



FEDERATION
INTERNATIONALE
DE L'AUTOMOBILE
WWW.FIA.COM

2017 J FÜGGELÉK / APPENDIX J – ARTICLE 251

Osztályba sorolás és meghatározások

Classification and Definitions

Módosított cikkely-Modified Article	Módosítás dátuma-Date of application	Publikálás dátuma-Date of publication

ART. 1 OSZTÁLYBA SOROLÁS CLASSIFICATION

1.1 Kategóriák és csoportok Categories and groups
 A versenyeken használt gépjárműveket az alábbi kategóriákra és csoportokra lehet felosztani: The cars used in competition are divided up into the following categories and groups :

I. Kategória

- Gr. N Szériaautók
- Gr. A Túraautók
- Gr. R Túraautók vagy nagy sorozatban gyártott szériaautók
- E-I csoport Szabad formula versenyautók

Category I

- Group N Production Cars
- Group A Touring Cars
- Group R Touring Cars or Large Scale Series Production Cars

II. Kategória

- Gr. RGT Széria GT autók
- Gr. GT3 Nagy túraautók
- Gr. CN Gyári sportautók
- Gr. D Nemzetközi formula versenyautók
- Gr. E-II Szabad formula versenyautók

Category II

- Group RGT GT Production Cars
- Group GT3 Cup Grand Touring Cars
- Group CN Production Sports Cars
- Group D International Formula Racing Cars
- Group E-II Free Formula Racing Cars

III. Kategória

- Gr. F Versenykamionok

Category III

- Group F Racing Trucks

1.2 Hengerűrtartalom szerinti osztályok

Az autókat az alábbi osztályokba kell sorolni, hengerűrtartalmuktól függően:

The cars are divided up into the following classes according to their cubic capacity :

1.	legfeljebb	500 cm ³	
2.	nagyobb, mint	500 cm ³	legfeljebb 600 cm ³
3.	nagyobb, mint	600 cm ³	legfeljebb 700 cm ³
4.	nagyobb, mint	700 cm ³	legfeljebb 850 cm ³
5.	nagyobb, mint	850 cm ³	legfeljebb 1000 cm ³
6.	nagyobb, mint	1000 cm ³	legfeljebb 1150 cm ³
7.	nagyobb, mint	1150 cm ³	legfeljebb 1400 cm ³
8.	nagyobb, mint	1400 cm ³	legfeljebb 1600 cm ³
9.	nagyobb, mint	1600 cm ³	legfeljebb 2000 cm ³
10.	nagyobb, mint	2000 cm ³	legfeljebb 2500 cm ³
11.	nagyobb, mint	2500 cm ³	legfeljebb 3000 cm ³
12.	nagyobb, mint	3000 cm ³	legfeljebb 3500 cm ³
13.	nagyobb, mint	3500 cm ³	legfeljebb 4000 cm ³
14.	nagyobb, mint	4000 cm ³	legfeljebb 4500 cm ³
15.	nagyobb, mint	4500 cm ³	legfeljebb 5000 cm ³
16.	nagyobb, mint	5000 cm ³	legfeljebb 5500 cm ³
17.	nagyobb, mint	5500 cm ³	legfeljebb 6000 cm ³
18.	nagyobb, mint	6000 cm ³	

1.	up to	500 cm ³	
2.	over	500 cm ³	and up to 600 cm ³
3.	over	600 cm ³	and up to 700 cm ³
4.	over	700 cm ³	and up to 850 cm ³
5.	over	850 cm ³	and up to 1000 cm ³
6.	over	1000 cm ³	and up to 1150 cm ³
7.	over	1150 cm ³	and up to 1400 cm ³
8.	over	1400 cm ³	and up to 1600 cm ³
9.	over	1600 cm ³	and up to 2000 cm ³
10.	over	2000 cm ³	and up to 2500 cm ³
11.	over	2500 cm ³	and up to 3000 cm ³
12.	over	3000 cm ³	and up to 3500 cm ³
13.	over	3500 cm ³	and up to 4000 cm ³
14.	over	4000 cm ³	and up to 4500 cm ³
15.	over	4500 cm ³	and up to 5000 cm ³
16.	over	5000 cm ³	and up to 5500 cm ³
17.	over	5500 cm ³	and up to 6000 cm ³
18.	over	6000 cm ³	

Amennyiben az FIA különleges követelményei keretében másként nem határozza meg, bizonyos eseményeknél a szervezők nem kötelesek az összes, fent említett osztályt a versenykiírásba foglalni, továbbá két, vagy több egymás után következő osztály össze is vonható a rendezvény adott körülményeitől függően.

Egyik osztály sem osztható tovább.

Unless otherwise specified in special provisions imposed by the FIA for a certain category of competitions, the organisers are not bound to include all the above-mentioned classes in the Supplementary Regulations and, furthermore, they are free to group two or more consecutive classes, according to the particular circumstances of their competitions.

No Class can be subdivided.

ART. 2	MEGHATÁROZÁSOK	DEFINITIONS
2.1	Általános feltételek	General Conditions
2.1.1	Sorozatgyártású autók (I. kategória) Olyan autók, amelyekből bizonyos darabszámú azonos példány (ennek meghatározását lásd később) bizonyos idő alatt történt legyártását a gyártó kérésére igazolták, és amelyeket normál közforgalmi értékesítésre szántak (ennek meghatározását lásd később). Az autókat a homologizációs lapnak megfelelően kell árusítani.	Series Production cars (Category I) Cars of which the production of a certain number of identical examples (see definition of this word hereinafter) within a certain period of time has been verified at the request of the manufacturer, and which are destined for normal sale to the public (see this expression). Cars must be sold in accordance with the homologation form.
2.1.2	Versenyautók (II. kategória) Egyedi példányként épített autók, melyek kizárólagosan a versenyzés céljait szolgálják.	Competition cars (Category II) Cars built as single examples and destined solely for competition.
2.1.3	Kamionok (III. kategória)	Trucks (Category III)
2.1.4	Azonos autók Azonos gyártási sorozatba tartozó gépjárművek, melyek azonos karosszériával (kívül-belül) rendelkeznek, azonos mechanikai alkatrészekből állnak és azonos alvással rendelkeznek (akkor is, ha ez az alváz a karosszéria szerves alkotórésze lehet, pl. egy önhordó konstrukció esetén).	Identical cars Cars belonging to the same production series and which have the same bodywork (outside and inside), same mechanical components and same chassis (even though this chassis may be an integral part of the bodywork in case of a monocoque construction).
2.1.5	Gépjárműmodell Olyan gyártási sorozatba tartozó gépjármű, amely megkülönböztethető a karosszéria meghatározott koncepciója és általános külső vonalvezetése, valamint a motor és az erőátvitel azonos konstrukciója alapján.	Model of car Car belonging to a production-series distinguishable by a specific conception and external general lines of the bodywork and by an identical mechanical construction of the engine and the transmission to the wheels.
2.1.6	Normál értékesítés Ez a fogalom azt jelenti, hogy az autókat egyéni vásárlók részére, a gyártó normál kereskedelmi csatornáin keresztül terjesztik.	Normal sale Means the distribution of cars to individual purchasers through the normal commercial channels of the manufacturer.
2.1.7	Homologizáció Az a hivatalos igazolás, amelyet az FIA ad ki arról, hogy egy adott modellhez tartozó gépjármű gyártása a sorozatgyártás feltételei között elegendő számban megtörtént ahhoz, hogy az besorolható legyen, a szériaautók (Gr. N), vagy a túraautók (Gr. A) kategóriájába a jelen szabályok szerint. A homologizáció kiadására irányuló kérelmet annak az országnak az ASN-je köteles az FIA részére benyújtani, amelyben az autót gyártották, és ehhez ki kell töltenie egy homologizációs formanyomtatványt (lásd később). Ennek meg kell felelnie azon különleges szabályok előírásainak, melyek címe "Homologizációs szabályok", s melyeket az FIA rögzített. Egy sorozatgyártású autó homologizációja 7 évvel az adott autó sorozatgyártásának utolsó napját követően lejár. (A gyártás évi darabszáma az adott csoport minimális homologizációs darabszámának 10% -a alá esik) Egy modell homologizációja csak egy csoportban lehet érvényes, Szériaautók (Gr N)/ Túraautók (Gr A).	Homologation Is the official certification made by the FIA that a minimum number of cars of a specific model has been made on series-production terms to justify classification in Production Cars (Group N), Touring Cars (Group A), of these regulations. Application for homologation must be submitted to the FIA by the ASN of the country in which the vehicle is manufactured and must entail the drawing up of a homologation form (see below). It must be established in accordance with the special regulations called "Homologation Regulations", laid down by the FIA. Homologation of a series-produced car becomes null and void 7 years after the date on which the series-production of the said model has been stopped (series-production under 10 % of the minimum production of the group considered). The homologation of a model can only be valid in one group, Production Cars (Group N) / Touring Cars (Group A).
2.1.8	Homologizációs formanyomtatványok Minden, az FIA által jóváhagyott autóról részletes, leíró formanyomtatványt, kell kitölteni, melyet homologizációs formanyomtatványnak neveznek, melyen minden olyan adatot fel kell tüntetni, mely az említett modell azonosítását lehetővé teszi. Ez a homologizációs formanyomtatvány meghatározza a gyártó által jelzett sorozatot. A sorozat, nemzetközi versenyeken engedélyezett módosításait,	Homologation forms All cars recognised by the FIA is the subject of a descriptive form called "Homologation Form" on which must be entered all data enabling identification of the said model. This homologation form defines the series as indicated by the manufacturer. According to the group in which the competitors race, the

annak a csoportnak megfelelően, melyben a résztvevők versenyeznek, a J függelékek tartalmazzák.

Az alkalmazandó homologizációs formanyomtatvány legutóbbi változatának a bemutatása kötelező, ha a technikai felügyelő a verseny során azt bármikor is követeli.

Abban az esetben, ha a nyomtatványt nem mutatják be, a büntetés akár a versenyző részvételének visszautasítását is jelentheti.

A formanyomtatványoknak vagy:

- FIA által lebélyegzett, vagy vízzel ellátott
- Vagy az ASN által lebélyegzett vagy vízzel ellátott (de csak akkor, ha a gyártó ugyanazon nemzetiségű, mint az ASN) papíron kell lennie.

Ezen túl, azokhoz a túraautókhoz (Gr. A), melyeket a karosszériát/héjat érintő "kit"-tel(lásd később) szereltek fel, be kell mutatni azt az eredeti igazolást is, amelyet az összeszerelés során a gyártó cég ad ki.

Ha egy homologizációs formanyomtatvány érvényesítésének dátuma egy verseny idejére tehető, akkor azt érvényesnek kell tekinteni a verseny egész időtartama alatt.

A szériaautók (Gr. N) esetében, a csoportra vonatkozó formanyomtatványon túl, a sorozatgyártású túraautóra (Gr.A) vonatkozó formanyomtatványt is be kell mutatni. Bármilyen kétség esetén, mely egy gépjárműmodell homologizációs formanyomtatványával összevetett ellenőrzését követően még fennáll, a technikai ellenőrök az adott gépjármű márka kereskedelmi forgalmazói részére kiadott kezelési könyvre, vagy az összes pótalkatrészt felsoroló, általános katalógusra kell támaszkodniuk.

Amennyiben megfelelő pontosságú dokumentáció nem áll rendelkezésre, a technika ellenőrök közvetlen ellenőrzést is végrehajthatnak, egy a gyártó képviselőjétől beszerezhető, azonosító alkatrészsel való összehasonlítás formájában.

A nevezőnek kell gondoskodnia az autójára vonatkozó homologizációs okmány beszerzéséről saját ASN-jén keresztül.

A homologizációs lap ismertetése:

Egy ilyen formanyomtatvány az alábbiak szerint néz ki:

- Alapformája az alapmodellről ad ismertetést.
- Egy későbbi fokon, bizonyos számú pótlapokon kell ismertetni a homologizációs kiterjesztéseket, melyek lehetnek "Változatok", "Hibaigazítás" vagy "Fejlesztések" címűek.

a. Változatok (VF, VP, VO, VK)

Ezek lehetnek szállított változatok (VF), (ahol is két szállító ugyanazon alkatrészekkel látja el a gyártót és az ügyfélnek nincs választási lehetősége), vagy gyártási változatok (VP) (kívánság szerint a képviselőknek beszerezhető), vagy kívánság szerinti változatok (VO), (melyeket csak külön kérésre szállítanak), vagy "kit"-ek (VK), (melyeket szintén csak külön kérésre szállítanak).

b. Hibaigazítás (ER)

Előzőleg, a gyártó által, a formanyomtatványon feltüntetett tájékoztatás nem megfelelő részének kiigazítására, törlésére szolgál.

c. Típusfejlesztés (ET)

Olyan változtatások, melyeket elvégez a gyártó az alapmodellen (az autó eredeti formájában történő gyártásának megszüntetése.)

Homologizációs lap használata

1) Változtatások (VF, VP, VO, VK)

A versenyző saját választása szerint bármelyik változatot, vagy egy változat bármely részét felhasználhatja, de csak olyan feltétellel, hogy az ily módon kialakított jármű minden műszaki adatának meg kell felelnie az autóhoz tartozó homologizációs formanyomtatványban feltüntetetteknek, vagy azokat a J függelék kifejezetten engedélyezi.

Különböző VO-k kombinációja az alábbi alkatrészeket illetően tilos: turbófeltöltő, fékek és sebességváltó.

Például, egy féknyeregnek a változtatási lapon meghatározott felszerelése csak akkor lehetséges, ha a fékbetétek méretei, stb. megfelelnek, az autóhoz kiadott formanyomtatványon feltüntetett adatoknak. (A szériaautókkal Gr. N- kapcsolatban lásd még a 254-2

modification limits allowed in international competition for the series are stated in Appendix J.

The presentation of the latest version of the applicable homologation forms is compulsory upon request by the scrutineers at any time during the competition.

In case of non-presentation, the penalty may go as far as to refuse the participation of the competitor in the competition.

The form presented must imperatively be printed:

- Either on FIA stamped/watermarked paper
- Or on stamped/watermarked paper from an ASN only if the manufacturer is of the same nationality as the ASN concerned.

Likewise, if a Group A car fitted with a Kit Variant (see below) concerning the chassis/shell is used, the original certificate supplied at the time of mounting by a centre approved by the manufacturer must be presented.

Should the date for the coming into force of a homologation form fall during a competition, this form is valid for that competition throughout the duration of the said competition.

With regard to Production Cars (Group N), apart from the specific form for this group, the Touring Cars (Group A) form must also be submitted.

In case of any doubt remaining after the checking of a model of car against its homologation form, the scrutineers must refer either to the maintenance booklet published for the use of the make's distributors or to the general catalogue in which are listed all spare parts.

In case of lack of sufficient accurate documentation, scrutineers may carry out direct scrutineering by comparison with an identical part available from a concessionaire.

It is up to the competitor to obtain the homologation form concerning his car from his ASN.

Description :

A form breaks down in the following way :

- A basic form giving a description of the basic model.
- At a later stage, a certain number of additional sheets describing "homologation extensions", which can be "variants", or "errata" or "evolutions".

Variants (VF, VP, VO, VK)

These are either supply variants (VF) (two suppliers providing the same part for the manufacturer and the client does not have the possibility of choice), or production variants (VP) (supplied on request and available from dealers), or option variants (VO) (supplied on specific request), or "kits" (VK) (supplied on specific request).

Erratum (ER)

Replaces and cancels an incorrect piece of information previously supplied by the constructor on a form.

Evolution of the type (ET)

Characterises modifications made on a permanent basis to the basic model (complete cessation of the production of the car in its original form).

Use

1) Variants (VF, VP, VO, VK)

The competitor may use any variant or any article of a variant as he wishes, only on condition that all the technical data of the vehicle, so designed, conforms to that described on the homologation form applicable to the car, or expressly allowed by Appendix J.

The combination of several VOs on the following parts is prohibited : Turbocharger, brakes and gearbox.

For example, the fitting of a brake caliper as defined on a variant form is only possible if the dimensions of the brake linings, etc. obtained in this way, are indicated on a form applicable to the car in question. (For Production Cars (Group N), see also Art. 254-2).

is).

A "kit" változatokat illetően (VK), azok csak a homologizációs formanyomtatványon a konstruktőr által megjelölt feltételek mellett használhatóak.

Ez különösképpen azokat az alkatrészcsoportokat illeti, amelyeket a nevezőnek kötelezően egy egységnek kell tekintenie, és azokat az előírásokat, amelyeket figyelembe kell vennie – amennyiben azok alkalmazhatóak.

FIA Bajnokságok versenyein, a gépátvételen be kell mutatni a WRC, S2000 Rallye, S2000, R5 és Super1600 autók esetében az „FIA Technical Passport” -ot

A jeleket, amikkel párosítják a dokumentumot, nem szabad eltávolítani semmilyen körülmények között.

2) Típusfejlesztés (ET)

(Szériaautók - Gr. N esetén lásd még a 254-2 is).

Az autóknek meg kell felelniük egy adott fejlesztési fokozatnak (függetlenül az időponttól, amikor a gyárat elhagyták) és ily módon egy fejlesztésre irányuló változtatást vagy csak teljes egészében, vagy egyáltalán nem lehet felhasználni.

Ezentúl, ha egy nevező egyfajta fejlesztés megvalósítását választotta, attól a pillanattól kezdve az összes, azt megelőző fejlesztéseket is alkalmaznia kell, kivéve ott, ahol nem lehetséges: pl. ha a fékeket, egymást követően, két ízben fejlesztették tovább, csak azt lehet használni, mely az autó fejlesztési fokozatának időpontjához tartozik.

2.1.9 Mechanikai alkatrészek

Minden olyan szükséges tartozék - akár mozgó, akár nem -, ami a meghajtás, felfüggesztés, kormányzás vagy fékezés normális üzemeléséhez szükséges.

2.1.10 Eredeti vagy széria alkatrészek

Olyan alkatrészek, amely az illető gépjármű konstruktőre által előírányozott és végrehajtott valamennyi gyártási fázison átesetek, és eredetileg azokat a gépjárműre felszerelték.

2.1.11 Anyagok – Definíciók

X alapú ötvözet (pl. Ni alapú ötvözet)

X-nek kell az ötvözetben a legnagyobb mennyiségben jelen lennie, ez az alap tömeg %. X összetevő minimális lehetséges tömegszázalékos arányának mindig nagyobbak kell lennie, mint bármely más összetevő lehetséges maximális összegének tömegszázalékos aránya.

X-Y alapú ötvözet (pl. Al-Cu alapú ötvözet)

X-nek kell az ötvözetben a legnagyobb mennyiségben jelen lennie. Továbbá Y-nak a második legnagyobb komponensnek kell lennie (ez az alap tömeg %) X után.

X-Y összetevők minimális lehetséges tömegszázalékos arányainak az összege mindig nagyobbak kell lennie, mint bármely más összetevő lehetséges, maximális tömegszázalékos arányának az összege.

Intermetallikus anyagok (pl. TiAl, NiAl, FeAl, Cu3Au, NiCo)

Ezek olyan anyagok, amelyek intermetallikus fázisokon alapulnak, ami azt jelenti, hogy az anyag mátrixát több, mint 50 térfogatszázalék intermetallikus fázis alkotja.

Egy intermetallikus fázis egy szilárd anyag két vagy több fém között, amely részben ionos, kovalens vagy fémes kötést jelent, hosszú távú rendezettséggel, a kompozíciók szűk tartományában a sztöchiometrikus arány körül.

Kompozit anyagok

Az anyagot eltérő komponensekből állítják össze, az egyesítés az egészet olyan tulajdonságokkal látja el, amivel a komponensek külön-külön nem rendelkeznek.

Ezek olyan anyagok, ahol a mátrix anyagot egy folyamatos vagy egy megszakított fázis erősíti meg.

A mátrix lehet fém, kerámia, polimerikus vagy üveg alapú.

A megerősítés történhet hosszú szálak által (folyamatos) vagy rövid szálakkal, rostokkal, részecskével (nem folyamatos).

Fém mátrix kompozitok

As far as Kit Variants (VK) are concerned, they may not be used only under the conditions indicated by the manufacturer on the homologation form.

This concerns in particular those groups of parts which must be considered as a whole by the competitor, and the specifications which are to be respected, if applicable.

For FIA championships, the FIA technical passport of WRC, S2000-Rally, S2000, R5 and Super 1600 cars must be presented at scrutineering for the competition.

In addition, the markings linked to the technical passport must not be removed under any circumstances.

2) Evolution of the type (ET)

(For Production Cars – Group N, see also Art. 254-2)

The car must comply with a given stage of evolution (independent of the date when it left the factory), and thus an evolution must be wholly applied or not at all.

Besides, from the moment a competitor has chosen a particular evolution, all the previous evolutions must be applied, except where they are incompatible.

For example, if two brake evolutions happen one after another, only that corresponding to the date of the stage of evolution of the car may be used.

Mechanical components

All those necessary for the propulsion, suspension, steering and braking as well as all accessories whether moving or not which are necessary for their normal working.

Original or series parts

A part which has undergone all the stages of production foreseen and carried out by the manufacturer of the vehicle concerned, and originally fitted on the vehicle.

Materials – Definitions

X Based Alloy (e.g. Ni based alloy)

X must be the most abundant element in the alloy on a % w/w basis. The minimum possible weight percent of the element X must always be greater than the maximum possible of the sum of each of the other individual elements present in the alloy.

X-Y-based alloy (e.g. Al-Cu-based alloy)

X must be the most abundant element.

In addition, element Y must be the second highest constituent (%w/w) after X in the alloy.

The minimum possible sum of the weight percentages of the elements X and Y must always be greater than the maximum possible percentage of the sum of each of the other individual elements present in the alloy.

Intermetallic materials (e.g. TiAl, NiAl, FeAl, Cu3Au, NiCo)

These are materials where the material is based upon intermetallic phases, i.e. the matrix of the material consists of more than 50%v/v intermetallic phase(s).

An intermetallic phase is a solid solution between two or more metals exhibiting either partly ionic or covalent, or metallic bonding with a long range order, in a narrow range of composition around the stoichiometric proportion.

Composite materials

Material formed from several distinct components, the association of which provides the whole with properties which none of the components taken separately possesses.

More specifically, these are materials where a matrix material is reinforced by either a continuous or discontinuous phase.

The matrix can be metallic, ceramic, polymeric or glass based.

The reinforcement can be present as long fibres (continuous reinforcement) or short fibres, whiskers and particles (discontinuous reinforcement).

Metal Matrix Composites (MMCs)

Ezek kompozit anyagok fém mátrixokkal, amelyek több mint 2 térfogatszázalék fázist tartalmaznak, s nem oldódnak fel a fémmátrix folyékonyfázisában.

A 2 térfogatszázalék alatt "a mátrix folyadékfázis legalacsonyabb hőmérsékletét" kell érteni.

Kerámia anyagok (pl. de nem kizárólag a következők Al₂O₃, SiC, B₄C, Ti₅Si₃, SiO₂, Si₃N₄)

Szervtelen, nemfémes anyag, amelyet fémes és nemfémes vegyület alkot.

Kerámia anyag lehet kristályos vagy részben kristályos.

Öntéssel készül, mely lehűlés során megszilárdul, vagy egyidejűleg kerül megformálásra és kiégetése vagy egymást követően hő hatására.

These are composite materials with a metallic matrix containing a phase of more than 2%v/v which is not soluble in the liquid phase of the metallic matrix.

The 2%v/v is to be understood : "at the lowest temperature of the matrix liquid phase".

Ceramic materials (e.g. but not restricted to Al₂O₃, SiC, B₄C, Ti₅Si₃, SiO₂, Si₃N₄)

Inorganic, non-metallic material made from compounds of a metal and a non-metal.

Ceramic material may be crystalline or partly crystalline.

It is formed by a fused mass, which solidifies as it cools, or which is formed and matured at the same time, or subsequently, by the action of heat.

2.1.12

Plomba

Eszköz, melyet arra használnak, hogy egy jármű adott alkatrésze a következő célok bármelyikére azonosítható legyen:

- Használt vagy cserélt alkatrészek ellenőrzése
- Használt, vagy jelölt alkatrészek darabszámának nyomon követése, ahol a szabályok előírják
- Közvetlen, vagy közvetett technikai ellenőrzésre kisserelt alkatrészaazonosítására
- Megakadályozza az alkatrészek szétszerelését és/vagy módosítását
- Bármely más esetben, ha a technikai és/vagy a sportszabályok ezt előírják

Seal

Element used for identifying components of a vehicle for either of the following purposes :

- Control of the use or replacement of a component
- Follow up of the number of components used or registered as required by the applicable regulations
- Registration of a component seized for carrying out immediate or differed technical checks
- Prevent the dismantling and/or the modification of a component or part of an assembly
- Any other need for the application of technical and/or sporting regulations

2.2

Méretek

Az autó felülnézeti kerülete

Az autó, ahogy az a kérdéses verseny során, a rajtrácson megjelent.

Dimensions

Perimeter of the car seen from above

The car as presented on the starting grid for the competition in question.

2.3

Motor

2.3.1

Hengerűrtartalom

A hengerben (vagy hengerekben), a dugattyú (vagy dugattyúk) felfelé és lefelé irányuló mozgása által meghatározott térfogat.

$V = 0.7854 \times d^2 \times l \times n$

ahol: d = furatátmérő

l = lökethossz

n = hengerek száma

Volume V generated in cylinder (or cylinders) by the upward or downward movement of the piston(s).

$V = 0.7854 \times b^2 \times s \times n$

where : b = bore

s = stroke

n = number of cylinders

2.3.2

Feltöltés

Az égéstérben lévő üzemanyag-levegő keverék tömegének megnövelése a normál légköri nyomás által biztosított tömegérték fölé (figyelembe véve a statikus és dinamikus hatásokat a szívó és/vagy kipufogó rendszerben) bármilyen, erre a célra felhasználható eszköz segítségével.

Az üzemanyag nyomás alatti befecskendezése nem tekintendő feltöltésnek (lásd az Általános előírások 252-3.1. pontját).

Supercharging

Increasing the weight of the charge of the fuel-air mixture in the combustion chamber (over the weight induced by normal atmospheric pressure, ram effect and dynamic effects in the intake and/or exhaust systems) by any means whatsoever.

The injection of fuel under pressure is not considered to be supercharging (see Article 252-3.1 of the General Prescriptions).

2.3.3

Hengerblokk

A forgattyúház és a hengerek.

Cylinder block

The crankcase and the cylinders.

2.3.4

Szívócső

Karburátoros rendszer esetén:

Az az alkatrész, amely összegyűjti a karburátor(ok)ból származó üzemanyag-levegő keveréket, és eljuttatja azt a hengerfej tömítési felületéig.

In the case of a carburettor induction system

Part collecting the air-fuel mixture from the carburettor(s) and extending to the cylinder head gasket face.

Központi benzinbefecskendezés esetén:

A fojtószelep házától a hengerfej tömítési felületéig terjedő alkatrész, mely a levegő illetve a benzin-levegő keverék áramlását szabályozza.

In the case of a single-valve injection induction system

Part extending from the body of the butterfly valve inclusive to the cylinder head gasket face, collecting and regulating the air or the air-fuel mixture flow.

Hengerekénti benzinbefecskendezés esetén:

A fojtószeleptől a hengerfej tömítési felületéig terjedő alkatrész, amely a levegő, illetve a benzin-levegő keverék áramlását szabályozza.

In the case of a multi-valve injection induction system

Part extending from the butterfly valves inclusive to the cylinder head gasket face, collecting and regulating the air or the air-fuel mixture flow.

Dízelmotor esetén:

A hengerfejre szerelt olyan szerkezet, amely a levegőt egy

In the case of a diesel engine

Unit mounted to the cylinder head, which distributes the air from

	bemenetből vagy csőből a hengerfej különböző nyílásaihoz osztja szét.	one inlet or a sole duct to the cylinder head ports.
2.3.5	Kipufogó csonk Az az alkatrész, mely minden esetben a hengerfej legalább két nyílásából összegyűjti a gázokat, és eljuttatja az első tömítésig, amely elválasztja azt a kipufogócső többi részétől.	Exhaust manifold Part collecting together at any time the gases from at least two cylinders from the cylinder head and extending to the first gasket separating it from the rest of the exhaust system.
2.3.6	A turbófeltöltős motoroknál a kipufogó a turbófeltöltő után kezdődik.	For cars with a turbocharger, the exhaust begins after the turbocharger.
2.3.7	Olajteknő A hengerblokk alatt elhelyezkedő, ahhoz csavarral rögzített alkatrész, amely a motor kenőolaját tárolja.	Oil sump The elements bolted below and to the cylinder block which contain and control the lubricating oil of the engine.
2.3.8	Motortér Az a térfogat, amelyet a motor körülötti rögzített vagy leszerelhető alváz és karosszéria elemek határolnak. Az erőátvitel nem része a motortérnek.	Engine compartment Volume defined by the fixed or detachable chassis and bodywork panels surrounding the engine. The transmission tunnel is not part of the engine compartment.
2.3.9	Száraz olajteknős kenés Minden olyan rendszer, amely szivattyút használ ahhoz, hogy olajt szállítson egyik üregből vagy térből a másikba, kivéve azt a szivattyút, amelyet kizárólag a motor alkatrészeinek normális kenésére használnak.	Lubrication by dry sump Any system using a pump to transfer oil from one chamber or compartment to another, to the exclusion of the pump used for the normal lubrication of the engine parts.
2.3.10	Gépelemeknyugvótömítései A tömítés egyetlen funkciója, hogy legalább két, egymáshoz rögzített alkatrész között lezárást biztosítson. A tömítéssel elválasztott felületek távolsága nem lehet több, mint 5 mm.	Static gasket for mechanical parts The only function of a gasket is to ensure the sealing of at least two parts, fixed in relation to each other. The distance between the faces of the parts separated by the gasket must be less than or equal to 5 mm.
2.3.11	Hőcserélő Olyan mechanikus alkatrész, amely két áramló közeg közötti hőcserét tesz lehetővé. A hőcserélők elnevezésében első folyadék a hűtendő közeg, a második pedig a hűtő közeg. Például: olaj/víz hőcserélő (az olajt a víz hűti).	Exchanger Mechanical part allowing the exchange of calories between two fluids. For specific exchangers, the first-named fluid is the fluid to be cooled and the second-named fluid is the fluid that allows this cooling. E.g. Oil/Water Exchanger (the oil is cooled by the water).
2.3.12	Hűtő – radiátor Egy speciális hőcserélő, amely a levegő segítségével teszi lehetővé valamely folyadék hűtését. Folyadék/Levegő hőcserélő.	Radiator This is a specific exchanger allowing liquid to be cooled by air. Liquid / Air Exchanger.
2.3.13	Intercooler vagy töltőlevegő hűtő A kompresszor és a motor között található olyan hőcserélő, amely lehetővé teszi a sűrített levegő hűtését valamely folyadék segítségével. Levegő/folyadék hőcserélő.	Intercooler or Supercharging Exchanger This is an exchanger, situated between the compressor and the engine, allowing the compressed air to be cooled by a fluid. Air / Fluid Exchanger.
2.4	Futómű Az autó teljesen vagy részben fel nem függesztett (rugózatlan) alkatrészeinekösszessége.	Running gear The running gear includes all parts totally or partially unsuspended.
2.4.1	Kerék Perem és tárcsa. A teljes keréken értjük a peremet, a tárcsát és a gumiabroncsot.	Wheel Flange and rim. By complete wheel is meant flange, rim and tyre.
2.4.2	A fékek súrlódási felülete A fékbetétek által a fékdobon, vagy a féktárcsa mindkét oldalán súrolt felület, amíg a kerék egy teljes fordulatot tesz meg.	Friction surface of the brakes Surface swept by the linings on the drum, or the pads on both sides of the disc when the wheel achieves a complete revolution.
2.4.3	McPherson felfüggesztés Bármilyen kerékfelfüggesztés, melyben egy olyan teleszkópos rúd van (amely nem lát el szükségeszerűen csillapítási és/vagy rugózási feladatot), amely hordozza a tengelycsonkot és a felső végén - a karosszérián vagy az alvázon - egyetlen rögzítési pontja van. Alsó végén pedig akár egy egyszerű keresztirányú karhoz csuklósan kapcsolódik, amely a hossz és keresztirányú vezetést biztosítja, akár pedig egy egyszerű keresztirányú karhoz, amelyet	McPherson suspension Any suspension system in which a telescopic strut, not necessarily providing the springing and/or damping action, but incorporating the stub axle, is anchored on the body or chassis through single attachment point at its top end, and pivots at its bottom end either on a transverse wishbone locating it transversally and longitudinally, or on a single transverse link located longitudinally by an antiroll bar, or by a tie rod.

hosszirányban a stabilizátor rúd karja vagy egy kitémasztó rúd tart.

2.4.4 Torziós tartó tengely

A tengely két hosszirányú vonórúdból áll, amelyek mindegyike csatlakozó elem segítségével kapcsolódik a karosszériához, és amelyek olyan keresztirányú szerkezettel vannak mereven egymáshoz kapcsolva, amelynek torziós merevsége a hajlító merevséghez képest alacsony.

Twist beam axle

Axle made of two longitudinal trailing arms, each attached to the bodyshell through a joint, and rigidly attached one to the other through a transverse structure, the torsion stiffness of which is low compared to its bending stiffness.

2.5 Alvás – Karosszéria

Chassis - Bodywork

2.5.1 Alvás

Az autónak az a szerkezeti eleme, amelyre fel vannak építve a mechanikai alkatrészek és a karosszéria, beleértve az adott struktúra minden szerkezeti részét.

Chassis

The overall structure of the car around which are assembled the mechanical components and the bodywork including any structural part of the said structure.

2.5.2 Karosszéria

Kívülről:

Az autó teljesen felfüggesztett (rugózott), valamennyi alkatrésze, melyet a légáramlat ér.

Belülről:

Az utastér és csomagtartó.

A karosszériákat a következőképpen különböztetik meg:

- Teljesen zárt karosszéria ;
- Teljesen nyílt karosszéria ;
- Átalakítható karosszéria, melynek teteje rugalmas (ún. drop-head) vagy merev (ún. hardtop) anyagból készül.

Bodywork

Externally :

All the entirely suspended parts of the car licked by the airstream.

Internally :

Cockpit and boot.

Bodywork is differentiated as follows :

- Completely closed bodywork ;
- Completely open bodywork ;
- Convertible bodywork with the hood in either supple (drop-head) or rigid (hardtop) material.

2.5.3 Ülés

Egy ülőfelület és egy háttámla alkotja.

Háttámla

Egy normál ülőhelyzetben lévő személy csípővonalától felfelé mért terület.

Ülőfelület

Az a felület, mely ugyanazon személy csípőjétől lefelé és előre mérhető.

Seat

Equipment made of one base and one backrest.

Backrest

Surface measured upwards from the bottom of a normally seated person's spine.

Seat basis

Surface measured from the bottom of the same person's spine towards the front.

2.5.4 Csomagtartó

Minden olyan tér, amely elkülönül a vezetőülkétől és a motortértől a jármű belsejében.

Ennek a térnek a hosszát vagy a gyártó által fixre szerelt szerkezeti elemek, és/vagy a leghátsó állásban lévő, legfeljebb 15 fokos szögben hátrafelé döntött, leghátsó ülések támlái határozzák meg.

Ezt a teret felülről a gyártó által fixre szerelt szerkezeti elemek és/vagy kivehető válaszlap, vagy ezek hiányában a szélvédő legalacsonyabb pontján áthaladó vízszintes sík határolja.

Luggage compartment

Any volume distinct from the cockpit and the engine compartment inside the vehicle.

This volume is limited in length by the fixed structures provided for by the manufacturer and/or by the rear of the seats and/or, if this is possible, reclined at a maximum angle of 15° to the rear.

This volume is limited in height by the fixed structures and/or by the detachable partitions provided for by the manufacturer, or in the absence of these, by the horizontal plane passing through the lowest point of the windscreen.

2.5.5 Utastér

Az a belső tér, amelyben a vezető és az utasok elhelyezkednek.

Cockpit

Structural inner volume which accommodates the driver and the passengers.

2.5.6 Motorháztető

A karosszériának azon külső része, mely felnyitható és ezáltal a motor hozzáférhetővé válik.

Bonnet

Outer part of the bodywork which opens to give access to the engine.

2.5.7 Sárvédő elemek

A sárvédő elem fogalmán a 251-1 ábra, illetve a Gr. A homologizációs formanyomtatvány XIII-A1 (vagy XIII) ábra szerint meghatározott felületeket értjük (ha alkalmazható).

Fenders

A fender is the area defined according to Drawing 251-1 and to Drawing XIII-A1 (or XIII) of the Group A homologation form (if applicable).

Hátsó sárvédő

A sárvédő felsőhatára oldalnézetben a következő:

- A zárt pozícióban lévő hátsó oldalablak látható részének az alsóbb szegélye. (251-1 ábra),
- A vonal a zárt pozícióban lévő hátsó oldalablak látható részének az alsó hátulsó szögéhez és a hátsó oldalablak látható részének az

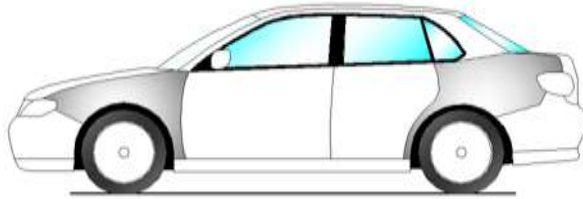
Rear fender

The upper limit of the fender in side view is made of :

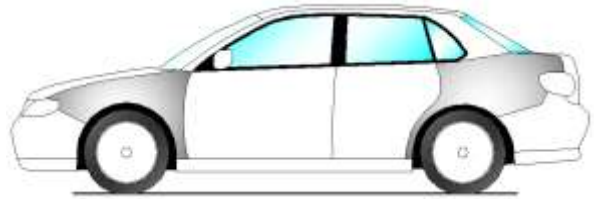
- The lower edge of the visible part of the rear side window in closed position (Drawing 251-1),
- The line joining the lower rear corner of the visible part of the rear side window in closed position and the lower corner of the

alsó szögéhez vezet. (251-1 ábra).

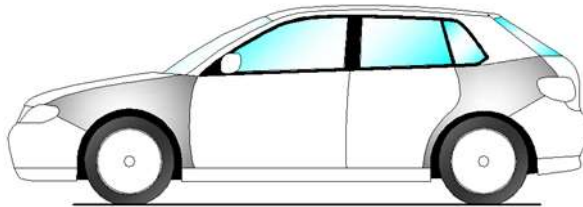
visible part of the rear window (Drawing 251-1).



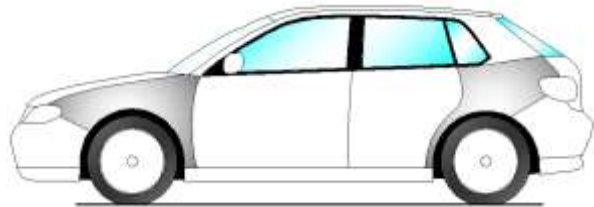
4 ajtós gépjármű / 4-door car



Voiture à 4 portes / 4-door car



5 ajtós gépjármű / 5-door car



Voiture à 5 portes / 5-door car

251-1

2.5.8 Szellőzőrács

Drótszálak kombinációja, amely a mögötte lévő tárgyat eltakarja, a levegő áramlását pedig biztosítja, amikor merőlegesen a nyílás felszínére néz.

Louvres

Combination of inclined slats arranged within the perimeter of an opening that conceal an object situated behind them when looked at perpendicularly to the surface of the opening.

2.5.9 Nappali fények

Menetirányba világító lámpák melyet arra használnak, hogy napközbeni vezetés alatt a jármű jobban látható legyen. A nappali lámpáknak automatikusan le kell kapcsolódnia, ha a fényszórókat bekapcsolják.

Diurnal lights

Lights facing in a forward direction and used to make the vehicle more easily visible when driving during daytime. The diurnal lights must switch off automatically when the headlamps are switched on.

2.6 Villamos berendezések

Fényszóró:

Minden olyan lámpa, melynek fókusza mélységi fénynyalábot idéz elő, mely előrefelé mutat.

Electrical system

Headlight :

Any signal the focus of which creates an in-depth luminous beam directed towards the front.

2.7 Üzemanyagtartály

Bármiféle olyan tartály, mely oly módon tartalmazza az üzemanyagot, hogy az bármilyen felhasznált eszköz segítségével bejuthat a központi üzemanyagtartályba vagy a motorba.

Fuel tank

Any container holding fuel likely to flow by any means whatsoever towards the main tank or the engine.

2.8 Automata sebességváltó

Rögzített számú áttétellel és sebességváltó vezérléssel ellátott berendezés, melynek felépítése hidraulikus nyomatékváltóból, kuplungokkal és többtárcsás fékekkel ellátott epicykikus fogaskerekekből áll.

A sebességváltás automatikusan, a motor és a sebességváltó szétkapcsolása és a nyomatékvitel megszakítása nélkül történik.

A folyamatosan változtatható áttétellel rendelkező sebességváltók is automata váltónak tekinthetők, azzal a sajátossággal, hogy végtelen sok áttétellel rendelkeznek.

Automatic Gearbox

This is made up of a hydrodynamic torque converter, a box with epicyclic gears equipped with clutches and multi-disc brakes and having a fixed number of reduction gears, and a gear change control.

The gear change can be achieved automatically without disconnecting the engine and gearbox, and thus without interrupting the engine torque transmission.

Gearboxes with continually variable transmission are considered as automatic gearboxes with the particularity of having an infinite number of reduction ratios.

ART. 3	KÜLÖNLEGES GÉPJÁRMŰVEKNÉL	DEFINICIÓK	ELEKTROMOS	HAJTÁSÚ	SPECIFIC DEFINITIONS FOR ELECTRICALLY-POWERED VEHICLES
3.1.1	Elvárt feltételek				Expected conditions
	Elvárt feltétel lehet felépítés/szolgáltatás/karbantartás (az autón és azon kívül), szabályos autóhasználat, nem szabályos autóhasználat (autóbalesetek, ütközések, törmelék becsapódások), egyértelmű autó meghibásodások, elektromos hibák (mint pl. túlmelegedés, szoftverhiba, vibráció, meghibásodott alkatrész [ezek alábbhagyhatnak fejlett rendszer esetén]).				Expected conditions include build/service/maintenance (on or off the car), normal car use, abnormal car use (including driving accidents, collisions, debris impacts), unexceptional car failures, unexceptional electric drive system failures (including, for example, overheating, software error, vibration failure of component [these may decrease with system maturity]).
3.1.2	Kritikus meghibásodási pont				Single point of failure
	A "kritikus meghibásodási pont" alatt [utalva a fent említett "elvárt feltételekre"] olyan meghibásodásokat értünk, amelyek nem kivételesek és előreláthatóak (ezért, a félreértések elkerülése végett, a szabálytalan, de nem kivételes autóhasználat, autó meghibásodás vagy az elektromos hajtásrendszer, nem csökkentheti a védelmi szintet, amelyet szabály ír elő).				A "single point of failure" [referencing the "expected conditions" that are listed above] cannot, therefore, include failures that are unexceptional or reasonably expected (thus, for the avoidance of any doubt, abnormal but unexceptional car use or failures of the car or electric drive system must not erode the level of hazard protection demanded by the policy).
	A "kritikus meghibásodási pont", ami észrevétlen, folyamatos felhasználást tesz lehetővé, így "elvárt feltételnek" kell minősíteni, valamint nem csökkentheti a védelmi szintet, amelyet szabály ír elő.				A "single point of failure" which is undetected or undetectable and allows continued deployment must then be classed as an "expected condition" and must not erode the level of hazard protection demanded by the policy.
3.1.3	Az szigetelés két szintje				Two levels of isolation
	A szabály megköveteli a szigetelés minimum két szintjét minden "elvárt feltétel" esetén, nagyfokú megbízhatósággal (a két egymástól független egyidejű hiba alacsony valószínűségét figyelembe véve). További kivitelezési szempont vagy eljárás, ami szigetelésként kíván szolgálni, de nem várható, hogy eléri a magas fokú megbízhatóság megfelelő szintjét, kockázatosnak bizonyul, ezért egy "elvárt feltétel", azaz nem csökkentheti a védelmi szintet, amelyet szabály ír elő.				The policy presumes a minimum of two levels of isolation in all "expected conditions" with a very high reliability of each (thereby achieving a compounded extremely low probability of dual point of failure). Any aspect of design or procedure that is intended to serve as isolation but is not expected to achieve a normal benchmark of very high reliability must be considered an unexceptional risk and, therefore, an "expected condition" and must not erode the level of hazard protection demanded by the policy.
3.1.4	Az áramütés bárki számára életveszélyes				Electric shock hazardous to the life of any person
	Életveszélyes áramütésnek kell tekinteni (J függelék - 253. cikkely 18.8), a több mint 60 V egyenáramú vagy 30 V váltóáramú áramforrással való folyamatos test kapcsolat okozta áramütést (az értékeket az ISO/DIS 6469-2.2:2010 szabványtervezetből vették).				Electric shock (Appendix J – Article 253.18.8) hazardous to the life of any person is generally considered to be given by a sustained body connection to a source of more than 60 V DC or 30 V AC rms (values taken from ISO/DIS 6469-3.2:2010).
3.1.5	Elektromos közúti jármű				Electric Road Vehicle
	Egy (tisztán) elektromos közúti jármű elektromosan hajtott, hálózat független. Kizárólag elektromos meghajtású gépjármű, amelyben a villamos energiát villamos gépek alakítják át mechanikus energiává hajtás céljából. (EN 13447-ből).				A (pure) electric road vehicle is an electrically propelled and infrastructure independent, exclusively electrically supplied road vehicle in which electric energy is transformed by electrical machine(s) into mechanical energy for traction purposes (from EN 13447).
3.1.6	Hibrid elektromos jármű				Hybrid Electric Vehicle
	A Nemzetközi Szabványügyi Szervezet a hibrid elektromos járműveket (HEV) a következőképpen definiálja: "olyan jármű, amely legalább egy újratölthető energiatároló rendszerrel (RESS) (J Függelék – 253. cikkely 18.7) és egy járműmeghajtásra használt üzemanyag meghajtású erőforrással rendelkezik" (ISO 6469-1:2009).				The International Organisation for Standardisation defines a hybrid electric vehicle (HEV) as: "a vehicle with at least one RESS (Appendix J – Article 253.18.7) and one fuelled power source for vehicle propulsion" (ISO 6469-1:2009).
3.1.6.1	Full hibrid elektromos jármű				Full Hybrid Electric Vehicle
	Egy hibrid jármű, amelyben az elektromos motor nem csupán a belsőégésű motort támogatja, hanem magát a gépjárművet is képes meghajtani a belsőégésű motor segítségével nélkül, ilyenkor az ún. zéró károsanyag-kibocsátási módban van. Full hibridnél a zéró károsanyag-kibocsátási mód kapacitása néhány kilométer lehet (plug-in hibrid, PHEV) vagy kevesebb.				A hybrid vehicle is one in which the electric motor is able not only to assist the IC engine but also to propel the vehicle without the help of the IC engine, in the so-called zero emission mode. The range of the zero emission mode in a full hybrid could be several kilometres (Plug-in Hybrid, PHEV) or fewer.
3.1.6.2	Plug-in hibrid elektromos jármű				Plug-In Hybrid Electric Vehicle
	A Plug-in hibridjármű (PHEV) olyan elektromos hajtású autó, amelyben egy nagy kapacitású akkumulátor van beépítve, ami hétköznapi háztartási csatlakozálpalattával, valamint a szokásos hibrid				A plug-in hybrid electric vehicle (PHEV) is a hybrid vehicle, which has a large high-capacity battery pack that can be recharged by being plugged into normal household power outlets, as well as

fedélzeti töltővel is feltölthető.

using the on-board charging capabilities of regular hybrids.

Amíg a normál elektromos hibridautó a fékenergia-visszanyerő rendszer segítségével tölti fel az újratölthető energiátároló rendszert (RESS), így hajtva meg a járművet, addig a plug-in hibrid belsőégésű motorral felszerelt elektromos járműként (Növelt Hatótávolságú Elektromos Jármű, EREV), illetve nagy kapacitású akkumulátorral ellátott full hibridjárműként is képes funkcionálni.

While regular electric hybrids require a combination of regenerative braking and energy from the engine to recharge the RESS and propel the vehicle, plug-ins can operate either as electric vehicles with an internal combustion engine backup generator (Extended Range Electric Vehicles, EREV) or as a regular full hybrid vehicle with a high-capacity battery pack.

3.1.7 Újratölthető energiátároló rendszer (RESS / SYST)

Rechargeable Energy Storage System (RESS) (STSY)

Az újratölthető energiátároló rendszer (RESS) egy olyan komplett energiátároló egység, amely energiátárolókat tartalmaz (pl. lendkerék, kondenzátor, akkumulátor stb.), továbbá komponenseket, melyek az összeszerelést, mérést szolgálják, valamint az energiátárolót vezérlik és óvják. Az összes normál működéshez szükséges komponens ide kell érteni, az RESS házon kívüli összes hűtőfolyadék és hűtőberendezés kivételével.

A Rechargeable Energy Storage System (RESS) (STSY) is the complete energy storage device, comprising an energy storage medium (e.g. flywheel, capacitor, battery etc.), the components to mount, monitor, manage and protect the storage medium including everything needed for normal operation of the RESS with the exception of all cooling liquid and cooling equipment located outside the RESS housing(s).

3.1.7.1 Lendkerék

Flywheel system

A lendkerék egy mechanikus vagy elektromechanikus rendszer, amely képes az energia tárolására és leadására a tehetetlenségi nyomaték által, mint például egy elektromos motor/generátor rotorjával.

A flywheel system is a mechanical or electromechanical system capable of storing and releasing energy by means of a rotating mass system, such as the rotor of an electric motor/generator.

3.1.7.2 Kondenzátorok

Capacitors

A kondenzátor (elektrolitos kondenzátor, duplarétegű elektromos kondenzátor (EDLC), "szuperkondenzátor" vagy ultrakondenzátor) olyan alkatrész, amely az elektromos energiát tárolja az elektromos mezőben vagy, az EDLC esetében, olyan elem, amely képes elektromos töltést tárolni, az ionok adszorpcióját és deszorpcióját lehetővé teszi az elektrólit és az elektródák között.

A capacitor (electrolytic capacitor, Electric Double Layer Capacitor (EDLC) named "Super Capacitor" or "Ultra Capacitor") is a device to store electric energy in the electric field or, in the case of the EDLC, a system in which an electric charge is stored, permitting the adsorption and desorption of the ions in an electrolyte to electrodes.

3.1.7.3 Hajtóakkumulátor

Traction battery

A hajtóakkumulátor újratölthető energiátároló rendszer (RESS), amely elektromos energiát szállít az elektromos áramkörbe és így a hajtó motorba, illetve a segédáramkörbe (Article 3.1.19).

The traction battery is a RESS STSY and supplies electric energy to the Power Circuit and thus to the traction motor(s) and possibly the auxiliary circuit (Article 3.1.19).

A hajtóakkumulátor bármely olyan berendezés, amelyet az elektromos energia közbenső tárolására használnak, melyet a mozgási energia átalakításával, generátorral vagy töltőegységgel töltenek (plug-in hibridekhez és elektromos járművekhez).

The traction battery is defined as any equipment used for the intermediate storage of electrical energy supplied by the conversion of kinetic energy or by a generator or by the charging unit (for plug-in hybrids and pure electric vehicles).

Bármely fedélzeti akkumulátor, amely elektromosan csatlakoztatva van az áramkörhöz, úgy tekintendő, hogy integrált része a jármű hajtóakkumulátorának. A hajtóakkumulátor több elektromosan csatlakoztatott akkumulátorcellákból áll, együtt akkumulátor modulokként csoportosulva.

Any on-board battery electrically connected to the Power Circuit is considered to be an integral part of the vehicle's traction battery. The traction battery consists of numerous electrically connected battery cells grouped together in battery modules.

3.1.7.4 Akkumulátorcsomag

Battery pack

Az akkumulátorcsomag egyedi mechanikus elem, amely opcionálisan az akkumulátortérben helyezkedik el, akkumulátor modulokat tartalmaz, rögzíti a szerkezeteket, lemezeket, biztosítókat, kapcsolókat, továbbá az akkumulátor rendszert.

A battery pack is a single mechanical assembly optionally housed by a battery compartment, comprising battery modules, retaining frames or trays, fuses and contactors, as well as a battery management system.

Az újratölthető energiátároló rendszer (RESS) több akkumulátorcsomagot is tartalmazhat, a megfelelően védett kábelekkel/csatlakozókkal összekapcsolva.

The RESS may comprise more than one battery pack connected together with suitably protected cables/connectors between the packs.

3.1.7.5 Akkumulátormodul

Battery module

Az akkumulátormodul egy önálló egység, amely egy cellából vagy elektromosan csatlakoztatott és mechanikusan összeszerelt cellákból áll.

A battery module is a single unit containing one cell or a set of electrically connected and mechanically assembled cells.

Az akkumulátormodul "akkumulátor telepként" és "cella köteg" néven is ismert.

A Battery Module is also known as a "battery string" or "string of cells".

Az akkumulátor csomag több csatlakoztatott akkumulátormodult is tartalmazhat, magasabb áramot vagy feszültséget elérve. Ezek az összeköttetések az akkumulátor csomag belsejében vannak.

The Battery Pack(s) may comprise more than one Battery Module connected together to obtain higher current or voltage. These connections are inside the Battery Pack.

3.1.7.6 Akkumulátorcella

Battery cell

Az akkumulátorcella egy elektrokémiai energiátároló eszköz,

A cell is an electrochemical energy storage device of which the

amelynek a névleges feszültsége az elektrokémiai névleges feszültség, amit pozitív és negatív elektródák és egy elektrolit eredményez.

nominal voltage is the electrochemical couple nominal voltage, made of positive and negative electrodes, and an electrolyte.

3.1.7.7 A hajtóakkumulátor energia kapacitása

Energy capacity of the traction battery

A C1 kapacitásmérték az akkumulátor kapacitása, amelyet amperórában (Ah) mérnek normál akkumulátor üzemi hőmérsékletnél, ahol a teljes akkumulátor kisütés 1 órán belül történik. A fedélzeti energiát a jármű hajtóakkumulátorának a névleges feszültségével számolják voltban, a C1 kapacitásmértéket pedig amperórában. Az energia kapacitás mértékét wattórában vagy kilowattórában kell megadni.

The capacity C1 is the capacity of the battery in Ah at the normal battery operating temperature and for a complete battery discharge within 1 hour. The on-board energy is calculated by the product of the nominal voltage of the vehicle's traction battery in volts and the capacity C1 in Ah. The energy capacity must be expressed in Wh or kWh respectively.

3.1.7.8 Akkumulátor vezérlő rendszer

Battery Management System

Az akkumulátor vezérlő rendszer (BMS) az újratölthető energiatároló rendszer (RESS) része és egy fontos biztonsági rendszer. Monitorozó és opcionálisan egy terhelésselosztó áramkörből áll, hogy az összes cellát, bármikor és bármilyen töltés és elektromos kisülés alatt, az akkumulátor gyártó által megadott feszültség tartományban tartsa.

The Battery Management System (BMS) is part of the RESS and an important safety system. It comprises a monitoring and optionally a charge-balancing circuit to keep all cells, at any time and under any charge or discharge conditions, within the specified voltage range given by the battery manufacturer.

3.1.8 Áramütés

Electric shock

Élettani hatás, amely az emberi testen áthaladó elektromos áram következménye. (lásd: ISO/DIS 6469-3.2:2010).

Physiological effect resulting from an electric current passing through a human body (from ISO/DIS 6469-3.2:2010).

3.1.9 Maximális üzemi feszültség

Maximum working voltage

A váltakozó feszültség négyzetes közepének vagy az egyenáramnak a legmagasabb értéke, ami elektromos rendszerben történik normál feltételek mellett, a gyártó által kiadott részletes leírás szerint, figyelmen kívül hagyva a tranziens jelenségeket. (lásd: ISO 6469-1:2009).

Highest value of AC voltage root-mean-square (rms) or of DC voltage, which may occur in an electric system under any normal operating conditions according to the manufacturer's specifications, disregarding transients (from ISO 6469-1:2009).

3.1.10 B kategóriájú feszültség

Voltage class B

Egy elektromos komponens vagy áramkör a B kategóriájú feszültségbe sorolható, ha a maximális üzemi feszültség > 30 V AC és ≤ 1000 V AC, vagy > 60 V DC és ≤ 1500 V DC (ISO 6469-1:2009).

Classification of an electric component or circuit as belonging to voltage class B, if its maximum working voltage is > 30 V AC and ≤ 1000 V AC, or > 60 V DC and ≤ 1500 V DC, respectively (from ISO 6469-1:2009).

3.1.11 A maximális feszültség mérésére vonatkozó feltételek

Conditions for the measurement of the maximum voltage

A maximális feszültséget legalább 15 perccel az újratölthető energiatároló rendszer (RESS) feltöltése után kell megmérni.

The maximum voltage must be measured at least 15 minutes after the charging of the RESS has ended.

3.1.12 Megengedett közelség

Clearance

A legrövidebb távolság levegőben két kondenzátor alkatrész között.

Shortest distance in air between conductive parts.

3.1.13 Kúszóáramút

Creepage distance

A legrövidebb távolság szilárd szigetelő anyag mentén, két áramvezető alkatrész között.

Shortest distance along the surface of a solid insulating material between two conductive parts.

3.1.14 Elektromos áramkör

Power Circuit

Az elektromos áramkört azok az elektromos berendezés alkotják, amelyek a jármű működtetésére szolgálnak.

The Power Circuit consists of all those parts of the electrical equipment that are used for driving the vehicle.

Az elektromos áramkör a következőket tartalmazza: újratölthető energiatároló rendszer (3.1.7 cikkely), teljesítményelektronika (konverter, árammegszakító) a hajtómotor(ok)hoz (3.1.22 cikkely), áramkör megszakító kapcsoló(k) (3.1.14.3 cikkely), vezetői főkapcsoló (3.1.20 cikkely), manuálisan vezérelt szerviz kapcsoló (3.1.14.6 cikkely), biztosítékok (3.1.14.2 cikkely), kábelek és vezeték (3.1.14.1a cikkely), csatlakozók, generátor(ok) és hajtó motor(ok).

The Power Circuit comprises the RESS (Article 3.1.7), the power electronics (converter, chopper) for the drive motor(s) (Article 3.1.22), the contactor(s) of the General Circuit Breaker (Article 3.1.14.3), the Driver Master Switch (Article 3.1.20), the manually operated Service Switch (Article 3.1.14.6), fuses (Article 3.1.14.2), cables and wires (Article 3.1.14.1a), connectors, the generator(s) and the drive motor(s).

3.1.14.1 Teljesítmény kör

Power Bus

A teljesítmény kör egy elektromos áramkör, amelyet energia elosztásra használnak a generátor, az újratölthető energiatároló rendszer (pl. hajtóakkumulátor) és a hajtórendszer között, ami a teljesítmény elektronikából és a hajtómotor(ok)ból áll.

The Power Bus is the electric circuit used for energy distribution between the generator, the RESS (e.g. traction battery) and the propulsion system, which consists of the power electronics and the drive motor(s).

a. Kábelek és vezeték szigetelés típusai

Insulation types of cables and wires

A következő definíciók az ISO 8713 :2005-el megegyeznek.

The following definitions are in accordance with ISO 8713:2005.

b. Alapszigetelés

Basic insulation

Feszültség alatt álló elemekhez (3.1.16 cikkely) a szigetelésnek

Insulation of live parts (Article 3.1.16) necessary to provide

védelmet kell nyújtania megérintésnél (hibamentes állapotban).

protection against contact (in a no-fault condition).

c. Kettős szigetelés

Olyan szigetelés, ami alapszigetelésből és kiegészítő szigetelésből áll.

Double insulation

Insulation comprising both basic insulation and supplementary insulation.

d. Megerősített szigetelés

Feszültség alatt álló elemekhez használt szigetelő rendszer, amely áramütés ellen nyújt védelmet; a kettős szigeteléssel egyenértékű.

Reinforced insulation

Insulation system applied to live parts, which provides protection against electric shock; equivalent to double insulation.

MEGJEGYZÉS: A szigetelő rendszerhez tartozó tájékoztató nem feltétlenül utal arra, hogy a szigetelés egy homogén darab. Több réteget is tartalmazhat, viszont ezeket nem lehet külön-külön vizsgálni, sem alapszigetelésként, sem kiegészítő szigetelésként.

NOTE: The reference to an insulation system does not necessarily imply that the insulation is a homogeneous piece. It may comprise several layers, which cannot be tested individually as either basic insulation or supplementary insulation.

e. Kiegészítő szigetelés

Független szigetelés, amelyet az alapszigeteléssel együtt használnak azért, hogy áramütés ellen megfelelő védelmet biztosítson, abban az esetben is, ha az alapszigetelés meghibásodna.

Supplementary insulation

Independent insulation, applied in addition to basic insulation, in order to provide protection against electric shock in the event of a failure of the basic insulation.

3.1.14.2 Túláramvédelem (biztosítékok)

A túláramvédelem eszköz egy olyan berendezés, amely automatikusan megszakítja az áramkört, amelybe beépítették, ha az áram szintje meghalad egy meghatározott értékhatárt egy bizonyos ideig (i2t).

Overcurrent trip (fuses)

An overcurrent trip is a device that automatically interrupts the electrical current in the circuit in which it is installed if the level of this current exceeds a defined limit value for a specific period of time (i2t).

3.1.14.3 Áramköri főmegszakító

Az áramköri főmegszakító, mint szakkifejezés, együttesen a jelfogókra vagy a kapcsolókra utal, amelyeket a vészleállító nyomógombok működtetnek, (3.1.14.4 cikkely) hogy a járműben az összes elektromos rendszert elválassza az összes áramforrástól.

General Circuit Breaker

The term General Circuit Breaker refers collectively to the relays or contactors which are actuated by the Emergency Stop Switches (Article 3.1.14.4) to isolate all the electrical systems in the vehicle from any power sources.

Az áramköri főmegszakítóra alkalmazott kapcsoló(k)nak szikrammentesnek kell lennie. Annak érdekében, hogy a kapcsoló érintkezők olvadása megelőzhető legyen [I²t] (vagyis: ampernégyzet-másodpercben mérve, a megszakító érintkezőn eloszlott hőenergiát ábrázolva átkapcsoláskor) garantálni kell az áramköri megszakító megfelelő üzemeltetését, még túlfeszültség esetén is, különösen az RESS és a teljesítmény kör közti összeköttetéskor. Ha szükséges, egy előtöltött relét kell alkalmazni, hogy a kapcsolók olvadása megelőzhető legyen.

The contactor(s) used for the General Circuit Breaker must be a spark-proof model. In order to prevent contact melting of the contactor its [I²t] (ampere squared seconds characteristics, representing heat energy dissipated on the breaker contacts during switching) must be sufficient to guarantee the proper operation of the General Circuit Breaker even under surge current conditions, in particular those occurring during the connection of the RESS to the Power Bus. If appropriate, a pre-charge relay should be used to prevent welding of the contacts.

Az áramköri megszakítóknak mechanikus kapcsolót KELL használnia. Félvezető eszközök nem megengedettek.

The General Circuit Breaker MUST use mechanical contacts. Semiconductor devices are not permitted.

A kapcsolónak baleseti körülmények között is működnie kell.

The contactor must guarantee operation under crash conditions.

3.1.14.4 Vészleállító nyomógombok

A vészleállító gomb az áramköri megszakítót vezérli.

Emergency Stop Switches

The Emergency Stop Switches control the General Circuit Breaker.

3.1.14.5 Földelő áramkör

A földelő áramkör az áramkör föld feszültsége. Általában ez az U_b, az RESS pólusa, vagy az RESS feszültség 50%-a.

Power Circuit Ground

Power Circuit Ground is the ground potential of the electrical Power Circuit. Typically this is the -U_b pole of the RESS, or 50 % of the RESS voltage.

3.1.14.6 Megszakító

A megszakító az újratölthető energiatároló rendszer házában (RESS) helyezkedik el és csatlakoztatja vagy leválasztja az összes RESS berendezést (3.1.7 cikkely) a teljesítmény áramkörrel (3.13.14 cikkely). A megszakító kapcsolóit kikapcsolt állapotában el kell távolítani, illetve a járműtől távol kell tartani. Olyan kapcsolót kell használni melyről bárki, csupán ránézésre, tudja hogy az áramkör feszültségmentes állapotban van-e.

Service Switch

The Service Switch is located at the RESS (STSY) housing and connects or disconnects all RESS (STSY) devices (Article 3.1.7) from the Power Circuit (Article 3.1.14). In the off position of the Service Switch its essential contactors have to be removed and kept dislocated from the vehicle. Everybody will recognize just by visual inspection that the Power Circuit is de-energized.

3.1.15 Alvás földelési áramkör, földelés-csatlakozási jármű és földpotenciál

Az alvás földelési (jármű és karosszéria) áramkör, innentől "földelési áramkör", a karosszéria, beleértve az alvázat és a biztonsági elemeket, összes áramvezetési alkatrészeinek elektromos referenciája (földpotenciál, ha a jármű az áramhálózat által újratöltött). Kiegészítő földelőt csatlakoztatni kell a földelési áramkörhöz. Az RESS és az áramköri egység áramvezetési részeit,

Electric Chassis Ground, Vehicle Ground and Earth Potential

Electric Chassis (Vehicle and Bodywork) Ground, hereinafter named "Chassis Ground", is the electrical reference potential (earth potential if the vehicle is recharged from the grid) of all conductive parts of the bodywork including the chassis and the safety structure. Auxiliary ground must be connected to chassis ground. The conductive cases of the RESS and of Power Circuit units such as

mint például a motor(ok) és kapcsolók, stabilan kell a földelési áramkörhöz kell csatlakoztatni.

motor(s) and contactors must have robust connections to Chassis Ground.

3.1.15.1 Fő földelési pont

Main Ground Point

A hálózati áram elosztását csillagpontos konfigurációban kell megvalósítani, nem hurokban, annak érdekében, hogy az áram által gerjesztett lehetséges eltolódások elkerülhetők legyenek. Az elektromos referencia potenciál csillagpontját ezért "Fő földelési pont"-nak nevezik.

The distribution of high currents in a network must be made in a star-point configuration and not in a loop, in order to avoid potential shifts resulting from current flows. The star-point of the electrical reference potential is henceforth named "Main Ground Point".

3.1.16 Áramütés-veszélyes alkatrész

Live Part

A kapcsoló vagy áramvezető elem normál használatban feszültség alatt állnak.

Conductor or conductive part intended to be electrically energized in normal use.

3.1.17 Áramvezető alkatrész

Conductive part

Olyan alkatrészek, amelyek elektromos áramot képesek vezetni. *MEGJEGYZÉS: Habár normál körülmények között nem feltétlenül állnak feszültség alatt, az alapszigetelés meghibásodása esetén feszültség alá kerülhetnek.*

Part capable of conducting electric current. *NOTE: Although not necessarily electrically energized in normal operating conditions, it may become electrically energized under fault conditions of the basic insulation.*

3.1.18 Felfedett áramvezető alkatrész

Exposed conductive part

Az elektromos berendezés áramvezető alkatrésze, amely ujjutánzattal megérinthető az IPXXB szerint, és rendszerint nem áramütés-veszélyes, de meghibásodás esetén az lehet. (lásd: ISO/DIS 6469-3.2:2010).

Conductive part of the electric equipment, which can be touched by a test finger according to IPXXB and which is not normally live, but which may become live under fault conditions (from ISO/DIS 6469-3.2:2010).

MEGJEGYZÉS 1: Ez az elgondolás egy specifikus elektromos áramkörre vonatkozik: egy áramütés-veszélyes alkatrész egy másik áramkörben felfedett áramvezető alkatrész is lehet [pl. a karosszéria a segédáramkör áramütés-veszélyes alkatrésze lehet, de az áramkör felfedett áramvezető alkatrésze is].

NOTE 1: This concept is relative to a specific electrical circuit: a live part in one circuit may be an exposed conductive part in another [e.g. the body of a vehicle may be a live part of the auxiliary network but an exposed conductive part of the Power Circuit].

MEGJEGYZÉS 2: Az IPXXB ujjutánzat részletes leírását lásd: ISO 20653 vagy CEI 60529.

NOTE 2: For the specification of the IPXXB test finger, see ISO 20653 or IEC 60529.

3.1.19 Segédáramkör

Auxiliary Circuit

A segédáramkör (hálózat) az összes olyan elektromos alkatrészből áll, amelyet jelzéshez, világításhoz, kommunikációhoz és a belső égésű motor üzemeltetéséhez használnak.

The Auxiliary Circuit (Network) consists of all those parts of the electrical equipment used for signalling, lighting or communication and optionally to operate the IC engine.

3.1.19.1 Segédakkumulátor

Auxiliary battery

A segédakkumulátor energiát biztosít jelzésekhez, világításhoz, kommunikációhoz vagy a belső égésű motornál használt elektromos berendezéshez. A galvanikusan leválasztott, hajtóakkumulátorral táplált (3.1.7.3 cikkely) DC-DC konverter helyettesítheti a segédakkumulátort.

The auxiliary battery supplies energy for signalling, lighting or communication and optionally to the electrical equipment used for the IC engine. A galvanically isolated DC to DC converter powered by the traction battery (Article 3.1.7.3) may be used as a substitute for the auxiliary battery.

3.1.19.2 Kiegészítő földelés

Auxiliary Ground

A kiegészítő földelés a segédakkumulátor potenciálja. A kiegészítő földelésnek szilárd összeköttetésben kell lennie a földelési áramkörrel.

Auxiliary Ground is the ground potential of the Auxiliary Circuit. Auxiliary Ground must have a robust connection to Chassis Ground.

3.1.20 Vezetői főkapcsoló

Driver Master Switch

A vezetői főkapcsoló (DMS) olyan berendezés, amely áram alá helyezi vagy kikapcsolja az elektromos áramkört normál működési feltételek mellett:

The Driver Master Switch (DMS) is a device to energise or de-energise the Power Circuit under normal operating conditions:

- az összes olyan elektromos berendezés kivételével, amelyeknek a belső égésű motort kell működtetniük;
- és
- további szükséges rendszerek kivételével, amelyek
 - ellenőrzik a szigetelés ellenálló képességét a földelési áramkör és az elektromos áramkör között
 - ellenőrzik a maximum feszültséget a földelési áramkör és az elektromos áramkör között és
 - működtetik a biztonsági jelzéseket.

- with the exception of all electrical equipment needed to run the IC engine;
- and
- with the exception of the systems needed
 - to monitor the isolation resistance between Chassis Ground and Power Circuit
 - to monitor the maximum voltage between Chassis Ground and Power Circuit Ground and
 - to operate the safety indications.

3.1.21 Biztonsági jelzések

Safety Indications

A biztonsági jelzéseknek világosan mutatniuk kell, hogy vajon az elektromos áramkör "áramütés-veszélyes" vagy "biztonságos" állapotban van-e. Ha "áramütés-veszélyes" akkor az elektromos áramkör feszültség alatt áll, míg ha "biztonságos" akkor az

Safety Indications must clearly show the "Live" or "Safe" condition of the Power Circuit. "Live" means that the Power Circuit is energised and "Safe" means that the Power Circuit is off.

	elektromos áramkör kikapcsolt állapotban van.	
3.1.22	Villanymotor	Electric Motor
	A villanymotor olyan forgó villamos gép, amely az elektromos energiát mechanikus energiává alakítja.	The electric motor is a rotating machine which transforms electrical energy into mechanical energy.
3.1.23	Generátor	Electric Generator
	A generátor olyan forgó villamos gép, amely a mechanikus energiát elektromos energiává alakítja.	The electric generator is a rotating machine which transforms mechanical energy into electrical energy.
3.1.24	A maximális feszültség mérésének feltételei	Conditions for the measurement of the maximum voltage
	Az FIA a maximális feszültséget folyamatosan figyeli a Data Recording System-en (DRS) keresztül.	The maximum voltage will be permanently monitored by the FIA via a Data Recording System (DRS).
3.1.25	Pilótafülke párnázása	Cockpit padding
	A pilótafülkén belül elhelyezett nem szerkezeti elemek, amelyek kizárólag a vezetői komfortot és a biztonságot szolgálják. Az efféle anyagok gyorsan kivehetőek kell, hogy legyenek, szerszámok nélkül.	Non-structural parts placed within the cockpit for the sole purpose of improving driver comfort and safety. All such material must be quickly removable without the use of tools.
3.1.26	Főszerkezet	Main structure
	A jármű teljes rugózott szerkezete, amelyhez a felfüggesztés és/vagy a rugóterhelés van továbbítva, hosszirányban az első felfüggesztés legelülső pontjától a hátsó felfüggesztés leghátulsó pontjáig terjed.	The fully sprung structure of the vehicle to which the suspension and/or spring loads are transmitted, extending longitudinally from the foremost point of the front suspension on the chassis to the rearmost point of the rear suspension.
3.1.27	Felfüggesztés	Sprung Suspension
	Az összes kerék egy-egy rugóval van felfüggesztve a karosszériára/alvárra.	The means whereby all complete wheels are suspended from the body/chassis unit by a spring medium.
3.1.28	Aktív felfüggesztés	Active Suspension
	Minden olyan rendszer, ami lehetővé teszi a felfüggesztés bármely részének vagy a hasmagasságnak a felügyeletét, amikor az autó mozgásban van.	Any system which allows control of any part of the suspension or of the trim height when the car is moving.
3.1.29	Biztonsági cella	Safety Cell
	Egy zárt szerkezet, amely a pilótafülkéből és az elektromos tárolóból áll.	A closed structure containing the cockpit and the electric storage compartment.
3.1.30	Kompozit szerkezet	Composite structure
	Nem homogén anyagok, amelyeknek keresztmetszetét vagy az alapananyaghoz kötött két réteg, vagy lemezformált szövet alkotja.	Non-homogeneous materials which have a cross-section comprising either two skins bonded to each side of a core material or an assembly of plies which form one laminate.
3.1.31	Telemetria	Telemetry
	Adattovábbítás, a mozgó autó és a box között.	The transmission of data between a moving car and the pit.
3.1.32	Kamera	Camera
	TV kamerák	Television cameras
3.1.33	Kameraház	Camera housing
	Olyan készülék, amely formájában és súlyában hasonló egy normál kamerához, és amelynek behelyezéséről a versenyző gondoskodik.	A device which is identical in shape and weight to a camera and which is supplied by the relevant competitor for fitting to his car in lieu of a camera.
3.1.34	Féknyereg	Brake Calliper
	A biztonsági cella külsején lévő fékrendszer összes alkatrésze, kivétel a féktárcsák, fékbetétek, féknyereg dugattyúk, féktömlők, szerelvények, amelyek kivannak téve a féknyomásnak, amikor az terhelés alatt van. A rögzítésre használt csavar nem tekinthető a fékrendszer részének.	All parts of the braking system outside the safety cell, other than brake discs, brake pads, calliper pistons, brake hoses and fittings, which are stressed when subjected to the braking pressure. Bolts or studs which are used for attachment are not considered to be part of the braking system.
3.1.35	Elektromosan ellenőrzött	Electronically controlled
	Bármilyen parancsrendszer vagy folyamat, amely félvezető vagy izzókatódos technológiát alkalmaz.	Any command system or process that utilises semi-conductor or thermionic technology.
3.1.36	Nyílt és zárt szekciók	Open and closed sections
	Egy szekció akkor tekinthető zártnak, ha a behatárolt résznél teljesen elkészült, ellenkező esetben nyílt szekcióról van szó.	A section will be considered closed if it is fully complete within the dimensioned boundary to which it is referenced; if it is not, it will be considered open.

2018.01.01-TŐL ALKALMAZANDÓ MÓDOSÍTÁSOK

MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2018

2019.01.01-TŐL ALKALMAZANDÓ MÓDOSÍTÁSOK

MODIFICATIONS APPLICABLE ON 01.01.2019