

«Согласовано» Комитет спортивной техники РАФ	«Согласовано» Организатор АНО «СМП Рейсинг (Гонки)»	«Согласовано» Комитет кольцевых гонок РАФ	«Утверждено» Совет РАФ по спорту
03.02.2026	27.11.2025	30.03.2026	
С изменениями 03.04.2026	С изменениями 03.04.2025	С изменениями 04.04.2026	09.04.2026

Технические требования к автомобилям ТУРИНГ для кольцевых гонок

1. Общие замечания.

- 1.1. Допускаются автомобили международной серии TCR, на основе актуальных технических требований TCR (далее – ТТ TCR) и омологаций (технических форм TCR). В том числе допускаются автомобили поколения “TCR Gen I”, которые описаны в Ст.2.15 ТТ TCR. Особые условия допуска и подготовки таких автомобилей описаны в Приложении 5А к КиТТ.
- 1.2. Наличие индивидуальной (привязанной к номеру шасси автомобиля) Технической формы TCR обязательно.
- 1.3. Решения Технического департамента TCR (Технические Бюллетени TCR), в том числе, по установлению баланса соревновательных возможностей автомобилей, имеют силу, если они опубликованы в Бюллетенях Комитета Кольцевых гонок.
- 1.4. Настоящий документ дополняет/разъясняет ряд важных положений ТТ TCR, в особенности касающихся применения этих положений в национальных соревнованиях. В случае противоречий положения настоящего документа имеют приоритет.
- 1.5. Исключительно с целью снижения расходов и преодоления логистических сложностей, и в порядке импортозамещения, заявители могут обратиться в Комитет спортивной техники РАФ на предмет национальной омологации отдельных деталей автомобиля.
- 1.6. Обязательно соответствие автомобилей п.п.2 – 11 настоящих технических требований.

2. Концепция автомобиля для спринтерских гонок.

- 2.1. Концепция TCR (Ст.1 ТТ TCR) предполагает неизменность автомобиля в течение многоэтапного чемпионата. В частности, это означает ограничения в количестве/типе используемых агрегатов.
 - 2.1.1. Не более 2 (двух) новых двигателей на автомобиль на сезон. Двигатели, которые были использованы на автомобиле в прошлых сезонах или после ремонта могут устанавливаться без ограничений. С 2027 года вступает в силу ограничение всего 2 (двух) двигателей на сезон, независимо от того, новые они или уже использовались на автомобиле ранее.
 - 2.1.2. Не более 5 (пяти) турбонагнетателей на сезон.
 - 2.1.3. Не более 1 комплекта трансмиссии (Коробка перемены передач и дифференциал) на сезон.
- 2.2. Несоблюдение этих предписаний может быть пенализировано в соответствии с Регламентом чемпионата.

3. Вес.

- 3.1. Минимальный вес.
 - 3.1.1. Это указанный в омологации (Технической форме TCR) вес автомобиля без пилота, с пустыми баками для расходоуемых жидкостей (топливо, стеклоомывающая жидкость,

вода для питья и т.п.), с остальными емкостями, заполненными до рабочих уровней. В минимальный вес не включаются ни балласт, ни необязательное оборудование.

3.2. Минимальный гоночный вес. (С пилотом в полной гоночной экипировке).

3.2.1. Это минимальный вес на данном соревновании, который должен быть соблюден в любой момент соревнования.

3.2.2. Минимальный вес складывается из следующих величин:

- Минимального веса (Ст.2.5 Технических требований TCR или п.3.2.1. выше.)
- Веса пилота с его полной обязательной экипировкой (Приложение "L" к МСК ФИА).
- Веса балласта, необходимого для достижения предписанного веса (Target weight, Ст.5.1 TT TCR).
- Назначенными величинами веса в рамках регулирования соревновательных возможностей (Ст.3.1 и 3.9 TT TCR).
- Компенсационного веса (Ст.3.9 TT TCR).
- Спортивного весового гандикапа, если такое предусмотрено Регламентом соревнования.

3.2.3. В минимальный гоночный вес не включается вес необязательных элементов таких как устройство для охлаждения пилота, видеокамера команды, радио и т.д.

3.2.4. Для гонок на выносливость минимальный гоночный вес определяется точно также, но без веса пилота. При этом максимальный вес (см. Ст.3.9 TT TCR), определяется с учетом веса пилота.

3.2.5. **Компенсационный вес.** Определяется регламентацией TCR. Носит характер спортивного весового гандикапа и определяет дополнительный вес для пилотов на последующий этап многоэтапного чемпионата в зависимости от результатов, показанных ими на предыдущем этапе. Для чемпионата России в дисциплине «Туринг» ("TCR Russia") правила начисления компенсационного веса описаны в Приложении 4 к Регламенту чемпионата России по спринтерским гонкам. В случае изменения правил TCR для компенсационного веса, они будут доведены до заявителей специальным бюллетенем.

3.2.6. Требование о минимальной доле (59%) общего веса, приходящейся на переднюю ось (п.5.1 TT TCR) относится к фактическому весу автомобиля с пилотом в момент взвешивания.

4. Регулирование соревновательных возможностей.

4.1. В рамках уравнивания соревновательных возможностей Технические Бюллетени TCR, помимо изменения весовых параметров, регулируют также:

4.1.1. Величину минимального дорожного просвета (Ride height, RH).

4.1.2. Уровень мощности (за счет предписания одной из омологированных «прошивок» системы управления двигателем.).

5. Балласт.

5.1. Рекомендуются крепить балласт на оригинальные (от производителя) точки.

5.2. В любом случае, балласт в виде одного или нескольких прочных и единых блоков, должен быть смонтирован на полу салона или багажника при помощи инструментов таким образом, чтобы имелась возможность установки пломб техническими контролерами.

5.3. Балласт должен быть прикреплен к кузову болтами класса не менее 10.9 с минимальным диаметром 10 мм (8 мм, если используются оригинальные точки крепления балласта) с подкладками, в соответствии с Рис.1. Минимальная площадь соприкосновения между кузовом и подкладками в каждой точке крепления должна быть не менее 40 см². Количество болтов: не менее двух (2) на каждые 20 кг балласта и не менее двух (2) на каждый блок весом свыше 10кг. Толщина подкладки не менее 3 мм. Болты следует размещать вблизи периметра блока на максимальном расстоянии друг от друга.

Рекомендуется размещать блоки вблизи вертикальных элементов кузова (туннель, короб, и т.п.) Также рекомендуется приваривание подкладок к панели днища.

5.4. Настоятельно рекомендуется, чтобы балласт, размещенный на месте переднего пассажира, был закрыт закрепленной крышкой, не имеющей выступающих шпилек, кронштейнов и т.п.

6. Минимальный дорожный просвет (RN).

6.1. Разъясняется применение Ст.10.8 ТТ TCR. Дорожный просвет проверяется под всем автомобилем.

6.2. Измерение RN производится техническими контролерами при том давлении в шинах, при котором автомобиль попал на взвешивание.

6.3. Если проверка RN выявила несоответствие минимально разрешенным значениям, техконтролеры должны проверить давление в шинах. Если давление воздуха в каких-то шинах меньше, чем 1,5 бар, то в этих шинах давление следует увеличить до 1,5 бар и провести повторную проверку. При отрицательном результате повторной проверки Технический комиссар/ Технический делегат может санкционировать дополнительное исследование на предмет поиска повреждений, которые могли явиться причиной отрицательного результата проверки. Такое исследование может быть проведено в закрытом парке.

6.4. Если в итоге проверка выявила несоответствие величины RN предписанному минимальному значению, составляется рапорт в КСК о нарушении.

7. Колеса и шины.

7.1. Регламентом соревнования могут быть предусмотрены ограничения и/или предписания по моделям и/или максимальному количеству используемых шин. В этом случае шины должны быть установлены таким образом, чтобы на их внешних боковинах были видны маркировки производителя и поставщика (индивидуальный номер, модель, состав и т.п.).

7.2. Если на наружной поверхности шины имеются повреждения, которые не позволяют ее идентифицировать, заявитель должен предоставить колесо в демонтированном виде.

8. Топливо и топливная система.

8.1. В качестве топлива должен использоваться товарный неэтилированный бензин с октановым числом, определенным исследовательским методом, не ниже 98, соответствующий требованиям Статьи 252-9.1 Приложения J к МСК FIA и ГОСТ 8226 – 82 и Приложения 13 к КиТТ.

8.2. Все автомобили должны иметь кран или штуцер на топливной рампе двигателя для отбора проб топлива по окончании заездов с целью последующего контроля.

8.3. Автомобили должны после каждого официального заезда иметь в системе питания как минимум три литра оставшегося топлива для отбора проб с целью последующего контроля. Извлечение данного количества топлива должно быть осуществлено с помощью штатной системы подачи топлива.

8.4. В соревнованиях может быть предусмотрена заправка всех автомобилей единым топливом. В этом случае:

8.4.1. Качество бензина должно удостоверяться соответствующим сертификатом.

8.4.2. Контроль топлива осуществляется путем сравнительного анализа проб (см. также п.8.2 и 8.3) с образцами поставляемого бензина.

9. Ремонт деталей подвески и кузова.

Ремонт разрешен, при условии, что отремонтированная деталь будет механически эквивалентна оригинальной, и что произведенные модификации не несут никаких функций кроме, собственно ремонта. В частности, такой ремонт не должен нести функций усиления детали в целом, облегчения/утяжеления, изменения формы и размеров. Ремонт карбоновых и пластиковых деталей возможен с использованием

неоригинальных материалов (например, композиционный материал на основе стекловолокна).

10. Замена деталей.

10.1. Разрешена замена деталей на неоригинальные, с целью удешевления/ упрощения обслуживания автомобиля. Такая замена не должна влиять на соревновательные характеристики автомобиля: скоростные, мощностные, тормозные свойства, управляемость. Например, могут быть заменены:

- магистрали систем охлаждения, смазки, тормозной и т.п.
- кронштейны крепления элементов обвеса кузова;
- маслосборные бачки системы вентиляции картерных газов.

Разрешено использование деталей, описанных национальными расширениями РАФ к техническим формам TCR (см. актуальную версию Приложения 1 к КиТТ).

10.2. Обязательно письменное обращение в Комитет спортивной техники РАФ за получением одобрения на такую замену.

11. Буксировочные устройства.

11.1. Все автомобили должны быть оборудованы задним и передним буксировочными устройствами.

11.2. Они должны быть отчетливо видны и окрашены в желтый, красный или оранжевый цвет. Сквозь проушину должен проходить шар диаметром 60 мм. Проушины должны быть закреплены (приварены, прикручены болтами и т.п.) к силовым элементам кузова.

11.3. Должны быть выполнены из стального прутка, стального троса минимальным диаметром 8 мм либо из стальной пластины эквивалентного сечения.

11.4. Проушина не должна выступать за габарит автомобиля видимый сверху. (Не обязательно в случае применения стального троса). Допускаются выдвижные или складывающиеся конструкции.

11.5. При условии соответствия п.11.2 выше допускается использование омологированных с автомобилем проушин в оригинальном исполнении.