986, 1987 и 1988-м — Леклер участвовал в домашнем для себя Гран-при Монако, гонкой поддержки которого была «Формула-3». Лучшим результатом монегаска на родной трассе стало восьмое место в 1988 году, когда среди прочих Эрве, выступавший за команду AA Sport, опередил тогда Деймона Хилла. Но если британец пробился в «Формулу-1» и в 1996 году стал чемпионом мира, то для Леклера-старшего Гран-при Монако в «Формуле-3» в сезоне-1988 ознаменовало конец гоночной карьеры — из-за нехватки денег на продолжение выступлений Эрве ушел из гонок, не выиграв с 1983 по 1988 год ни одного заезда, но отметившись стартами на одной трассе среди прочего с будущим пилотом «Формулы-1» французом Жаном Алези.

Судьба монегаска могла сложиться иначе, ведь в 1982 году он стал финалистом турнира Volant Avia La Châtre, победитель которого получал оплаченный сезон в «Формуле-3», но удача отвернулась от Леклера. Как писал Auto Hebdo, Эрве был быстр, но в итоге уступил швейцарцу Даниэлю Коху — тот особых успехов в гонках не добился и не дал сделать этого Леклеру.

Подругой Эрве Леклера в то время была Сильви Буржуа, французская писательница, родившаяся в Монако, которая вспоминала: «Я познакомилась с Эрве Леклером в Кап-д'Ай, когда мне было восемнадцать. Его отчим Шарль Манни был



другом детства моей мамы. Эрве хотел жить в огромном красном грузовике — таком, в каких Ferrari привозила машины „Формулы-1” на Гран-при Монако, куда мы попадали благодаря Зизи, директору Автомобильного клуба Монако. Мечту о грузовике частично осуществил его приятель Серж, который купил бежевый фургон Peugeot J7, поставил внутрь кровать и стол. Десятью годами позже Эрве женился и спроецировал свою любовь к машинам на сыновей, которых очень рано приобщил к картингу. Призрак победы, стоившей ему судьбы чемпиона, наверняка сыграл в этом свою роль».

Эрве жил гонками и дома, и когда работал в Mecaplast, куда Леклер ушел после окончательного расставания с амплуа автогонщика. В арендованном неподалеку гараже он держал старые шлемы, комбинезоны, журналы Auto Hebdo с пожелтевшими страницами. По вечерам, когда дети ложились спать, он сидел за кухонным столом и разбирал телеметрию — сначала Жюля Бьянки, потом Шарля. Профессионального инженерного образования у него не было, только было интуитивное понимание механики, унаследованное от семьи Манни. «Папа мог починить что угодно — карт, автомобиль, стиральную машину, — рассказывал Шарль. — И мог объяснить любую техническую вещь так, чтобы ребенок понял. Когда мне было шесть, он разобрал двухтактный мотор карта на кухонном столе и показал мне, как работает каждая деталь».

В раннем детстве Шарль много времени проводил у бабушки — жены Шарля Манни — в ее усадьбе с парком и бассейном. «Бабушкин дом — место, полное воспоминаний, — рассказывал он. — Думаю, именно там я провел больше всего времени, когда был совсем маленьким». У семьи был детский парусник, но больше всего Шарль любил проводить время на яхте семьи Манни: «Морская прогулка на яхте дяди

