

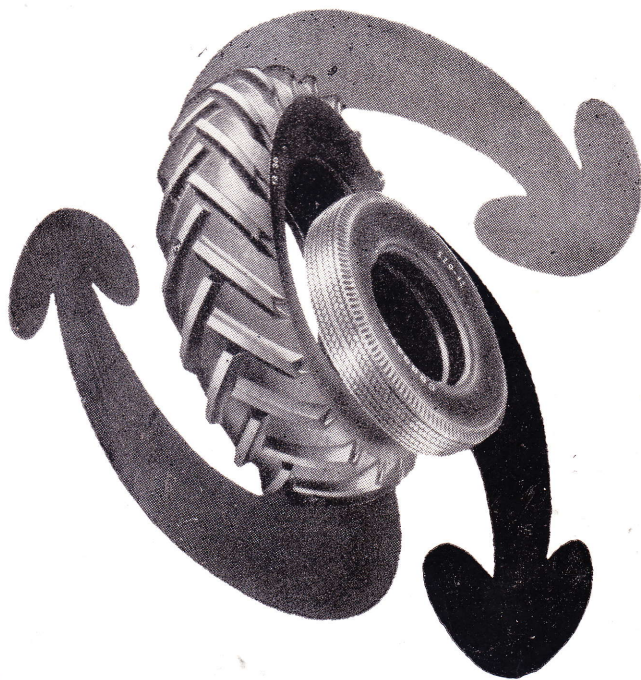
8.

**INTERNATIONALE
CORDATIC-RALLYE
BUDAPEST**



1969. AUG. 29—31.

RI



*VERSENYKIÍRÁS
AUSSCHREIBUNG*

cordatic

Amit a gumibroncsról tudni kell

(Az Országis Gumiipari Vállalat tanácsai)

SZERELÉS

Ügyeljen arra, hogy a gépkocsi kerekpánt méretének megfelelő gumibroncsot szereljen. A szereléshez megfelelő szerszámot használjon, melynek ne legyen éles széle, mert megsérti a gumibroncs peremét és a tömlőt.

A tömlő behelyezésekor ne csipődjék a perem és a pánt közé.

Használjon síkport a tömlő szerelésénél.

Tanácsos a szerelővasat megnedvesíteni, hogy a gumibroncs pereme könnyebben lecsússzon rajta.

LÉGNYOMÁS

Minden gumibroncs méretéhez a teherbírásnak megfelelően meghatározott légnyomás tartozik.

A jármű teljes terhét a gumibroncsban levő levegő hordja.

Az előírtól kisebb légnyomás használatával a gumibroncs a megengedettnél nagyobb mértékben nyomódik be. A cordszálak meglazulnak, a gumibroncs idő előtt tönkremegy és a két széle lekopik.

A gumibroncs megengedett legnagyobb terhelést a légnyomás emelésével nem szabad túllépni.

A túlnyomás károsan befolyásolja a gumibroncs rugózó hatását, csökken csillapító képessége az út egyenetlenségével szemben, növeli a külső sérülés veszélyét. A futófelület korona-vonala (középső része) mentén lekopik.

Az elégtelen rugózás a járművet és alkatrészeit rendkívül igénybe veszi.

Kerülje a jármű és ezáltal a gumibroncs minden túlterhelését.

Cyakvan ellenőrizze a nyomást. Ovjá gumibroncsát az olajtól.

Ellenőrizze a kerekek állását. Vizsgálja meg a fénék működését.

Nagy melegben csökkentse a sebességét. Sebességel nő a terhelés.

Kanyarok vételére szánjon elegendő időt.

Helyezze előnybe a gumibroncsot kímélő hajtási módot.

Kerülje ki az út egyenetlenségeit, rossz úton kisebb sebességgel haladjon.

Ellenőrizze gyakran a köpenyeket, az esetleg behatolt tárgyak miatt. Meghibásodott köpenyét azonnal javíttassa meg szakszerűen.

ELETTARTAM

A nagyobb sebesség magasabb köpeny-hőfokot okoz.

Az erős felmelegedés csökkenti a gumi és szövetegek közötti tapadást és a gumibroncs idő előtti tönkremenetelét okozza.

Nagy melegben történő utazásnál lehülési szünetet kell tartani, hogy azzal az előírt légnyomás helyre álljon.

Ne a levegő kiengedésével csökkentse a légnyomást.

8.



INTERNATIONALE CORDATIC-RALLYE BUDAPEST

1969. augusztus 29—31.

VERSENYKIÍRÁS AUSSCHREIBUNG



VIII. NEMZETKÖZI CORDATIC RALLYE

1969. augusztus 29–31.

Időbeosztás:

Első nevezési zárlat:	1969. augusztus 9, 24 óra
Végleges nevezési zárlat:	1969. augusztus 15, 24 óra
Versenyzők fogadása:	1969. augusztus 28.
Műszaki gépátvétel:	1969. augusztus 29, 15–19 óra között
Rajt:	1969. augusztus 30, 0,01 órától
Eredménylista kifüggesztése:	1969. augusztus 31, 19 óra
Óvási idő lejárta:	1969. augusztus 31, 20 óra
Díjkiosztó:	1969. augusztus 31, 20 óra

Verseny vezetősége:

Elnök:	Czollner Zsigmond
	Szander Béla
Titkár:	Pásztor Sándor
	Dvorszky Nándor
Versenyfelelős:	Nádor István
Időmérők vezetője:	Simon Miklós
Kiértékelés vezetője:	Koncsol Béla
Gazdasági felelős:	Kabók József

Verseny zsürije nemzetközi. A verseny elnökén és helyettesein kívül minden nemzet, mely legalább 3 gépkocsival résztvesz, egy-egy delegálttal képviselteti magát.

Cordatic Kupa védői:

1961.	Nagy László	Volkswagen
1962.	Keresztesi József	Wartburg
1963.	Keresztesi József	Wartburg
1964.	Kesjár János	Fiat
1965.	Hollós István	Steyr Puch
1966.	Hollós István	Steyr Puch
1967.	Ferjancz Attila	Renault Gordini

A Cordatic Rallye kategória győztesei:

1961.		
750 ccm-ig	Hilier Kornél	Zastawa
1000 ccm-ig	Kondorosi Tihamér	Fiat 600 D
1000 ccm felett	Nagy László	VW
1962.		
500 ccm-ig	Döme József	Trabant
1000 ccm-ig	Szabó Zoltán	Wartburg
1000 ccm felett	Kesjár János	Skoda T. S.
1963.		
600 ccm-ig	Günther Schorn	A Steyr Puch
850 ccm-ig	Hollós Istán	H Steyr Puch
1000 ccm-ig	Keresztesi József	H Wartburg
1300 ccm-ig	Kiss Gyula	H Skoda T. S.
1964.		
600 ccm-ig	H. Feldmann	D Trabant
850 ccm-ig	Hollós Istán	H Steyr Puch
1000 ccm-ig	Szabó Zoltán	H Wartburg
1300 ccm-ig	Kesjár János	H Fiat 1300
1300 ccm felett	Békeffy Jenő	H Opel Rekord
1965.		
600 ccm-ig	Kiss György	H Steyr Puch
850 ccm-ig	Hollós Istán	H Steyr Puch
1000 ccm-ig	Kelemen Ferenc	H Opel Kadett
1300 ccm-ig	Kiss Gyula	H Austin Cooper
1300 ccm felett	Békeffy Jenő	H Opel Rekord
1966.		
600 ccm-ig	M. Lukes	D Trabant
850 ccm-ig	Hollós Istán	H Steyr Puch
1000 ccm-ig	V. Krelina	CS Skoda 1000 M. B.
1300 ccm-ig	Tóth Ferenc	H VW
1300 ccm-ig	Békeffy Jenő	H Opel Rekord
1967.		
600 ccm-ig	Kiss György	H Steyr Puch
850 ccm-ig	Czira János	H BMW 700
1000 ccm-ig	G. Suhr	D Wartburg
1300 ccm-ig	Ferjancz Attila	H Renault Gordini
1300 ccm-ig	M. Rucinsky	PL Volvo 144

VERSENYKIÍRÁS

1. A verseny rendezője és a verseny:

A Magyar Autóklub Autósport Bizottsága és az Országos Gumiipari Vállalat 1969. augusztus 29–31. között rendezi a

VIII. NEMZETKÖZI CORDATIC RALLYET

az FIA Nemzetközi Sportszabályzat, jelen kiírás, valamint az esetleg kiadásra kerülő végrehajtási utasítás szabályai szerint.

2. A verseny távja:

A VIII. Nemzetközi Cordatic Rallye össztávolsága kb. 1600 km, mely két részletben kerül lebonyolításra. A két rész között kb. 2 órás pihenő áll a versenyzők rendelkezésére. A pihenőhely Eger.

3. A verseny útvonala:

I. Tervezett útvonalszél:

Budapest (Normafa) – Budakeszi – Telki – Perbál – Dorog – Esztergom – Pilismarót – Pilisszentkereszt – Csobánka – Pilisvörösvár – Solymár – Budapest – Szigethalom – Toköl – Ráckeve – Kiskunlacháza – Bugyi – Ócsa – Üllő – Gyömrő – Budapest – Nagytarcsa – Isaszeg – Gödöllő – Veresegyháza – Vécduka – Vác – Kismaros – Szokolya – Kóspallag – Márianosztra – Ipolydamásd – Letkés – Kemence – Hont – Nagyoroszi – Patak – Érsekvadkert – Romhány – Nógrádkövesd – Becske – Szügy – Balassagyarmat – Szécsény – Salgótarján – Mátraszele – Nádudvar – Pétervársára – Tarnalelesz – Szarvaskő – Eger – Kápolna – Visonta – Abasár – Mátrafüred – Parád – Recsk – Egerbakta – Szucs – Bekölce – Bélapátfalva – Szilvásvárad – Garadna – Mályinka – Bánhorváti – Vadna – Felsőnyárád – Zubony – Aggtelek – Jósvafő – Szin – Szalonna – Edeleny – Sajószentpéter – Miskolc – Lillafüred – Felsőtárkány – Eger – Noszváj – Bogács – Mezőkövesd – Füzesabony – Kerecsend – Eger.

II. Tervezett útvonalszél:

Eger – Szilvásvárad – Szarvaskő – Eger – Egerbakta – Recsk – Parád – Mátrafüred – Abasár – Kápolna – Eger – Szarvaskő – Szucs – Tarnalelesz – Nádudvar – Mátraszele – Salgótarján – Szécsény – Balassagyarmat – Nagyoroszi – Hont – Kemence – Letkés – Ipolydamásd – Márianosztra – Kóspallag –

Szokolya – Kismaros – Vác – Alsógöd – Dunakeszi – Budapest – Pilisvörösvár – Csobánka – Pilisszentkereszt – Pilismarót – Visegrád – Szentendre – Budakalász – Üröm – Piliscsaba – Perbái – Telki – Budakeszi – Budapest.

A verseny pontos útvonalát, távolságbeosztását, menetidejét, továbbá az ellenőrző és üzenanyagöltő állomások helyét az útvonal-lap tartalmazza, melyet a rendezőség a nevezés visszaigazolásával egyidőben bocsát a versenyzők rendelkezésére.

4. Közlekedési előírások:

A rallye egész útvonalán kötelező a közlekedésrendészeti szabályok előírásainak betartása. Rendőrségi intézkedés miatt késésért időjöváírás nem jár, súlyosabb szabálysértés esetén a versenybíróóság elnöksége a szabálysértőt a versenyből kizárja.

Közlekedési balesetnél akár versenyzőről, akár nem versenyzőről van szó, a segítségnyújtás a közlekedési előírásoknak megfelelően kötelező, az ilyen esetben keletkező idővesztéséget a verseny vezetősége jóváírja, amennyiben a versenyző azt hiteltérdemlő módon igazolja.

5. Verseny résztvevői:

Jelen kiírás szerinti versenyen résztvehetnek mindazon meghívott külföldi és hazai versenyzők, akik érvényes gépjárművezetői engedéllyel, versenyvezetői igazolvánnyal, illetve rajtengedéllyel rendelkeznek és nevezésüket a versenyvezetőség visszaigazolta. Külföldi versenyzőknek nemzetközi versenyvezetői és sporthatósági (ACN) engedély is szükséges.

Minden gépkocsira két versenyzőt kell nevezni és mind a kettőnek rendelkeznie kell fenti feltételekkel. A két versenyző az útvonalon bárhol válthatja egymást a vezetésben.

6. Gépjárművek:

Jelen kiírás szerinti versenyen résztvehetnek mindazon gépjárművek, melyek megfelelnek a FIA nemzetközi sportszabályzat J függelék A kategória 1–2 csoportjaira vonatkozó előírásoknak.

A verseny a következő géposztályok szerinti felosztásban kerül lebonyolításra:

1. géposztály	600 ccm-ig
2. géposztály	1150 ccm-ig
3. géposztály	1600 ccm-ig
4. géposztály	1600 ccm felett

7. Rajtszámok; Rallyetáblák:

A versenyen résztvevő minden gépkocsit rajtszámokkal kell ellátni, mindkét oldalt az elülső ajtókon a gépkocsik színétől eltérő és a következő méretekben:

számjegy hosszúsága	35 cm
számjegy szélessége	15 cm
vonelvastagság	5 cm

A verseny rendezősége a műszaki gépatvétel helyén lehetőséget biztosít a rajtszámok előírás szerinti felfestésére. A versenyben résztvevő minden gépkocsi részére két db Cordatic Rallye feliratú, rajtszámmal ellátott rallye-táblát ad ki a rendezőség, melyeket a gépkocsi elülső, illetve hátsó részén oly módon kell elhelyezni, hogy az a rendszámtáblákat ne takarja.

Minden versenyző köteles rajtszámát a verseny folyamán állandóan jó állapotban tartani és azt a verseny befejeztével maradéktalanul eltávolítani.

8. Üzemanyag:

A versenyen csak kereskedelmi forgalomban kapható üzemanyag használható. Útvonalon nyitvatartó benzinkutak felsorolása az útvonal-lapon található.

9. Műszaki gépatvétel:

A versenyre benevezett minden gépjárműnek meg kell felelnie a magyar közlekedési szabályok előírásainak, az FIA nemzetközi sportszabályzat A kategória 1–2 csoportja összes előírásainak, valamint műszakilag olyan állapotúnak kell lennie, hogy megfeleljen a biztonságos versenyzés feltételeinek. A verseny vezetősége fentieket ellenőrizteti és jogot formál arra, hogy a verseny folyamán bármikor ellenőriztesse, a meg nem felelőket a versenyből kizárja. Vonatkozik a verseny folyamán megsérült járművekre is.

Versenyzők és versenyzőtársuk részére bukósisak bemutatása kötelező. A verseny rendezősége az alsó védőlemezek használatát engedélyezi.

Műszaki átvételkor a következő okmányok bemutatása szükséges:

1. Gépjármű forgalmi engedély,
2. Gépjárművezetői engedély,
3. Versenyvezetői igazolvány (vagy rajtengedély),
4. Biztosítási igazolás.

A külföldi résztvevőknek szükséges még bemutatni:

1. Nemzetközi gépjárművezetői engedély,
2. Nemzetközi versenyvezetői engedély,
3. Baleseti és szavatossági biztosítás.

Amennyiben az átvevő bizottság a gépjárműveket, valamint az okmányokat rendben találta, kiadja a menetokmányokat, a különpróbák leírásait, valamint a verseny vezetősége által kibocsátott végrehajtási utasítást.

10. Nevezések:

Nevezéseket a csatolt nevezési ív kitöltésével, aláírva, a megadott határidő betartásával a Magyar Autóklub (Budapest VI., Nagymező u. 20.) címére kérjük megküldeni.

Nevezési díjban a versenyzők részére a verseny időtartamára hűsítő, hideg-ételelem, a rallye táblák ára, a díjkioszto vacsora is bennfoglaltak. A verseny vezetősége a nevezési zárlatot követő hét napon belül igazolja vissza a nevezéseket. A versenyvezetőség kéri a nevezések megküldésével egyidőben a nemzetközi zsűribe delegált tag nevét is közölni.

11. Biztosítás:

A versenyzők saját tulajdonukat képező cascoval rendelkező gépkocsijukra napi 50,- Ft-os kiegészítő biztosítási díj befizetése ellenében a casco biztosítást jelen versenyre is kiterjeszthetik. A biztosítás kiterjesztéséhez a műszaki gép-átvétel alkalmával **feltétlenül be kell mutatni a gépkocsi érvényes casco kötvényét.** A magyar versenyzők részére a kiegészítő díjat a Magyar Autóklub fizeti be.

Miután a gyorsasági szakaszokra a kötelező (szavatossági) biztosítás nem érvényes, az Állami Biztosító kötelező jelleggel 40,- Ft különbiztosítási díj ellenében a szavatossági biztosítást jelen versenyre is kiterjeszti. A biztosítási díjat a gépátvétel alkalmával kell befizetni.

Azon versenyzők, akik casco biztosítással nem rendelkeznek, a Magyar Autóklub sportosztályán az alap casco biztosítást megköthetik és így a pótdíj befizetése mellett a casco biztosítás már jelen versenyre is kiterjed.

12. Zártpark (Parc Ferme)

A műszaki gépátvétel után és a két szakasz közti pihenőidőben a járműveket zárt parkban kell elhelyezni, ettől a pillanattól kezdve szigorúan tilos bármilyen javítást eszközölni a gépkocsin (üzemanyag és olaj utántöltést is beleértve). A zárt parkba a versenyzők rajtidejük előtt tíz perccel léphetnek be. Fentiek megsértése versenyből való kizárást jelent.

13. A verseny lebonyolítása:

a) kötött átlagú megbízhatósági szakasz:

Rajt a menetlevelben megadott időpontban történik. (Menetlevelet a versenyző a gépátvétel alkalmával kapja kézhez.)

A rajtnál a versenyzőnek úgy kell jelentkeznie, hogy a rajtideje érkezésekor indítható legyen. A rajttól való késésért minden megkezdett percért büntetőpont jár. Késve jelentkező versenyző csak a géposztály utolsó versenyzőjeként indítható el, természetesen ideális idejében. (Büntetőpont csak az indulási idő és jelentkezési idő között eltelt percekért jár.)

A rajt járó motorokkal és álló gépkocsival történik, 2 perces időközökben.

Az **időellenőrző állomások (IE)**, valamint az **áthaladás ellenőrző állomások (ÁE)** helyét az útvonal-lap tartalmazza. Az időellenőrző állomás előjelzése az út menetirány szerinti jobboldalán az állomások előtt 200 méterre elhelyezett fehér zászló, az állomások kezdetét az előtt kb. 20 méterre elhelyezett sárga zászló, az állomást az állomás számtábla jelzi (fehér alapon fekete szám).

Az állomásra való belépés ideje az az idő, amikor a versenyző kocsija hátsó tengelyével áthaladt a sárga zászló vonalán. Normál szakaszokon az állomásra csak az ideális időben lehet belépni, mind a korai, mind a késői érkezés büntetőpontokat jelent. Az időbeírás perces pontossággal történik, tehát 10 óra 12 perc 00 másodperctől 10 óra 12 perc 59 másodpercig, 10 óra 12 perc.

Az IE állomáson a sárga zászló vonalától jól olvasható úgynevezett lapozó óra van elhelyezve, mely a mindenkori rádió időt mutatja. Az idő beírása a versenyző menetlevelére, illetve az állomás jegyzőkönyvébe történik. A versenyző a beírt idő helyességéről köteles meggyőződni, és azt menetlevelén ellenjegyezni. A verseny vezetősége időbeírásra vonatkozó reklamációt nem fogad el.

Áthaladó ellenőrző állomás. Előjelzése az út menetirány szerinti jobb oldalán az állomás előtt kb. 100 méterre elhelyezett fehér zászló, az állomást az állomás számtábla jelöli. (Fekete alap, fehér szám). A versenyző köteles az állomáson megállni és menetlevelében az áthaladás tényét igazoltatni. Időbeírás nincs.

Titkos áthaladás ellenőrző állomás: (TAE)

Előjelzése az állomás előtt kb. 100 méterre elhelyezett fehér zászló. Az állomáson piros zászlóval történő leintésre a versenyző köteles megállni és menetlevelét igazoltatni.

Speciális szakasz:

Versenyzőknek a normál szakaszokhoz képest magasabb átlagot kell tartaniuk. A speciális szakaszokat az útvonal-lap tartalmazza, jelölve a kezdő és végző

IE állomását. A speciálszakasz kezdetén lévő IE állomáson a versenyző ideális ideje előtt 15–25 másodperccel a sportbíró intésére az állomásra beléphet, hogy a menetlevél kezelése után az ideális idő érkezésekor kerek percre legyen indítható. Amennyiben a speciálszakasz kezdete egyben gyorsasági szakasz kezdete is, az indítás zászlójelzésre történik, ellenkező esetben az indulási idő elérkeztekor a menetlevél visszaadásával. Speciál szakaszon egyszerre csak egy versenyző indítható. Az indításnál mindig az ideális időben érkező versenyző élvez előnyt, a késésben lévő a sportbíró intézkedése szerint új időt kap.

Speciálszakaszon bukósíak viselése kötelező. A gyorsasági szakaszokon kívüli szakaszok lebonyolítása nem lezárt pályán történik, tehát igen fontos a közlekedési előírások betartása, különös tekintettel a sebességkorlátozásokra és előzésekre. A lassabban haladó versenyző köteles az előzni szándékozónak lehetőséget biztosítani az előzéshez.

Idegen segítség igénybevétele a verseny egész útvonalán megengedett.

Az I., valamint a II. útvonalrész célbaérkezésénél sárga zászló nincs, a versenyző ideális ideje előtt szabadon befuthat az állomásra.

Gyorsasági szakasz:

Helyét az útvonal-lap tartalmazza. Forgalomtól lezárt pályán kerül lebonyolításra, a szakasz előjelzése az út mindkét oldalán rajthely előtt 100 méterre elhelyezett fehér zászló. A szakasz kezdetét és végét az úttest mindkét oldalán elhelyezett piros zászló és az ezeket összekötő, az úttestre felfestett fehér vonal jelzi. A célvonal után 100 méter sárga zászló van elhelyezve, annak a szakasznak jelzése, amelyben a versenyző a célvonalon történő áthaladás után semmilyen körülmények között sem állhat meg. Az indítás 3–2–1 bemondásával és a rajtszó elhangzásával egyidőben zászlóval adott jelre történik. Időmérés az indító zászlóval adott jelzés pillanatától a célvonal első kerekkel való érintéséig tart. A szakaszba való érkezés idejét és az elrajtolás tényét a menetlevélbe írják be.

Amennyiben a versenyzőtől független ok miatt a versenyző ideális idejében nem rajtolható el, a sportbíró intézkedése szerint új időt kap. A késve érkező versenyző hátrányban van az ideális időben lévővel, beérkezését regisztrálják, az új indulási időről a sportbíró intézkedik. Az indító állomásra a versenyzők 15–20 másodperccel ideális idejük előtt a sportbíró intézkedésére szabadon beléphetnek, hogy az ideális idő érkezésekor elindíthatók legyenek.

Ha a versenyző gyorsasági szakaszokon megállni kényszerül, köteles jár-művével a lehetőséghez mérten az úttestről teljesen lehúzódni és ha sötét van, a világitást oly módon bekapcsolva hagyni, hogy a többi versenyzőt ne zavarja.

Gyorsasági szakaszon új rajt engedélyezése semmilyen körülmények között sem lehetséges.

14. A verseny értékelése:

Az egyes versenyzők értékelése a géposztályon belül és géposztályon kívül összesítve osztályra való tekintet nélkül történik. Az egyes géposztályok, valamint az abszolút sorrend a kialakult pontszámok alapján történik oly módon, hogy a legalacsonyabb pontszámmal rendelkező versenyzők a legjobbak. Holtverseny esetén a végrehajtási utasításban megadott gyorsasági szakasz jobb teljesítménye adja a sorrendet.

Útvonal értékelés:

IE állomásra korai, vagy kései érkezés	60 pont/perc
Előírt rajtidőtől való késés	60 pont/perc
IE, vagy AE állomásra helytelen irányból való érkezés	300 pont
Különpróba szakaszokon az osztály legjobb ideje	0 pont
Minden további másodpercért	1 pont/másodperc
Menetlevél elvesztése	kizárás
IE, AE, TAE kihagyás	kizárás
Szakaszonként 40 percnél több késés	kizárás
Verseny rajtjánál 30 percnél több késés	kizárás
Meghatározott gépátvételi időn túl 30 perces késés	kizárás
Súlyos személyi sérüléssel járó baleset	kizárás

Az egyes különpróba szakaszok limitideje különpróbanként és géposztályonként a legjobb időt teljesítő versenyző idejének kétszerese. Ha egy versenyző a különpróbát a limitidőn túl teljesíti, a limitidőnek megfelelő pontszámot kapja hibapontul.

15. Cordatic Kupa elnyerése:

A Cordatic kupát az a versenyző nyeri, aki abszolút sorrendben legjobb helyezést éri el.

16. Díjazás:

A verseny tiszteletdíjai géposztályonként az alábbiak szerint kerülnek kiadásra:

2– 3 induló esetén	1 tiszteletdíj,
4– 5 induló esetén	2 tiszteletdíj,
6– 8 induló esetén	3 tiszteletdíj,

- 9–12 induló esetén 4 tiszteletdíj,
- 13–16 induló esetén 5 tiszteletdíj,
- 16 vagy ennél több induló esetén 6 tiszteletdíj.

Fentiekén kívül minden induló plakett díjazásban részesül.

17. Óvás:

Az óvást írásban 200,- Ft óvási díj befizetése mellett a versenybíróóság elnökénél lehet benyújtani, melyet a nemzetközi zsüri bírál el. Amennyiben a zsüri az óvásnak helyt ad, az óvási díj visszafizetésre kerül.

Technikai óvást az első versenyző menetlevelében feltüntetett rajt ideje előtt 30 perccel nem lehet benyújtani.

Az értékelést érintő óvást az eredménylista kifüggesztésétől számított fél órában belül lehet megtenni.

Időmérés ellen óvásnak helye nincs.

18. Jogfenntartás:

A rendező szerv fenntartja magának a jogot, hogy a jelen kiírást megváltoztassa, vagy a verseny időpontját elhalassza. A versenykiírás megváltoztatása esetén a verseny rendezőse végrehajtási utasítást ad ki. A kiírás, valamint a végrehajtási utasítás értelmezése és az ebből adódó vitákban a döntés joga a versenybíróóság elnökét illeti.

Viták esetekben a magyar szöveg a mérvadó. A résztvevők a nevezési ív aláírásával alávetik magukat a jelen kiírás szabályainak és az FIA nemzetközi szabályainak.

A versenyben való részvétele az indulók felelősségére történik és aláírásukkal kijelentik, hogy a rendező szervezettel szemben minden esetleges kártérítési igényükről lemondanak.

Budapest, 1969. július hó.

**Országos Gumiipari
Vállalat**

**Magyar Autóklub
Autósport Bizottsága**

VIII. INTERNATIONALE CORDATIC-RALLYE

29–31. August 1969.

Zeitplan:

Erster Nennungsschluss	9. August 1969.	24 Uhr
Endgültiger Nennungsschluss	15. August 1969.	24 Uhr
Empfang der Rennfahrer	28. August 1969.	
Fahrzeug-Abnahme	29. August 1969.	zwischen 15–19 Uhr
Start in Budapest	30. August 1969.	ab. 0,01 Uhr
Aushang der Ergebnisse	31. August 1969.	19 Uhr
Ende der Protestfrist	31. August 1969.	20 Uhr
Bankett und Preisverteilung	31. August 1969.	20 Uhr

Fahrtleitung:

Sportkomsissäre:	Zsigmond CZOLLNER Béla SZANDER
Sekretär:	Sándor PÁSZTOR Nándor DVORSZKY
Fahrtleiter:	István NÁDOR
Chefzeitnehmer:	Miklós SIMON
Auswertung:	Béla KONCSOL
Finanzen:	József KABÓK

Jury ist international. Alle Nationen, die mindestens 3 Wagen am Start gemeldet wurden lassen sich mit je einem Delegierten vertreten.

Freisträger des Cordatic Pokals:

1961.	László NAGY	Volkswagen
1962.	József KERESZTESI	Wartburg
1963.	József KERESZTESI	Wartburg
1964.	János KESJÁR	Fiat
1965.	István HOLLÓS	Steyr Puch
1966.	István HOLLÓS	Steyr Puch
1967.	Attila FERJANCZ	Renault Gordini

Preisträger des Cordatic Pokals:

1961.		
bis 750 ccm	Kornél HILIER	Zastawa
bis 1000 ccm	Tihamér KONDOROSI	Fiat 600 D
über 1000 ccm	László NAGY	VW
1962.		
bis 500 ccm	József DOME	Trabant
bis 1000 ccm	Zoltán SZABÓ	Wartburg
über 1000 ccm	János KESJÁR	Skoda T. S.
1963.		
bis 600 ccm	Günther SCHORN	A Steyr Puch
bis 850 ccm	István HOLLÓS	H Steyr Puch
bis 1000 ccm	József KERESZTESI	H Wartburg
über 1300 ccm	Gyula KISS	H Skoda T. S.
1964.		
bis 600 ccm	H. FELDMANN	D Trabant
bis 850 ccm	István HOLLÓS	H Steyr Puch
bis 1000 ccm	Zoltán SZABÓ	H Wartburg
bis 1300 ccm	János KESJÁR	H Fiat 1300
über 1300 ccm	Jenő BÉKEFFY	H Opel Rekord
1965.		
bis 600 ccm	György KISS	H Steyr Puch
bis 850 ccm	István HOLLÓS	H Steyr Puch
bis 1000 ccm	Ferenc KELEMEN	H Opel Kadett
bis 1300 ccm	Gyula KISS	H Austin Cooper
über 1300 ccm	Jenő BÉKEFFY	H Opel Rekord
1966.		
bis 600 ccm	M. LUKES	D Trabant
bis 850 ccm	István HOLLÓS	H Steyr Puch
bis 1000 ccm	V. KRELINA	CS Skoda 1000 M. B.
bis 1300 ccm	Ferenc TOTH	H VW
über 1300 ccm	Jenő BÉKEFFY	H Opel Rekord
1967.		
bis 600 ccm	György KISS	H Steyr Puch
bis 850 ccm	János CZIRA	H BMW 700
bis 1000 ccm	G. SUHR	D Wartburg
bis 1300 ccm	Attila FERJÁNCZ	H Renault Gordini
über 1300 ccm	M. RUCINSKY	PL Volvo 144

A U S S C H R E I B U N G

1. Veranstalter und Veranstaltung:

Die Sportkommission des Magyar Autóklub-s und die Vereinigten Ungarischen Gummiwerke veranstalten am August 29-31. 1969. die

VIII. INTERNATIONALE CORDATIC RALLYE

nach den Bestimmungen der Internationalen Sportgesetze der FIA, nach vorliegenden Ausschreibungen und nach etwaigen noch zu erlassenden Durchführungbestimmungen.

2. Strecke:

Die Gesamtstrecke der VIII. Internationalen Cordatic Rallye ist ungefähr 1600 km, welche in zwei Abschnitten abwickelt wird. Zwischen den zwei Abschnitten ist eine zweistündige Pause eingetragen. Die Zwangspause ist im Eger.

3. Streckenführung:

I. Die geplante Streckenabschnitt:

Budapest (Normafa) – Budakeszi – Telki – Perbál – Dorog – Esztergom – Pilismarót – Pilisszentkereszt – Csobánka – Pilisvörösvár – Solymár – Budapest – Szigethalom – Tököl – Ráckeve – Kiskunlacháza – Bugyi – Ócsa – Üllő – Gyömrő – Budapest – Nagytarcsa – Isaszeg – Gödöllő – Veresegyháza – Vácduka – Vác – Kismaros – Szokolya – Kóspalag – Márianosztra – Ipolydamásd – Letkés – Kemence – Hont – Nagyoroszi – Patak – Érsekvadkert – Romhány – Nógrádkövesd – Becske – Szügy – Balassagyarmat – Szécsény – Salgótarján – Mátraszele – Nádudvar – Pétervására – Tarnalelesz – Szarvaskő – Eger – Kápolna – Visonta – Abasár – Mátrafüred – Parád – Recsk – Egerbakta – Szucs – Bekölce – Bélapátfalva – Szilvásvárad – Garadna – Mályinka – Bánhorváti – Vadna – Felsőnyárád – Zubony – Aggtelek – Jósavő – Szin – Szalonna – Edelény – Sajószentpéter – Miskolc – Lillafüred – Felsőtárkány – Eger – Noszváj – Bogács – Mezőkövesd – Füzesabony – Kerecsend – Eger.

Die geplante II. Streckenabschnitt:

Eger – Szilvásvárad – Szarvaskő – Eger – Egerbakta – Recsk – Parád – Mátrafüred – Abasár – Kápolna – Eger – Szarvaskő – Szucs – Tarnalelesz – Nádudvar – Mátraszele – Salgótarján – Szécsény – Balassagyarmat – Nagy-

orcszi – Hont – Kemence – Letkés – Ipolydamásd – Márianosztra – Kóspallag – Szekelya – Kismaros – Vác – Alsógöd – Dunakeszi – Budapest – Pilisvörösvár – Csobánka – Pilisszentkereszt – Pilismarót – Visegrád – Szentendre – Budakalász – Üröm – Piliscsaba – Perbál – Telki – Budakeszi – Budapest.

Die genaue Streckenführung, die Einteilung, Fahrzeiten, die verschiedene Passier und Zeitkontrollstellen, Tankstellen wird in die Streckenführung eingetragen, welche die Fahrer mit ihrer Nennbestätigung gleichzeitig erhalten.

4. Verkehrsvorschriften:

Während der gesamten Rallye müssen sich die Teilnehmer an die Verkehrsvorschriften halten. Für Verspätungen wegen des polizeilichen Massnahmen wird keine Zeit zu gutgeschrieben. Schwerere Verstösse gegen Verkehrsvorschriften kann bis zum Ausschluss gehen.

Im Falle eines Verkehrsunfalls – soll es entweder einen Fahrer oder einen Zivil handeln – ist die Hilfe obligatorisch; die in solcher Fällen entstandenen Zeitverluste werden durch die Fahrleitung bewilligt, wenn der Fahrer der derartige Zeitverlust authentisch bestätigt.

5. Teilnehmer:

Gemäss vorliegender Ausschreibung sind teilnahmeberechtigt an der Rallye alle ausländischen und inländischen Fahrer die einer für das Jahr 1969 gültigen von einem der FIA angeschlossenen nationalen Automobilklub ausgestellten internationalen Lizenz, gültigen Führerschein besitzen und ihre Nennung von der Fahrleitung bestätigt wurde.

Ausländische Fahrer benötigen eine Auslandstartgenehmigung ihres ACN.

Jedes Fahrzeug muss mit einer Mannschaft, bestehend aus zwei Fahrern welche beide im Besitz der vorgeschriebenen Fahrdokumente besetzt sein. Die beiden Fahrer können sich nach Belieben ablösen.

6. Fahrzeuge:

Laut vorliegender Ausschreibung werden alle Fahrzeuge zugelassen welche dem Anhang „J“ der internationalen Sportgesetz der FIA für Gruppen 1 und 2 der Kategorie A vorgeschriebenen Bestimmungen entsprechen.

Zu der Veranstaltung sind Automobile der nachstehenden Klassen zugelassen:

Klasse 1.	bis	600 ccm
Klasse 2.	bis	1150 ccm
Klasse 3.	bis	1600 ccm
Klasse 4.	über	1600 ccm

7. Startnummern – Rallyeschilder:

Alle Wagen müssen mit Startnummer aufzumahlen, rechts und links auf dem Vordertüren.

Höhe der Ziffern	5 cm
Breite der Ziffern	15 cm
Strichstärke	35 cm

Der Veranstalter ermöglicht an der Stelle der technischen Abnahme die Startnummer in der vorgeschriebenen Form aufzumahlen. Die Teilnehmer erhalten zwei Rallye-Schilder mit der Anschrift Cordatic Rallye, welche vorne und hinten am Fahrzeug gut sichtbar angebracht werden müssen, ohne dass dadurch das Polizeikennzeichen des Wagens verdeckt wird.

Die Fahrer sind verpflichtet die Startnummern während der ganzen Rallye gut sichtbar halten und nach der Beendigung des Rennens abgewaschen.

8. Treibstoff:

Es darf ausschliesslich handelsüblicher Pumpentreibstoff verwendet werden. An der Strecke offen gehaltene Tankstellen sind in der Streckenkarte angegeben.

9. Technische abnahme:

Alle Fahrzeuge müssen den Vorschriften der Ungarische Strassenverkehrsordnung und des Internationalen Sportgesetzes der FIA für Gruppen 1 und 2 Kategorie A entsprechen, und müssen in solchen technischen Zustand sein, dass sie den Bedingungen der Verkehrssicherheit entsprechen. Die Fahrleitung behält sich das Recht vor, die Fahrzeuge anlässlich der Abnahme zu überprüfen, diese Kontrolle auch während der Fahrt zu wiederholen und diejenige welche diesen Bedingungen nicht entsprechen aus der Rallye ausgeschlossen. Fahrzeuge, deren technischer Zustand nicht mehr der Sicherheits- und Verkehrserfordernissen entsprechen aus dem Bewerb genommen werden. Die Fahrer und Mitfahrer sind verpflichtet anlässlich der Abnahme ihren Sturzhelm vorzuzeigen. Der Veranstalter genehmigt die Benützung der unteren Schutzplatte.

Bei der Fahrzeugabnahme sind vorzulegen:

1. Zulassungsschein.
2. Internationaler Führerschein (beider Fahrer).
3. Internationaler Fahrerlizenz (beider Fahrer).
4. Auslandsstartgenehmigung.
5. Versicherungspolizze (Unfall und Haftpflicht).

Nach dem technische Abnahme werden die Fahrern die notwendigen Unterlagen, Beschreibung der Sonderprüfungen und durch die Fahrtleitung ausgegebene Durchführungbestimmungen zur Verfügung gestellt.

10. Nennungen:

Alle Nennungen sind unter Verwendung des offiziellen Nennungsformulars und unter gleichzeitiger Einzahlung des Nenngeldes (mit Quartierbestellung) zu richten an:

Magyar Autóklub Budapest, II., Rómer Flóris u. 4/a.

Das Nenngeld beträgt \$ 20,-.

Das Nenngeld erhaltet: Verpflegung in den Zwangausen, Rallye-Schilder, zwei Eintrittskarten für die Fest-bankett.

11. Versicherung:

Jeder Fahrer durch den Veranstalter wie folgt versichert:

Haftpflicht: unbeschränkt, auf die volle Summe des Schadens, Schäden der Teilnehmer untereinander sind durch diese Versicherung nicht gedeckt.

12. Parc Fermé:

Nach der Technischen Abnahme und im Eger (Zwangspause) werden die Fahrzeuge von der Technischen Kommissären im Geschlossenen Parkplatz (parc fermé) sichergestellt. Von diesem Moment ist es den Teilnehmern strikt untersagt, irgendwelche Reparaturen oder Wartungsarbeiten (einschliesslich Tanken oder Ölnachfüllen) vorzunehmen oder ausführen zu lassen. Die Fahrzeuge sind den Konkurrenten erst zehn minuten vorsicher Startzeit zugänglich. Jeglicher Verstoß jeden die Bestimmungen des Geschlossenen Parkplatzes zieht den Ausschluss aus der Veranstaltung nach sich.

13. Ablauf der Veranstaltung:

a) Langstreckenfahrt

Die Start findet in der Kontrollkarte angegebene Zeitpunkt statt. (Die Kontrollkarte bekommt der Fahrer nach der Beendigung der Abnahme.) Am Start soll der Fahrer rechtzeitig sich melden, dass er in der Startzeit starten kann. Verspätung wird pönalisiert. Wer verspätet, kann nur als letzter seiner Klasse starten. (Verspätet sich eine Fahrzeugbesatzung am Start, Strafpunkte werden für das Intervall zwischen Start- und Meldungszeit gegeben.)

Der Start erfolgt stehend mit laufendem Motor. Die Stellen die **Zeitkontrollen** (iE) und **Passiekontrollen** (AE) enthält die Startkarte.

Die **Zeitkontrollen** sind wie folgt gekennzeichnet: Durch weisse Fahnen (Voraviso) ca. 200 Meter von der Zeitkontrolle, durch gelbe Fahnen 20 Meter von der Zeitkontrolle. Die Station bezeichnet Nummertafel, (auf weissem Grund mit schwarzen Ziffern).

Das Eintreffen in der Zeitkontrolle erfolgt, wenn das Fahrzeug mit der hinteren Achse die Linie der gelben Flagge passiert. In die normalen Zeitkontrollen kann man nur in vorgeschriebener Zeit eintreffen, späteres oder früheres Eintreffen bedeutet ebenfalls Strafpunkte. Zeiteintragung in die Startkarte geschieht Minuten pünktlich. (zB. 10 Uhr 12,00 bis 10 Uhr 12,59 = 10 Uhr 12 Minuten.)

An der Zeitkontrollen (iE) von der gelben Flagge ist eine gutschichtbare, sogenannte „Blätterne Uhr“ aufgestellt, welche die Radio-Zeit zeigt. Die Zeit wird auf der Startkarte und im Protokoll eingetragen. Der Fahrer muss die richtige Zeiteintragung kontrollieren und mit ihre Unterschrift bestätigen. Die Fahrtleitung nimmt gegen die Zeiteintragung keine Reklamation an.

Passiekontrollen: Die Passierkontrollen sind durch weisse Fahnen ca. 100 Meter von der Kontrolle und durch Nummertafel (auf schwarzen Grund mit weissem Ziffern) direkt an der Kontrolle gekennzeichnet. Der Fahrer muss die Durchfahr bestätigen lassen. Zeiteintragung geschieht hier nicht.

Geheimkontrollen:

Diese sind durch weisse Fahnen 100 Meter vor der Kontrolle gekennzeichnet. Abwinkend mit rote Fahne muss der Fahrer an der Kontrollstelle anzuhalten, die Kontrollbestätigung in der Startkarte eintragen zu lassen. Das Abwinken geschieht an der Kontrollstelle.

Spezialetappen:

Die Fahrer müssen auf den Spezialetappe einen zu den normal etappe höheren Durchschnitt einhalten. Die Spezialetappe sind in der Startkarte angegeben. Am Anfang des Spezialetappe kann der Fahrer auf dem Zeichen des Sportrichters mit 15–25 Sekunden von seiner vorgeschriebener Zeit eintreten, damit er nach der Zeiteintragung, in der vorgeschriebenen Fahrzeit in voller Minute gestartet werden kann.

Falls der Anfang der Spezialetappe gleichzeitig auch der Start eines Sonderprüfungen erfolgt der Start auf Fahnenwink. In entgegen gesetzten Falle der Start geschieht durch Rückgabe der Startkarte. Beim Start genießt jeweils der in der vorgeschriebenen Zeit unkommende Fahrer der Vorteil; der verspätete erhält gemäss der Verfügung des Sportrichters eine neue Zeit.

Bei allen Spezialtappen müssen beide Fahrer einen Sturzhelm tragen. Die Spezialtappen sind für den normalen Strassenverkehr **nicht gesperrt**. Müssen die Fahrer die Verkehrsvorschriften sich zu halten insbesondere hinsichtlich der Geschwindigkeitsbeschränkungen. Ein Vorfahren muss auch an engen Stellen, allenfalls durch Anhalten des Vordermannes, gestattet werden.

Fremde Hilfe ist während der ganzen Rallye gestattet.

Am Ziel der I. und II. Streckenaschnitte gibt es keine gelbe Fahne, so kann der Fahrer vor seiner vorgeschriebene Zeit frei eintreten.

Sonderprüfungen:

Die Stellen sind in der Streckenkarte (Ütvonal-lap) enthalten. Diese sind für den normalen Strassenverkehr gesperrt. Vor dem Startplatz 100 Meter durch weisse Fahnen gezeichnet, Start und Ziel sind durch rote Fahne und zwischen diesen auf der Strecke aufgemahete 10 m. breite weisse Linien bezeichnet. Nach der Ziellinie cca. 100 Meter ist gelbe Fahne aufgestellt, in welchem Abschnitt (Zone) das Anhalten ist verboten. Der Start erfolgt stehend mit lautenden Motor nach Ansage 3, 2, 1 Sekunden und mit Fahne gegebene Startzeichen. Die Zeit wird von der Startzeit bis zur Berührung der Ziellinie mit den fordere Redern gemessen. Der Zeitpunkt der Ankunft in Kontrollstelle und der Abstarten wird in der Startkarte eingetragen. Falls der Fahrer aus irgendeinem von ihm unabhängigen Grunde in seiner vorgeschriebenen Zeit nicht starten kann erhält eine neue Zeit. Der verspätete Fahrer ist in Nachteil gegenüber dem in der vorgeschriebenen Zeit rechtzeitig ankommenden Fahrer; seine Ankunft wird registriert und bekommt eine neue Abfahrzeit. Der Fahrer kann 15–25 Sekunden vor seiner vorgeschriebenen Zeit zum Kontrollstelle einfahren, dass sie in der volle Minute starten können.

Falls ein Fahrer gezwungen ist anzuhalten, so muss er sich mit seinem Wagen vom der Strecke nach Möglichkeit entfernen und in der Nacht die Beleuchtung so eingeschaltet, dass die übrigen Fahrer nicht gestört werden.

Die Genehmigung eines neuen Startes ist unter keinen Umständen gestattet.

14. Wertung:

Die Wertung der Fahrer wird in den einzelnen Klassen, als auch laut dem gesamt-Klassement ohne Berücksichtigung der Klasse vorgenommen. Die reihenfolge der einzelnen Klassen, sowie in den gesamt-Klassement wird auf Grund der Punktzahl festgestellt, wobei die Besatzungen mit der geringsten Punktzahl die besten sind. Bei Punktgleichheit entscheidet die bessere Plazierung in der Durchführungbestimmungen angegebene Sonderprüfung erreichte bessere Plazierung.

Liste der Strafen:

Pro Minute Verfrühung oder Verspätung in einer Zeitkontrolle	60 Strafpunkte
Verspätung bei der vorgeschriebenen Startzeit	60 Strafpunkte/Minute
Ankunft auf eine IE oder AE aus unrichtige Richtung	300 Strafpunkte
In den Sonderprüfungen die beste Zeit der Klasse	0 Strafpunkte
Weitere Sekunde, in den Sonderprüfungen	1 Strafpunkte/Sekunde
Verlust der Startkarte	Ausschluss
Auslassen einer Kontrollstelle (IE, AE, TAE)	Ausschluss
Verspätung mehr als 30 Minuten bei dem Start	Ausschluss
Verspätung mehr als 30 Minuten bei der technischen Abnahme	Ausschluss
Ein Unfall mit schwerer persönlicher Verletzung	Ausschluss
Verspätung bei einer Streckenabschnitt um mehr als 40 Minuten	Ausschluss

Die Limitzeit für Sonderprüfungen je Prüfungen und Klassen die erreichte beste Zeit verdoppelt. Wenn ein Fahrer leistet einen Sonderprüfung über die Limitzeit, bekommt der gleiche Punktzahl als die Limitzeit.

15. Cordatic Pokal:

Das Cordatic Pokal erhält jener Fahrer, der absoluten Reihenfolge die beste Klassifizierung erreicht.

16. Preise:

Die Ehrenpreise dieser Rallye werden je nach einzelnen Klassen, wie folgt verteilt:

im Falle von 2–3 Gestartete	1 Ehrenpreis
im Falle von 4–5 Gestartete	2 Ehrenpreis
im Falle von 6–8 Gestartete	3 Ehrenpreis
im Falle von 9–12 Gestartete	4 Ehrenpreis
im Falle von 13–16 Gestartete	5 Ehrenpreis
im Falle von mehr als 16 Gestartete	6 Ehrenpreis

Jeder Gestarteten erhält eine Plakette.

17. Proteste:

Der Protest kann unter Einzahlung von einer Protestgebühr von 200,- Ft beim Präsident des Jury-s eingeeicht werden; der Protest wird durch das Internationale Jury beurteilt. Wird dem Protest statt gegeben, so wird die Protestgebühr rückerstattet.

Technischer Protest kann man 29. August 1969. bis 23,30 Uhr erheben. Gegen die Zeitnahme kann kein Protest erhoben werden.

18. Allgemeines:

Der Veranstalter behält sich das Recht vor die Ausschreibung zu ändern, die Veranstaltung zu verschieben. Er behält sich weiter vor Durchführungbestimmungen zu erlassen. Die Auslegung der Ausschreibung oder Durchführungbestimmungen sowie die Entscheidung aller darüber hinaus sich ergebenden Fragen obliegen der Präsident der Fahrleitung. In Zweifelsfällen ist der ungarische Text dieser Ausschreibung massgebend. Die Teilnehmer unterwerfen sich durch das Unterschreiben des Vorschriften der Ausschreibung und den Internationalen Vorschriften der FIA.

Die Teilnahme in der Rallye erfolgt auf eigene Verantwortung der Fahrer, und sie erklären mit ihre Unterschrift, dass sie etwaige Schadenersatzforderung gegen dem Veranstalter verzichten.

Budapest, Juli 1969.

**Vereinigte Ungarische
Gummiwerke**

**Autosportkommission
des Magyar Autóklub**

ORSZAGOS GUMIPARI VALLALAT GYARTMANYAI

CORDATIC	PALMA GUMISAROK ÉS TALP
AUTÓ- ES MOTORKERÉKPÁR	DURÓ TALPLEMEZEK
ABRONCSOK ÉS TÖMLŐK	HŐ- ÉS SÁRCIPŐ
EMERGÉ KERÉKPÁRABRONCSOK	JAVÍTÓLEMEZEK
ÉS EGÉSZSÉGÜGYI CIKKEK	RAGASZTÓ OLDATOK
EMERGÉ GUMIFONALAK	VIZES ALAPÚ DISZPERZIÓS
EKSZIJAK, HEVEDEREK	RAGASZTÓK
GUMISZÖNYEGEK – PADLÓ-	OLDÓSZERES MŰANYAG-
BURKOLATOK	RAGASZTÓK
MUSZAKI GUMICIKKEK	ÚTJELZŐ FESTEK
FORMA ÁRUK	GUMILISZT (regenerált alapanyag)
KONZERVGYÜRÜK	TÉPETT-CORD
KEMÉNYGUMI RUDAK	(ipari vatta alapanyag)
CSÖVEK, LEMEZEK	JÁTEKLABDÁK
MŰANYAG, VINIDUR ÉS	PALMA PVC CSIPOGÓ-
KEMÉNYGUMI, CORROSIOT	JÁTEKOK
GÁTLÓ EDÉNYBEVONATOK	FESTETT LÉGGÖMBÖK
GUMIRUGÓK, REZGÉSGÁTLÓ	FUTBALL BELSŐK
FORMA-ÁRUK stb.	PALMA-CAMPING CIKKEK
MAGASNYOMÁSÚ AZBESZT-	PVC GYERMEK-ÚSZÓÖVEK
GUMILEMEZEK	PVC STRANDJÁTEKOK
(It lemezek)	KÖNNYŰBŰVÁR USZONYOK
ELEKTROMOS SZIGETELŐ-	TÖMLŐK
SZALAGOK	RADIÓGUMIK
HENGER-BEVONATOK	TERMÉSZETES GUMIALAPÚ
LATICEL ÉS SZIVACS ÁRUK	OLDÓSZERES RAGASZTÓK
MOSDÓSZIVACCSOK	

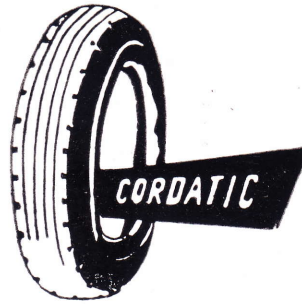
CORDATIC-PNEU

CORDATIC-PNEU

CORDATIC-PNEU

**ORSZAGOS
GUMIIPARI
VALLALAT**

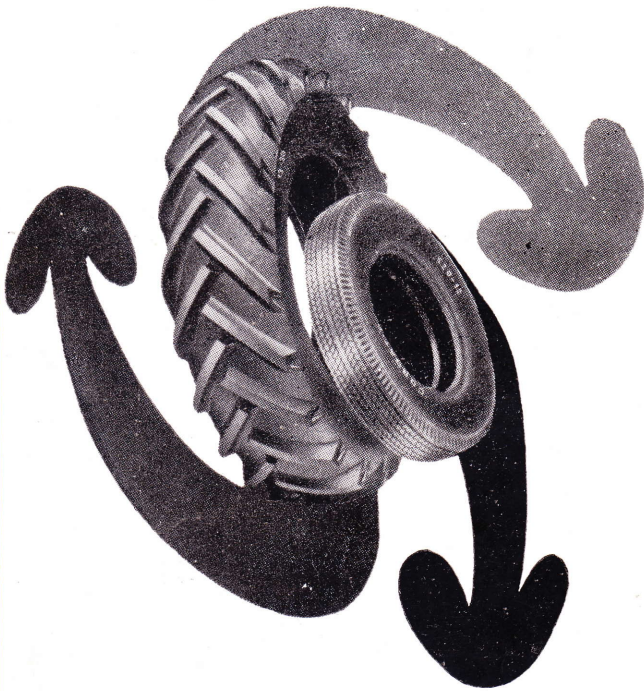
EMERGÉ



Tauril

palma

CAMPING CIKKEK



cordatic