

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ J – ΑΡΘΡΟ 260D / 2018
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ R3T ΚΑΙ R3D**

Ο παρών τεχνικός κανονισμός προέρχεται από το Παράρτημα J – Άρθρο 260D του Διεθνούς Αθλητικού Κώδικα (ΔΑΚ – ISC International Sporting Code) της FIA (www.fia.com), το κείμενο του οποίου παρατίθεται αυτούσιο μεταφρασμένο στα Ελληνικά και περιλαμβάνει επιπρόσθετες σαφώς επισημασμένες εθνικής ισχύος διαφοροποιήσεις και διευκρινήσεις

1^η έκδοση: Φεβρουάριος 2018

Αλλαγές σε σχέση με 2017

Το άρθρο 260 (για αυτοκίνητα τύπου R3) ισχύει για αυτοκίνητα των ομάδων R3T και R3D με την εξαίρεση των παρακάτω άρθρων:

		RALLY 3 R3T Βενζίνης	RALLY 3 R3D Diesel
01-3		Αυτοκίνητα Τουρισμού ή Αυτοκίνητα Παραγωγής εν σειρά μεγάλου αριθμού (μαζική παραγωγή), με υπερτροφοδοτούμενο βενζινοκινητήρα ή κινητήρα Diesel, κίνηση σε δύο τροχούς (εμπρός ή πίσω).	
103.1	Κατηγορίες σύμφωνα με κυβισμό	R3T: μέχρι 1600 cc (Δεν χρησιμοποιείται συντελεστής υπολογισμού της διορθωμένης χωρητικότητας)	R3D: μέχρι 2000 cc (Δεν χρησιμοποιείται συντελεστής υπολογισμού της διορθωμένης χωρητικότητας)

Παράγραφος	R3T	R3D	Κανονισμοί
1 – ΓΕΝΙΚΑ			
00-0	X	X	Εισαγωγή: αυτό το άρθρο 260 πρέπει να χρησιμοποιείται με τα άρθρα 251, 252 και 253 του παραρτήματος J και με τα αντίστοιχα δελτία αναγνώρισης των ομάδων R και A.
01-1			ΟΡΙΣΜΟΣ (01)
01-2	X	X	Αυτοκίνητα Τουρισμού ή Αυτοκίνητα Παραγωγής εν σειρά μεγάλου αριθμού (μαζική παραγωγή), με υπερτροφοδοτούμενο βενζινοκινητήρα ή κινητήρα Diesel, κίνηση σε δύο τροχούς (εμπρός ή πίσω).
02-1			ΔΕΛΤΙΟ ΑΝΑΓΝΩΡΙΣΗΣ (02)
02-2	X	X	Τα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν κατασκευασθεί σε τουλάχιστον 2500 καθ'όλα όμοιες μονάδες σε 12 συνεχόμενους μήνες και να έχουν αναγνωρισθεί από την Δ.Ο.Α. σαν αυτοκίνητα Τουρισμού (ομάδα A) και αυτοκίνητα Παραγωγής (ομάδα N). Θα χρησιμοποιούνται το βασικό δελτίο αναγνώρισης της ομάδας A και της ομάδας N και θα συμπληρώνονται από τις επεκτάσεις VR και από τις VO που καθορίζονται παρακάτω, γραμμές 02-03 μέχρι 02-09.
02-3	X	X	Όλα τα εξαρτήματα, που έχουν αναγνωρισθεί σε “ενεργές” VO του δελτίου αναγνώρισης της ομάδας A και χρησιμοποιούνται στην ομάδα R, πρέπει να αναφέρονται αντίστοιχα σε VR επεκτάσεις. Όλες οι άλλες VO της ομάδας A απαγορεύονται στην ομάδα R. Μόνο οι κάτωθι προαιρετικές επεκτάσεις (VO) που έχουν αναγνωρισθεί στην ομάδα A ισχύουν για την ομάδα R: ΔΙΕΥΚΡΙΝΙΣΗ Ένα αυτοκίνητο ομάδας R μπορεί να χρησιμοποιεί εξαρτήματα που αναφέρονται: • Στο βασικό δελτίο αναγνώρισης ομάδας A

			<ul style="list-style-type: none"> • Σε επέκταση “VR” του δελτίου αναγνώρισης • Σε επέκταση “VO” του δελτίου αναγνώρισης αν πρόκειται για κάποιες από τις εξαιρέσεις, που αναφέρονται παρακάτω (κλωβό ασφαλείας, βάσεις καθισμάτων και ζωνών κτλ.) <p>Αυτό σημαίνει ότι, πλην των συγκεκριμένων εξαιρέσεων, η χρήση από αυτοκίνητο ομάδας R εξαρτημάτων, που περιλαμβάνονται σε επέκταση “VO” του δελτίου αναγνώρισης (όπως φρένα, κιβώτια ταχυτήτων, ψαλίδια κτλ.), απαγορεύεται</p> <p>Επιτρέπεται η μερική – επιλεκτική χρήση εξαρτημάτων από μία επέκταση “VR” εκτός και αναφέρεται διαφορετικά στην επέκταση. Επιτρέπεται η ανάμιξη εξαρτημάτων, από διαφορετικές επεκτάσεις “VR”.</p> <p>Οι ελευθερίες της ομάδας A, που αναφέρονται στο άρθρο 255 του Παραρτήματος J, δεν ισχύουν στην ομάδα R. Για παράδειγμα, ενώ στην ομάδα A τα πιστόνια ή οι εκκεντροφόροι είναι ελεύθερα, στην ομάδα R πρέπει να χρησιμοποιούνται τα πιστόνια ή οι εκκεντροφόροι της ομάδας R, που περιλαμβάνονται σε κάποια επέκταση “VR”</p>
02-4	X	X	- VO για κλωβό ασφαλείας, ενσωματωμένη στην αντίστοιχη επέκταση της ομάδας R ή κλωβός που έχει αναγνωρισθεί από τον κατασκευαστή με μία Ε.Α.Λ.
02-5	X	X	- VO για στηρίξεις καθισμάτων, ενσωματωμένη στην αντίστοιχη επέκταση της ομάδας R
02-6	X	X	- VO για στηρίξεις ζωνών ασφαλείας, ενσωματωμένη στην αντίστοιχη επέκταση της ομάδας R
02-7	X	X	- VO για έκδοση 2/4-πορτών, ενσωματωμένη στην αντίστοιχη επέκταση της ομάδας R.
02-8	X	X	- VO που αφορά τροποποίηση ή μετακίνηση αρχικών ηλεκτρικών μερών.
02-9	X	X	- VO για παρ-μπρίζ
02-10	X		Χρήση του βασικού δελτίου αναγνώρισης της ομάδας A και του βασικού δελτίου αναγνώρισης της ομάδας N, που συμπληρώνεται από την (τις) επέκταση (εις) VR R3T
02-11		X	Χρήση του βασικού δελτίου αναγνώρισης της ομάδας A και του βασικού δελτίου αναγνώρισης της ομάδας N, που συμπληρώνεται από την (τις) επέκταση (εις) VR R3D
03-1			ΕΠΙΤΡΕΠΟΜΕΝΕΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΘΗΚΕΣ (03)
03-2			Αυτοί οι κανονισμοί έχουν γραφτεί με τη λογική της διευκρίνησης του τι επιτρέπεται: κατά συνέπεια, ό,τι δεν επιτρέπεται σαφώς, απαγορεύεται.
03-3	X	X	Εάν ένα μηχανικά ή ηλεκτρικά κινούμενο σύστημα, π.χ. αντλία νερού, έχει αρχικά τοποθετηθεί μπορεί να αφαιρεθεί ή να τροποποιηθεί. Οποιαδήποτε τροποποίηση πρέπει να είναι αναγνωρισμένη σε επέκταση VR.
03-4	X	X	Κατεστραμμένα σπειρώματα μπορούν να επισκευασθούν τοποθετώντας ένα νέο σπείρωμα με ίδια εσωτερική διάμετρο (τύπου "helicoil"). Τα όρια των επιτρεπόμενων τροποποιήσεων και προσθηκών αναφέρονται παρακάτω λεπτομερώς. Πέρα από αυτό, όλα τα φθαρμένα από την χρήση ή από ατύχημα εξαρτήματα δεν μπορούν να αντικατασταθούν παρά μόνο από γνήσια ή συγκεκριμένα εξαρτήματα όμοια με τα φθαρμένα Τα αυτοκίνητα πρέπει να προέρχονται από την κανονική σειρά παραγωγής και να αναγνωρίζονται από τις συγκεκριμένες τεχνικές προδιαγραφές των άρθρων του δελτίου αναγνώρισης.
03-5	X	X	Απαγορεύεται η χρήση κάθε υλικού με ειδικό μέτρο ακαμψίας μεγαλύτερο από 40 Gra/g/cc, με τις ακόλουθες εξαιρέσεις:

			<ul style="list-style-type: none"> - μπουζί - επίστρωση εξάτμισης - σύνδεσμοι φτερωτής αντλίας νερού - τακάκια - επιστρώσεις πιστονιών δαγκανών φρένων - τα κυλιόμενα μέρη των εδράνων (ρουλεμάν) (σφαίρες, βελόνες κτλ.) - ηλεκτρονικά μέρη και αισθητήρες - εξαρτήματα, που ζυγίζουν λιγότερο από 20 g και όλες οι επιστρώσεις με πάχος μικρότερο ή ίσο από 10 μm <p>Η χρήση μεταλλικού υλικού με ειδικό μέτρο ακαμψίας μεγαλύτερο από 30 Gra/g/cc ή του οποίου το μέγιστο ειδικό UTS είναι μεγαλύτερο από 0.24 Mpa/kg/m³ για κράματα όχι με βάση το σίδηρο ή 0.30 Mpa/kg/m³ για κράματα με βάση το σίδηρο δεν επιτρέπεται για την κατασκευή εξαρτημάτων που είναι ελεύθερα ή αναγνωρισμένα σε επέκταση VR</p> <p>Η χρήση κραμάτων τιτανίου και κραμάτων μαγνησίου απαγορεύεται, εκτός εξαρτημάτων του αρχικού αυτοκινήτου</p>
103-1			ΚΛΑΣΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΥΛΙΝΔΡΙΣΜΟ (103)
103-2			Τα αυτοκίνητα χωρίζονται σύμφωνα με τον κυβισμό τους στις ακόλουθες κλάσεις:
103-3	X		R3T μέχρι 1.600 cc
103-4		X	R3D μέχρι 2.000 cc
106-1			ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ (106)
106-2	X	X	Τα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν τουλάχιστον τέσσερις θέσεις, σύμφωνα με τις διαστάσεις που ορίζονται για τα αυτοκίνητα Τουρισμού (ομάδα A)
2 – ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ, ΒΑΡΗ			
201-1			ΕΛΑΧΙΣΤΟ ΒΑΡΟΣ (201)
201-2			Τα αυτοκίνητα πρέπει να έχουν το ελάχιστο κάτωθι βάρος:
201-3	X		R3T 1080 Kg άσφαλο και χώμα ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ 1080 Kg για αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ, 1030 Kg για αγώνες αναβάσεων και ταχύτητας
201-4		X	R3D 1150 Kg άσφαλο και χώμα ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ 1150 Kg για αγώνες ράλλυ και ράλλυ σπριντ, 1100 Kg για αγώνες αναβάσεων και ταχύτητας
205-1			ΥΨΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΕΔΑΦΟΣ (205)
205-2	X	X	Πάντα πρέπει να είναι ίσο ή μεγαλύτερο από αυτό που αναγράφεται στο σχήμα το οποίο βρίσκεται στο δελτίο αναγνώρισης
3 – ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ			
300-1			ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ (300)
300-2	X	X	Καλύμματα του κινητήρα φτιαγμένα από πλαστικό, των οποίων ο σκοπός είναι η απόκρυψη μηχανικών μερών του κινητήρα, μπορούν να αφαιρεθούν, αν έχουν μόνο αισθητικό χαρακτήρα.
300-3	X	X	Ηχομονωτικό υλικό και ταπετσαρία τοποθετημένα κάτω από το καπό και μη ορατά από έξω, μπορούν να αφαιρεθούν

300-4	X	X	Οι βίδες και τα μπουζόνια μπορούν να αλλαχθούν, με την προϋπόθεση πως τα νέα έχουν κατασκευαστεί από μαγνητικό υλικό.
300-5	X	X	Ενα ρεκτιφιέ το πολύ 0.6 mm επιτρέπεται σε σχέση με την αρχική διάμετρο χωρίς όμως αυτό να οδηγεί σε υπέρβαση του ορίου κυλινδρισμού της κλάσης. Επιτρέπεται να κλείσουν μη χρησιμοποιούμενα ανοίγματα στον κορμό (μπλοκ) του κινητήρα, αν ο μόνος σκοπός αυτής της ενέργειας είναι το κλείσιμο των ανοιγμάτων. Επιτρέπεται το πέρασμα καινούργιων χιτωνίων με τους ίδιους όρους με το ρεκτιφιέ της διαμέτρου των κυλίνδρων. Το υλικό των χιτωνίων (πουκάμισα) μπορεί να τροποποιηθεί. Τα χιτώνια (υγρά ή ξηρά) πρέπει να είναι κυκλικά και ομόκεντρα με τους κυλίνδρους και να είναι ξεχωριστά μεταξύ τους. Το "πλάνισμα" του κυλινδρομπλόκ και της κυλινδροκεφαλής επιτρέπεται.
302-1			ΒΑΣΕΙΣ ΚΙΝΗΤΗΡΑ (302)
302-3	X	X	Οι βάσεις στήριξης του κινητήρα πρέπει να είναι οι αρχικές ή οι αναγνωρισμένες σε VR. Το υλικό του ελαστικού τμήματος μπορεί να αντικατασταθεί. Ο αριθμός των βάσεων πρέπει να είναι ο ίδιος όπως ο αρχικός.
304-1			ΥΠΕΡΤΡΟΦΟΔΟΤΗΣΗ (304)
304-2	X		Υπερτροφοδότης (turbo): Το αρχικό σύστημα υπερτροφοδότησης (turbo ή compressor) που έχει αναγνωριστεί στην ομάδα N πρέπει να διατηρηθεί. Δεν επιτρέπεται κανένα επιπρόσθετο εξάρτημα υπερτροφοδότησης σε σχέση με το αρχικό. Σε περίπτωση υπερτροφοδότησης 2 σταδίων, ο περιοριστής πρέπει να τοποθετείται πριν από το πρώτο turbo, από την πλευρά του αέρα Η μέγιστη εσωτερική διάμετρος του περιοριστή πρέπει να είναι 29 mm και η μέγιστη εξωτερική διάμετρος 35 mm με τις προϋποθέσεις του άρθρου 255.5.1.8.3. Αυτή η διάμετρος μπορεί να αναθεωρηθεί οποιαδήποτε στιγμή χωρίς προειδοποίηση. Σε περίπτωση κινητήρα με δύο παράλληλους συμπιεστές, κάθε συμπιεστής πρέπει να περιορίζεται από έναν περιοριστή με μέγιστη εσωτερική διάμετρο 20.5 mm και μέγιστη εξωτερική διάμετρο 26.5 mm με τις προϋποθέσεις του άρθρου 255.5.1.8.3. Το κέλυφος του (των) turbo μπορεί να τροποποιηθεί με μηχανική κατεργασία ή με προσθήκη υλικού, ώστε να εγκατασταθεί ο περιοριστής (σχ. 254-4). Αυτή η τροποποίηση πρέπει να είναι αναγνωρισμένη σε VR.
304-3		X	Υπερτροφοδότης (turbo): Το αρχικό σύστημα υπερτροφοδότησης (turbo ή compressor) που έχει αναγνωριστεί στην ομάδα N πρέπει να διατηρηθεί. Δεν επιτρέπεται κανένα επιπρόσθετο εξάρτημα υπερτροφοδότησης σε σχέση με το αρχικό. Σε περίπτωση υπερτροφοδότησης 2 σταδίων, ο περιοριστής πρέπει να τοποθετείται πριν από το πρώτο turbo, από την πλευρά του αέρα Η μέγιστη εσωτερική διάμετρος του περιοριστή πρέπει να είναι 32 mm και η μέγιστη εξωτερική διάμετρος 38 mm με τις προϋποθέσεις του άρθρου 255.5.1.8.3. Αυτή η διάμετρος μπορεί να αναθεωρηθεί οποιαδήποτε στιγμή χωρίς προειδοποίηση. Σε περίπτωση κινητήρα με δύο παράλληλους συμπιεστές, κάθε συμπιεστής πρέπει να περιορίζεται από έναν περιοριστή με μέγιστη εσωτερική διάμετρο 22.6 mm και μέγιστη εξωτερική διάμετρο 28.6 mm με τις προϋποθέσεις του άρθρου 255.5.1.8.3. Το κέλυφος του (των) turbo μπορεί να τροποποιηθεί με μηχανική κατεργασία ή με προσθήκη υλικού, ώστε να εγκατασταθεί ο περιοριστής (σχ. 254-4). Αυτή η τροποποίηση πρέπει να είναι αναγνωρισμένη σε VR.
304-2-bis	X	X	Εναλλάκτης αέρα υπερτροφοδότησης: Αρχικός ή αναγνωρισμένος σε VR Σύστημα ψεκασμού αέρα στον εναλλάκτη: Είναι δυνατό να χρησιμοποιηθεί το σύστημα αναγνωρισμένο σε VR

305-1			ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΥΛΙΝΔΡΩΝ ΣΕ ΡΑΛΙ (305)
305-2	X	X	Ο αριθμός των κυλίνδρων περιορίζεται στους 6.
310-0			ΣΧΕΣΗ ΣΥΜΠΙΕΣΗΣ (310)
310-1	X		Μέγιστη σχέση: 10: 1 Αν η σχέση συμπίεσης του αρχικού κινητήρα είναι μεγαλύτερη από 10:1, αυτή μπορεί να διατηρηθεί, αλλά το επίπεδο της φλάντζας κυλινδροκεφαλής δεν πρέπει να μεταβληθεί (το ίδιο ισχύει και για τον όγκο του θαλάμου καύσης στην κυλινδροκεφαλή)
310-2		X	Ελάχιστη σχέση: 15: 1
317-0			ΠΙΣΤΟΝΙΑ (317)
317-1	X	X	Αρχικά ή αναγνωρισμένα σε VR
318-0			ΜΠΙΕΛΕΣ (318)
318-1	X	X	Οι αρχικές μπίελες μπορούν να υποστούν πρόσθετη μηχανική επεξεργασία και ελάφρωμα αλλά πρέπει να διατηρούν τις διαστάσεις της VR επέκτασης. Επιτρέπεται η τοποθέτηση κολλάρων στη βάση της μπίελας. Μπίελες σε επέκταση VR μπορούν να χρησιμοποιηθούν
319-0			ΣΤΡΟΦΑΛΟΦΟΡΟΣ (319)
319-1	X	X	Αρχικός ή αναγνωρισμένος σε VR
319-3			ΕΔΡΑΝΑ (ΚΟΥΖΙΝΕΤΑ) (319)
319-4	X	X	Το υλικό και ο κατασκευαστής είναι ελεύθερα αλλά πρέπει να διατηρούν τις αρχικές τους διαστάσεις και τον τύπο τους
320-0			ΣΦΟΝΔΥΛΟΣ (ΒΟΛΑΝ) (320)
320-2	X	X	Αρχικός ή αναγνωρισμένος σε VR
321-0			ΚΥΛΙΝΔΡΟΚΕΦΑΛΗ (321)
321-1	X	X	Η αρχική, οι μόνες τροποποιήσεις, που επιτρέπονται, είναι: 1. Το πλάνισμα του επιπέδου της φλάντζας το πολύ 1 mm για ρύθμιση της σχέσης συμπίεσης (βλ. 310-0) 2. Μηχανική κατεργασία της φωλιάς των εκκεντροφόρων 3. Μηχανική κατεργασία των θυρίδων έως 20 mm μετρημένα από τα επίπεδα των πολλαπλών εισαγωγής – εξαγωγής 4. Τα σχέδια I και III (σχέδια III-K1 & III-L1 για οχήματα αναγνωρισμένα από 1/1/2010) πρέπει να τηρούνται Επιτρέπεται να κλείσουν μη χρησιμοποιούμενα ανοίγματα στην κυλινδροκεφαλή, αν ο μόνος σκοπός αυτής της ενέργειας είναι το κλείσιμο των ανοιγμάτων.
321-2	X	X	Όλα τα μέρη για την ανακύκλωση καυσαερίων ή αντίστοιχα συστήματα π.χ. φίλτρα ενεργού άνθρακα ή βοηθητική αντλία αέρα κ.τ.λ. μπορούν να αφαιρεθούν και τα ανοίγματα τους να σφραγισθούν.
322-0			ΦΛΑΝΤΖΑ ΚΥΛΙΝΔΡΟΚΕΦΑΛΗΣ (322)
322-2	X	X	Αρχική ή αναγνωρισμένη σε VR
324-a0			ΕΓΧΥΣΗ (ΨΕΚΑΣΜΟΣ) (324)
324-a2	X	X	Η κεντρική μονάδα ελέγχου (ECU) της έγχυσης πρέπει να είναι αναγνωρισμένη σε VR
324-a3	X		Τα εξαρτήματα για την εισαγωγή δεδομένων στην κεντρική ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου (ECU) (sensors και actuators κλπ.), συμπεριλαμβανομένης και της λειτουργίας τους, πρέπει να είναι αναγνωρισμένα σε επέκταση VR. Οι πλεξούδες είναι ελεύθερες αλλά να σέβονται τις υποδείξεις της VO ηλεκτρικών. Η ντίζα του γκαζιού μπορεί να αντικατασταθεί ή να τοποθετηθεί και δεύτερη

			<p>ασχέτως αν προέρχεται από τον κατασκευαστή ή όχι. Η πεταλούδα αέρα (γκαζιού) πρέπει να είναι είτε η αρχική είτε αναγνωρισμένη σε VR. Ο αυλός του συστήματος ψεκασμού ("μπεκιέρα") μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο, ελεύθερου σχεδιασμού, ο οποίος όμως περιλαμβάνει από κατασκευής συνδέσεις για τις σωληνώσεις καυσίμου και το ρυθμιστή πίεσης, με την προϋπόθεση πως η τοποθέτηση των εγχυτήρων είναι η ίδια με τον αρχικό αυλό. Οι εγχυτήρες μπορούν να αντικατασταθούν από άλλους, αλλά πρέπει να προέρχονται από μοντέλο σειράς παραγωγής. Μόνο η αναγνωρισμένη μονάδα καταγραφής δεδομένων επιτρέπεται Τα στοιχεία του συστήματος έγχυσης, που βρίσκονται μετά τη συσκευή μέτρησης της ροής του αέρα και ρυθμίζουν την ποσότητα του καυσίμου που εισέρχεται στον θάλαμο καύσης μπορούν να τροποποιηθούν αλλά όχι να αντικατασταθούν, με την προϋπόθεση ότι δεν επιδρούν στην ποσότητα του εισαγόμενου αέρα.</p>
324-a4		X	<p>Τα εξαρτήματα για την εισαγωγή δεδομένων στην κεντρική ηλεκτρονική μονάδα ελέγχου (ECU) (sensors και actuators κλπ.), συμπεριλαμβανομένης και της λειτουργίας τους, πρέπει να είναι αναγνωρισμένα σε επέκταση VR. Οι πλεξούδες είναι ελεύθερες αλλά να σέβονται τις υποδείξεις της VO ηλεκτρικών. Τα συστήματα προθέρμανσης μπορούν να απενεργοποιηθούν ή να αφαιρεθούν. Οι εγχυτήρες μπορούν να αντικατασταθούν από άλλους, αλλά πρέπει να προέρχονται από μοντέλο σειράς παραγωγής. Τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα σύστημα στραγγαλισμού, το οποίο να επιτρέπει τη διακοπή λειτουργίας του κινητήρα και της παροχής καυσίμου. Ο αριθμός και η θέση των εγχυτήρων πρέπει να διατηρηθεί. Οι αντλίες του συστήματος έγχυσης πρέπει να είναι οι αρχικές.</p>
325-0			ΕΚΚΕΝΤΡΟΦΟΡΟΙ / ΤΡΟΧΑΛΙΕΣ (325)
325-1		X	<p>Μέγιστο βύθισμα βαλβίδων 11 mm. Το βύθισμα του εκκεντροφόρου πρέπει να είναι είτε το αρχικό είτε αναγνωρισμένο σε VR. Οι εκκεντροφόροι είναι ελεύθεροι αλλά ο αριθμός τους πρέπει να παραμείνει ο αρχικός Ο αριθμός και η διάμετρος των εδράνων πρέπει να παραμείνουν τα αρχικά. "VVT" και "VALVETRONIC" κ.τ.λ. συστήματα επιτρέπονται με την προϋπόθεση ότι υπήρχαν αρχικά, μπορούν να απενεργοποιηθούν.</p>
325-2		X	<p>Μέγιστο βύθισμα βαλβίδων 10 mm. Το βύθισμα του εκκεντροφόρου πρέπει να είναι είτε το αρχικό είτε αναγνωρισμένο σε VR. Οι εκκεντροφόροι είναι ελεύθεροι αλλά ο αριθμός τους πρέπει να παραμείνει ο αρχικός Ο αριθμός και η διάμετρος των εδράνων πρέπει να παραμείνουν τα αρχικά. "VVT" και "VALVETRONIC" κ.τ.λ. συστήματα επιτρέπονται με την προϋπόθεση ότι υπήρχαν αρχικά, μπορούν να απενεργοποιηθούν. Αν το μέγιστο βύθισμα είναι μεγαλύτερο από 10 mm, μπορεί να διατηρηθεί. Στην περίπτωση αυτή πρέπει να χρησιμοποιηθούν χωρίς τροποποίηση οι αρχικοί εκκεντροφόροι.</p>
325-3	X	X	<p>Οι τροχαλίες, γρανάζια κτλ. κίνησης του (των) εκκεντροφόρου είναι ελεύθερα. Εάν ο αρχικός κινητήρας είχε αυτόματους τεντωτήρες για τον ιμάντα ή την αλυσίδα αυτοί μπορούν να κλειδωθούν σε μία σταθερή θέση με χρήση μιας μηχανικής διάταξης. Τα ράουλα έντασης του ιμάντα είναι ελεύθερα αλλά ο αριθμός τους πρέπει να παραμείνει ο αρχικός. Το υλικό και το προφίλ του ιμάντα χρονισμού είναι ελεύθερο, όμως ο αριθμός των δοντιών πρέπει να παραμείνει ίδιος με τον αρχικό.</p>
325-f0			ΚΟΚΟΡΑΚΙΑ ΚΑΙ ΚΑΠΕΛΟΤΑ (325)
325-f2	X	X	Αρχικά ή αναγνωρισμένα σε VR

326-0			ΧΡΟΝΙΣΜΟΣ (326)
326-1	X	X	Ο χρονισμός είναι ελεύθερος Αν ο αρχικός χρονισμός περιλαμβάνει ένα αυτόματο σύστημα επαναφοράς τζόγου, αυτό μπορεί να απενεργοποιηθεί μηχανικά και να χρησιμοποιηθούν αντί αυτού κατάλληλα καπελότα. Οι δίοδοι λαδιού μπορούν να ταπωθούν. Οι τάπες δεν πρέπει να έχουν άλλη λειτουργικότητα, από το να μπλοκάρουν τις διόδους.
326-2	X	X	Τα καπελότα μεταξύ των στελεχών των βαλβίδων και των ποτηρακίων τους είναι ελεύθερα.
327-a0			ΕΙΣΑΓΩΓΗ (327a)
327-a1	X	X	Πολλαπλή εισαγωγή: Αρχική. Το σχέδιο II (σχέδιο III-K2 για αυτοκίνητα ναγνωρισμένα μετά την 1/1/2010) του δελτίου αναγνώρισης της ομάδας A πρέπει να ισχύει. Η πολλαπλή εισαγωγή μπορεί να κατεργασθεί, λειανθεί κ.τ.λ με μηχανική επεξεργασία και με την προϋπόθεση ότι μπορεί να διαπιστωθεί η προέλευσή της από το εξάρτημα παραγωγής.
327-d0			ΒΑΛΒΙΔΕΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΗΣ (327d / 328d)
327-d1	X		Αρχικές ή αναγνωρισμένες σε VR. Οι έδρες και οι οδηγοί δεν υπόκεινται σε κάποιον περιορισμό. Επιτρέπεται η προσθήκη αποστατών κάτω από τα ελατήρια.
327-d2		X	Το υλικό και το σχήμα των βαλβίδων, όπως και το μήκος του στελέχους είναι ελεύθερα. Οι χαρακτηριστικές τους διαστάσεις (που αναφέρονται στο δελτίο αναγνώρισης) πρέπει να διατηρηθούν (περιλαμβανομένων των γωνιών των αξόνων των βαλβίδων). Οι έδρες και οι οδηγοί δεν υπόκεινται σε κάποιον περιορισμό. Επιτρέπεται η προσθήκη αποστατών κάτω από τα ελατήρια.
327-d3			ΝΤΙΖΑ ΓΚΑΖΙΟΥ / ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΕΤΑΛΟΥΔΑΣ (327d)
327-d5		X	Μπορεί να τοποθετηθεί μηχανικό σύστημα ελέγχου πεταλούδας αντί ηλεκτρικού και το ανάποδο, εάν προέρχεται από άλλο μοντέλο. Μόνο η αναγνωρισμένη μηχανική πεταλούδα ή η αρχική πεταλούδα μπορούν να χρησιμοποιηθούν.
327-d6			ΦΙΛΤΡΟ ΑΕΡΑ (327d)
327-d7	X	X	Το φίλτρο αέρα, το κουτί του και ο θάλαμος διαστολής (plenum) είναι ελεύθερα αλλά πρέπει να παραμείνουν στο χώρο του κινητήρα. Αν η εισαγωγή αέρα που αερίζει το θάλαμο επιβατών βρίσκεται στην ίδια περιοχή με την εισαγωγή αέρα του κινητήρα, αυτή η περιοχή πρέπει να απομονώνεται από τη μονάδα του φίλτρου αέρα, για την περίπτωση πυρκαγιάς. Η είσοδος του αέρα μπορεί να εφοδιασθεί με μια προστατευτική σχάρα. Τα τυχόν τμήματα του συστήματος αντιρρύπανσης περιβάλλοντος μπορούν να αφαιρεθούν με την προϋπόθεση ότι αυτή η τροποποίηση δεν προκαλεί αύξηση της ποσότητας του αέρα καύσης Το κουτί του φίλτρου αέρα και οι αεραγωγοί μπορούν να κατασκευάζονται από σύνθετα υλικά. Σε ό,τι αφορά το κουτί, το υλικό πρέπει να είναι φλογο-επιβραδυντικό.
327-d8			ΣΩΜΑ ΠΕΤΑΛΟΥΔΑΣ (327d)
327-d9b	X		Τα στοιχεία του συστήματος έγχυσης που ρυθμίζουν τη δοσολογία της βενζίνης που εισέρχεται στον κινητήρα μπορούν να τροποποιηθούν αλλά όχι η διάμετρος του ανοίγματος της πεταλούδας του αέρα.
327-d10	X		Το σώμα της πεταλούδας πρέπει να είναι το αρχικό ή άλλο αναγνωρισμένο σε VR.
327-h0			ΕΛΑΤΗΡΙΑ ΒΑΛΒΙΔΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΗΣ (327h)
327-h1	X	X	Ελεύθερα

327-h2			ΠΟΤΗΡΑΚΙΑ ΕΛΑΤΗΡΙΩΝ ΒΑΛΒΙΔΩΝ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΗΣ (327h)
327-h3	X	X	Ελεύθερα
328-p0			ΠΟΛΛΑΠΛΗ ΕΞΑΓΩΓΗΣ (328p)
328-p0b	X	X	Αρχική
328-p2			ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΑΓΩΓΗΣ (328p)
328-p3a	X		<p>Ελεύθερο μετά τον υπερτροφοδότη (turbo) Πριν τον υπερτροφοδότη, απαγορεύονται τα μεταβλητά συστήματα εξαγωγής. Αν το αυτοκίνητο είναι αρχικά εξοπλισμένο με τέτοιο σύστημα, αυτό πρέπει να απενεργοποιηθεί. Το πάχος των σωλήνων του συστήματος εξαγωγής πρέπει να είναι μεγαλύτερο ή ίσο από 0.9 mm μετρώμενο στα μη καμπύλα τμήματα. Το εμβαδόν αυτών των σωλήνων πρέπει να είναι ισοδύναμο με αυτό μιας σωλήνας με εσωτερική διάμετρο 70 mm. Εάν στον πρώτο σιωπητήρα υπάρχουν δύο εισαγωγές το εμβαδόν της τομής του αγωγού καυσαερίων της τροποποιημένης εξαγωγής πρέπει να είναι μικρότερο ή ίσο με το άθροισμα του εμβαδού των τομών των δύο εισαγωγών Αν το αρχικό αυτοκίνητο είναι εφοδιασμένο με δύο εξόδους εξαγωγής, είναι δυνατόν να αντικατασταθούν οι αρχικές σωληνώσεις εξαγωγής με μία σωλήνωση εξαγωγής με μία έξοδο ή με δύο εξόδους (τουλάχιστον τα 2/3 της σωλήνωσης εξαγωγής πρέπει να αποτελούνται από σωλήνα της οποίας το μέγιστο εμβαδόν είναι ισοδύναμο με αυτό μιας σωλήνας με εσωτερική διάμετρο 70 mm) Η έξοδος του συστήματος εξαγωγής πρέπει να βρίσκεται στο ίδιο σημείο με την αρχική. Το άνοιγμα στον πίσω προφυλακτήρα πρέπει να είναι αναγνωρισμένο σε VR. Αυτές οι ελευθερίες δεν πρέπει να συνεπάγονται τροποποιήσεις του αμαξώματος και πρέπει να σέβονται τους σχετικούς με το επίπεδο θορύβου νόμους της χώρας, όπου γίνεται ο αγώνας. Ο σιγαστήρας είναι ένα τμήμα του τμήματος εξαγωγής που έχει σκοπό τη μείωση του επιπέδου θορύβου του οχήματος</p>
328-p3a		X	<p>Ελεύθερο μετά τον υπερτροφοδότη (turbo) Πριν τον υπερτροφοδότη, απαγορεύονται τα μεταβλητά συστήματα εξαγωγής. Αν το αυτοκίνητο είναι αρχικά εξοπλισμένο με τέτοιο σύστημα, αυτό πρέπει να απενεργοποιηθεί. Το πάχος των σωλήνων του συστήματος εξαγωγής πρέπει να είναι μεγαλύτερο ή ίσο από 0.9 mm μετρώμενο στα μη καμπύλα τμήματα. Το εμβαδόν αυτών των σωλήνων πρέπει να είναι ισοδύναμο με αυτό μιας σωλήνας με μέγιστη εσωτερική διάμετρο 60 mm. Εάν στον πρώτο σιωπητήρα υπάρχουν δύο εισαγωγές το εμβαδόν της τομής του αγωγού καυσαερίων της τροποποιημένης εξαγωγής πρέπει να είναι μικρότερο ή ίσο με το άθροισμα του εμβαδού των τομών των δύο εισαγωγών Μόνο μία σωλήνα πρέπει να υπάρχει στην έξοδο, εκτός και αν χρησιμοποιηθεί το αρχικό εξάρτημα. Η έξοδος του συστήματος εξαγωγής πρέπει να βρίσκεται στο ίδιο σημείο με την αρχική. Αυτές οι ελευθερίες δεν πρέπει να συνεπάγονται τροποποιήσεις του αμαξώματος και πρέπει να σέβονται τους σχετικούς με το επίπεδο θορύβου νόμους της χώρας, όπου γίνεται ο αγώνας. Ο σιγαστήρας είναι ένα τμήμα του τμήματος εξαγωγής που έχει σκοπό τη μείωση του επιπέδου θορύβου του οχήματος</p>
328-p4	X	X	Επιπλέον εξαρτήματα για τη στήριξη της εξάτμισης επιτρέπονται.
328-p5		X	<p>Όλα τα αυτοκίνητα πρέπει να είναι εφοδιασμένα με ένα αναγνωρισμένο σύστημα καθαρισμού των καυσαερίων, η θέση του οποίου είναι ελεύθερη. Καπνός: ο κινητήρας δεν πρέπει να παράγει ορατές εκπομπές καυσαερίων σε συνθήκες αγώνα.</p>

328-p6			ΚΑΤΑΛΥΤΙΚΟΣ ΜΕΤΑΤΡΟΠΕΑΣ (328p)
328-p7	X	X	Ο καταλυτικός μετατροπέας θεωρείται σιγαστήρας και μπορεί να μετακινηθεί. Μπορεί να αφαιρεθεί μόνο αν αυτό επιτρέπεται από το άρθρο 252-3.6 Πρέπει να είναι είτε ο αρχικός (προερχόμενος είτε από το αναγνωρισμένο μοντέλο είτε από άλλο μοντέλο παραγόμενο σε ποσότητα τουλάχιστον 2500 μονάδων) είτε από την τεχνική λίστα Νο. 18.
328-p7b	X	X	Εφόσον είναι τοποθετημένος κατ' ευθείαν στην πολλαπλή εξαγωγής, ο καταλύτης μπορεί να αντικατασταθεί από ένα κωνικό τμήμα του ίδιου μήκους και με τις ίδιες διαμέτρους εισαγωγής και εξαγωγής.
330-0			ΑΝΑΦΛΕΞΗ (330)
330-1	X		Τα μπουζί είναι ελεύθερα, ομοίως ο κόφτης και τα καλώδια υψηλής τάσης
330-2		X	Βύσματα προθέρμανσης είναι ελεύθερα
331-0			ΨΥΞΗ (331)
331-01	X	X	Μόνο εάν η αντλία νερού έχει αρχικά μηχανική ή ηλεκτρική κίνηση, αυτή η κίνηση μπορεί να αφαιρεθεί ή να τροποποιηθεί. Η αρχική αντλία νερού πρέπει να παραμείνει.
331-02	X	X	Το ψυγείο πρέπει να είναι το αρχικό ή αναγνωρισμένο σε VR. Το ψυγείο, η στερέωσή του καθώς και οι σωλήνες που το συνδέουν με τον κινητήρα είναι ελεύθερα με την προϋπόθεση να είναι τοποθετημένο στην αρχική του θέση.
331-03	X	X	Επιτρέπεται η τοποθέτηση συλλέκτη νερού. Το πώμα του ψυγείου και το σύστημα ασφάλισής του είναι ελεύθερα. Το αρχικό δοχείο διαστολής μπορεί να αντικατασταθεί με άλλο, με την προϋπόθεση ότι η χωρητικότητα του νέου δεν υπερβαίνει τα 2 λίτρα και ότι τοποθετείται στο χώρο του κινητήρα. Η τάπα του ψυγείου και το σύστημα ασφάλισής της είναι ελεύθερα. Ο θερμοστάτης είναι ελεύθερος, όπως επίσης και το σύστημα ελέγχου του(των) ηλεκτρικού(ών) ανεμιστήρα(ων) και η θερμοκρασία στην οποία ενεργοποιείται(ούνται). Οι σωληνώσεις ψυκτικού υγρού εκτός του κορμού του κινητήρα και τα εξαρτήματά τους είναι ελεύθερα. Σωληνώσεις από άλλο υλικό ή/και διάμετρο μπορούν να χρησιμοποιηθούν.
333-a0			ΛΙΠΑΝΣΗ / ΚΥΚΛΩΜΑ ΛΑΔΙΟΥ (333a)
333-a1	X	X	Το ψυγείο, ο εναλλάκτης λαδιού/νερού, οι σωληνώσεις, ο θερμοστάτης και οι σωληνώσεις της αντλίας λαδιού (περιλαμβανομένου του αριθμού τους) είναι ελεύθερα (χωρίς μετατροπή του αμαξώματος) Το ψυγείο λαδιού δεν μπορεί να βρίσκεται εκτός του αμαξώματος. Σύστημα “αναπνοής” του κάρτερ ανοικτού τύπου: αν το σύστημα λίπανσης περιλαμβάνει ένα ανοικτού τύπου σύστημα “αναπνοής” του κάρτερ, πρέπει να είναι εξοπλισμένο, ώστε το λάδι να ρέει μέσα σε ένα δοχείο συλλογής. Αυτό πρέπει να έχει χωρητικότητα 2 λίτρων και είτε να είναι κατασκευασμένο από διαφανές πλαστικό είτε να έχει μία διαφανή πλευρά. Διαχωριστής αέρα / λαδιού: ένας διαχωριστής αέρα / λαδιού μπορεί να τοποθετηθεί εκτός του κινητήρα (μέγιστη χωρητικότητα 1 λίτρο) σύμφωνα με το σχέδιο 255-3. Το λάδι πρέπει να ρέει από το δοχείο συλλογής προς τον κινητήρα μόνο με τη βαρύτητα. Το λάδι πρέπει να ρέει από το δοχείο λαδιού προς τον κινητήρα μόνο με τη βαρύτητα. Οι ατμοί πρέπει να επανεισάγονται στον κινητήρα μέσω του συστήματος εισαγωγής. Ανεμιστήρας: ένας ανεμιστήρας μπορεί να τοποθετηθεί για να ψύχει το λάδι του κινητήρα, αλλά δεν πρέπει να έχει αεροδυναμική λειτουργικότητα.
333-a2	X	X	Όργανο λαδιού: το όργανο λαδιού είναι ελεύθερο, αλλά πρέπει να λειτουργεί

			πάντα και να μην έχει καμία άλλη λειτουργία, μπορεί να μετακινηθεί από την αρχική του θέση.
333-a3	X	X	Φίλτρο λαδιού: το φίλτρο λαδιού είναι ελεύθερο, με την προϋπόθεση ότι είναι εναλλακτό με το αρχικό φίλτρο. Η τοποθέτηση φίλτρου λαδιού ή στοιχείου φίλτρου λαδιού είναι υποχρεωτική και ολόκληρη η ροή λαδιού πρέπει να περνάει μέσα από αυτό το φίλτρο ή το στοιχείο φίλτρου. Το αρχικό φίλτρο λαδιού μπορεί να αντικατασταθεί από άλλο. Με σκοπό την τοποθέτηση ψυγείου λαδιού και των συνδέσεων των αισθητήρων θερμοκρασίας ή / και πίεσης λαδιού, η βάση του φίλτρου μπορεί να κατεργαστεί ή αντικατασταθεί. Επιτρέπεται ένας προσαρμογέας ανάμεσα στο φίλτρο λαδιού και τη βάση του ή ανάμεσα στη βάση και στον κορμό του κινητήρα. Αυτός ο προσαρμογέας μπορεί να έχει επίσης συνδέσεις των αισθητήρων θερμοκρασίας ή / και πίεσης λαδιού.
333-b0			ΛΕΚΑΝΗ (ΚΑΡΤΕΡ) ΛΑΔΙΟΥ (333b)
333-b1	X	X	Η λεκάνη (κάρτερ) λαδιού πρέπει να είναι η αρχική ή άλλη αναγνωρισμένη σε VR. Η μοναδική της λειτουργία είναι να περιέχει λάδι. Ο αριθμός των βάσεων της δεν πρέπει να υπερβαίνει τα αρχικά.
333-b2	X	X	Χωρίσματα: η τοποθέτηση χωρισμάτων στη λεκάνη (κάρτερ) λαδιού επιτρέπεται
333-b3	X	X	Επιτρέπεται η τοποθέτηση ενός εκτροπέα λαδιού μεταξύ των επιπέδων της φλάντζας της λεκάνης (κάρτερ) λαδιού και του κορμού του κινητήρα. Ο αρχικός εκτροπέας μπορεί να αντικατασταθεί, με την προϋπόθεση ότι η απόσταση ανάμεσα στην επιφάνεια απομόνωσης της λεκάνης λαδιού και του κορμού του κινητήρα δεν αυξάνεται πάνω από 6 mm.
333-b4	X	X	Αντλία λαδιού: Εάν η αντλία λαδιού έχει αρχικά μηχανική ή ηλεκτρική κίνηση, αυτή η κίνηση μπορεί να αφαιρεθεί ή να τροποποιηθεί. Η παροχή μπορεί να αυξηθεί σε σχέση με την αρχική. Το κάλυμά της, όπως και η θέση της στη λεκάνη (κάρτερ) λαδιού πρέπει να παραμείνουν όπως τα αρχικά αλλά το εσωτερικό της θήκης βάσης της και του καλύματος μπορούν να υποστούν κατεργασία. Η τοποθέτηση ενός τεντωτήρα αλυσίδας αντλίας λαδιού. Το σύστημα κίνησης της αντλίας λαδιού είναι ελεύθερο. Το σύστημα ρύθμισης της πίεσης λαδιού μπορεί να τροποποιηθεί.
333-b5	X	X	Ρυθμιστής πίεσης λαδιού: πρέπει να είναι ο αρχικός ή άλλος αναγνωρισμένος σε VR.
4 – ΚΥΚΛΩΜΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ			
401-a0			ΔΕΞΑΜΕΝΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ (ΡΕΖΕΡΒΟΥΑΡ) (401a)
401-a1	X	X	Πρέπει να είναι σύμφωνη με κάποιο από τα πρότυπα της FIA (FT3-1999, FT3.5-1999, FT5-1999) και να είναι σύμφωνη με τα οριζόμενα στο άρθρο 253.14 Χωρητικότητα: ελάχιστη 65 lt μέγιστη 100 lt ΓΙΑ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΑΓΩΝΕΣ ΜΟΝΟ Επιτρέπεται η διατήρηση της αρχικής δεξαμενής καυσίμων του κατασκευαστή ή αναγνωρισμένης δεξαμενής καυσίμου ως κύριας ή δευτερεύουσας δεξαμενής καυσίμου. Αν η δεξαμενή καυσίμου εγκατασταθεί στο χώρο αποσκευών και τα πίσω καθίσματα αφαιρεθούν, ένα άφλεκτο και αδιάβροχο χώρισμα πρέπει να χωρίζει το θάλαμο των επιβατών από τη δεξαμενή καυσίμου. Επιτρέπεται να τοποθετηθεί ένα φίλτρο και μία αντλία με ίδια χαρακτηριστικά με τα αρχικά, εκτός της δεξαμενής καυσίμου. Αυτά τα εξαρτήματα πρέπει να

			<p>προστατεύονται με επαρκή τρόπο.</p> <p>Για αυτοκίνητα δύο όγκων με δεξαμενή καυσίμου στο χώρο αποσκευών, μία άφλεκη, ανθεκτική στις φλόγες και αδιάβροχη θήκη πρέπει να περιέχει τη δεξαμενή καυσίμου και τις οπές πλήρωσής της.</p> <p>Για αυτοκίνητα τριών όγκων, ένα άφλεκτο, ανθεκτικό στις φλόγες και αδιάβροχο χώρισμα πρέπει να χωρίζει το θάλαμο των επιβατών από τη δεξαμενή καυσίμου. Όμως συνιστάται αυτό το χώρισμα να αντικαθίσταται από θήκη, όπως στα αυτοκίνητα δύο όγκων.</p>
401-a3	X	X	Μπορεί να χρησιμοποιηθεί οποιοδήποτε σύστημα κλειδώματος για το καπάκι της δεξαμενής καυσίμου.
402-a0			ΚΥΚΛΩΜΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ (402a)
402-a1	X		<p>Επιτρέπεται η τοποθέτηση δεύτερης αντλίας βενζίνης αλλά αυτή πρέπει να είναι εφεδρική και δεν μπορεί να λειτουργεί μαζί με της επιτρεπόμενη.</p> <p>Πρέπει να μπορεί να συνδεθεί μόνο όταν το αυτοκίνητο είναι ακίνητο και μόνο καθαρά μηχανικά από ένα μηχανισμό δίπλα στις αντλίες.</p> <p>Επιτρέπεται η εγκατάσταση ενός ψυγείου στο κύκλωμα καυσίμου (μέγιστη χωρητικότητα: 1 λίτρο)</p> <p>Επιτρέπεται το άνοιγμα δύο οπών (μέγιστη διάμετρος 60 mm ή αντίστοιχης επιφάνειας) στο πάτωμα, η μόνη λειτουργικότητα των οποίων θα είναι το πέρασμα των σωληνώσεων για την πλήρωση και το άδειασμα της δεξαμενής καυσίμου</p>
402-a2		X	<p>Η εγκατάσταση των σωληνώσεων καυσίμου είναι ελεύθερη, αρκεί να τηρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 253-3 του Παραρτήματος J</p> <p>Επιτρέπεται η εγκατάσταση ενός ψυγείου στο κύκλωμα καυσίμου (μέγιστη χωρητικότητα: 1 λίτρο)</p> <p>Επιτρέπεται το άνοιγμα δύο οπών (μέγιστη διάμετρος 60 mm ή αντίστοιχης επιφάνειας) στο πάτωμα, η μόνη λειτουργικότητα των οποίων θα είναι το πέρασμα των σωληνώσεων για την πλήρωση και το άδειασμα της δεξαμενής καυσίμου</p>