



PROTOKOLL

der Tagung der Automobil- und Kartingsportgruppe

die Teilnehmer:

Anton Antonov	SBA
Dumitru Rusănescu	ACR
Miklos Szamos	MAMS
Werner Korth	ADMY
Harald Tager	ADMY
Anatolij Łosicz	FAS
Cestimir Kotrba	GMK
Longin Bielał	PZM

1. Man hat die Ergebnisse des Pokals "Frieden und Freundschaft" aus den Jahren 1986 und 1987 in den folgenden Sportarten:

- Rennen
- Rallyes
- Karting
- Autocross

bestätigt.

Man stellte fest, dass die Endergebnisse des Autocrosses und des Kartings dem PZM nicht übersandt wurden.

2. Man bestimmte, dass die Konferenzen der sozialistischen Länder alljährlich stattfinden und durch die technischen Beratungen vorangegangen werden sollen, nicht später als 3 Monate vor der eigentlichen Konferenz in dem Land, wo diese organisiert wird.

3.

4. Nach einer eingehender Besprechung bestimmte man, dass zwecks der Erhöhung des Niveaus des Pokals "Frieden und Freundschaft" kann jedes Land, das dieses Protokoll unterschreibt, ab 1989 eine Veranstaltung in jeder Sportart: Rennen, Rallyes, Karting, Autocross bei sich organisieren. Gegen diesen Schluss haben 2 Länder gestimmt: Ungarn und Sowjetunion.

5. Die Versammelten haben volle Verständnis für die Idee der strikten Beachtung der FISA Vorschriften, beschliessen jedoch die Zulassung in 1988 der Kraftwagen, die ausschliesslich in den sozialistischen Ländern produziert werden, in den Gruppen N und A, sowie in der B Gruppe die Kraftwagen mit 1600 ccm Hubraum, und ab 1989/von Anfang an/ die Organisation der Rallyes nur mit den Autos der Gruppe N und A, gemäß der FISA Vorschriften.

Der Vorschlag der rumänischen Föderation, maximal zwei aus jedem Land stammenden Fahrzeugprototypen, die homologiert werden/z.B. Dacia Sport 1300 und 1600 ccm/, an die Pokal "FF" Ausscheidungrennen, die keine Europameisterschaft-Eliminationen sind, zuzulassen, fand keine Achtung und wurde abgelehnt.

6. a. Man stellte fest, dass es keine Notwendigkeit besteht ein neues Reglement der Autorennen zu bestätigen, weil das in Tallin angenommene Reglement gilt.

b. Man bestätigte, dass das technische Reglement in der touristischen Klasse A-1300 fortwährend gültig ist, ohne Änderungen und die Kraftfahrzeuge, homologiert in der Gruppe A, der sozialistischen Produktion zulassend.

c. Man hat sich an die rumänische Föderation mit der Bitte gewandt, dass man in die Dacia-Kraftfahrzeuge Motoren montiert, die der Homologationskarte entsprechen.

Man setzte fest, dass 1988 in den touristischen Autos die Breite kompletten Rades - 7,5", und ab 01.01.1989 die Breite - 7" verpflichtend ist.

d. In den Rennautos der Ester 1300 Formel lässt man Motoren sozialistischer Produktion, homologiert in der Gruppe A bis zu 1300 ccm, unter Vorbehalt die Motoren Lada 21011 bis zu Ende 1989, zu.

e. 1988 darf man in der Ester Formel Reifen, die durch ein beliebiges Land produziert wurden, anwenden. Die Maximalbreite - 10" des kompletten Rades ist verpflichtend.

Man stellte auch fest, dass man zu diesem Thema auf der nächsten Konferenz zurückkehrt, wenn man einen Produzenten, der eine ausreichende Menge guter, für alle sozialistischen Länder erreichbaren Bereife herstellt, findet.

f. Ab 1988 lässt man in den Autorennen der Ester Formel eine Leichter No. Kennzelle zu.

Gegen diesen Antrag stimmten DDR und Bulgarien.

7. Um die Teilnahme der aus sozialistischen Ländern kommenden Fahrer an den internationalen Rennen zu ermöglichen, sollte man anfangs die Einführung der Mondial Formel-Autos in unseren Ländern ab 1988 verwirklichen:

a/Austragung des Pokal "Frieden und Freundschaft" Rennens auf Basis der Motoren mit Hubraum bis zu 1600 ccm, natürlich auf der Grundlage der Ester Formel-Fahrwerke,

b/Austragung des Pokal "FF" Rennens im Jahr 1989 auf Grund des Reglements des FIA Weltpokals.

c/Die Föderation Tschechoslowakeis verpflichten, sich mit den Partnerländern der Einführung einer neuen Formel in unseren Ländern zu beschaffen.

mit der Angabe der Lösung der mit der FIA Motorhomologation verbundenen Probleme, sich an die FISA mit dem Vorschlag der Änderung der technischen Erfordernisse. Die obigen Arbeiten müssen bis zum 30.06.1988 fertig sein und die Vorschläge an alle Föderationen übergeben werden.

Die Vorbereitungen treffen in Zusammenhang mit dem der FISA zu dem Antrag hinsichtlich der Organisation der Ostzone des Weltpokals die Kontakte mit den Nachbarn anknüpfen zwecks gemeinsamer Star-

e/Ab 1990 die Ostzone des Weltpokals austragen/Protest der DLR/

8. Man hat die Aufmerksamkeit der Teilnehmer auf die Notwendigkeit der Erhöhung der Sicherheit der Fahrer, der Funktionäre, die in der Anlage "H" des FIA Reglements, gerichtet.

Man stellte fest, dass die Rennen auf besonderen Bahnen, die die FIA Homologation oder die Homologation der eigenen nationalen Föderation besitzen, stattfinden sollten, unter der Bedingung, dass sie die Anforderungen der Anlage "H" des FIA Reglements entsprechen.

Man erinnerte daran, dass die internationalen Sicherheitsvorschriften hinsichtlich der Fahrer und der Kraftwagen ihre volle Gültigkeit behalten.

Der Vorschlag der rumänischen Föderation, dass es erlaubt sein wird die Zylinder aller Motortype der touristischen Autos der Gruppe A um 0,7 mm aufzureiben, auch wenn man dadurch das Hubraumlimit überschreitet, ähnlich wie bei den Lada-Motoren, wurde angenommen, mit Ausnahme der Tschechoslowakei, die dagegen stimmte.

Der Vorschlag der rumänischen Föderation in Bezug auf die Möglichkeit der Anwendung in Gacia-Motoren des Zweilufttrichter-Vergasers vom Typ 16 DCD, wurde nicht durch alle Delegierten akzeptiert.

9. Die Vorschläge der rumänischen Föderation:

Bezüglich der Bauarbeiten auf dem Weg, der einen Teil der Rennbahn in Bucica bildet, muss man den Termin des Pokals "FF" verschieben.