

Charles Leclerc

Biografia
Adam
Hay-Nicholls

Z angličtiny preložil
Matúš Pavlík

m a
m a š



Obsah

Úvod	7
Kapitola 1: Malé kniežatstvo	11
Kapitola 2: Mentor	19
Kapitola 3: V mene otca	27
Kapitola 4: Debutant	39
Kapitola 5: <i>Cavallino Rampante</i>	55
Kapitola 6: V červenom	65
Kapitola 7: Pre Anthoina	87
Kapitola 8: Život v rýchlom pruhu	107
Kapitola 9: Kam zmizli všetky vzpínajúce sa koníky?	113
Kapitola 10: Líder tímu	137
Kapitola 11: Za Holanďanom	159
Kapitola 12: Mal bojovať o titul	181
Epilóg	195
Kariérne štatistiky Charlesa Leclerca	199
Podakovania	203

Úvod

Hrobové ticho prerušil hluk prúdového motora stíhačky F-16 belgického letectva. Na štartovej čiare okruhu Spa-Francorchamps sa stretli dvadsiati piloti Formuly 1 s ich mladými kolegami z Formuly 2 a najvyššími predstaviteľmi oboch šampionátov, aby si spolu uctili pamiatku Anthoina Huberta, dvadsaťdvaročného nádejného pilota F2, ktorý deň predtým zomrel pri hororovej nehode na tomto okruhu.

Anthoinova matka a brat stoicky potláčali slzy, zatiaľ čo ostatní v zástupe vyťahovali vreckovky. Keď skončila minúta ticha, nad štartovým roštom a Ardenskými lesmi sa rozľahol aplauz. Ľudia sa objímali, tleskali a utierali si oči. Štátnu hymnu zaspieval zbor vážne a bez sprievodu hudobných nástrojov, zatiaľ čo stíhačka preťala pochmúrnú a zamračenú oblohu. Všetko sa vrátilo do starých koľají.

V Spa-Francorchamps, na jednom z najnáročnejších, najrýchlejších a najvzrušujúcejších pretekárskych okruhov v histórii, sa v roku 1925 konala prvá Veľká cena Belgicka. Odvtedy si tunajší asfalt vyžiadal životy štyridsiatich ôsmich jazdcov a pretekárov. Hubertovo meno pribudlo na zoznam legend ako Richard „Dick“ Seaman (zahynul v roku 1939) či Stefan Bellof (1985).

V 21. storočí si pretekári a ich fanúšikovia od neustálej ostrážitosti odvykli. Vďaka bezpečnosti moderných áut a okruhov sú úmrtia vzácne. V drvivej väčšine prípadov jazdec vystúpi z vraku a klusom sa vráti do boxov po nehode, ktorá by ho pred

tridsiatimi rokmi zabila alebo zmrzala. Modriny utrpí len pýcha a jediným dôsledkom je zopár výhovoriek. Napriek tomu sa aj dnes objavajú prípady, keď niekto zaplatí najvyššiu cenu.

Potrebuje veľkú vnútornú silu a schopnosť odsunúť strach a emócie na vedľajšiu koľaj, keď sa pripútate v pretekárskom aute a vydáte sa na trať, ktorá len pred pár hodinami zabila vášho priateľa. Prejsť tie zákruty na plný plyn, brániť sa útokom súperov a dosiahnuť váš najlepší výsledok len hodinu a pol po tom, čo ste si minútu ticha uctili vášho kamaráta z detstva, vyžaduje vzácnu psychickú silu.

Jazdcov z 20. rokov a tiež ich nástupcov v ďalších dekádach formovali vojnové časy. Vyrastali s vedomím neustáleho nebezpečenstva a so zmyslom pre osud a slávu. Pretekali na autách, keďže kľúče od lietadiel Sopwith, Spitfire alebo Messerschmitt nemali. Zmyslom bolo nasadenie vlastného života. To bol základ vzrušenia. Dnes je to len dávna spomienka. Pretekári vyrastajú s konzolami PlayStation a ak si niektorí z nich môžu dovoliť posun nahor po pretekárskom rebríku, netrpia nedostatkom. Zdá sa, že mali v živote šťastie. Málomktorý z nich čelil príko-riam a len niektorí zažili ťažké životné situácie. Vnútnu silu Charlesa Leclerca však formoval smútok, a ten ho tlačí vpred.

Na štartovom rošte v Spa objal blízkeho zosnulého priateľa, nasadol do kokpitu šarlátového Ferrari SF90, pripútal sa, naštartoval motor, vydal sa do zahrievacieho kola a ako prvý v poradí previedol pole pretekárov okolo miesta v zákrute Raidillon, kde Anthoine Hubert havaroval. Keď sa Charles postavil na pole position, sledoval štartovacie svetlá a čakal, kým sa rozsvieti a následne zhasne všetkých päť. Jedno, dve, tri, štyri, päť, pauza...

Srdce mu bilo ako o život a žilami mu prúdila adrenalín. Túto chvíľu si v duchu prehrával stokrát, ale tvár Anthoina sa mu neprestajne mihala pred očami. Potreboval vytesniť jeho nehodu, potreboval potlačiť smútok, ktorý ho mohol urobiť zraniteľným, potreboval vziať svoj smútok a prostredníctvom divokej alchémie ho premeniť na rýchlosť. Tieto preteky chcel a musel vyhrať, aby premohol svoje emócie a vzdal Anthoinovi náležitú poctu. Charles Leclerc bude potrebovať všetku svoju

šikovnosť, vieru a sústredenie, pretože do 1. septembra 2019 nikdy nevyhral veľkú cenu F1.

V to popoludnie odolal tlaku sedemnásobného majstra sveta Lewisa Hamiltona a vybojoval inšpiratívne prvé víťazstvo v kariére. V priebehu celých 44 kôl zachoval až do cieľa vo vysielacke úplné ticho. Keď preťal cieľovú čiaru, povedal boxovému múru svojho tímu Ferrari a 90 miliónom fanúšikov: „Toto je pre Anthoina.“

Kapitola 1

Malé kniežatstvo

Pre svet je Monako drahokam v korune Formuly 1, pre Charlesa Leclerca je domovom. Keď sa vo štvrtok 16. októbra 1997 v Nemocnici kňaznej Grace narodil, po celom kniežatstve viali na balkónoch výškových budov zástavy Ferrari. Michael Schumacher práve vyhral pre taliansku stajňu Veľkú cenu Japonska a Formulu 1 delil iba týždeň od pamätného finále šampionátu medzi nemeckým pretekárom a pilotom Williamsu Jacqom Villeneuvom. Michael štyri mesiace predtým ovládol daždivé preteky v uličkách na Riviére – v tej dobe to bol jeden z jeho najbrilantnejších výkonov vo farbách Scuderie. Monako, rovnako ako celý motoristický svet, sa nakazilo horúčkou Ferrari.

Premiérová Veľká cena Monaka sa uskutočnila v roku 1929 so súhlasom kniežaťa Ľudovíta II., ktorý v tom videl príležitosť, ako svoju maličkú krajinu zviditeľniť. Chcel, aby sa z nej stali najprestížnejšie a najvýnosnejšie dva kilometre štvorcové v Stredomorí. Monako sa tiež pýši najslávnejším kasínom sveta – Beaux Arts Casino de Monte Carlo. James Bond ho navštívil dvakrát, vo filmoch *GoldenEye* a *Never Say Never Again*. Postavili ho v roku 1865, aby zachránilo vládnucu dynastiu Grimaldiovcov pred bankrotom. Dodnes má 8 000 Monačanov zo 40 000 obyvateľov tejto krajiny vstup do tunajších herní zakázaný. Monako láka bohatých prisťahovalcov súkromnými bankami

a absenciou dane z príjmu a dedičstva, ale tiež množstvom rozprávkovo očarujúcich hotelov, reštaurácií s michelinskými hviezdami, nekresťansky drahými nočnými klubmi a prístavom preplneným superdrahými jachtami, ktorých celková hodnota prevyšuje HDP Madagaskaru.

Monako sa delí na deväť obvodov vrátane kopca Monte Carlo, kde nájdete námestie Casino Square; skalnatého Monaco-Ville, kde sa nachádza rezidencia kniežata; a La Condamine, kde sa počas veľkej ceny nachádza priestor boxov a stupňov víťazov. Byty v Monte Carlo a na pobreží v Larvotte – za tunelom – sú najdrahšie, zatiaľ čo väčšina jazdcov F1 žije v pokojnejšej a uvoľnenejšej štvrti Fontvieille z 80. rokov, ktorú vybudovali rekultiváciou morskej pôdy a nachádza sa tu malebný prístav a heliport.

Od začiatku 90. rokov si väčšina pilotov F1 vyberá Monako za miesto pre život. Prichádzajú po prvej veľkej výplate, obvykle ešte ako dvadsiatnici, láka ich sem počasie, ľahké dopravné spojenie so svetom, športové zázemie, cyklistické trasy a, samozrejme, daňové výhody.

V kontraste so štýlovým okolím je La Condamine po architektonickej stránke pestrou zmesou obytných budov a podnikov prevažne povojnovej architektúry, ktoré sa nezachovali v dobrom stave. Tu nenájdete žiadne päťhviezdičkové hotely.

La Condamine je domovom rodiny Leclercovcov. V Monaku možno nie sú robotnícke štvrte, ale keby boli, táto by bola jednou z nich. Na rozdiel od milionárov a miliardárov roztrúsených na oboch koncoch prístavu Port Hercule, tu žijú pracujúci obyvatelia Monaka. V La Condamine sa nenachádzajú butiky značiek Gucci alebo Graff, srdcom štvrte je námestie Place d'Armes, kde si miestni prichádzajú vychutnať šálku espressa alebo pohár pastisu pri najnovšom vydaní denníka Nice-Matin. „Nežijem v okúzľujúcom meste, ktoré všetci vidia počas veľkej ceny,“ vysvetľuje Charles. „Mne to pripadá ako dedina. Ľudia, ktorí tu žijú po celý rok, sú praví Monačania a všetci sa navzájom poznajú.“

Charles Marc Hervé Perceval Leclerc sa narodil rodičom Hervému a Pascale. Pascale pracuje ako kaderníčka vo štvrti

Fontvieille. Medzi jej klientov patrí aj David Coulthard, ktorý v čase Charlesovho narodenia jazdil za McLaren. Charles má staršieho brata Lorenza, ktorý sa narodil v roku 1989 a stal sa investičným bankárom, a mladšieho Arthura, ktorý sa narodil v roku 2000. V roku 1955 založil Charlesov starý otec z matkinej strany, Charles Manni, úspešnú francúzsku firmu Mecaplast, ktorá podnikala v oblasti výroby plastových dielov pre automobily a jemu i jeho rodine zabezpečila pohodlný život. Dnes spoločnosť pod menom Novares Group riadi Charlesov strýko Thierry Manni a jej obrat dosahuje 1,2 miliardy eur ročne. Napriek tomu si Hervé a Pascale zvolili vlastnú cestu.

Rovnako ako jeho svokor, aj Hervé trávil pracovný týždeň vo výrobe plastov, ale v 80. rokoch investoval ako dvadsiatnik veľkú časť svojho voľna do pretekov vo francúzskej a európskej Formule 3. Celú kariéru sa však trápil s nedostatkom finančných prostriedkov, ktoré na tejto úrovni na zaistenie pretekárskej sedačky potreboval, a preto boli jeho pretekárske vystúpenia nepravidelné a len zriedka odjazdil kompletnú sezónu. Tu a tam sa zúčastnil jednotlivých pretekov, jazdil v Reynarde 873 a 883 s motorom Volkswagen, ale tiež s Martini MK45 s motorom Alfa Romeo pre nízkorozpočtové tímy. V rokoch 1986, 1987 a 1988 dokonca súťažil aj v uličkách Monaka a pri poslednom vystúpení skončil ôsmy. Počas kariéry nezaznamenal žiadne víťazstvo.

Keď mal Charles štyri roky, sledoval Veľkú cenu Monaka v roku 2001, čo je jeho prvá spomienka na Formulu 1. Preteky pozoroval z bytu rodinného priateľa na deviatom poschodí nad sekciou Beau Rivage s výhľadom na výjazd z prvej zákruty, sekciu pri bazéne a prístav. Aby sa nenudil, dostal malú hračkársku formulu Ferrari a hral sa s ňou na podlahe.

Na cieľovej rovinke okruhu je autobusová zastávka, z ktorej Charles každé ráno nastupoval na autobus do školy. Od materskej až po základnú školu navštevoval École de Fontvieille. Dnes na stene jeho bývalej triedy visí Charlesov portrét. „Je pýchou našej školy,“ hovorí riaditeľka Hélène Palmerová. „Všetky naše deti by chceli byť ako Charles. Povzbudzovala som ho do štúdia slovami, že tieto predmety sa mu zídu, keď sa stane pilotom

F1. Niežeby mi niekedy uveril, ale fantazírovala som a snažila som sa ho motivovať.“

Už ako štvorročný sa malý Charles rozhodol, že sa chce stať pretekárom. Po tom, ako prvýkrát sledoval Veľkú cenu Monaka, presvedčil svojho otca, aby mu napísal ospravedlnenku a vydal sa s ním na motokárovú trať, ktorú vlastnil rodinný priateľ. Okruh Brignoles sa nachádza asi dve hodiny cesty autom na západ od Monaka, vo francúzskom regióne Var. Rovnú, rýchlu a klúkatú trať na plný úväzok spravoval Philippe Bianchi, najlepší priateľ vtedy 38-ročného Hervého Leclerca. Philippe a jeho manželka Christine mali tri deti – Mélanie, Julesa a Toma – a obe rodiny si boli veľmi blízke.

Tom bol Charlesov najlepší kamarát a dvanásťročný Jules jeho krstný otec. Jules sa venoval motokáram už od troch rokov a bol ako raketa. Rodina dúfala, že by sa z motokár mohol dostať do pretekov monopostov, aj keď sa tento krok podarí len hŕstke mladíkov.

Pri svojej prvej jazde v motokáre malý Charles ukázal, že sa narodil s volantom v ruke. V motokárach začína každý pilot F1 ešte pred desiatymi narodeninami, neraz už ako troj- alebo štvorročný, a ako povedal trojnásobný majster sveta Ayrton Senna, ktorý tragicky zahynul počas Veľkej ceny San Marína v roku 1994 na vrchole svojich síl, motokáry sú „najčistejší zážitok z jazdy“, dokonca aj v porovnaní s Formulou 1. Senna bol a stále je Charlesovým hrdinom, a to nielen pre pretekárske umenie, ale aj filantropiu.

Philippe previedol Charlesa po trati tak, že ho v motokáre ťahal za sebou svojou motokárou, aby sa uistil, že pochopí základy. Po pol kole bolo jasné, že ich ovládal. Zbavili sa lana a poslali ho na trať. „Aj keď som mal iba štyri roky, tento deň si stále pamätám,“ spomína Charles. „Mal som ísť do školy, ale tam sa mi nikdy veľmi nepáčilo, takže som predstieral chorobu, keď som sa dopočul, že môj otec ide do Brignoles. Je zvláštne, že aj on bol rád, že tam nemusím ísť. Keď sme prišli, sadol som si do motokáry. Keď som sa z Brignoles celý nadšený vrátil, povedal som otcovi, že som si zvolil svoju budúcnosť – stanem sa pilotom Formuly 1!“

V stredu mohli školáci vo Fontvieille chodiť na neďaleký štadión Stade Louis II., aby si zahrali na posvätnom trávniku futbalového klubu AS Monaco. Charles si vyskúšal všetky možné športy a spočiatku ho bavili, ale rýchlo ho začali nudiť. To však neplatilo o motošporte. Ako osemročný bol pripravený súťažiť a funkcie mechanika sa ujal jeho vtedy šestnásťročný krstný otec, ktorý sa v tom čase posúval k splneniu svojich cieľov. Mali spolu také silné bratské puto, že Charles začal podvedome preberať Julesove gestá a vyjadrovanie. Vo svojej prvej pretekárskej sezóne vyhral šampionát regiónu Provence-Alpes-Côte d'Azur a udržal si ho ďalšie štyri roky. Jeho otec si však dal dobrý pozor, aby mu to nestúplo do hlavy. „Keď máte sedem rokov a vyhráte dvoje preteky v rade, myslíte si, že ste neporaziteľný,“ hovorí Leclerc. „Môj otec mi hovoril, že vždy musím zostať pokorný, aj keď sa mi darí a najmä vo chvíľach, keď sa cítim neporaziteľný.“

„Vždy som hovoril,“ spomína Philippe Bianchi, „že pre budúceho jazdca je najdôležitejší, ten pohľad, keď má na hlave prilbu. V Charlesových očiach, presne ako v Julesových, som túto iskru vždy videl. Sústredený, motivovaný a sebaistý vo svojich cieľoch veľmi pozorne počúval všetko, čo sme o ňom hovorili. Niekedy sme jeho otcovi museli povedať, že sa musí upokojiť a ísť krok za krokom, pretože každý z tých krokov je dôležitý. V Charlesovi som videl všetky kvality, ktoré som predtým objavil u Julesa. Preto mali podobnú cestu.“

Ich spoločné víkendy v Brignoles, s vôňou oleja pre dvoj- taktné motory a grilovaného mäsa, však boli vždy pohodové. „Nikto sa nebral príliš vážne,“ hovorí Charles. „Boli to krásne časy. Každý sa priatelil s každým, čo mi chýba. Chodili sme s kamarátmi do baru na pomarančový džús, pretože sme mali len jedenásť rokov, a potom sme nasadli do motokár. Zúčastnili sme sa 24-hodinových pretekov a vytvoril som tím s Julesom, mojím bratom a Normanom Natom (neskôr sa dostal do Formuly 2, Formuly E a Majstrovstiev sveta vytrvalostných pretekov). Boli asi tri hodiny nadránom, keď Jules povedal: ‚Charles, ďalšia hodinová smena je tvoja. My ideme na párty a o hodinu sa vrátíme.‘ Nevrátili sa však ani o ôsmej. Nechcel som skončiť,