

ЧЕМПИОН
ПО-БРИТАНСКИ



Ландо НОРРИС



АНДРЕЙ ГЛУШКО



БОМБОРА
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Легенды Ф-1

Андрей Глушко

**Ландо Норрис.
Чемпион по-британски**

«ЭКСМО»

2026

УДК 796.712:929(410)
ББК 75.721.5

Глушко А. Н.

Ландо Норрис. Чемпион по-британски / А. Н. Глушко —
«Эксмо», 2026 — (Легенды Ф-1)

ISBN 978-5-04-254079-0

Ландо Норрис — чемпион, который научился побеждать. Чтобы стать чемпионом мира, Норрису пришлось с детства доказывать, что его талант — не результат привилегий, а начало большого пути. Деньги действительно могут открыть дорогу в автоспорт, но не могут пройти ее за тебя. Эта книга рассказывает всю историю Ландо: от первых картингов до дебюта в «Формуле-1» в составе «Макларена». Почему Норрис выбрал гонки, кто помог ему раскрыть талант, как формировался его характер и почему именно «Макларен» стал командой, с которой он пришел к чемпионству. Это живая история гонщика, в которой звучит голос самого Норриса: его переговоры с командой по радио, эмоции после побед и поражений, размышления о самых важных гонках и оценки тех, кто с первых лет видел в нем особенный талант. За блестящими результатами стоит настоящий человек — талантливый, эмоциональный и упорный гонщик, которому пришлось пройти долгий путь, чтобы стать чемпионом мира. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 796.712:929(410)

ББК 75.721.5

ISBN 978-5-04-254079-0

© Глушко А. Н., 2026

© Эксмо, 2026

Содержание

Пролог	7
1	9
Конец ознакомительного фрагмента.	12

Андрей Николаевич Глушко
Ландо Норрис
Чемпион по-британски

© Глушко А.Н., текст, 2026

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026

Пролог

Гран-при Абу-Даби – 2025

Огромное солнце, еще каких-то полчаса назад освещавшее искусственный остров Яс, отделенный от материка узким каналом, быстро скрылось за горизонтом, уступив место почти пяти тысячам прожекторов, которые постепенно увеличили свою яркость до максимума. Это был тот момент, которого нервно дожидались в команде «Макларен». Плавное падение температуры асфальта во второй части гонки позволило их машине избавиться от больших проблем с зернением резины, особенно досаждавших задним колесам, и повысить свой темп. Для Ландо Норриса это было принципиально важно: в жарких условиях первых кругов Шарль Леклер на «Феррари» не давал и глотка свежего воздуха для пока еще лидера чемпионата, угрожая отобрать у Ландо третью, так необходимую ему для титула позицию. С заходом солнца гранулирование стало проявляться все меньше, и отрыв начал увеличиваться: две секунды, четыре, восемь...

– Как дела у него с гранулированием?

– У кого, у Оскара? Проявляется чуть больше сзади. Ландо, нам не нужно рисковать, отрыв от Леклера – девять секунд!

Норрис и не думал о том, чтобы рисковать, – он не первый раз боролся за титул, и не первый раз ему в карьере надо было просто добраться до финиша, не прыгая выше головы. Слова гоночного инженера Уилла Джозефа были адресованы больше к самому себе: на кону стоял чемпионат мира...

Сезон напоминал качели с небольшой амплитудой – Ландо весь чемпионат держался или на первом, или на втором местах. Но что такое второе место? Как высказался когда-то легендарный американский гонщик Бобби Анзер: «Победа – это все! Когда ты приходишь к финишу вторым, о тебе помнят только твоя жена и твоя собака».

Титул мог достаться Ландо еще на прошлом этапе в Катаре. Но чуть ранее команда подвела своего пилота, уже второй раз за сезон: в Лас-Вегасе его машину и машину его напарника Оскара Пиастри настроили настолько низко, что на кочковатой городской трассе гонщики стерли контрольную планку под днищем автомобилей и получили дисквалификацию. Несколько месяцев ранее, в Нидерландах, когда до финиша оставалось рукой подать, поломка силовой установки «Мерседес» уже оставляла Норриса без хорошего результата. Таков технический вид спорта, в котором никогда нельзя будет исключить из уравнения механические поломки.

После гонки в Нидерландах Ландо, как в фильмах про Рокки Бальбо, преодолел все трудности, начал побеждать, отыграл отставание от Оскара в 34 очка и готовился стать чемпионом мира досрочно. Дисквалификация в США сначала отложила решение этого вопроса, а беззубо проведенный этап в Катаре вообще поставил под сомнение возможность Норриса справиться с прессингом и выдержать натиск не столько Оскара Пиастри, сколько раскатившегося четырехкратного чемпиона Макса Ферстаппена.

И в Абу-Даби Ландо шел по дистанции только третьим, позади и Оскара, и Макса. Это место его устраивало, но Шарль Леклер добрую половину гонки мельтешил в зеркалах заднего вида, нервируя и Ландо, и его гоночного инженера Уилла Джозефа, и тысячу сотрудников команды «Макларена». От одной крохотной ошибки, которую недопустимо было совершить, – или в пилотировании, или в техническом обслуживании машины, или в неправильно спроектированном узле – зависело все.

«Остается два круга до финиша, время начинает замедляться. Ты начинаешь думать о каждом маленьком винте, каждом болте, каждой проводке. Я представлял, как все работает внутри своей машины. Ты в этот момент думаешь: “Черт, вдруг что-то может пойти не так? Ведь все вроде бы складывается правильно”. Я начал думать о своих первых днях в картинге. Помню, был маленький теннисный корт, мы поставили слики на карт, и я просто делал “пончики” и веселился. И как в замедленном кино представлял все последующие годы: первые гонки в Европе, чемпионат мира по картингу 2014 года, “Формула-4”, “Джинетта-Джуниор”, Новая Зеландия, “Формула-3”, “Формула-2”...

И я представлял эти картинки в голове, пока вел машину к финишу и пытался не сделать ничего глупого. А все эти мысли проносятся и проносятся как по кругу, победы и поражения, я представляю это все и пытаюсь просто оставить в памяти этот момент. Вот так проходили мои последние два круга, пока мы не проехали участок под отелем. Внезапно я представил, что мама ждет меня в боксах. Это был первый раз, первый момент за весь год, когда я начал осознавать, ЧТО вот-вот произойдет. Стал представлять своих родителей, брата, сестер, всех людей, что находятся сейчас в гараже команды. Я вышел из последнего поворота, и эмоции накрыли меня – появилось осознание того, ЧТО произошло. Последние восемнадцать лет вели к одному этому моменту...»

1

Четыре минуты до победы. Сезон-2021

– Отсюда и до десятого поворота трасса очень скользкая, много машин вылетает за пределы...
– Да заткнись!

Сезон «Формулы-1» 2021 года будет вписан в летопись спорта золотыми буквами. Еще бы, такое противостояние между двумя пилотами встретишь не каждый день. Банальные слова, но это действительно было сражение за победу на пределе возможностей как людей, так и технологий. Оспаривали звание сильнейшего семикратный чемпион мира британец Льюис Хэмилтон, обновивший все мыслимые рекорды «Ф-1», и молодой Макс Ферстаппен из Нидерландов, карьера которого только набирала обороты. Про эту дуэль наверняка будет снято несколько художественных фильмов и написано бесчисленное количество статей и книг, но эта не одна из них.

Пока мир пристально следил за Хэмилтоном и Ферстаппеном, все остальные отошли на второй план. Но позади лидеров тоже происходило немало всякого интересного. Случилось возвращение соскучившегося по «Формуле-1» Фернандо Алонсо после пары лет отсутствия в чемпионате. За это время неутомимый испанец успел выиграть два суточных марафона в Ле-Мане и титул чемпиона мира в гонках на выносливость, вновь поучаствовать в легендарной «Инди-500» и даже проехать ралли-рейд «Дакар». Себастьян Феттель, который еще два года назад считался единственным, кто может бросить вызов Льюису Хэмилтону и принести долгожданный титул для многострадальных болельщиков «Феррари», был уволен и пошел на понижение в новую команду «Астон Мартин».

Вернулось и соперничество давних визави «Феррари» и «Макларен». Да, пока еще не за первое место – там глубоко пустил корни «Мерседес» и «Ред Булл» только подтягивался к нему, – но хотя бы за третье. Если итальянцы всегда были где-то наверху, лишь в редкие сезоны проваливаясь вглубь пелотона посмотреть, как там дела у бедолаг из слабых команд, то «Макларен» в последние годы только начинал свое небыстрое всплытие. Три сезона с «Хондой» в 2015–2017 годах очень больно ударили по команде, которая почти мгновенно из лидирующей группы чемпионата рухнула к закоренелым аутсайдерам. Отказ от японских моторов не сразу, но пошел команде из британского Уокинга на пользу: к 2018 году они заключили контракт с «Рено» на поставку двигателей, а с 2021 года вернулись к силовым установкам «Мерседес», в сотрудничестве с которыми случились главные успехи команды в 90-х и 00-х годах. Все это свелось к тому, что к 2021 году «Феррари» и «Макларен» имели практически равные по скорости машины.

Равным был и состав пилотов. Два сезона подряд – в 2019 и 2020 годах – за «Макларен» выступали Ландо Норрис и Карлос Сайнс. Но, когда «Феррари» решили не продолжать платить огромные деньги Феттелю, именно на Карлоса они и обратили внимание. В меру быстрый, в меру стабильный, очень трудоспособный и не очень конфликтный, а еще недорогой – именно такой гонщик нужен в напарники сделанному из чемпионского теста Шарлю Леклеру. Так решил глава команды Маттиа Бинотто и подписал контракт с Сайнсом.

«Каждый человек – фанат “Феррари”, даже если он не признается в этом. Если ты пойдешь к парням из “Мерседес”, они скажут, что “Мерседес” – лучший бренд в мире, но и они все равно тоже фанаты “Феррари”», – как-то высказался Себастьян Феттель, и Карлос, которого и в «Макларене» неплохо кормили, только подтвердил эти слова, объявив об уходе в Маранелло еще до начала отложенного из-за пандемии ковид-19 сезона 2020 года. Ландо хоть и достаточно хорошо проявил себя в дебютный год, но Зак Браун, босс

«Макларена», справедливо решил, что номинально первым номером команды должен быть уже хорошо зарекомендовавший себя пилот самого высокого уровня, желательно побеждавший в гонках. Такового он увидел в австралийце Даниэле Риккардо, поклонником таланта которого был уже давно...

Даниэль – это гонщик, который в свой первый сезон в «Ред Булле» оставил не у дел четырехкратного и действующего чемпиона мира Себастьяна Феттеля. Который практически ни в чем не уступал феноменальному Макс Ферстаппену. Который принес «Рено» ее первый подиум в «Формуле-1» с момента возвращения в чемпионат. Которому не жалко было платить втрое больше, чем его молодому напарнику. И который обладал самой широкой улыбкой в паддоке. И да, еще он любил на пьедестале пить шампанское из своего потного ботинка и угощать им всех окружающих, но кто в наше время не без недостатков?

Первые гонки в сезоне 2021 года прошли для Даниэля туго. Он никак не мог освоиться с непривычной машиной, в то время как Ландо всегда был где-то рядом с лидерами. Эксперты и болельщики австралийца списывали все на сложности в адаптации в незнакомой команде, тем более и Фернандо Алонсо, и Себастьян Феттель – многократные чемпионы мира – не сразу нашли общий язык с непривычными для себя болидами. Пока Даниэль разбирался с тем, как на руле устроены переключатели и как лучше прогреть резину перед быстрым кругом в квалификации, молодой Ландо времени не терял. Подумаешь, в напарниках гонщик, которому и сам Макс не страшен. Уже во второй гонке сезона, проходившей в сложных погодных условиях на Автодроме имени Энцо и Дино Феррари в Италии, Норрис поднялся на нижнюю ступень пьедестала почета, хотя из-за списанного времени в квалификации стартовал позади Даниэля. На узких улочках Монако, пока Дэн барахтался где-то во втором десятке, он повторил свой успех, а на Гран-при Австрии его закрепил. Начинаясь уже вторая часть чемпионата, а Ландо, страшно сказать, держался на третьем месте личного зачета. Да, закусившиеся Макс Ферстаппен и Льюис Хэмилтон были вне досягаемости, но позади оставались и Валттери Боттас, и Серхио Перес, у которых были такие же (ну или почти такие же) машины, как у лидеров сезона.

Улыбка с лица Даниэля тоже куда-то подевалась. А если и появлялась, то была сильно натянутой. Такое бывает, когда приходишь в команду к вчерашнему тинейджеру и не понимаешь, как он умудряется почти всегда привозить тебе несколько десятых на круге.

Четырнадцатый этап чемпионата мира проходил в формате спринт-уик-энда на Национальном автодроме Монца в Италии. Спринт – это такая вещь, которую придумали, очевидно, умные и влиятельные люди, чтобы гонщики выходили на старты гонок еще в субботу, тем самым развлекая зрителей. Желаящих лезть на рожон в коротком стокилометровом заезде бывало немного, тем более тогда – в 2021 году – спринт-гонка определяла места на стартовой решетке перед основной гонкой и потерять в аварии можно было гораздо больше, чем выиграть, а за победу присуждали скудные три очка.

Трасса в Монце, хоть и считается самой быстрой в чемпионате – скорости на прямых участках тут доходят до 370 километров в час, также является и одной из самых легких для пилотажа. На ней почти нет скоростных поворотов – большая часть дистанции это разгоны и торможения. Как раз поздние, точно выверенные торможения с огромных скоростей были одной из «фишек» Даниэля в «Ред Булле». Но Ландо и тут шелкнул по носу австралийцу: он опередил Дэна на неуловимые шесть тысячных секунды и одну позицию в квалификации, которая определяла стартовый порядок субботней спринт-гонки, расположившись на четвертой позиции.

В спринте Ландо так и финишировал на своем четвертом месте, но вот Даниэль провел заезд лучше и во многом благодаря отменному старту смог опередить напарника. С учетом того, что у победившего Валттери Боттаса был штраф с потерей позиций, все это поднимало Даниэля на второе место, а Ландо на третье на стартовом поле перед основной гонкой.

В воскресенье Риккардо взял, что называется, быка за рога, опередил на первых метрах дистанции гонщика «Ред Булла» Макса Ферстаппена и вышел в лидеры. У Ландо дела шли не так здорово, но он смог на какое-то время отбиться от Льюиса Хэмилтона и остаться третьим. И если Даниэль практически все время держался первым, то Ландо в каком-то смысле повезло оказаться после пит-стопов на втором месте. У Ферстаппена, который ехал впереди, была продолжительная заминка при замене колес, а вернуть позицию относительно Хэмилтона, который сумел-таки опередить Ландо, команде «Макларена» удалось за счет более ранней остановки. Совершить так называемый андеркат.

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.