

ФИА Формула-1

Руководство по стандартам пилотирования

26 февраля 2026
в_01

Это РУКОВОДСТВО, а не РЕГЛАМЕНТ

Стюарды всегда будут принимать решения в соответствии с Регламентом, но при этом опираться на данное Руководство и опыт своих Стюардов-пилотов.

Если из пунктов А и Б ниже установлено, что обгоняющий пилот имеет приоритет, то обязанностью обороняющегося пилота является предотвращение столкновения или вытеснения обгоняющего.

Однако многие инциденты требуют субъективной оценки, поэтому следует учитывать следующие важные оговорки:

1. Машина, которую обгоняют, или которая совершает обгон, не может просто «исчезнуть».
2. Блокировка колес или небольшая корректировка рулевого управления не обязательно означают, что пилот потерял контроль над автомобилем.
3. Кажущаяся временная потеря контроля или блокировка колес могут быть вызваны попыткой избежать столкновения или просто «законами физики».
4. Апекс может отличаться в зависимости от выбранной гоночной траектории и/или особенностей конкретного поворота.

В качестве общей политики штрафные баллы будут начисляться только за опасные, безрассудные или явно преднамеренные действия, повлекшие за собой столкновение, или за другое неприемлемое поведение за рулем или неспортивное поведение со стороны пилота. Также необходимо обратить внимание на важное замечание в пункте «Е» на странице 3, касающееся обороны пилотов, которые покидают трассу, защищая свою позицию.

А. Обгон по ВНУТРЕННЕЙ стороне поворота

Чтобы получить право на оставление места при обгоне ВНУТРИ, обгоняющая машина должна:

- 1) Поравняться передней осью ПО МЕНЬШЕЙ МЕРЕ С ЗЕРКАЛАМИ второй машины ПЕРЕД И НА АПЕКСЕ.
- 2) Управляться в полностью контролируемой манере на входе, апексе и выходе и не «нырять».
- 3) По оценке Стюардов, занять разумную гоночную траекторию и быть в состоянии закончить маневр, оставаясь внутри пределов трека.

Б. Обгон по ВНЕШНЕЙ стороне поворота

Обгон по внешней траектории всегда будет рассматриваться как более сложный для исполнения маневр.

Чтобы получить право на оставление места, включая выход из поворота, при обгоне СНАРУЖИ, обгоняющая машина должна:

- 1) Передней осью быть ВПЕРЕДИ ПЕРЕДНЕЙ ОСИ второй машины НА АПЕКСЕ.
- 2) Управляться в контролируемой манере на входе, апексе и выходе.
- 3) Быть в состоянии пройти поворот внутри пределов трека.

Примечание(-я):

В поворотах большого радиуса, при условии соблюдения пункта (2) выше, Стюарды будут рассматривать каждый случай индивидуально, особенно в тех случаях, когда нет четко выраженного апекса или имеется несколько апексов.

В. Шиканы и S-образные связки

Приведенные выше указания для ВНУТРЕННЕЙ и ВНЕШНЕЙ траектории могут применяться отдельно к каждому элементу связки. В большинстве случаев приоритет будет отдаваться первому повороту из всех. Однако другие факторы, в том числе последовательность поворотов, будут рассматриваться Стюардами в комплексе при оценке права на поворот.

ВАЖНЫЕ ПРИМЕЧАНИЯ К ПУНКТАМ А, Б И В ВЫШЕ:

Гонки – это динамичный процесс. Хотя данное Руководство определяет конкретные относительные позиции машин в разных точках, Стюарды всегда будут рассматривать ситуацию в целом при разборе инцидента. Например:

- 1) Как машины пришли к инциденту? (пример: позднее торможение, «ныряние» внутрь, смещение на торможении)
- 2) Был ли маневр поздним или «оптимистичным»?
- 3) Что гонщики могли разумно видеть, знать или предвидеть?
- 4) Считаем ли мы, что маневр мог быть завершен в пределах трассы?
- 5) Была ли недостаточная/избыточная поворачиваемость, блокировка?
- 6) Была ли попытка избежать столкновения?
- 7) Отпустил ли кто-то из пилотов тормоза, чтобы попытаться приобрести позицию?
- 8) Позиционировал ли кто-то машину или управлял ей таким образом, что это способствовало инциденту?
- 9) Повлиял ли тип поворота на инцидент? (пример: уклон полотна, поребрики, конфигурация поворота, апексы)
- 10) Каково было относительное состояние шин: их возраст, износ и уровень сцепления?

Г. Пределы трека

Считается, что соблюдение пределов трека важно и для справедливости борьбы, и для безопасности, поэтому **статья В1.8.6 будет применяться строго:**

«Пилоты должны прилагать все разумные усилия, чтобы постоянно использовать трек, и не могут покидать его без уважительной причины.

Считается, что пилот покинул трек, если ни одна часть машины не остается в контакте с ним, и, во избежание сомнений, белые линии, обозначающие края трека, считаются его частью, а поребрики – нет...»

Примечание(-я):

В случае нарушения в спринт-квалификации или квалификации время круга будет аннулировано, а также и время следующего круга, если будет сочтено, что могло быть получено преимущество.

В спринте и гонке, с учетом динамичности борьбы, аннулированные времена кругов будут удаляться, и обычно будет применяться система «трех страйков (мелких нештрафуемых нарушений)» до демонстрации черно-белого флага или назначения наказания по статье В1.9.5. Во избежание сомнений, любой недействительный круг будет удален и за него будет выписан «страйк», кроме следующих ИСКЛЮЧЕНИЙ:

- 1) Если пилот выехал за пределы трека после очевидной потери контроля.
- 2) Если пилот выехал за пределы трека, чтобы избежать столкновения, например, в типичном инциденте в первом повороте первого круга.
- 3) Если Стюарды сочтут, что пилот был «вытолкнут» за пределы трека другой машиной.
- 4) Если пилот выехал за пределы трека и был наказан за получение длительного

преимущества или за небезопасный возврат на трассу.

- 5) Если пилот выехал за пределы трека в ходе инцидента, за который был наказан по иной причине. Например, если он покинул пределы трека в эпизоде, в котором его наказали за провоцирование столкновения.
- 6) В контексте обгона – неважно, завершено или неудавшегося, – если пилот покинул трек, но явно не получил никакого преимущества, Стюарды сохраняют право решить, что «страйк» не применяется.

Отмечается, что применение «страйков» остается исключительно на усмотрение Стюардов, и в некоторых случаях, когда они посчитают, что машина покинула трек без уважительной причины по конкретным, умышленным или неспортивным причинам, вместо «страйка» может быть назначено наказание.

Д. Создание помехи

Будет применяться не только статья В4.1.1 – напоминаем пилотам также о статье В1.8.5:

«Ни в какой момент машина Ф1 не должна двигаться неоправданно медленно, хаотично или таким образом, который может быть признан потенциально опасным для других пилотов или любого другого лица.»

Е. Возвращение длительного преимущества

Процедура Статьи В1.8.6 будет применяться строго:

«Если машина покинула трек, пилот может вернуться на него, однако это допускается только безопасным образом и без получения какого-либо длительного преимущества. По абсолютному усмотрению Гоночного Директора пилоту может быть предоставлена возможность вернуть полностью полученное преимущество, возникшее из-за выезда за пределы трека.»

Примечание(-я):

Если во время защиты позиции машина покидает трек (или срезает шикану) и возвращается на ту же позицию, Стюарды, как правило, рассматривают это как получение длительного преимущества, и поэтому, в большинстве случаев, позиция должна быть возвращена. Определять, защищает ли гонщик позицию, будут Стюарды исключительно по своему усмотрению. См. также пункт «Г» выше.

Ж. Перестроение на прямой

Приложение L, глава IV, статья 2b гласит:

«Более одного изменения направления при защите позиции не допускается. Любой пилот, возвращающийся к гоночной траектории после обороны позиции вне траектории, должен оставить как минимум одну ширину машины между своей машиной и краем трека при приближении к повороту.»

«Однако маневры, способные помешать другим пилотам, такие как умышленное прижатие машины к пределам трека или любое иное ненормальное изменение направления, строго запрещены. О любом пилоте, который покажется виновным в любом из вышеуказанных нарушений, будет сообщено Стюардам.»

Примечание(-я):

В этом контексте маневры, направленные на разрыв слипстрима для позади идущей машины, могут быть допустимы, если она находится на безопасной дистанции с учетом относительных скоростей и позиции на трассе.

3. Смещение на торможении

При обороне позиции не допускается изменение направления обороняющейся машиной после начала фазы замедления, за исключением случаев, когда это делается в соответствии с гоночной траекторией.

И. Возвращение на трек

Поддержание гоночного темпа в зоне вылета недопустимо. Машины, находящиеся на трекке, не должны быть вынуждены менять скорость или траекторию из-за возвращающейся на трек машины.

К. Сейфти-кар

Чтобы снизить вероятность аварий до возвращения сейфти-кара в боксы, **статья B5.13.6 будет применяться следующим образом:**

«С целью избежать вероятности аварий до момента возвращения сейфти-кара в боксы, начиная с момента, когда оранжевые огни на сейфти-каре гаснут, пилоты должны двигаться с такой скоростью, которая не предполагает резких ускорений или торможений, а также любых иных маневров, способных подвергнуть опасности других пилотов или помешать рестарту.»



Примечание(-я):

Действия лидера гонки, в частности, могут существенно повлиять на безопасность процедуры рестарта. Хотя лидирующий пилот имеет право задавать темп и выбирать момент разгона, это не освобождает его от обязанности не создавать потенциально опасную ситуацию, как это определено в [Международном Спортивном] Кодексе, Приложение L, глава IV, статья 2(е).

Л. Синие флаги

Приложение L, глава IV, статья 2а гласит:

«Машина, идущая одна на трекке, может использовать всю его ширину, однако, как только ее догоняет машина, которая собирается совершить обгон на круг, пилот обязан пропустить более быструю машину при первой же возможности. Если пилот, которого догнали, не использует зеркала в полной мере, маршалы показывают синий флаг, указывая, что более быстрая машина хочет совершить обгон. О любом пилоте, который предположительно проигнорирует синие флаги, будет сообщено Стюардам.»

Примечание(-я):

После демонстрации синего флага пилот должен пропустить более быструю машину при первой же возможности. Допускается отложить совершение обгона до следующего прямого участка трекки.

Непропуск на следующем прямом участке трекки, как правило, будет считаться нарушением. Следующие ситуации почти наверняка будут считаться нарушением:

- 1) Если обгон происходит только после того, как машина прошла 8 последовательных световых панелей.
- 2) Если машина, которую обгоняют на круг, задерживает пропуск для получения права на режим «обгона» от обгоняющей машины.

М. Желтые и двойные желтые флаги

Считается, что соблюдение желтых и двойных желтых флагов критически важно для безопасности и для спортивной справедливости, поэтому статьи B1.8.4а и B1.8.4b будут применяться строго:

- «а. Одиночный желтый флаг: любой пилот, проезжающий через сектор с вывешенным желтым флагом, должен снизить скорость и быть готовым изменить направление. Чтобы Стюарды посчитали это требование соблюденным, пилот должен затормозить раньше и/или заметно снизить скорость в соответствующем маршальском секторе.
- б. Двойной желтый флаг: любой пилот, проезжающий через сектор с вывешенными двойными желтыми флагами, должен значительно снизить скорость и быть готовым изменить направление или остановиться. Чтобы Стюарды посчитали это требование соблюденным, должно быть ясно, что пилот не пытался показать значимое время на соответствующем круге...»

Примечание(-я):

- 1) Значительное снижение скорости для соблюдения правил является обязанностью пилота.
- 2) Допустимая степень снижения скорости может варьироваться в зависимости от условий и видимости места происшествия и за ним.
- 3) Требование быть готовым остановиться при двойных желтых флагах означает, что снижение скорости должно быть значительно и заметно больше, чем при одиночном желтом флаге.
- 4) При оценке соблюдения правил Стюарды будут внимательно смотреть на действия пилота (положение газа, тормоза и угол поворота руля) до и в момент прохождения зоны инцидента.
- 5) Пилот должен показать стюардам – посредством указанных выше и ниже действий – что он выполнил требования.
- 6) Один из способов доказать соблюдение правил (но не единственный) – при одиночном желтом флаге показать увеличение времени прохождения сектора минимум на 5% по сравнению с предыдущими кругами в схожих условиях.
- 7) Аналогично, один из способов показать значительное снижение скорости и готовность остановиться (опять же не единственный) – при двойных желтых флагах увеличить время прохождения сектора минимум на 15% по сравнению с предыдущими кругами в схожих условиях.
- 8) Под «схожими условиями» Стюарды будут понимать состав шин, их состояние, топливо в баке, использование энергии и погодные условия.
- 9) Любая машина, потерявшая контроль под желтым или двойными желтыми флагами, попадет под расследование.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1. КОНТЕКСТ ДАННОГО РУКОВОДСТВА

В 2022 году, в ответ на просьбы пилотов Формулы-1 дать более четкое понимание того, как Стюарды будут трактовать правила в определенных ситуациях, было согласовано, что будет создан набор стандартов пилотирования, который будет служить РУКОВОДСТВОМ для расследования инцидентов и применения возможных наказаний.

Комиссия ФИА по пилотам начала работу над тем, чтобы интегрировать действующее Руководство по стандартам пилотирования Формулы-1 в единый, более полный документ, который можно было бы применять ко всем кольцевым категориям.

Для Комиссии ФИА по пилотам особенно важно, чтобы молодые пилоты в младших сериях воспитывались на тех же стандартах, которые затем будут действовать для них на высшем уровне спорта.

Основные цели Комиссии ФИА по пилотам при публикации Руководства по стандартам пилотирования во всех чемпионатах – способствовать и продвигать:

- **безопасные гонки;**
- **жесткую и конкурентную борьбу;**
- **честную борьбу;**

- спортивную справедливость;
- единообразие во всех категориях;
- единообразие стандартов пилотирования и работы гоночной дирекции во всех категориях.

Обоснование

- 1) Обгоны должны поощряться, а несправедливая или опасная оборона позиции – нет.
- 2) Очень важно, чтобы молодые пилоты гонялись по тем же стандартам, что и в Формуле-1. Однако к ним должна применяться меньшая терпимость, поскольку из-за меньшего опыта риск аварии выше. Более строгий подход в младших формулах необходим для развития пилотов.
- 3) Необходимо подчеркнуть, что Руководство применяется на протяжении всего уик-энда. Гоночный Директор и Стюарды будут доступны для разъяснения любых вопросов, которые могут возникнуть у пилотов и команд относительно этих правил.
- 4) Стюарды и Советник от пилотов, по возможности, всегда будут присутствовать на брифинге пилотов.
- 5) Применение Руководства должно обеспечиваться на протяжении всего уик-энда, с особым вниманием к соблюдению желтых флагов и пределов трассы.
- 6) Что касается пределов трассы, стюарды всегда будут убеждать, что нарушения очевидны. Если нарушение не является очевидным, сомнения будут трактоваться в пользу пилота.
- 7) Для каждой категории или серии должен назначаться Стюард-пилот или Советник от пилотов [применяется в Формуле-1].