



УДК 796.71

ОТ КАРТИНГА ДО ФОРМУЛЫ 1: ПУТЬ СТАНОВЛЕНИЯ ГОНЩИКА**Гришенков Степан Ильич**

Студент 4 курса

Самарский Государственный Технический университет, г. Самара

Аннотация. В статье рассматривается многоступенчатый процесс становления профессионального автогонщика, начиная с ранних занятий картингом и заканчивая дебютом в Королевских гонках. Анализируются ключевые этапы карьеры: картинг как базовая школа пилотирования, переход в младшие формульные серии (Формула 4, Формула 3, Формула 2) и интеграция в академии команд Формулы 1. Особое внимание уделяется финансовым аспектам подготовки, требованиям к физической и психологической форме пилота, а также роли спонсорской поддержки и менеджмента. Рассматриваются современные тенденции в подготовке молодых талантов, включая использование профессиональных симуляторов и работу с данными телеметрии. Выявлены основные факторы, влияющие на успех гонщика в современной высококонкурентной среде автоспорта.

Ключевые слова: автоспорт, Формула 1, картинг, спортивная карьера, подготовка гонщика, молодежные гоночные серии, спортивный менеджмент.

FROM KARTING TO FORMULA 1: THE RACER'S PATH**Grishenkov Stepan I.**4th year student

Samara State Technical University

Russia, Samara

Abstract. The article examines the multi-stage process of becoming a professional racing driver, starting with early karting classes and ending with a debut in the Royal Races. The key stages of a career are analyzed: karting as a basic piloting school, the transition to junior formula series (Formula 4, Formula 3, Formula 2) and integration into the academies of Formula 1 teams. Special attention is paid to the financial aspects of training, the requirements for the physical and psychological form of the pilot, as well as the role of sponsorship and management. Current trends in the training of young talents are considered, including the use of professional simulators and working with telemetry data. The main factors influencing the success of a racer in today's highly competitive motorsport environment are identified.

Keywords: motorsport, Formula 1, karting, sports career, racer training, youth racing series, sports management.

Введение

Формула 1 по праву считается вершиной автоспорта, где соревнуются лучшие пилоты мира и передовые инженерные технологии. Однако путь к стартовой решетке Гран-при долог, тернист и требует не только исключительного таланта, но и колоссальных финансовых вложений, грамотного менеджмента и многолетней системной подготовки [1]. Понимание структуры «лестницы» в автоспорте позволяет оценить масштаб усилий, необходимых для достижения успеха. В данной статье мы проанализируем основные этапы становления гонщика, от первых кругов на картодроме до подписания контракта с командой Ф1.

Цель исследования

Целью работы является структурирование и анализ этапов профессиональной карьеры автогонщика, выявление ключевых компетенций, формируемых на каждом этапе, и оценка ресурсов, необходимых для перехода на новый уровень.

Материал и методы исследования

Методологическую основу исследования составили анализ регламентов Международной автомобильной федерации (FIA), изучение биографий действующих пилотов Формулы 1, обзор экспертных мнений и финансовых отчетов гоночных серий. Применялись методы сравнительного анализа, систематизации и обобщения данных.

Результаты исследования и их обсуждение

Картинг: фундамент мастерства

Практически все современные пилоты Формулы 1 начинали свой путь в картинге в возрасте 4-6 лет [2]. Картинг является идеальной школой для освоения базовых принципов пилотирования: траектории, работы с педалями газа и тормоза, чувства машины и борьбы колесо в колесо. Именно здесь закладываются рефлексy, которые остаются с гонщиком на всю жизнь.

Профессиональный картинг требует серьезных вложений уже на ранних этапах. Сезон в международных сериях (WSK, CIK-FIA) может обходиться от 100 до 300 тысяч евро, включая технику, работу механиков, переезды и стартовые взносы [3]. Победы в чемпионатах мира и Европы по картингу служат первым фильтром, отсеивающим менее талантливых или недостаточно финансируемых пилотов.

Формульные серии: иерархия FIA



Следующим шагом после картинга (обычно в возрасте 15 лет) становится переход в гонки машин с открытыми колесами. FIA выстроила четкую пирамиду серий, облегчающую этот переход [4]:

1. Формула 4 (F4). Это первая ступень в «большой» автоспорт. Национальные чемпионаты F4 (итальянский, немецкий, испанский и др.) позволяют молодым пилотам адаптироваться к управлению более тяжелым и мощным болидом с развитой аэродинамикой. Бюджет сезона варьируется от 300 до 600 тысяч евро.
2. Формула 3 (F3). Международная серия, гонки которой проходят в рамках уик-эндов Формулы 1. Машины здесь значительно быстрее, прижимная сила выше, а конкуренция острее. Участие в F3 требует бюджета порядка 1-1,5 миллиона евро за сезон [3].
3. Формула 2 (F2). Последняя ступень перед Ф1. Болиды F2 по характеристикам максимально приближены к королевскому классу. Стоимость сезона достигает 2-2,5 миллионов евро. Успех в F2 (попадание в топ-3 чемпионата) является практически обязательным условием для получения Суперлицензии FIA – документа, дающего право выступать в Формуле 1.

Исключения из правил: случай Макса Ферстаппена

До 2016 года регламент FIA позволял талантливым пилотам пропускать отдельные ступени традиционной «лестницы» и дебютировать в Формуле 1 в очень юном возрасте. Наиболее ярким примером является Макс Ферстаппен, который стал самым молодым гонщиком в истории Ф1, выйдя на старт Гран-при Австралии 2015 года в возрасте 17 лет.

Ферстаппен провел всего один сезон в Формуле 3 (Европейская Ф3 2014), где занял третье место, после чего сразу получил контракт с Toro Rosso (дочерняя команда Red Bull Racing), минуя Формулу 2. Такой стремительный взлет стал возможен благодаря исключительному таланту голландца, продемонстрированному еще в картинге (чемпион мира 2013 года в классе KF), а также поддержке Red Bull Racing и опыту его отца, бывшего пилота Ф1 Йоса Ферстаппена.

Однако дебют столь юного и неопытного гонщика в высшем классе автоспорта вызвал дискуссии о безопасности и целесообразности подобной практики. В результате FIA ужесточила требования к получению Суперлицензии: с 2016 года минимальный возраст для участия в Ф1 составляет 18 лет, а пилот обязан набрать не менее 40 баллов в системе Суперлицензии за три предыдущих года выступлений в младших сериях. Это означает, что современные талантливые юниоры, такие как Ферстаппен, больше не смогут пропустить этапы подготовки и должны последовательно пройти весь путь через F4, F3 и F2, доказывая свою готовность к высшему классу.



Роль академий и менеджмента

В современных условиях пробиться в Формулу 1 без поддержки крупных структур практически невозможно. Ведущие команды (Red Bull, Ferrari, Mercedes, Alpine) имеют свои молодежные программы (академии), которые отбирают перспективных пилотов еще на стадии картинга или F4 [5]. Академии предоставляют финансовую поддержку, доступ к симуляторам, работу с фитнес-тренерами и психологами. Взамен они получают право распоряжаться карьерой гонщика.

Подготовка современного пилота

Требования к пилоту Формулы 1 выходят далеко за рамки умения быстро крутить руль.

Физическая подготовка. Гонщики испытывают перегрузки до 5-6G при торможениях и в поворотах. Это требует феноменальной выносливости мышц шеи, кора и сердечно-сосудистой системы. Тренировочный процесс включает кардио, силовые упражнения и работу на реакцию [6].

Инженерная грамотность. Пилот должен уметь давать точную обратную связь инженерам для настройки болида, понимать работу гибридных систем, аэродинамики и шин.

Психологическая устойчивость. Умение справляться с колоссальным давлением, медийным вниманием и сохранять концентрацию в экстремальных условиях отличает чемпиона от просто быстрого гонщика [7].

Выводы

Путь от картинга до Формулы 1 представляет собой жесткую селекцию, где из тысяч начинающих картингистов до вершины добиваются единицы. Успех зависит от сложной комбинации факторов: природного таланта, работоспособности, раннего старта, правильного выбора серий и команд, а также наличия существенной финансовой поддержки на протяжении как минимум 10-12 лет карьеры. Современная система подготовки трансформировалась в высокотехнологичную индустрию, где каждый аспект жизни спортсмена подчинен достижению максимального результата на трассе.

Список литературы:

1. Как стать гонщиком: полный путь от картинга до Формулы-1 // 51GT3. 2025. URL: <https://51gt3.com/ru/article/101266/how-to-become-an-f1-driver-the-complete-path-from-karting-to-formula-1> (дата обращения: 08.02.2026).
2. 10 всемирно известных гонщиков пришедших из картинга // Primo Karting. URL: <https://primokarting.ru/articles/10-vsemirno-izvestnyh-gonshhikov-prishedshih-iz-kartinka/> (дата обращения: 08.02.2026).



3. Как стать гонщиком Формулы 1: сколько стоит, когда начинать и как пройти отбор // Autosport.com.ru. 2024. URL: <https://autosport.com.ru/features/94953-kak-stat-pilotom-f1-skolko-stoit-kogda-nachinat-i-kak-proyti-otbor> (дата обращения: 08.02.2026).
4. FIA утвердила новую пирамиду классов чемпионата мира по ралли // Autosport.com.ru. 2021. URL: <https://autosport.com.ru/wrc/68247-fia-utverdila-novuyu-piramidu-klassov-chempionata-mira-po-ralli> (дата обращения: 08.02.2026).
5. Путь в автоспорте: От картинга до Формулы 1 // SMP Karting. 2025. URL: <https://www.smpkarting.ru/blog/29-put-v-avtosporte-ot-kartinga-do-formuly-1> (дата обращения: 08.02.2026).
6. Как тренируются пилоты Формулы-1: Подготовка к сезону // Lada Avtomir. 2024. URL: <https://lada-avtomir.ru/kak-treniruyutsya-piloty-formuly-1-podgotovka-k-sezonu-2024/> (дата обращения: 08.02.2026).
7. Психология автогонок: стратегии управления стрессом и давлением на трассе // Viborg Reqcar. 2024. URL: <https://viborg.reqcar.com/articles/psihologiya-avtotonok-strategii-upravleniya-stressom-i-davleniem-na-trasse/> (дата обращения: 08.02.2026).