

РАЗДЕЛ 01

Трёхуровневая система оценки эпизодов

Оцениваются действие, созданный риск и фактические последствия.

ЛЁГКОЕ	СРЕДНЕЕ	ТЯЖЁЛОЕ
Контакта не было или произошло едва заметное касание: потеря менее 0,1 сек., позиция сохранена, повреждений нет.	Потеря 0,1-2,0 сек., вынужденный выезд либо одна позиция. Контакт с измеримым последствием, который не привёл ни к развороту, ни к поломке.	Контакт привёл к развороту, подтверждённой поломке, потере более 2 сек., двух и более позиций, дополнительному пит-стопу или DNF.
3 сек. 1 PP	5-10 сек. 2-3 PP	10-20 сек. 4-5 PP

КРИТЕРИЙ	ТОЧНОЕ ЗНАЧЕНИЕ
Менее 0,1 сек.	Потеря считается несущественной только при сохранённой позиции и полном отсутствии повреждений.
0,1-2,0 сек.	Измеримая потеря времени. При наличии контакта эпизод относится минимум к средней степени.
Более 2,0 сек.	Существенная потеря времени. При контакте эпизод относится к тяжёлой степени.
Повреждение	Подтверждённая игрой, телеметрией или видеозаписью поломка; прокол, потеря элемента либо необходимость ремонта.
DNF	Сам по себе не означает DSQ виновника. При первом неумышленном эпизоде применяется до 20 сек. и до 5 PP.
DSQ*	Только при умысле, повторном тяжёлом нарушении в той же гонке либо систематическом повторении аналогичных эпизодов.

Если запись не позволяет достоверно определить потерю времени или повреждение, стюарды не должны автоматически выбирать более тяжёлую степень. Сомнение трактуется в пользу менее строгой подтверждаемой категории. Для нарушений без контакта - флаги, SC, квалификация и умышленные помехи - степень определяется отдельными точными критериями соответствующей таблицы.

РАЗДЕЛ 02

Контакты и потеря контроля

СТЕПЕНЬ	НАРУШЕНИЕ	ФАКТИЧЕСКИЙ ЭПИЗОД	САНКЦИЯ	PP
ЛЁГК.	Минимальный контакт	Касание; потеря менее 0,1 сек.; позиция сохранена; повреждений нет.	3 сек.	1
СРЕДН.	Избежный контакт	Контакт вызвал потерю 0,1-2,0 сек. либо одной позиции; разворота и повреждений нет.	5 сек.	2
ТЯЖ.	Избежный контакт	Контакт вызвал разворот, подтверждённое повреждение, потерю более 2 сек., двух и более позиций либо дополнительный пит-стоп.	10-20 сек.	4-5
ТЯЖ.	Избежный контакт	Контакт привёл к DNF; нарушение первое и неумышленное.	20 сек.	5
ЛЁГК.	Удар сзади	Едва заметное касание: менее 0,1 сек. потери, без позиции и повреждений.	3 сек.	1
СРЕДН.	Удар сзади	Контакт не привёл ни к развороту, ни к поломке; потеря 0,1-2,0 сек. либо одной позиции.	5-10 сек.	3
ТЯЖ.	Удар сзади	Контакт вызвал разворот, поломку, потерю более 2 сек., двух и более позиций, пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5
ЛЁГК.	Потеря контроля	Контакта нет; другой пилот потерял менее 0,1 сек. и сохранил трассу и позицию.	3 сек.	1
СРЕДН.	Потеря контроля	Контакта нет; другой пилот потерял 0,1-2,0 сек. либо покинул трассу.	3-5 сек.	2
ТЯЖ.	Потеря контроля	Возникший контакт отвечает критериям тяжёлого последствия из таблицы выше.	10-20 сек.	4-5

Пояснение терминов

Избежный контакт - общая категория для столкновения из-за неверного торможения, скорости, траектории или оценки дистанции, если эпизод не точнее описан другой строкой.

Удар сзади - частный случай: передняя часть виновной машины касается задней части машины впереди при торможении или следовании. Он применяется вместо общей категории «избежный контакт», а не одновременно с ней.

Отдельная категория «боковой контакт» удалена. Когда машины находятся рядом и одна вынуждает другую покинуть трассу, применяется категория «выдавливание за пределы трассы». Это исключает двойную квалификацию одного эпизода.

РАЗДЕЛ 03

Дайвбомбы и выдавливание за пределы трассы

СТЕПЕНЬ	НАРУШЕНИЕ	ФАКТИЧЕСКИЙ ЭПИЗОД	САНКЦИЯ	PP
ЛЁГК.	Дайвбомб	Контакта нет; соперник скорректировал траекторию с потерей менее 0,1 сек.; обе машины сохранили трассу и позиции.	3 сек.	1
СРЕДН.	Дайвбомб	Контакта нет; соперник потерял 0,1-2,0 сек., полностью покинул трассу либо уступил одну позицию.	5 сек.	2
СРЕДН.	Дайвбомб	Контакт не привёл ни к развороту, ни к повреждению; потеря не более 2 сек. либо одной позиции.	5-10 сек.	3
ТЯЖ.	Дайвбомб	Контакт вызвал разворот, повреждение, потерю более 2 сек., двух и более позиций, пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5
ЛЁГК.	Выдавливание за трассу	Соперник частично пересёк белую линию, потерял менее 0,1 сек. и сохранил позицию; контакта нет.	3 сек.	1
СРЕДН.	Выдавливание за трассу	Соперник полностью покинул трассу, потерял 0,1-2,0 сек. либо одну позицию; тяжёлого последствия нет.	5-10 сек.	2-3
ТЯЖ.	Выдавливание за трассу	Контакт привёл к развороту или повреждению, потере более 2 сек., двух и более позиций, пит-стопа либо DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5

Разница между категориями

Дайвбомб - слишком поздняя атака из позиции, в которой пилот не мог контролируемо занять внутреннюю линию и пройти поворот, не вынуждая соперника спасать эпизод.

Выдавливание за пределы трассы - при требуемом перекрытии один пилот не оставляет другому минимум одну полную ширину автомобиля до белой линии, из-за чего соперник полностью или частично покидает трассу.

Рекомендуемый момент проверки перекрытия: до начала поворота передняя ось атакующей машины находится не дальше задней оси защищаемой машины. При выполнении условия оба пилота обязаны оставить друг другу пространство.

Позиция, полученная за пределами трассы или через выдавливание, должна быть возвращена. Невозврат позиции увеличивает временной штраф на одну ступень, но не выше 20 секунд.

РАЗДЕЛ 04

Потеря контроля, возвращение на трассу и пит-лейн

СТЕПЕНЬ	НАРУШЕНИЕ	ФАКТИЧЕСКИЙ ЭПИЗОД	САНКЦИЯ	PP
ЛЁГК.	Действия после потери контроля	Пилот начал движение после разворота или остановки; контакта нет, другой участник потерял менее 0,1 сек.	3 сек.	1
СРЕДН.	Действия после потери контроля	Движение поперёк траектории без контакта вызвало потерю 0,1-2,0 сек. или вынужденный выезд.	3-5 сек.	2
СРЕДН.	Действия после потери контроля	Контакт не привёл ни к развороту, ни к повреждению; потеря не более 2 сек. либо одной позиции.	5-10 сек.	3
ТЯЖ.	Действия после потери контроля	Контакт вызвал разворот, поломку, потерю более 2 сек., двух и более позиций, пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5
ЛЁГК.	Опасное возвращение	Машина пересекла гоночную траекторию; контакта нет, потеря другого пилота менее 0,1 сек.	3 сек.	1
СРЕДН.	Опасное возвращение	Контакта нет; другой пилот потерял 0,1-2,0 сек., покинул трассу либо уступил одну позицию.	5-10 сек.	2-3
СРЕДН.	Опасное возвращение	Контакт не привёл ни к развороту, ни к повреждению; потеря не более 2 сек. либо одной позиции.	10 сек.	3
ТЯЖ.	Опасное возвращение	Контакт вызвал разворот, повреждение, потерю более 2 сек., двух и более позиций, пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5

Под действиями после потери контроля понимается начало движения после разворота, остановки или неконтролируемого скольжения: попытка развернуться, пересечь трассу либо продолжить движение по гоночной траектории. Если пилот остаётся неподвижным и никому не мешает, нарушения нет.

СТЕПЕНЬ	НАРУШЕНИЕ	ФАКТИЧЕСКИЙ ЭПИЗОД	САНКЦИЯ	PP
ЛЁГК.	Выезд с пит-лейна	Пересечена линия либо занята гоночная траектория; преимущества нет, другие машины не изменили движение.	3 сек.	1
ЛЁГК.	Выезд с пит-лейна	Контакта нет; соперник скорректировал траекторию с потерей менее 0,1 сек.	3 сек.	1
СРЕДН.	Выезд с пит-лейна	Контакта нет; соперник потерял 0,1-2,0 сек., резко затормозил или покинул свою линию.	5 сек.	2
СРЕДН.	Выезд с пит-лейна	Контакт не привёл ни к развороту, ни к повреждению; потеря не более 2 сек. либо одной позиции.	5-10 сек.	3
ТЯЖ.	Выезд с пит-лейна	Контакт вызвал разворот, повреждение, потерю более 2 сек., двух и более позиций, пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5

РАЗДЕЛ 05

Круговые и синие флаги

СТЕПЕНЬ	НАРУШЕНИЕ	ФАКТИЧЕСКИЙ ЭПИЗОД	САНКЦИЯ	PP
ЛЁГК.	Игнорирование синего флага	Круговой пропустил на следующем безопасном участке; потеря лидера менее 0,1 сек.	3 сек.	1
СРЕДН.	Игнорирование синего флага	Круговой не уступил на следующем безопасном прямом участке; лидер потерял 0,1-2,0 сек.	3-5 сек.	2
СРЕДН.	Защита кругового	Круговой защищался или изменял линию; лидер потерял более 2 сек. либо позицию в своей борьбе.	10 сек.	3
СРЕДН.	Контакт кругового	Контакт не привёл ни к развороту, ни к повреждению; лидер потерял не более 2 сек. либо одну позицию.	10 сек.	3-4
ТЯЖ.	Контакт кругового	Контакт вызвал разворот, поломку, потерю более 2 сек., двух и более позиций, пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	5
ЛЁГК.	Небезопасный пропуск	Круговой неожиданно замедлился в повороте; контакта нет, потеря преследователя менее 0,1 сек.	3 сек.	1
СРЕДН.	Небезопасный пропуск	Резкое торможение при пропуске вызвало контакт, который не привёл ни к развороту, ни к поломке.	10 сек.	3
ТЯЖ.	Небезопасный пропуск	Контакт вызвал разворот, повреждение, пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5
ЛЁГК.	Обгон кругового лидером	Лидер заставил кругового скорректировать линию; контакта нет, потеря менее 0,1 сек.	3 сек.	1
СРЕДН.	Обгон кругового лидером	Круговой вытеснен за трассу, потерял 0,1-2,0 сек. либо одну позицию в своей борьбе.	5-10 сек.	2-3
ТЯЖ.	Обгон кругового лидером	Контакт вызвал разворот, повреждение, потерю более 2 сек., пит-стоп или DNF кругового.	15-20 сек. / DSQ*	4-5

Синий флаг не требует останавливаться или менять линию посреди поворота. Круговой сохраняет предсказуемую траекторию и уступает на ближайшем безопасном прямом участке. Лидер обязан выполнить обгон безопасно.

Возврат в круг разрешён, если круговой очевидно быстрее, проводит обычный безопасный обгон, способен создать разрыв и не вмешивается в борьбу машин лидирующего круга.

РАЗДЕЛ 06

Защита позиции и опасные манёвры

СТЕПЕНЬ	НАРУШЕНИЕ	ФАКТИЧЕСКИЙ ЭПИЗОД	САНКЦИЯ	PP
ЛЁГК.	Повторная смена линии	После первого защитного смещения пилот ещё раз изменил направление более чем на половину ширины машины; контакта нет, потеря менее 0,1 сек.	3 сек.	1
СРЕДН.	Повторная смена линии	Соперник вынужден прекратить атаку, покинуть линию либо потерял 0,1-2,0 сек.	5 сек.	2
ТЯЖ.	Повторная смена линии	Есть контакт с разворотом, повреждением, потерей более 2 сек., нескольких позиций, пит-стопом или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5
ЛЁГК.	Движение в торможении	Смещение началось после устойчивого нажатия тормоза более 10%; контакта нет, потеря соперника менее 0,1 сек.	3 сек.	1
СРЕДН.	Движение в торможении	Соперник прекратил атаку или потерял 0,1-2,0 сек.; контакта нет либо контакт не привёл ни к развороту, ни к поломке.	5-10 сек.	2-3
ТЯЖ.	Движение в торможении	Контакт вызвал разворот, удар о барьер с повреждением, потерю более 2 сек., пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5
ЛЁГК.	Реактивное перекрытие	Защищающийся сменил линию вслед за уже начатым движением атакующего; контакта нет, потеря менее 0,1 сек.	3 сек.	1
СРЕДН.	Реактивное перекрытие	Атакующий вынужден покинуть трассу, потерял 0,1-2,0 сек. либо произошёл контакт без поломки и разворота.	5-10 сек.	3
ТЯЖ.	Реактивное перекрытие	Контакт вызвал разворот, повреждение, потерю более 2 сек., пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5
СРЕДН.	Брейк-чек	Необоснованное резкое торможение без контакта заставило соперника экстренно уклоняться.	10 сек.	3
ТЯЖ.	Брейк-чек	Произошёл контакт либо подтверждён умысел; при тяжёлом последствии применяется DSQ*.	15-20 сек. / DSQ*	5-6

Точная граница торможения: началом торможения считается первый момент, когда телеметрия показывает нажатие тормоза более 10% непрерывно не менее 0,2 сек. Повторная смена линии фиксируется, когда после первого защитного смещения пилот меняет поперечное направление и перемещается обратно более чем на половину ширины машины.

Реактивное перекрытие - защитник начинает смещаться не заранее, а в ответ на уже начатое движение атакующего, перекрывая занятую им траекторию. Это отличается от одного заранее выбранного защитного движения.

РАЗДЕЛ 07

Жёлтые флаги, Safety Car и рестарт

СТЕПЕНЬ	НАРУШЕНИЕ	ФАКТИЧЕСКИЙ ЭПИЗОД	САНКЦИЯ	PP
ЛЁГК.	Обгон под жёлтыми	Позиция получена случайно и возвращена до следующего поворота; преимущества не осталось.	3 сек.	1
СРЕДН.	Обгон под жёлтыми	Позиция не возвращена до следующего поворота.	10 сек.	3
ЛЁГК.	Обгон под SC	Позиция получена случайно и немедленно возвращена.	5 сек.	2
ТЯЖ.	Обгон под SC	Позиция сохранена либо обгон выполнен сознательно.	10-15 сек.	4
СРЕДН.	Скорость под жёлтыми	Пилот не снизил темп, но контакта и вынужденной реакции других нет.	5 сек.	2
ТЯЖ.	Скорость под жёлтыми	Контакт вызвал разворот, повреждение, потерю более 2 сек., пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5
СРЕДН.	Контакт под SC	Контакт не привёл ни к развороту, ни к повреждению; потеря не превышает 2 сек.	5-10 сек.	2-3
ТЯЖ.	Контакт под SC	Разворот, подтверждённое повреждение, потеря более 2 сек., нескольких позиций, пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5

СТЕПЕНЬ	НАРУШЕНИЕ	ФАКТИЧЕСКИЙ ЭПИЗОД	САНКЦИЯ	PP
ЛЁГК.	Рестарт	Лидер либо другой пилот непредсказуемо изменил темп; контакта нет, потеря остальных менее 0,1 сек.	3 сек.	1
СРЕДН.	Рестарт	Повторное ускорение и торможение вызвало потерю 0,1-2,0 сек., вынужденный выезд либо потерю одной позиции.	5-10 сек.	2-3
СРЕДН.	Рестарт	Контакт не привёл ни к развороту, ни к повреждению; потеря не более 2 сек.	10 сек.	3
ТЯЖ.	Рестарт	Контакт вызвал разворот, повреждение, потерю более 2 сек., нескольких позиций, пит-стоп или DNF.	15-20 сек. / DSQ*	4-5
ТЯЖ.	Брейк-чек при рестарте	Подтверждено намеренное резкое торможение с контактом или тяжёлым риском аварии.	20 сек. / DSQ*	6

Лидер также является участником гонки и подчиняется общим требованиям безопасности. Его дополнительное право - контролировать темп до разрешённой точки рестарта; это право не позволяет несколько раз ускоряться и снова резко тормозить.

РАЗДЕЛ 08

Квалификация и получение преимущества

СТЕПЕНЬ	НАРУШЕНИЕ	ФАКТИЧЕСКИЙ ЭПИЗОД	САНКЦИЯ	PP
ЛЁГК.	Блокировка в квалификации	Машина на медленном круге оказалась на гоночной линии; потеря быстрого круга менее 0,1 сек., круг не прерван.	-1 место	1
СРЕДН.	Блокировка в квалификации	Потеря быстрого круга составила 0,1-0,5 сек.; круг продолжен.	-3 места	2
СРЕДН.	Блокировка в квалификации	Потеря более 0,5 сек. либо пилот был вынужден прервать быстрый круг.	-5 мест	3
ТЯЖ.	Блокировка в квалификации	В одной сессии заблокированы две и более машины либо нарушение повторено после предупреждения.	Старт с последнего места	4
ТЯЖ.	Намеренная блокировка	По видео или телеметрии подтверждено сознательное влияние на быстрый круг соперника.	Старт с последнего места	5
ЛЁГК.	Срезка	Преимущество полностью возвращено до следующей зоны торможения.	Без штрафа	0
ЛЁГК.	Срезка	Получено преимущество до 0,1 сек., позиция не изменена.	3 сек.	1
СРЕДН.	Срезка	Получена и не возвращена позиция либо выиграно 0,1-2,0 сек.	5-10 сек.	2-3
ТЯЖ.	Срезки	Систематически получено более 2 сек. либо нарушение использовано для нескольких атак или защит.	15-20 сек.	4-5
ТЯЖ.	Срезка и контакт	Намеренный объезд трассы использован для столкновения.	20 сек. / DSQ*	6

Штраф «старт с последнего места» применяется независимо от результата квалификации: пилот размещается последним после формирования окончательной стартовой решётки и применения остальных штрафов.

РАЗДЕЛ 09

Намеренные и повторные нарушения

НАРУШЕНИЕ	САНКЦИЯ	PP
Намеренная блокировка или создание помех без контакта	15-20 сек.; DSQ* при повторении	5
Намеренный удар без DNF	20 сек. / DSQ*	6
Мсть за предыдущий эпизод	20 сек. / DSQ* + дисциплинарное рассмотрение	6
Намеренный удар с DNF	20 сек. / DSQ* + возможный пропуск этапа	6
Ожидание соперника для удара или движение против направления трассы	20 сек. / DSQ* + дисциплинарное рассмотрение	6

DSQ применяется, когда нарушение повторяется несколько раз, носит намеренный характер либо повторный тяжёлый эпизод приводит к DNF. Один неумышленный DNF сам по себе не является достаточным основанием для дисквалификации.

Накопительные PP

СУММА ЗА ПОСЛЕДНИЕ 8 ЭТАПОВ	ПОСЛЕДСТВИЕ
5 PP	Официальное предупреждение
8 PP	Испытательный срок на 3 этапа
10 PP	Старт с последнего места независимо от квалификации
12 PP	Пропуск одной гонки
16 PP	Рассмотрение исключения из чемпионата

Смягчающие обстоятельства

- Позиция и всё полученное преимущество возвращены до завершения борьбы.
- Пилот остановился или замедлился и минимизировал последствия.
- Внешняя причина потери контроля подтверждается записью или телеметрией.

Смягчение может уменьшить временной штраф на одну ступень. PP сохраняются либо уменьшаются максимум на 1.

Отягчающие обстоятельства

- Аналогичное нарушение уже совершалось в текущей или предыдущих трёх гонках.
- Эпизод произошёл под жёлтыми флагами, SC или во время рестарта.
- Пострадали несколько машин либо виновник продолжил движение после очевидной потери контроля.

При подтверждённом отягчающем обстоятельстве санкция увеличивается максимум на одну ступень и на 1 PP, но не выше 20 секунд и 6 PP.

РАЗДЕЛ 10

Принципы применения таблицы

ШАГ	ПРАВИЛО
1	Сначала устанавливаются факты: был ли контакт, точная потеря времени, позиции и подтверждённые повреждения.
2	Один эпизод квалифицируется по одной наиболее точной основной категории. Дублирующие штрафы за тот же контакт не складываются.
3	Если контакт произошёл, но разворота и поломки нет, эпизод является средним при потере от 0,1 сек. Лёгкой остаётся только потеря менее 0,1 сек. без позиции и повреждений.
4	Если эпизоду одинаково точно соответствуют несколько категорий, применяется наиболее конкретная категория. Если конкретность одинакова, выбирается категория с наиболее строгим базовым наказанием; штрафы не складываются.
5	Временной штраф ограничен 20 секундами. DSQ используется как отдельная альтернатива только по правилу DSQ*.
6	Игровой штраф учитывается при оценке результата и не должен автоматически дублироваться ручным штрафом.

Ключевой порядок: определить основную категорию -> подтвердить последствия -> выбрать степень -> применить смягчающие или отягчающие обстоятельства -> назначить секунды и PP.

Окончательная квалификация эпизода и определение его тяжести остаются за FIA или коллегией стюардов лиги. Эта таблица является рекомендацией по единообразному назначению наказаний и не заменяет разбор конкретных обстоятельств, доступных записей и телеметрии.