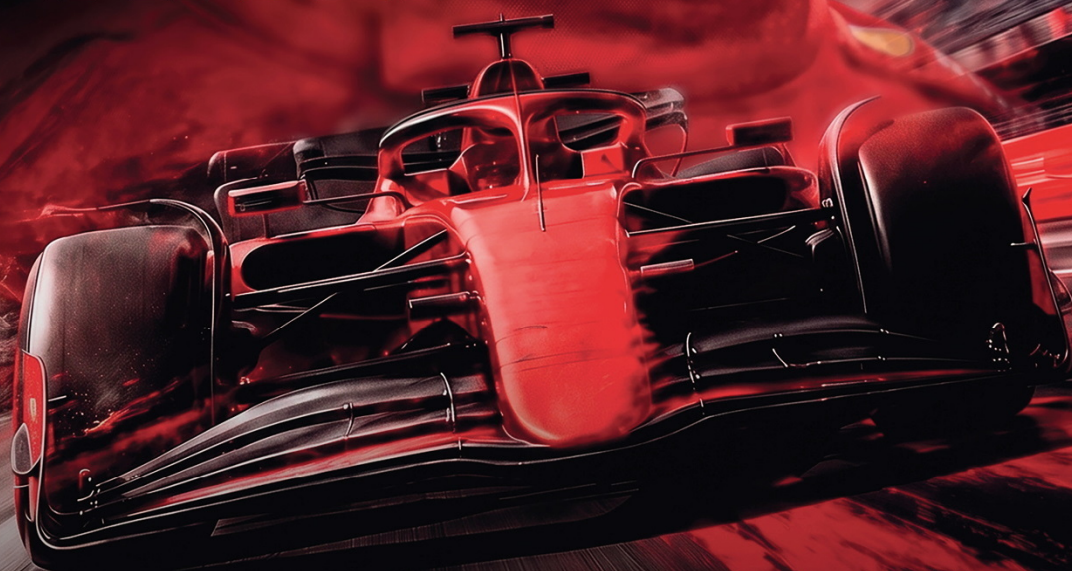


МАКСИМ  
ВЕРШИНИН

# ШАРЛЬ ЛЕКЛЕР



## ПРЕДОПРЕДЕЛЕННЫЙ



**БОМБОРА**  
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Легенды Ф-1

Максим Вершинин

**Шарль Леклер.  
Предопределенный**

«ЭКСМО»

2026

УДК 796.712:929(449.49)  
ББК 75.721.5

**Вершинин М. В.**

Шарль Леклер. Предопределенный / М. В. Вершинин —  
«Эксмо», 2026 — (Легенды Ф-1)

ISBN 978-5-04-255394-3

"Il Predestinato" — «Предопределённый». Так итальянская пресса назвала Шарля Леклера после его триумфа в Монце — победы, которой Ferrari ждала девять лет. В Ferrari он пришёл совсем молодым и сразу бросил вызов четырёхкратному чемпиону мира Себастьяну Феттелю. Скорость, дерзкие обгоны, поулы и победы быстро сделали Леклера любимцем тифози и человеком, в котором они увидели будущего чемпиона Ferrari. Быть пилотом Ferrari — значит гоняться под колоссальным давлением. От тебя ждут не просто побед, от тебя ждут титула. Ошибка пилота, отказ машины или проваленная стратегия могут за несколько секунд превратить почти выигранную гонку в катастрофу. Леклер слишком рано узнал и другую сторону гонок. Он потерял отца, пережил гибель своего друга и наставника Жюля Бьянки, а свою первую победу в «Формуле-1» посвятил погибшему Антуану Юберу. И всё же продолжал делать то, к чему шёл с детства, — садиться за руль и бороться. Эта книга — история гонщика, которому предсказали великое будущее раньше, чем он успел его завоевать. История таланта, скорости и огромной цены борьбы за красную мечту Ferrari. В формате PDF A4 сохранен издательский макет книги.

УДК 796.712:929(449.49)

ББК 75.721.5

ISBN 978-5-04-255394-3

© Вершинин М. В., 2026

© Эксмо, 2026

# Содержание

|                                   |    |
|-----------------------------------|----|
| Пролог                            | 8  |
| Часть первая                      | 11 |
| 1. Рожденный на гоночной трассе   | 12 |
| Конец ознакомительного фрагмента. | 13 |

# Максим Вершинин Шарль Леклер. Предопределенный



Серия «Легенды Ф-1»



- © Во внутреннем оформлении использованы фотографии:
- © Calibro, Fasih Abdullah / Shutterstock / FOTODOM
- © Используется по лицензии от Shutterstock / FOTODOM;
- © Nora Tam, HOCH ZWEI, SplashNews.com, SOPA Images Limited / Legion-media;
- © Best Images / Action Plus / Legion-media;
- © SPP / ATP Bildagentur / RODOLFO BUHRER / Sipa USA / Legion-media;
- © QIAN JUN Motorsport Media / Paddock / Sports Press Photo / Sipa USA / Legion-media;
- © Marco Barada / SOPA Images / Sipa USA / Legion-media;
- © PA Images, Independent Photo Agency, Kartpix Motorsport Archive / Alamy / Legion-media;
- © Sebastiaan Rozendaal / DPPI / Alamy / Legion-media;
- © XPB / Press Association Images / Alamy / Legion-media;
- © Action Plus Sports Images, Every Second Media / Alamy Live News / Alamy / Legion-media;
- © Matthias Oesterle, Stefanos Kyriazis, James Gasperotti / ZUMA Wire / Alamy / Legion-media;
- © Antonin Vincent / DPPI / Alamy / Legion-media;
- © AAMG / AMG via ZUMA Press Wire / Alamy / Legion-media;
- © HochZwei, Eibner, Jan Huebner / Imago-images / Legion-media
- © Вершинин М.В., текст, 2026
- © Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026

## 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 Алези, 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 Антуана 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, шеститочечным 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 «Формулы-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 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.**

«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**

## **ЧАСТЬ ПЕРВАЯ**

### **ИСТОКИ**

## 1. 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 – игровой 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.

## **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.