

Charles Leclerc

Biografia

Adam
Hay-Nicholls

Prebend Martin Perle



...m
na
na

Charles Leclerc

Biografia
Adam
Hay-Nicholls

Z angličtiny preložil
Matúš Pavlík

Adam Hay-Nicholls
Charles Leclerc. Biografia
Prvé vydanie

Text copyright © 2023 Adam Hay-Nicholls
Published in the UK and USA in 2023 by Icon Books Ltd,
Omnibus Business Centre, 39–41 North Road, London N79DP

Slovak edition ©Vydavateľstvo MAMAŠ 2025
All rights reserved.

ISBN 978-80-8268-239-0

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 kolají.

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 vaku 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. Málokto z nich čelil príkořiam 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 kňažnej 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 vládnu 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 pestrá 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 kľukatú 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 stredy 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,

pretože sme boli na prvom mieste. Jazdil som päť hodín v kuse a bol som úplne hotový. Nakoniec sa vrátili a zachránili ma.“

Medzitým sa Charles presunul do „veľkej školy“. Lycée Albert Premier sa týči na skale v Monaco-Ville už od roku 1665. Rozľahlá, broskyňová štvorposchodová budova so šedomodrými okenicami slúžila najprv ako ženský kláštor a neskôr kasárne, kým ju v roku 1870 nepremenili na vzdelávaciu inštitúciu. Medzi jej absolventov patria členovia monackej kráľovskej rodiny aj bývalý, škandalom poznačený riaditeľ Medzinárodného menového fondu Dominique Strauss-Kahn.

Leclerc vynikal v matematike a jazykoch. Tieto predmety, ako predpokladala riaditeľka jeho bývalej školy, mu dobre poslúžili. Popri materinskej francúzštine plynule hovoril po anglicky a taliansky. Začal sa rozbiehať na pretekárskych okruhoch a cestovať na preteky do južnej Európy. V roku 2009 sa stal francúzskym šampiónom v kadetoch, potom sa presunul do medzinárodnej triedy KF3, kde sa používajú vodou chladené motory s objemom 100 centimetrov kubických, a vyhral Monaco Kart Cup. Na okruh ho prišli podporiť jeho spolužiaci, čo mu dodalo šťavu navyše. Dodnes patrí osem spolužiakov z École de Fontvieille medzi jeho najbližších kamarátov, pričom dvoch z nich pozná už od škôlky. Priateľov si našiel aj na motokárovom okruhu. Patrili k nim aj chalan z Rouenu Pierre Gasly, britsko-thajský mladík Alexander Albon z Londýna a Anthoine Hubert z Chartres.

Posledných menovaných vídal častejšie než svojich spolužiakov. „Chcem byť najlepší, to je môj cieľ,“ povedal Charles o niekoľko rokov neskôr. „Musíte veľa obetovať, nestretávate sa s priateľmi, nevidíte svoju rodinu. Takto to chodí od veľmi mladého veku, už od deviatich alebo desiatich rokov ste sami. Vnímam to však aj z opačnej strany a viem, koľko ľudí by chcelo byť na mojom mieste a robiť niečo, čo milovali a stále milujú.“

V roku 2010 postúpil do Svetového pohára CIK-FIA v triede KF3. Tu stretol niektoré nové tváre a ešte ťažších súperov, Estebana Oconu z Normandie a Maxa Verstappena z Holandska, ktorého otec jazdil vo Formule 1. Charles tu bol najmladším jazdcom a zároveň zápasil s nedostatkom peňažnej podpory.

Hervé mal ťažkosti s financovaním Charlesovho sna, keďže to nebol jeho jediný syn. Pár rokov predtým sa v tom čase 21-ročný Lorenzo vzdal svojho pretekárskeho sna, aby zvýšil šance na úspech pre svojho brata. „V motokárach som súťažil skôr na národnej úrovni, nie na európskej alebo svetovej,“ hovorí Lorenzo. „Bol som k sebe úprimný a pochopil som, že sa nikdy nedostanem do F1. Skončil som, pretože najväčšou nádejou celej rodiny bol Charles. Už ako jedenásťročný vyčnieval z davu, spolu s jazdcami ako Ocon a Gasly.“

Keď chcel poraziť Albona a Verstappena a postúpiť do výkonnejšej triedy KF2, potreboval investície. „Moji rodičia neboli veľmi bohatí,“ hovorí Charles. „Moji starí rodičia boli trochu bohatí a pomáhali nám platiť hotely a všetko ostatné, ale nikdy nechceli investovať do pretekania.“

„Každý rok sme si hovorili, že je to naša posledná sezóna,“ hovorí Lorenzo. „Charles zvládal tlak a vedel, že keď nedosiahne výsledky, bude po všetkom. Aj napriek úspechom to však nemuselo stačiť. Hervé sa ho snažil udržať na trati všetkými možnými prostriedkami.“

Aj Philippe robil všetko, čo bolo v jeho silách, hoci sa v prvom rade sústredil na svojho syna Julesa. Ten získal titul hneď vo svojej prvej sezóne v monopostoch, keď sa v roku 2007 stal šampiónom francúzskej Formuly Renault 2.0. V roku 2008 nasledovalo víťazstvo na pretekoch Masters vo Formule 3 na okruhu Zolder. V roku 2009 získal titul v F3 Euro Series, čím napodobnil jazdcov ako Nico Hülkenberg, Romain Grosjean a Lewis Hamilton. V roku 2010 sa presunul do juniorskej série GP2, ktorá predstavovala posledný krok na ceste do Formuly 1. Od sedemnástich rokov ho manažoval Nicolas Todt, syn najmocnejšieho muža v motoristickom športe, Jeana Todta.

Philippe zdvihol telefón a ozval sa mladému a ambicióznemu manažérovi svojho syna. „Zavolať som Nicolasovi a povedal som mu svoj názor. Cítil som, že to musím urobiť, pretože Charles mal obrovský potenciál. Nešlo len o pomoc synovi môjho najlepšieho priateľa, ale tiež som nechcel, aby sme premárnili taký talent. Bolo zrejmé, že aj iní ľudia si všimnú Charlesov talent. Nicolas, Charles a Hervé sa stretli a rýchlo sa dohodli.“

Kapitola 2

Mentor

Ked' Charles Leclerc prvýkrát navštívil sídlo Ferrari v priemyselnom mestečku Maranello neďaleko Modeny, nedovolili mu vstúpiť dovnútra. Mal jedenásť rokov a priviedol ho tam jeho krstný otec Jules, ktorý v tom čase pretekal vo Formule 3 a stal sa vôbec prvým jazdcom v akadémii Ferrari. Jules vstúpil do areálu Ferrari, aby sa zúčastnil na oficiálnom fotografovaní, a Charles sa musel zabaviť sám. „Takže som sedel dve hodiny na parkovisku,“ spomínal na ten deň, „a snažil som sa predstaviť si, ako to vyzerá vnútri. Predstavoval som si, že je to ako vo filme *Charlie a továrň na čokoládu*, viete? S Umpa-Lumpami pobeľujúcimi všade naokolo.“

Bianchi bol na ceste do Formuly 1 a ak by dokázal splniť ciele, ktoré mu stanovila najslávnejšia značka v motoristickom športe, mohol čoskoro nasledovať svojho hrdinu Michaela Schumachera a pretekať v červenej kombinéze. V skutočnosti Jules nebol prvým Bianchim, ktorý nosil na hrudi znak so vzpínajúcim sa koníkom. Jeho prastrýko Lucien, Belgičan narodený v Taliansku, nastúpil vo Formule 1 na devätnásť veľkých cien a dokonca skončil tretí na Veľkej cene Monaka v roku 1968. Bol úspešný v pretekoch cestovných automobilov, športových automobilov a rely, štyrikrát vyhral Tour de France Automobile, dvakrát preteky na 12 hodín v Sebringu, Targa Florio, preteky na 1 000 kilometrov na Nürburgringu, preteky na 1 000 kilometrov

v Spa a takisto preteky na 24 hodín v Spa. Najznámejší sa však stal pre svoju účasť na pretekoch na 24 hodín Le Mans, kde v rokoch 1956 až 1968 štartoval trinásťkrát, z toho osemkrát vo Ferrari. Okrem toho vyhral tieto preteky vo svojej triede v roku 1957 s Ferrari 500 TRC a v roku 1964 s Ferrari 250 GTO. V roku 1968 napokon dosiahol celkové víťazstvo na legendárnom okruhu, keď s tímovým kolegom Pedrom Rodríguezom triumfoval na ikonickom Forde GT40 v lakovaní so značkou Gulf. Lucienova kariéra skončila predčasne nasledujúci rok pri tragickej nehode na teste v Le Mans, keď jeho Alfa Romeo T33 dostala hodiny a vrazila do telegrafného stĺpa.

Julesov starý otec bol tiež pretekár. Mauro Bianchi vyhral Veľkú cenu Macaa v roku 1966 a šesťkrát sa zúčastnil na 24 hodín Le Mans, pričom v roku 1967 vyhral vo svojej triede s Alpinom A210. V roku 1968 však na týchto pretekoch utrpel ťažké popáleniny a po smrti svojho brata v roku 1969 ukončil pretekársku kariéru.

Jules vyrastal v Nice, mal dvoch súrodencov a pod dohľadom otca Philippa zdokonaľoval svoje pretekárske zručnosti na okruhu v Brignoles. Neskôr začal na motokárach súťažiť a skončil v najlepšej trojke v pätnástich rôznych šampionátoch a trofejových pretekoch. Aby si čo najlepšie naplánoval cestu z Formuly Renault 2.0 (ktorú vyhral) až do Formuly 1, dohodol sa na spolupráci s 30-ročným hľadačom talentov a manažérom Nicolasom Todtom. Nicolas je jediný potomok Jeana Todta, ktorý bol generálnym riaditeľom a šéfom tímu Ferrari a v roku 2009 sa postavil na čelo FIA. Nemalý vplyv jeho otca mu pomohol uzavrieť zmluvy s tímami, lukratívnymi sponzormi a ďalšími subjektmi, ktoré mohli túžiť po priazni prezidenta riadiaceho orgánu motoristického športu. Najväčším trhákom v Nicolasovom portfóliu bol v tom čase Brazílčan Felipe Massa, ktorý osem sezón pretekal vo Ferrari, vyhral jedenásť veľkých cien a v roku 2008 bol len krôčik od zisku titulu v F1.

Nicolas bol s krajanom Frédéricom Vasseurom spoluvlastníkom tímu ART Grand Prix, za ktorý Jules jazdil v šampionátoch Formula 3 Euro Series a GP2. V roku 2008 skončil tretí vo Formule 3 Euro Series, v roku 2009 ju vyhral s deviati-

mi víťazstvami, skončil celkovo tretí v oboch sezónach GP2 a v roku 2012 bol druhý vo Formule Renault 3.5 s tímom Tech 1 Racing. V roku 2011 sa stal testovacím pilotom Scuderie Ferrari a v roku 2012 pôsobil dokonca ako rezervný jazdec tímu Force India, s ktorým sa zúčastnil niekoľkých tréningov na veľkú cenu F1.

V tom čase bol Charles taktiež pod krídlami Todtovej agentúry All Road Management. Po Philippovom telefonáte sa Nicolas, Hervé a trinásťročný Charles dohodli, pričom za svojho krstného syna loboval aj Jules, aby sa uistil, že manažérovi neunikne Charlesov mimoriadny talent. „Na konci roku 2010 nemal otec žiadne peniaze,“ povedal Leclerc novinárovi F1 Davidovi Tremaynovi. „Jules išiel za Nicolasom a povedal mu: ‚Charlesovi tento rok dôjdu peniaze, takže sa naňho pozri. Ak máš záujem, možno sa ti s ním niečo podarí.‘“

Reportérovi F1 Lawrencovi Barrettovi povedal: „Nicolas mi pomáha od roku 2011. Podpísali sme zmluvu a mali sme istotu, že moja kariéra bude pokračovať, pokiaľ budem mať výsledky. Bola to veľká zmena. Postaral sa o všetko, našiel sponzorov, zabezpečil logistiku a ja som sa mohol sústrediť len na jazdenie.“

Aj keď ich delil osemročný vekový rozdiel a Jules bol Charlesovým krstným otcom, boli ako bratia. „Jules bol Lorenzovým najlepším priateľom, zatiaľ čo ja som si bol bližší s Tomom, Julesovým mladším bratom,“ povedal Charles pre *The Independent*. „Vďaka motokáram a motošportu sme sa s Julesom naozaj zbližili. Popravde, všetci sme si boli veľmi blízki. Jules bol profesionál, moja inšpirácia, môj idol, jazdec a muž, ktorý ma podnecoval a dal mi vôľu pokračovať v boji, keď sa veci nevyvíjali podľa mojich predstáv. Rivalita? Samozrejme, že sme ju mali! Nikdy sme si nenechali ujsť príležitosť súperiť na trati v Brignoles, keď mal čas prísť, čo bolo v podstate každý nesúťažný víkend.“

V roku 2013 sa Jules počas devätnástich víkendov nachádzal veľmi ďaleko od Brignoles, pretože sa stal súťažným pilotom Formuly 1. Splnil kľúčové ciele akadémie Ferrari, čoraz viac sa zahniezdil v tíme a vďaka tomu ho Scuderia prepožičala stajni Marussia.

Marussia sa pohybovala na chvoste štartového poľa. Na pomery juniorských šampionátov išlo o sofistikovanú a rozsiahlu organizáciu, ale v drsných vodách F1 to bola len malá ryba. Tím založili v roku 2010 a pôvodne sa volal Virgin Racing. Miliardár Sir Richard Branson mal príležitosť kúpiť Brawn GP, ktorý v roku 2009 vyhral titul a napokon sa z neho stal dominantný Mercedes, ale odmietol a namiesto toho sponzoroval založenie nového tímu, ktorý vlastnil a prevádzkoval dlhoročný účastník sérií GP3 a F3 Euro Series, stajňa Manor Motorsport. Brawn by bol lepšia kúpa. Pri svojom debute skončil Virgin Racing na poslednom mieste a v druhej sezóne si nepolepšil. Virgin zavrel kohútik so sponzorskými peniazmi a ruský malosériový výrobca superáut Marussia, ktorý v tom čase už vlastnil kontrolný podiel v tíme so sídlom v Banbury, umiestnil svoje meno nad dvere. Výkonnosť sa mierne zlepšila a Marussia skončila v roku 2012 po dvoch dvanástych miestach na predposlednom mieste.

V nasledujúcom roku nepriniesol monopost MR02 s motorom Cosworth V8 veľké zlepšenie, ale tím mal úplne novú jazdeckú dvojicu – Angličana Maxa Chiltona, ktorý v predchádzajúcom roku pôsobil ako rezervný jazdec Marussie a v sérii GP2 skončil celkovo štvrtý, a Julesa Bianchiho.

Šéf Ferrari Stefano Domenicali, Nicolas Todt a šéf Marussie, nekompromisný Yorkshirčan John Booth, sa dohodli na poslednú chvíľu a 1. marca 2013 tím oznámil, že Jules nahradí Luiza Raziu, pretože Brazílčan nepriniesol sľúbené sponzorské peniaze. O šesťnásť dní neskôr sa Jules na Veľkej cene Austrálie kvalifikoval na devätnástom mieste a bol o trištvrte sekundy rýchlejší ako Chilton. V pretekoch sa v prvom kole dostal cez Pastora Maldonada a Daniela Ricciarda a pri premiére skončil pätnásty. Najlepší výsledok v sezóne dosiahol v nasledujúcich pretekoch v Malajzii, kde skončil na trinástom mieste. Na Veľkej cene Maďarska v polovici sezóny platilo, že Bianchi porazil svojho tímového kolegu v každej kvalifikácii a vo všetkých pretekoch, ktoré obaja dokončili.

V októbri toho roku Marussia potvrdila, že Bianchi bude pokračovať aj na ďalšiu sezónu. Tím zároveň oznámil, že v roku 2014 bude dostávať zákaznicke motory Ferrari. Po problémoch

na otváracích podujatiach Jules všetkých prekvapil a deviatym miestom na Veľkej cene Monaka získal pre seba i svoj tím prvé dva body.

Niekoľko dní pred Veľkou cenou Japonska na jeseň toho roku Jules vyhlásil, že je pripravený na prestup do Scuderie Ferrari, ak by ho tím, vzhľadom na blížiaci sa odchod Fernanda Alonsa, potreboval.

Aj Leclerc plnil ciele, ktoré mu stanovil Nicolas Todt. V roku 2011 vyhral Svetový pohár CIK-FIA v najvyššej triede a vekovej kategórii od trinásť do pätnásť rokov, keď porazil Maxa Verstappena a Estebana Ocona. Takisto sa stal víťazom CIK-FIA Karting Academy Trophy a ovládol ERDF Masters v Paríži pred Antoinom Hubertom, Georgeom Russellom a Lancom Strollom. V roku 2012 sa s tímom ART presunul do výkonnejšej triedy KF2, kde sa jazdí s motokármi s objemom 125 centimetrov kubických a výkonom 35 koní. Skončil druhý v európskom šampionáte CIK-FIA za Angličanom Benom Barnicoatom – neskôr pretekárom v športových automobiloch – a vyhral šampionát WSK Euro Series pred Verstappenom.

„V motokárach sme boli nepriatelia,“ povedal neskôr Charles o svojom vzťahu s Maxom. „Bojovali sme spolu o tituly a náš vzťah bol vždy dosť zložitý.“ Leclercovo víťazstvo v KF3 World Cup v roku 2011 dodnes leží mladému Holanďanovi v žalúdku. Charles vtedy pri predbiehaní trafil predné koleso svojho súpera. „Vyzeralo to, že to urobil naschvál,“ lamentoval Max po pretekoch. Pravdou však je, že Verstappen sa celý víkend trápil s nekonzistentným nastavením. Všetko vyvrcholilo nasledujúci rok počas pretekov WSK Euro Series vo Val d'Argenton v západnom Francúzsku. Ako obaja jazdci postupovali po pomyselnom motoristickom rebríku, záujem o nich stúpал a motokárová komunita cítila, že sa rodí nová zlatá generácia pretekárskych hviezd. Po zrážke Leclerca s Verstappenom počas mokrej kvalifikácie strčili obom chlapcom pred ústa mikrofón. Charles bol z nich pokojnejší, ale Max soptil: „Zachoval