

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY WARSZAWA

ZESPÓŁ TORÓW I TRAS



TORY MOTOCROSSOWE

Podstawowe wymagania techniczne Homologacja – Inspekcja – Licencja krajowa

Opracował;
Marian ZUPA

Zatwierdził.
Zespół Torów i Tras
Warszawa Grudzień. 2025 r.

Dokument został poprawiony i uzupełniony o nowe zapisy i od grudnia 2025 r. jest obowiązującym dokumentem, anuluje dotychczas obowiązujący dokument opracowany i wydany w 2020 r.

SPIS TREŚCI

TORY MOTOCROSSOWE

ROZDZIAŁ 1 WPROWADZENIE I PODSTAWOWE DEFINICJE

- ART.1 MOTOCROSS
- ART.2 TOR MOTOCROSSOWY
- ART.3 INFRASTRUKTURA TORU MOTOCROSSOWEGO

ROZDZIAŁ 2 PODSTAWOWE WYMAGANIA TECHNICZNE TORU MOTOCROSSOWEGO

- ART.1 PLAN TORU
- ART.2 NAWIERZCHNIA TORU
- ART.3 PRZESZKODY
- ART.4 PARAMETRY TORU

ROZDZIAŁ 3 ZABEZPIECZENIE TORU

- ART.1 UWAGI OGÓLNE
- ART. 2 WOLNA STREFA OCHRONNA-PIERWSZA LINIA ZABEZPIECZENIA
- ART.3 SPOSÓB WYZNACZENIA TORU I WOLNEJ STREFY OCHRONNEJ
- ART.4 ZABEZPIECZENIE PRZESZKÓD

ROZDZIAŁ 4 NADZOROWANIE ZAWODÓW I SŁUŻBY RATOWNICTWA SPORTOWEGO

- ART. 1 NADZÓR
- ART. 2 SYGNALIZACJA
- ART. 3 SŁUŻBY RATOWNICTWA SPORTOWEGO

ROZDZIAŁ 5 OCHRONA ŚRODOWISKA

OGÓLNA INFORMACJA PRZESTRZEGANIA REGULAMINÓW I PRZEPISÓW LOKALNYCH DOTYCZĄCYCH OCHRONY ŚRODOWISKA

ROZDZIAŁ 6 PROCEDURY HOMOLOGACYJNE

- ART. 1 HOMOLOGACJA TORU
- ART. 2 DOKUMENTACJA TORU
- ART. 3 INSPEKCJA TORU
- ART. 4 TYPY LICENCJI
- ART. 5 ORGANIZACJA ZAWODÓW NA TORACH Z LICENCJĄ „A” LUB „B”

ROZDZIAŁ 7 RYSUNKI POGLĄDOWE I WZORY DRUKÓ

ZABEZPIECZENIE TORU
REJON POLA STARTOWEGO
URZĄDZENIE STARTOWE
PRZESZKODY
STANOWISKA OBSŁUGOWE

ROZDZIAŁ 8 SUPER CROSS

- ART.1 OGÓLNA INFORMACJA
- ART.2 PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI
- ART.3 HOMOLOGACJA TORU
- ART.4 DANE DOTYCZĄCE TORU

Przedstawione w dalszej części opracowania wymagania technicznych dotyczących toru motocrossowego i stref przyległych do toru określają kryteria jakie należy uwzględnić w procesie projektowania i wykonania tak aby można było przeprowadzić czynności homologacyjne i inspekcję, a w konsekwencji otrzymać licencję krajową (FMN-PZM) co upoważnia właściciela toru – opiekuna toru ubieganie się o licencje FIM lub FIM-Europe.

Uwaga :

Jest jeden warunek, mianowicie żeby ubiegać się o licencje FIM lub FIM-Europe tor musi posiadać licencję krajową **typu A**

Wymagania techniczne dotyczące torów są w miarę potrzeb uzupełniane o nowe rozwiązania wprowadzane przez FIM i FIM Europe dotyczące torów motocrossowych i stref przyległych do toru. Naszym zadaniem jako zespołu jest ujednolicanie przepisów do w/w. federacji. Kluby zrzeszone w PZM często ubiegają się o ich licencje w celu możliwości organizacji zawodów rangi mistrzostw Europy, czy Świata i to że jesteśmy na bieżąco z nowościami nie mamy problemów z otrzymywaniem licencji na zawody wyższej rangi.

Art. 1 Motocross jest to wyścig terenowy szybkościowy na zamkniętym okrężeniu toru stałego lub okazjonalnego z nawierzchnią nieutwardzoną (ziemia o różnej klasie) z naturalnymi i uformowanymi przeszkodami.

ART. 2 Tor motocrossowy jest najważniejszą częścią obiektu sportowego który jest przystosowany do przeprowadzenia zawodów motocrossowych i jest wyposażony w niezbędne urządzenia techniczne i pomieszczenia wykorzystywane przed i podczas zawodów. Lokalizacja-około 400 metrów od zabudowań w bezpośrednim sąsiedztwie (powyżej 10 zabudowań mieszkalnych) i około 250 metrów od pojedynczych zabudowań.

Uwaga:

Podane powyżej parametry lokalizacji toru nie dotyczą w dwóch przypadkach;

- 1. Torów wybudowanych przed dwu tysięcznym rokiem i które systematycznie odnawiały licencje toru.*
- 2. Na lokalizacje i funkcjonowanie torów które nie spełniają warunków określonych w artykule nr 2 ,posiadając zgodę władz lokalnych i środowiskowych do organizacji zawodów i prowadzenie szkoleń zawodników.*

ART. 3 :Infrastrukturę toru motocrossowego tworzą:

- Urządzenie startowe zamontowane na linii startu
- Strefa oczekiwań
- Linia mety z urządzeniami i pomieszczeniem dla zespołu chronometrażu
- Przeszkody naturalne i specjalnie formowane z naturalnego materiału (ziemia o różnej klasie)zlokalizowane na nitce toru.

- Strefa napraw i sygnalizacyjna
- Wyznaczone miejsce do wymiany okularów (najlepiej przy strefie sygnalizacji)
- Parking dla zawodników, obsługi, gości i kibiców
- Stanowisko kontroli technicznej
- Miejsce dla ustawienia podium
- Tor prób
- Stanowiska do mycia motocykli
- Stanowiska dla osób funkcyjnych -flagowi- marshale
- Służby ratownictwa medycznego
- Służby straży pożarnej
- Pomieszczenia biurowe i prasowe
- Strefy dla publiczności
- Drogi dojazdowe i ewakuacyjne
- Strefy dla zaplecza gastronomicznego

ROZDZIAŁ 2. PODSTAWOWE WYMAGANIA TECHNICZNE DOTYCZĄCE TORU MOTOCROSSOWEGO

ART. 1 WYTYCZNE DLA PROJEKTOWANIA TORU

1.1 Plan (kształt) toru jest rzutem na płaszczyznę poziomą. Tak rozumiany plan toru podlega istotnym ograniczeniom technicznym i formalnym. Przy projektowaniu toru należy kierować się następującymi wytycznymi:

1.2 Plan(kształt) toru motocrossowego musi spełniać wymagania w zakresie walorów sportowych, które określone są liczbą i różniącą się charakterystyką geometryczną łuków, zakrętów, przeszkód i odcinków prostych. Tor musi posiadać minimum 12 zakrętów (jest to suma zakrętów w lewo i w prawo) i 8 przeszkód (skoków).

1.3 Plan (kształt) toru motocrossowego musi spełniać wymagania z zakresu bezpieczeństwa dla zawodników, marshali ,(tzw. flagowi) służb technicznych, służb medycznych straży pożarnej i kibiców.

1.4 Na plan (kształt) toru motocrossowego mają wpływ czynniki natury administracyjnej, ekonomicznej, w szczególności kształt i wielkość działki na której tor jest zlokalizowany, obowiązujący plan zagospodarowania przestrzennego, sieć dróg publicznych, geodezyjna charakterystyka terenu.

1.5 Tor motocrossowy musi być tak zaplanowany żeby nie przebiegał przez zbiorniki wodne i nie może go przecinać żaden strumyk ,czy rów wypełniony wodą.

1.6 Projektując plan (kształt) toru należy przyjąć taką geometrię która wykluczy uzyskiwanie przez zawodników prędkości której średnia z wyścigu klasy o największej pojemności (tj. MX -Open) nie przekroczy 60 km/h.

1.7 . Na planie toru muszą być zaznaczone miejsca w których powinni być ustawieni marshale. W miejscach gdzie nie ma przeszkód w postaci skoków stanowisko marshala znajduje się po zewnętrznej stronie linii strefy ochronnej nitki toru. Obowiązkowe miejsca to; zakręt ,długie odcinki proste(max, długość to 50 metrów) i przeszkody (skoki).Skoki muszą być tak zaplanowane i wykonane żeby po obu stronach nitki toru była strefa ochronna o szerokości około jednego metra. Jeżeli brak możliwości wyznaczenia opisanej strefy ochronnej należy nitkę toru ograniczyć do sześciu metrów. Na skokach gdzie marshal ma możliwość obserwacji skoku od strony najazdu i lądowania to dopuszcza się jedno stanowisko (są to skoki które mają płaską płaszczyznę do 3 metrów). Na skokach powyżej 3 metrów minimum dwóch , a jak podczas kontroli toru Sędzia Główny zawodów uzna z różnych powodów że powinno być ich więcej to organizator musi zwiększyć obsadę na danej przeszkodzie.

1.8

Każdy skok przy podstawie musi mieć wolną i równą przestrzeń po obu stronach w sytuacji kiedy będzie podjęta decyzja o wyznaczeniu miejsca dla marshali nie na szczycie skoku ,a przy podstawie skoku. Wolna przestrzeń musi gwarantować dobry kontakt wzrokowy.

W zależności od kształtu toru ,ilości skoków i zakrętów dla zabezpieczenia zawodów organizator powinien mieć do dyspozycji od 22 do 30 marshali.

Na planie toru muszą być zaznaczone stanowiska marshali .

Podczas odbioru toru przed zawodami Sędzia Główny Zawodów musi sprawdzić czy ilość stanowisk jest zgodna z planem toru.

Miejsce marshali na planie toru zgodnie z numeracją przeszkód i dodatkowo w miejscach zaznaczonych na planie literą M

ART. 2 NAWIERZCHNIA TORU MOTOCROSSOWEGO.

Nawierzchnię toru motocrossowego mogą tworzyć wyłącznie materiały naturalne takie jak : piasek, żwir, ziemia, glina i ich mieszanki. W żadnym wypadku nawierzchni nie może stanowić beton, asfalt, kostka brukowa

(nie dotyczy pola startowego kiedy mają zastosowanie kraty metalowe i utwardzenie pod i za belką oporową) lub inne nie naturalne mieszanki. Na czas trwania treningów poprzedzające zawody i w trakcie zawodów organizator musi dysponować sprzętem ciężkim który w każdej chwili może być wykorzystany do naprawy lub wyrównywania nawierzchni toru. (wyjątek stanowi podbudowa pod maszynę startową gdzie na całej długości maszyny startowej może być utwardzenie betonowe lub asfaltowe o max. szerokości 600 mm.)

Uwaga;

W punkcie opisu stanowiska maszyny startowej w rozdziale 2 , art.4 punkt 4.4 są dodatkowe zapisy które dają dodatkowe możliwości przygotowania pola startowego.

ART. 3 PRZESZKODY

Szczególnie starannie należy zaprojektować przeszkody (skoki) które muszą posiadać kąt najazdu i strefę lądowania który pozwala zawodnikom przejechać bez wykonania skoku. Skoki rozmieszczone na torze muszą być ponumerowane zgodnie z planem toru. Odległość między przeszkodami (skokami)nie może być mniejsza niż 15 m. Odległość mierzy się od miejsca lądowania do miejsca gdzie rozpoczyna się najazd

na następną przeszkodę. Budowanie skoków podwójnych i potrójnych jest zabronione. Są to skoki których najazd kolejnego skoku znajduje się w strefie zejścia (lądowania) skoku poprzedzającego. Zabronione jest stosowania na torze muld typu jakich buduje się na torach super crossu. Można stosować tak zwaną falę na której odległość między wierzchołkami nie może być krótsza niż 10 metrów, a wysokość nie może przekraczać jednego metra.

Dopuszcza się stosowania w zakrętach tak zwanych spowalniaczy które pozwalają na wybór toru kilkoma śladami. Jest to niskie wzniesienie w kształcie półkuli o wymiarach ;wysokość do około 1 metra i szerokość to 1/2 szerokości toru w tym miejscu.

Uwaga:

Jeżeli są wykonane przejścia nad torem lub w formie tunelu w skoku to osoba zgłaszająca inspekcję toru musi inspektorowi przedstawić dokument potwierdzający że zastosowane urządzenia gwarantują bezpieczeństwo osobom które z nich korzystają.

ART. 4 PARAMETRY TORU I WYMAGANIA TECHNICZNE

4.1. Tor motocrossowy nie może być krótszy niż 1500 metrów, ale nie dłuższy niż 2000 metrów. Jeżeli zachodzi konieczność skrócenia toru to po dokonaniu korekty tor może być o 10% krótszy od minimalnej długości. Pomiaru długości toru dokonujemy wzdłuż centralnej linii tzn. że w trakcie dokonywania pomiaru poruszamy się środkiem toru. Wymienione parametry toru dotyczą torów które ubiegają się o licencję kategorii A. **Dla torów kategorii B parametry są następujące: minimalna długość toru 1000 m, a max. 1500 m**

4.2 Szerokość nawierzchni toru przeznaczona do jazdy nie może być mniejsza niż 6 metrów dla motocykli dwukołowych i 7 metrów dla motocykli trzy i czterokołowych. Wzdłuż całej nitki toru po obu jej stronach musi być wolna przestrzeń zwaną strefą ochronną o minimalnej szerokości jednego metra. **Dotyczy torów które już wcześniej posiadały licencję.** Tory na których po raz pierwszy przeprowadzana jest inspekcja i ubiegają się o wydanie licencji wymagana jest od siedem do ośmiu metrów szerokość toru przeznaczona do jazdy. Również obowiązkowo po obu stronach toru musi być wolna przestrzeń zwana strefą ochronną. **Jakie warunki musi spełniać strefa ochronna jest zawarte w rozdziale 3 art. 2.** W miejscach przeznaczonych dla publiczności strefa ochronna musi być odgradzona płotem o minimalnej wysokości jednego metra, lub przeszkodami naturalnymi np. wałem ziemnym. W żadnym wypadku tor nie może być przedzielony przeszkodami (np. drzewami). Wolna przestrzeń pionowa pomiędzy nawierzchnią a przeszkodą na odcinkach toru przebiegającego po terenie płaskim musi wynosić co najmniej 3 metry. Stawianie bram dla potrzeb reklam jest dozwolone tylko na początku skoku gdzie najeżdżający zawodnik kołami swojego pojazdu ma kontakt z ziemią. Wolna przestrzeń między podłożem toru ,a najniższą częścią bramy musi wynosić minimum 3 metry.

Dystans pomiędzy przebiegającymi obok siebie nitkami toru gdzie nie mają wstęp osoby nie związane z organizacją i nie posiadają specjalnych przepustek pozwalających na przebywanie w tym miejscu to jest minimum 6 metrów. Jeżeli w tej strefie znajdują się przeszkody które mogą zagrażać uczestnikom to te miejsca muszą być zabezpieczone materiałami energochłonnymi lub zabezpieczone płotem. Każda przeszkoda która znajduje około 1 metra od zewnętrznej linii strefy

ochronnej toru musi być usunięta. Jeśli w ocenie inspektora minimalna szerokość toru może zagrażać bezpieczeństwu zawodnikom to ten odcinek nitki toru należy przedzielić za pomocą płotu z siatki plastikowej, lub lekkim płotem metalowym o profilu rurowym o minimalnej wysokości 1,2 metra.

4.3 Maszyna startowa jest to urządzenie wykonane z metalu o długości 40 metrów i składające się z 40-tu pojedynczych bramek opadającym w momencie startu w kierunku stojącego zawodnika. Konstrukcja maszyny startowej i jej składowe muszą być solidne i nie mogą ulegać w żadnym odkształceniom gdy zostanie przez motocykl uderzona lub przejechana. Bramki w górnej części gdzie się łączy górna pozioma rura z dwoma pionowymi rurami nie mogą mieć kąta prostego, a musi mieć łączenie łukowe (np. kształt kolanka) i muszą być pomalowane w parach na przemian w dwóch różnych kolorach. Minimalna wysokość maszyny startowej to od 500 mm, do 520 mm. Wysokość mierzymy kiedy bramki są w pozycji podniesionej tj kiedy są gotowe do procedury startowej. Szerokość betonowej podstawy na której jest ustawiona maszyna startowa nie może przekraczać 600 mm. Maszyna startowa może być sterowana ręcznie lub zdalnie. Operator maszyny startowej i jej mechanizm musi być obudowany i nie widoczny dla zawodników. Wymienione parametry maszyny startowej obowiązują przy licencji kategorii A

. Dla torów kategorii B parametry są następujące: minimalna długość maszyny wykonanej w jednym elemencie i opadającej w przód lub pod koła zawodników 25 metrów .Maszyna z pojedynczymi stanowiskami startowymi musi posiadać do 25 stanowisk. Motocykle zawsze startują z jednego rzędu.

Dwa rzędy są obowiązkowe gdy w zawodach startują zawodnicy na quadach lub sidecary.

4.4 Maszyna startowa musi być tak skonstruowana, aby zablokować przednie koło na wypadek gdy zawodnik próbuje wystartować przed zwolnieniem bramki. Na dodatek powinno być urządzenie zapobiegające unoszeniu się bramki przekraczającej kąt 85 stopni. Musi być zainstalowana belka poprzeczna w celu zapobieżenia cofaniu się motocykli. Odległość pomiędzy maszyną startową (zwolnioną) i tylną barierą musi wynosić 3 m. Minimalna wysokość belki mierzonej od gruntu to 100 mm.

Uwaga;

Dopuszcza się inny sposób przygotowania pola startowego . Polega to na umieszczeniu między maszyną startową a belką blokującą cofania się motocykla wkładki metalowej (ażurowej) na której zawodnicy ustawiają motocykle przygotowując się do startu. Wkładka metalowa musi posiadać szerokość taką żeby przy starcie quadów ,czy motocykli trójkołowych(motocykle do konkurencji Sidecars) ich koła stały na tych wkładkach .Jest to szerokość około 0,4 metra musi być zainstalowana między maszyną startową w pozycji zwolnionej (leży na ziemi)i belką oporową. Zamocowana wkładka metalowa musi znajdować w środkowej linii dzielącej bramkę startową i gwarantować że w trakcie startów motocykli wkładki te nie zmienią swojego położenia. Przestrzeń między wkładkami może być utwardzona. Zawodnik zajmujący miejsce na polu startowym zawsze ustawia motocykl na wkładce metalowej ,a część utwardzona po między nimi służy tylko do stawiania nóg. Miejsce na które spada bramka maszyny startowej to musi być naturalny grunt. Pole za belką oporową może być również utwardzone. Przy zastosowaniu wkładki metalowej

odległość belki zaporowej od leżącej maszyny startowej wynosi 2,5 metra. Na tak przygotowanym polu startowym w zawodach dla quadów drugi rząd startuje z utwardzonego pola. Kiedy w zawodach ma wystartować do 20 zawodników w konkurencji Quad Sędzia Główny zawodów jeżeli uzna że warunki do startu z jednego rzędu są odpowiednie może zgodzić się na start z jednego rzędu.

Przy podejmowaniu decyzji trzeba wziąć pod uwagę następujące parametry;

-długość prostej startowej

-szerokość na całej długości prostej startowej

-szerokość pierwszego zakrętu po starcie

4.5 Maszyna startowa musi być umieszczona pod kątem 90 tolerancja 3 stopni w dół tj do 87) stopni do tej linii toru która jest po stronie pierwszego zakrętu po starcie i musi dawać możliwość startu z równymi szansami wszystkim zawodnikom w tym samym rzędzie. Motocykle zawsze startują z jednego rzędu, a Quady i motocykle trójkołowe (Sidecars) z dwóch ,ale nie więcej jak 30 pojazdów w dwóch rzędach.

4.6 Szerokość powierzchni toru w miejscu startu winna być nie mniejsza niż 40 metrów na co najmniej połowy prostej ,a następnie może się stopniowo zwężać do końca prostej tak żeby na końcu prostej szerokość nie była mniejsza niż około 20 metrów długość prostej startowej o minimalnej długości 80 metrów i max. długości 125 metrów .Na powierzchni pola startowego nie mogą znajdować się żadne przeszkody. Powierzchnia pola startowego na całej powierzchni musi mieć jednolitą nawierzchnię i równa na całej długości. Powierzchnia pola startowego może być płaska lub wznosząca, ale nigdy z tendencją spadową.

Uwaga:

Długość prostej startowej to odległość od maszyny startowej do środka pierwszego zakrętu.

Pierwszy zakręt może być w dowolną stronę o kącie 80 stopni i większym, a minimalna szerokość pierwszego zakrętu musi wynosić minimum 10 metrów. Wymienione parametry dotyczące szerokości i długości pola startowego obowiązują przy licencji kategorii A. **Dla torów kategorii B parametry są następujące: szerokość uzależniona od szerokości maszyny startowej. Minimalna długość prostej 60 metrów a max. 100 metrów.**

4.7 Miejsce startu i mety musi być wyгородzone siatką plastikową zamocowaną na drewnianych słupkach lub płótem metalowym lekkiej konstrukcji o profilu rurowym(w wewnętrznej przestrzeni płótu może być zainstalowana siatka metalowa) o min. wysokości 1,5 metra ,zamontowane bramki wejściowe i być pod stałą kontrolą służb porządkowych które mają za zadanie nie dopuszczenie żeby w tych miejscach znajdowały się osoby które nie mają prawa tam przebywać. Miejsce gdzie znajduje się meta musi posiadać pomieszczenie dla zespołu chronometrażu, przeprowadzone instalacje z rur plastikowych które przebiegają pod torem w miejscu gdzie jest wyznaczona linia mety. Miejsce linii mety musi być zaznaczone za pomocą dwóch pionowych łat o szerokości 200 mm. i wysokości 2 metrów. Łaty muszą być pomalowane na kolor biały i ustawione naprzeciwko siebie po obu stronach toru za strefą ochronną .Stanowisko dla chronometrażu musi być zasilane w energię elektryczną. Pomieszczenie dla chronometrażystów to pomieszczenie które można

szczelnie zamknąć ,gwarantujące ochronę przed opadami atmosferycznymi, kurzem, zimnem i gwarantujące dobrą widoczność na linię mety i pole poprzedzające linię mety.

Uwaga;

Linia mety to miejsce wyznaczone za pomocą dwóch lat (wymiary podane powyżej) i nitka toru za linią mety na długości około 25 metrów. Na tym odcinku toru obowiązuje zakaz zatrzymywania się zawodnikom po przekroczeniu linii mety. Ten zakaz jest podyktowany zagwarantowaniem bezpieczeństwa zawodnikom kończącym wyścig ponieważ często linia mety jest usytuowana przed najazdem na skok lub w krótkiej odległości za zakrętem.

Miejsce te musi być oznakowane za pomocą tablicy na której widnieje napis STREFA METY ,a tablica ta musi być ustawiona na końcu odcinka nitki toru zaliczanej do strefy linii mety.

4.8 Strefa oczekiwań jest to miejsce zlokalizowane na terenie za maszyną startową lub z jednej stron przyległych do pola startowego służące zawodnikom na oczekiwanie na wyjazd na tor lub pole startowe. Powierzchnia 200 metrów kwadratowych z wyznaczonymi stanowiskami dla 42 motocykli ,a w przypadku pojazdów 3 i 4 kołowych 32 stanowiskami.

Teren ten musi być ogrodzony płotem metalowym lub siatką plastikową o min. wysokości 1.5 m. Może posiadać max . dwie bramki . Przy wjeździe do strefy musi znajdować się zegar który wskazuje godziny, minuty i sekundy. W wewnątrz strefy musi znajdować się przynajmniej jedna toaleta i w widocznym miejscu zamocowane tablice zakaz palenia. Stanowiska dla zawodników w strefie oczekiwań muszą posiadać numerację.

4.9 Strefa napraw i sygnalizacji jest to miejsce gdzie podczas treningu lub wyścigu zawodnik może zjechać z toru w celu skorzystania z pomocy osoby do tego uprawnionej. Zaleca się wyznaczenie strefy w odległości około 100 metrów za linią mety najlepiej na płaskim i prostym odcinku toru o min. wymiarach 30 metrów (długość) i 7 metrów (szerokość) ogrodzona siatką plastikową zamocowaną na drewnianych słupkach lub płotem metalowym lekkiej konstrukcji o profilu rurowym o min wysokości 1,2 metra i musi posiadać dwie bramki, gdzie jedna służy do zjazdu z toru, a druga do wyjazdu na tor. Obie bramki muszą być pod stałą kontrolą marshala . Do obowiązku marshala na wjeździe do strefy należy; wjazd do strefy nie może być blokowany przez zatrzymujących się zawodników, nikt tą bramą poza osobami funkcyjnymi nie może się poruszać ,pod żadnym pozorem tą bramką żaden zawodnik nie może powrócić na tor. Druga bramka służy tylko do wyjazdu ze strefy na tor w celu kontynuowania jazdy. Zaleca się żeby bramki były zamontowane na krańcach strefy. W wewnątrz musi być ustawiony stojak z podstawą na zamontowanie monitorów nie niżej niż 1,8 metra nad ziemią i tablice zakaz palenia. Tankowanie motocykla tylko na macie ekologicznej ,takiej samej jaka jest stosowana w miejscu gdzie motocykl jest obsługiwany w parku maszyn. Zaleca się ustawienie toalety. W wyjątkowych sytuacjach strefy można zlokalizować na dwóch oddzielnych terenach w bliskiej od siebie odległości. W sytuacji rozdzielenia stref każda z tych stref musi być o wymiarach - długość 20 metrów ,a szerokość 7 metrów. Podane wymiary są wymiarami nominalnymi. Droga łączące te strefy musi być pod kontrolą i dostępna tylko dla osób upoważnionych do przebywania w tych strefach. W strefie napraw musi być trwale

wyznaczona droga na której nie wolno się zatrzymywać i służy do przemieszczania się zawodnikom na ich pojazdach. Szerokość minimalna to 1 metr.

Od 2020 r. organizator może zlokalizować strefę wyłącznie do wymiany okularów która będzie wyznaczona podczas odbioru toru w przeddzień zawodów. Jest to miejsce oddzielone od toru i od osoby wyznaczonej do tej strefy za pomocą płotu w formie rękawa o szerokości około 1,5 metra dla motocykli i około 2 metrów w przypadku quadów o długości około 10 metrów. Dotyczy to w bieżącym roku Pucharu Polski i Mistrzostw Polski. Od sezonu 2021 będzie strefą obowiązkową. W tym miejscu będą mogły przebywać osoby wyznaczone przez zawodnika który aktualnie bierze udział w treningu lub startuje.

4.10 Na czas zawodów muszą być przygotowane trzy miejsca parkingowe: Oznaczony na planie jako parking A z przeznaczeniem na park maszyn dla zawodników o minimalnej powierzchni 10.000.m² kwadratowych bezpośrednio przylegający do toru z wygradzoną drogą dojazdową do strefy oczekiwania. Na terenie parku maszyn muszą być wyznaczone drogi komunikacyjne, stanowiska postojowe dla samochodów i sprzętu zawodników. Na terenie parku maszyn lub w bliskiej odległości od parku maszyn musi znajdować się: Jeżeli parking dla zawodników jest rozdzielony drogą lub ulicą dostępną dla ruchu kołowego to muszą na czas zawodów być wyłączone z ruchu.

- Stanowisko kontroli technicznej które musi być zadaszone, oświetlone, wyposażone w stoły i krzesła w ilości gwarantująca dobre warunki pracy komisji. Teren przyległy do pomieszczenia musi mieć przynajmniej 20m² i być ogrodzony z dwoma bramkami –jedna wjazdowa ,a druga wyjazdowa z terenu. Muszą być zamontowane znaki zakaz palenia.

- Tor prób o długości 50 metrów i szerokości 10 metrów, obustronnie ogrodzony, z jedną bramką służącą jako wjazd i wyjazd i przedzielony płotem lub wałem ziemnym tworząc w ten sposób dwie proste po około 50m każda. Ogrodzenie może być z siatki plastikowej lub płotu metalowego lekkiej konstrukcji o profilu rurowym. Wysokość ogrodzenia minimum 1,2 metra.

- W miejsce do mycia motocykli które pozwoli na jednoczesne mycie 20 motocykli. Wskazane jest żeby teren ten był podzielony za pomocą ekranów na pojedyncze stanowiska. Musi być doprowadzona woda i energia elektryczna i instalacja umożliwiająca podłączenie agregatów do ujęcia wody. Musi to być teren utwardzony który nie przepuszcza wody w głąb gruntu i posiadać odpływ przez odstojniki lub urządzenie oddzielające zanieczyszczenia olejowe lub pochodne od spływającej wody do zbiornika przeznaczonego na zużytą wodę. Musi być 20 kranów i minimum 10 gniazd prądowych.

- Instalacje sanitarne-WC -5 dla mężczyzn, 3 dla kobiet, 1 stanowisko poboru wody pitnej. Zaleca się wyposażyć w 3 prysznice dla mężczyzn i jeden dla kobiet. ***Od 2020 roku prysznice są obowiązkowe w liczbie 5 dla mężczyzn i 3 dla kobiet.***

- Jest zalecenie w wyposażenie w energię elektryczną z wyprowadzoną instalacją z przeznaczeniem dla potrzeb zawodników z możliwością jednego podłączenia na jeden pojazd i oświetlenia terenu parku maszyn.

Od 2020 roku wyżej wymienione zalecenia będą obowiązkiem

- W pojemniki na zużyty olej, płyny i odpady które wcześniej służyły jako czysciwo. Ponadto muszą być pojemniki na odpady które są na bieżąco opróżniane.

-

Uwaga;

Jeżeli stanowiska do mycia motocykli nie znajdują się na terenie parku maszyn, to komunikacja między tymi miejscami musi odbywać się po wyznaczonych drogach. Motocykle muszą być doprowadzane, a pojazdy takie jak quady ,czy pojazdy trójkołowe mogą się poruszać za pomocą silnika z prędkością gwarantującą bezpieczeństwo osobom przebywającym w tym miejscu.

Za bezpieczną prędkość uważa się prędkość około 5km/godzinę.

Drugi parking oznaczony na planie jako parking B z przeznaczeniem dla władz zawodów, służb technicznych, personelu i zaproszonych gości. Powinien być zlokalizowany jak najbliżej toru i miejsca pracy osób obsługujące zawody.

Trzeci parking oznaczony jako C z przeznaczeniem dla kibiców o powierzchni gwarantującą zaparkowanie minimum 150 samochodów i 5 autokarów. Parking nie musi być zlokalizowany bezpośrednio przy torze i na jego organizacje mogą być wykorzystane pobocza dróg dojazdowych .Drogi dojazdowe to terenu na którym jest impreza muszą być zawsze przejezdne dla służb medycznych i ratunkowych.

4.11 Pomieszczenia dla potrzeb zawodów mogą to być budynki o stałej zabudowie, kontenery i namioty o podwyższonym standardzie z przeznaczeniem na;

- Biuro zawodów o powierzchni około 25 m² wyposażone w zasilanie energią elektryczną, oświetlenie, łączność telefoniczną, kserokopiarkę, stoły i krzesła w zależności od ilości osób pracujących w biurze, półki i pojemniki na przechowywanie dokumentów i druków obowiązujących na zawodach. Zaleca się wyposażenia biura w dostępem do internetu. Przed biurem musi być ustawiona tablica ogłoszeń i pojemniki na rezultaty z treningów i wyścigów z podziałem na klasy. Lokalizacja biura zawodów to teren parku maszyn lub teren w bliskim sąsiedztwie parku maszyn ogrodzony z zamontowaną bramką.

- Pomieszczenie Sędziego Głównego Zawodów, asystenta, Dyrektora zawodów może być pomieszczeniem wspólnym o powierzchni około 15 m² zasilane w energię elektryczną oświetlenie, stoły ,krzesła zawieszonym planem toru w skali 1:1000 i z dostępem do internetu. Lokalizacja biura w pobliżu biura zawodów.

- Biuro prasowe o powierzchni i wyposażeniu jak biuro zawodów i możliwości zorganizowania konferencji prasowej , wywiadów z zawodnikami i osobami zaproponowanymi przez organizatora.

- Organizator musi posiadać nagłośnienie dla celów przekazywania komunikatów dla zawodników, służb obsługi oraz dla potrzeb spikera zawodów.
- Organizator musi mieć wyznaczone miejsce na ustawienie podium przeznaczone na wręczenie pucharów i nagród dla zawodniczek i zawodników. Miejsce to musi być wygradzone w taki sposób żeby nie utrudniało pracy dziennikarzom i fotoreporterom oraz było zapewnione swobodne dojście do podium osobom nagradzanym i osobom wręczającym.
- Do obowiązków organizatora należy zabezpieczyć taką liczbę służb pomocniczych i porządkowych które będą jego zdaniem i w oparciu o doświadczenie gwarantować sprawne i bezpieczne przeprowadzenie zawodów. Jeżeli impreza ma charakter imprezy masowej to liczba ochrony musi być zgodnie z przepisami o zabezpieczeniu imprez masowych.

4.12 Miejsca dla publiczności winne znajdować w miejscach z którego można oglądać jak największą część toru i te miejsca muszą być zabezpieczone od strony toru płotem o wysokości około 1m, a rejonie pola startowego, linii mety i w miejscach które inspektor podczas odbioru uzna za niebezpieczne to wysokość płotu wynosi od 1,2metra do 2 metrów Stosować typ ogrodzenia jaki jest dozwolony do wygradzania strefy napraw i sygnalizacji. Teren ten należy wyposażyć w nagłośnienie, oznaczenie dróg ewakuacyjnych, toalety, pojemniki na śmieci i muszą być pod stałą kontrolą służb porządkowych.

4.13 Organizator musi mieć przygotowane miejsca dla gastronomii i punktów handlowych.

ROZDZIAŁ 3 ZABEZPIECZENIE TORU.

ART. 1 UWAGI OGÓLNE

Podstawowym celem stosowania różnorodnych zabezpieczeń toru motocrossowego ma na celu zapewnienia bezpieczeństwa zawodnikom, władzom zawodów, osobom funkcyjnym, personelu technicznemu i publiczności. Projektując zabezpieczenie toru należy dostosować odpowiednie materiały i ich wielkość w zależności od zagrożenia. Można stosować taśmy plastikowe, siatki z tworzywa sztucznego, materiału z którego są wykonane reklamy i lekkich przenośnych konstrukcji metalowych, balotów ze słomy, worków plastikowych wypełnionych gąbką, materacami itp. Do wyznaczenia zakrętu od wewnętrznej strony stosujemy nasypy ziemne do 500 mm ich wysokości .Jeżeli ich wysokość wyższa to muszą być ścięte pod kątem około 45 stopni.

ART. 2 WOLNA STREFA OCHRONNA.

Tor motocrossowy ma wyodrębnione dwie strefy: jedna to ta która służy zawodnikom do jazdy , a druga strefa to strefa ochronna po lewej i prawej stronie toru .Szerokość toru przeznaczona do jazdy została opisana w art.4 pkt.4.2. Wolną strefę ochronną wyznaczamy gdzie wzdłuż toru organizator zaplanował miejsca dla kibiców.

Minimalna szerokość strefy to 1 metr. Strefa ochronna jest to przestrzeń między nitką toru ,a płotem odgradzającym publiczność od toru. Minimalna wysokość płotu to około 1,2 metra. Płot może być wykonany z siatki plastikowej umocowanej na słupkach drewniany o średnicy około 8 cm. lub innym kształcie o zbliżonych wymiarach. Można stosować płoty metalowe o lekkiej konstrukcji. Formą zabezpieczenia i oddzielenia od publiczności mogą być również materiały reklamowe (banery i różnego rodzaju płyty o niskiej wytrzymałości)

Nie mogą to być reklamy umieszczone na arkuszach z metalu.
W strefie ochronnej nie mogą znajdować się żadne przeszkody ;np. drzewa, zbiorniki, słupy itp.

Podczas odbioru przed zawodami może zostać podjęta decyzja o wyznaczeniu dodatkowych miejsc gdzie trzeba wydzielić strefę ochronną.

ART. 3 SPOSÓB WYZNACZANIA TORU I STREFY OCHRONNEJ

Nitkę toru wyznaczamy za pomocą palików drewnianych o wymiarach około 25mmx 25mm lub z dostępnych na rynku palików z elastycznego tworzywa. Materiał służący do wyznaczania musi być kontrastowym względem gruntu ,a jego wysokość mierzona od gruntu powinna wynosić około 500 mm. Paliki muszą być wbite w grunt i być pochylone w kierunku jazdy.(**dotyczy to palików z drewna**) Na najazdach na skok i na zjazdach możemy dodatkowo za pomocą taśmy plastikowej o niskiej wytrzymałości wyznaczyć tor przeznaczony do jazdy dla poprawienia bezpieczeństwa mocując na palikach o wymiarach podanych powyżej. Zakazane jest stosowanie do wyznaczania toru sznurka, liny ,dru tu i innych materiałów po za taśmą. Do zabezpieczenia zewnętrznej strony strefy ochronnej można stosować płoty wykonane z siatki plastikowej zamocowanej na słupkach drewnianych o . średnicy około 80 mm. i płoty metalowe o lekkiej konstrukcji .

ART. 4 ZABEZPIECZENIE PRZESZKÓD.

Każda przeszkoda jak np. drzewa, słupy, mury, skały itp. znajdujące się w bliskim sąsiedztwie strefy ochronnej i mogą stanowić zagrożenie dla użytkowników obiektu muszą być skutecznie zasłonięte materiałem energochłonnym.

Określenie w bliskim sąsiedztwie to odległość która podlega ocenie osoby która dokonuje inspekcji ,a następnie w protokole odbioru toru opisuje te miejsce i wskazuje je na planie toru w celu wykonania zabezpieczenia tego miejsca materiałem energochłonnym.

Kamienie lub inne materiały które ukazują się na torze podczas trwania treningów i zawodów muszą być jak najszybciej usunięte. Przeszkodą jest również kusz, kałuże lub głębokie błoto, głębokie koleiny co stanowi zagrożenie dla zawodników. Organizator musi być przygotowany do likwidowania na bieżąco tych zagrożeń co należy do obowiązku osoby podległej Dyrektorowi Zawodów ,a tą osobą jest kierownik toru wpisany do regulaminu uzupełniającego zawodów.

Uwaga:

Na czas zawodów organizator musi mieć do dyspozycji sprzęt ciężki np., sychacz, koparka, oraz sprzęt do nawadniania toru i dróg komunikacyjnych.

Po zewnętrznej stronie linii toru musi być wyznaczona droga ewakuacyjna dla służb medycznych i służb technicznych.

ROZDZIAŁ 4 NADZOROWANIE ZAWODÓW I SŁUŻBY RATOWNICTWA SPORTOWEGO

ART. 1 NADZÓR

Za przygotowanie zawodów, przebieg i nadzór odpowiedzialny jest Dyrektor Zawodów zgodnie z regulaminem GKSM który określa jakie służby mu podlegają. Specyfika torów motocrossowych nie pozwala na zlokalizowanie centrum kierowania, dlatego muszą być wyznaczone osoby do nadzorowania i kierowania pracami na powierzonym terenie. Osoby te muszą być zapoznane z zakresem obowiązków wynikających z ich funkcji przez Dyrektora Zawodów.

ART. 2 SYGNALIZACJA

W motocrossie ze względu na warunki w jakich odbywają się treningi i zawody nie wszystkie polecenia można przekazać ustnie dlatego obowiązuje system sygnalizacji za pomocą flag który pozwala przekazywać polecenia uczestnikom. Ten sposób komunikowania się ma na celu zapewnienia informacji o sytuacji na torze, a kolor flagi informuje jak ma się zachować osoba której tą flagę pokazano.

2.1 Obowiązkiem organizatora jest posiadanie i stosowanie do sygnalizacji flag zgodnie z kodem międzynarodowym który określa wielkość i kolor w zależności jaką informację chcemy przekazać.

2.2 Flaga koloru czerwonego i flaga stosowana na linii mety (szachownica białoczarna musi być o wymiarach 800 x1000mm. Pozostałe flagi służące do sygnalizacji muszą być o wymiarach min. 600 x 800 mm.

2.3 W kolorze flagi zakodowana jest treść jaką za pośrednictwem sygnalizowania chcemy przekazać. Poniżej wymienione kolory flag i ich znaczenie.

FLAGA CZARNA—pokazywana jest na linii mety w sposób nieruchomy łącznie z czarną tablicą o wym.600 x600mm.na której jest widoczny w kolorze białym numer zawodnika którego ta informacja dotyczy. Oznacza wykluczenie zawodnika z dalszego kontynuowania jazdy.

FLAGA Z BIAŁO CZARNĄ SZACHOWNICĄ—pokazywana jest na linii mety i oznacza koniec wyścigu. Jeżeli na linii mety nie ma zegara informującego o czasie trwania treningu to również użycie tej flagi oznacza koniec treningu.

FLAGA CZERWONA--pokazywana jest na linii mety w sposób nieruchomy przerwaniu wyścigu(treningu).Nakazuje zawodnikom natychmiastowe przerwanie kontynuowania jazdy i udanie się do strefy oczekiwania lub do parku maszyn w zależności w jakim czasie była pokazana czerwona flaga. Czerwoną flagę używamy do przerywania wyścigu w sytuacji kiedy był falstart. W tej sytuacji osoba upoważniona do użycia tej flagi zajmuje miejsce na wysokości pierwszego zakrętu po starcie.

FLAGA ŻÓŁTA—służy do sygnalizowania przez funkcyjnych- zwanych flagowymi lub marchalami niebezpieczeństwa na torze w miejscach wyznaczonych na planie toru i innych miejscach które tego wymagają. Pokazywanie flagi nieruchomo oznacza o zagrożeniu i należy zachować ostrożność. Pokazywanie flagi machając oznacza niebezpieczeństwo, jedź wolno nie wolno wyprzedzać, wykonywanie skoków i trzeba być przygotowanym do zatrzymania się.

Podniesiona i trzymana nieruchomo żółta flaga w momencie rozpoczęcia treningu i koła zapoznawczego przez czas około trzech minut ma na celu danie szansy zawodnikom zapoznania się w jakich miejscach wzdłuż toru są stanowiska marshali.

FLAGA ZIELONA—stosowana jest tylko podczas procedury startowej.

FLAGA NIEBIESKA—pokazywanie zawodnikowi flagi machając ją oznacza że będzie dublowany.

FLAGA BIAŁA Z CZERWONYM KRZYŻEM--- trzeba zachować szczególną ostrożność ponieważ wydarzył się poważny wypadek i może część toru być nie przejezdna lub na torze prowadzona jest akcja ratownicza.

Uwaga

Przystosowując nasze przepisy dotyczące torów dopuszcza się po zakończonych próbach wprowadzenie sygnalizacji świetlnej. W pierwszej kolejności za pomocą sygnalizacji świetlnej można zastąpić flagę żółtą którą przekazuje się sygnał wymachując.

ART. 3 SŁUŻBY RATOWNICTWA SPORTOWEGO

Służby ratownictwa sportowego dzielimy na służby ratownictwa medycznego i służby ratownictwa pożarowego. Służby te są niezbędne podczas zawodów w celu udzielania pomocy wynikające z ich uprawnień i kompetencji.

3.1 Służby ratownictwa medycznego muszą dysponować odpowiednią liczbą karetek, personelu lekarskiego, pomocniczego oraz zaleca się przygotowanie pomieszczenia na centrum medyczne. Ilość karetek i jakiego typu określa regulamin medyczny opracowany przez Zespół Medyczny działający w Polskim Związku Motorowym. Regulamin medyczny określa minimalne wymagania dla zabezpieczenia medycznego zawodów.

Do obowiązku organizatora należy powiadomienie na 14 dni przed zawodami najbliższego szpitala , zamówienia karettek i personelu pomocniczego jakie przewiduje kodeks medyczny oraz wykonywania ustaleń z lekarzem zawodów.

3.2 Podstawowym zadaniem służb ratownictwa pożarowego jest patrolowanie obiektu ,a w razie zaistniałego zagrożenia pożarem włączenie się w akcję gaśniczą, ocenę zagrożenia i w razie potrzeby wezwać dodatkowe jednostki.

Wyposażyć patrole w ręczny sprzęt gaśniczy przeznaczony do gaszenia pojazdów i patrolować strefy wskazane przez organizatora.

Uwaga;

Główna Komisja Sportu Motocyklowego może wprowadzić dodatkowe wymogi które będą miały wpływ na poprawę bezpieczeństwa podczas zawodów.

ROZDZIAŁ 5 OCHRONA ŚRODOWISKA

W trakcie dokonywania inspekcji toru i przyległych stref szczególną uwagę należy zwrócić na wykonanie wszystkich czynności wynikających z obowiązku przygotowania całej infrastruktury podlegającej inspekcji .Organizator nie może tylko bazować na przedstawionej dokumentacji toru ,ale również w przygotowywaniu zawodów musi uwzględnić polecenia wynikające z przepisów o ochronie środowiska wydanych przez Zespół Ochrony Środowiska PZM , przepisów krajowych i lokalnych.

ROZDZIAŁ 6 PROCEDURY HOMOLOGACYJNE

ART. 1 Homologacja toru jest zespół czynności polegający na: skompletowaniu dokumentacji obiektu składającej się z rysunków ,opisów technicznych, dokumentacji fotograficznej, weryfikacji i zatwierdzenie dokumentacji przez PZM, przeprowadzenie inspekcji, opracowaniu raportu z przeprowadzonej inspekcji , a w dalszej kolejności wnioskowanie o wydanie licencji zgodnej w zapisie raportu. Po wydaniu licencji z określeniem jej ważności nie wolno dokonywać przebudowy toru. Jeżeli w trakcie korzystania z toru stwierdzono że są miejsca które mogą stanowić zagrożenie użytkownikom to dla poprawy bezpieczeństwa można dokonać bez utraty ważności, Fakt ten musi być zgłoszony na piśmie do Z T i T, a kopia dokumentu dołączona do teczki toru. Inne zmiany powodują utratę ważności licencji.

ART. 2 Dokumentacja toru podlega weryfikacji i ocenie przez osobę która została wyznaczona przez Zespół Torów i Tras. Po wykonaniu tych czynności i wydaniu opinii daje podstawę do przeprowadzenia inspekcji. Dokumenty toru to: plan toru (kształt) tj. rzut na płaszczyznę poziomą w skali 1:1000 (zaleca się skalę 1:500) na którym zaznaczone są: przeszkody(skoki) posiadające swoją numerację i miejsca takie jak: linia startu, linia mety, strefę oczekiwań, strefę napraw i sygnalizacji, park maszyn, parking B, parking dla publiczności, służby medyczne, miejsce komisji technicznej, tor prób, stanowiska do mycia motocykli, sanitaria, biuro zawodów. Rysunki skoków z podanymi wymiarami długości i wysokości z określeniem np. **OKOŁO 10 metrów** .W przypadku gdy skok lub przeszkoda która musi mieć określone parametry i nie znajduje się na płaskim terenie to podajemy wysokość strony wyższej. Do dokumentacji załączamy fotografie wszystkich skoków z

widoczną numeracją ,oraz dokument potwierdzający prawa użytkowania i dla jakich celów teren ten jest przeznaczony.

Uwaga;

W protokole z odbioru toru musi być podana minimalna liczba marshali potrzebnych dla zabezpieczenia zawodów.

ART. 3 Czynności homologacyjne toru są wykonywane na wniosek zainteresowanego. Jeżeli tor został zgłoszony do przeprowadzenia inspekcji po raz pierwszy to inspekcja musi odbyć się na minimum 14 przed zawodami. Nie mogą to być zawody rangi Mistrzostw Polski czy Pucharu Polski. Każde następne bez konieczności zawodów. Zaleca się żeby kolejną inspekcję dokonać na zawodach przed upływem ważności licencji.

ART. 4 Tory mogą otrzymać licencję kategorii **A** lub **B** . Wnioskodawca zaznacza w piśmie w którym zwraca się o przeprowadzenie homologacji o jaka licencję występuje.

ART. 5 Zawody mogą być organizowane na torach posiadających ważną licencję toru. Tory mogą mieć licencję kategorii A lub B. Na torach z ważną licencją **A** mogą odbywać zawody motocrossowe w których w jednym wyścigu może wystartować maksymalnie 40 zawodników i rozpoczynające się od najniższej rangi jakimi są zawody okazjonalne, a następnie okręgowe, strefowe, pucharowe ,mistrzowskie krajowe, międzynarodowe które są organizowane na podstawie zatwierdzonego przez GKSM PZM regulaminu zawodów. Organizatorzy posiadający tor z licencją **A** mogą wystąpić z wnioskiem do GKSM PZM o organizację zawodów rangi Mistrzostw Europy lub Świata. Gdyby wnioskującemu przyznano tej rangi zawody ,to zawody nie mogą być przeprowadzone na ważnej licencji krajowej, a jest potrzebna homologacja w zależności rangi zawodów tj homologacja FIM-Europe lub FIM. Na torach z ważną licencją **B** mogą odbywać się zawody okazjonalne, okręgowe, strefowe pod warunkiem że w jednym wyścigu wystartuje maksymalnie 25 zawodników.

Uwaga;

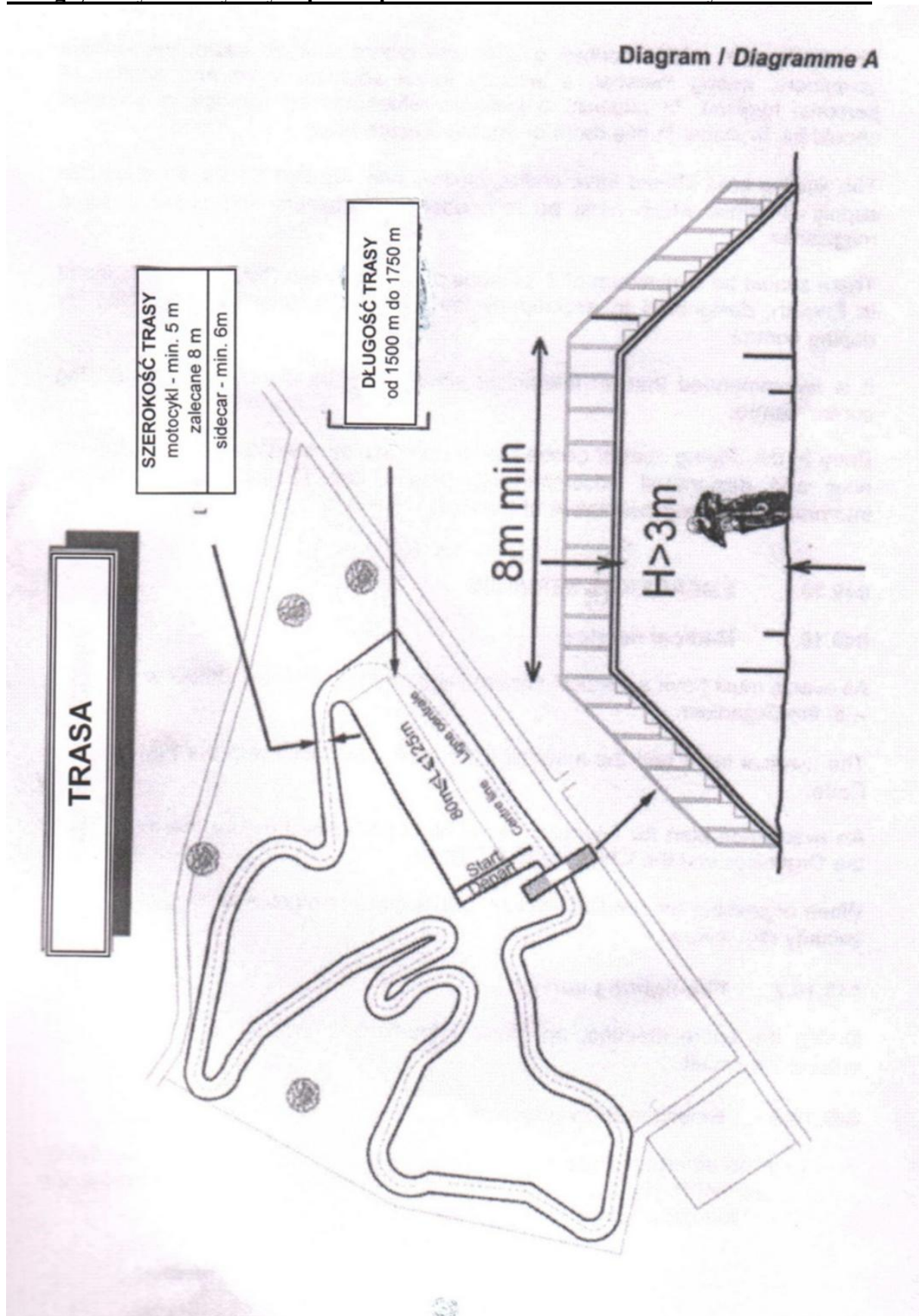
W przypadku gdy tor który otrzymał licencję B ma maksymalną długość obowiązującą dla tych torów to w tej sytuacji liczba startujących zawodników w jednej klasie może wynosić maksymalnie 30 zawodników.

Start do wyścigu dla motocykli bez względu jaką licencję tor posiada odbywa się z jednego rzędu. Start dla quadów i motocykli z bocznym wózkiem odbywa się z dwóch rzędów. Na torach z licencją A startuje maksymalnie 30 zawodników po 15 w każdym rzędzie. Na torach z licencją B o długości krótszej niż 1500 metrów może wystartować maksymalnie 14 zawodników po 7 w każdym rzędzie ,a przy maksymalnej długości toru tj, 1500 metrów może wystartować maksymalnie 20 zawodników po 10 w każdym rzędzie.

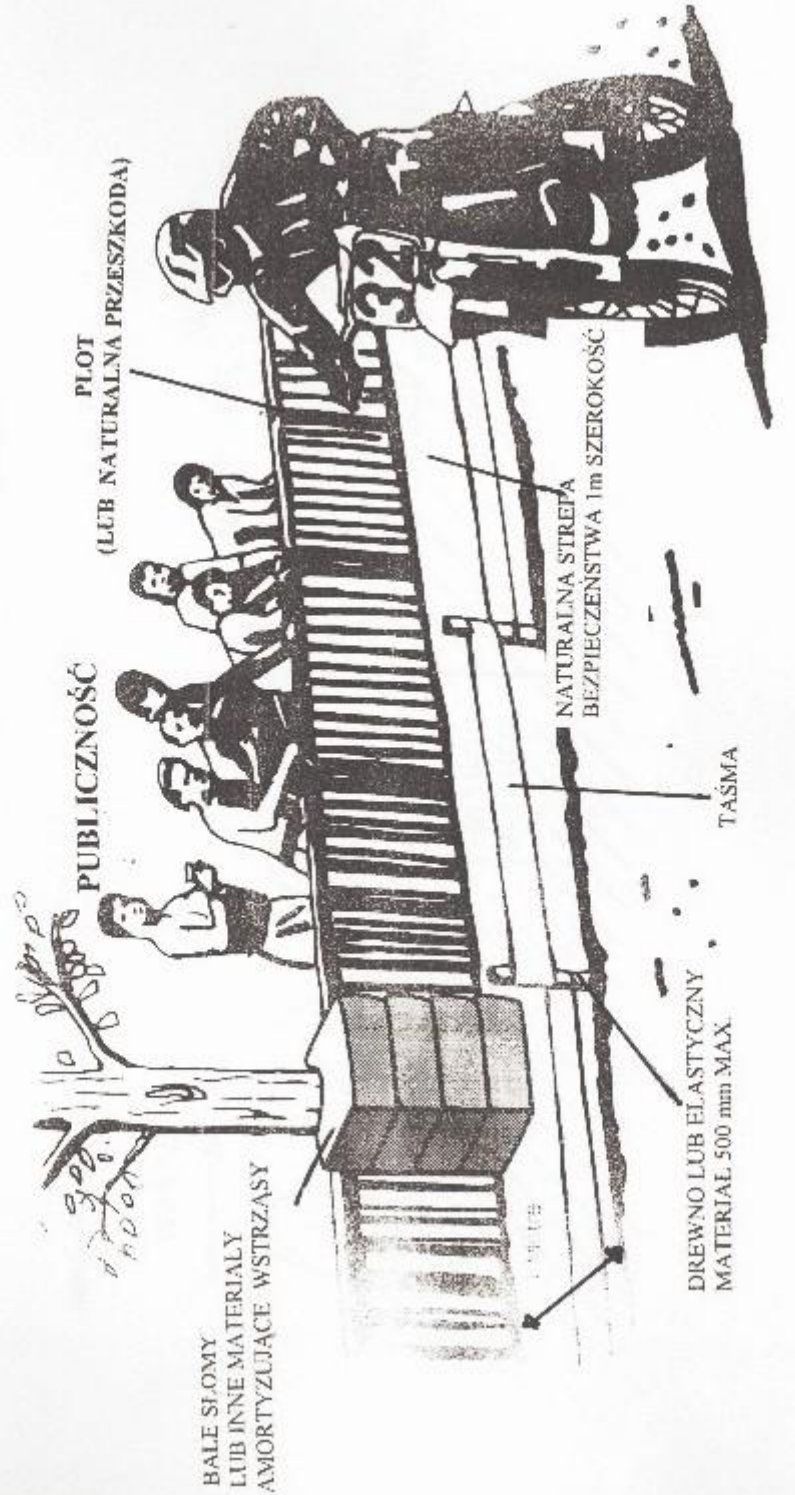
**Zespół Torów i Tras
Warszawa Grudzień .2025 r.**

ROZDZIAŁ 7 RYSUNKI POGLĄDOWE I WZORY DRUKÓW

Uwaga; Wszystkie wyrazy zapisane pod słowem TRASA zamieniamy na słowo TOR



BEZPIECZEŃSTWO



PUBLICZNOŚĆ

PLOT
(LUB NATURALNA PRZESZKODA)

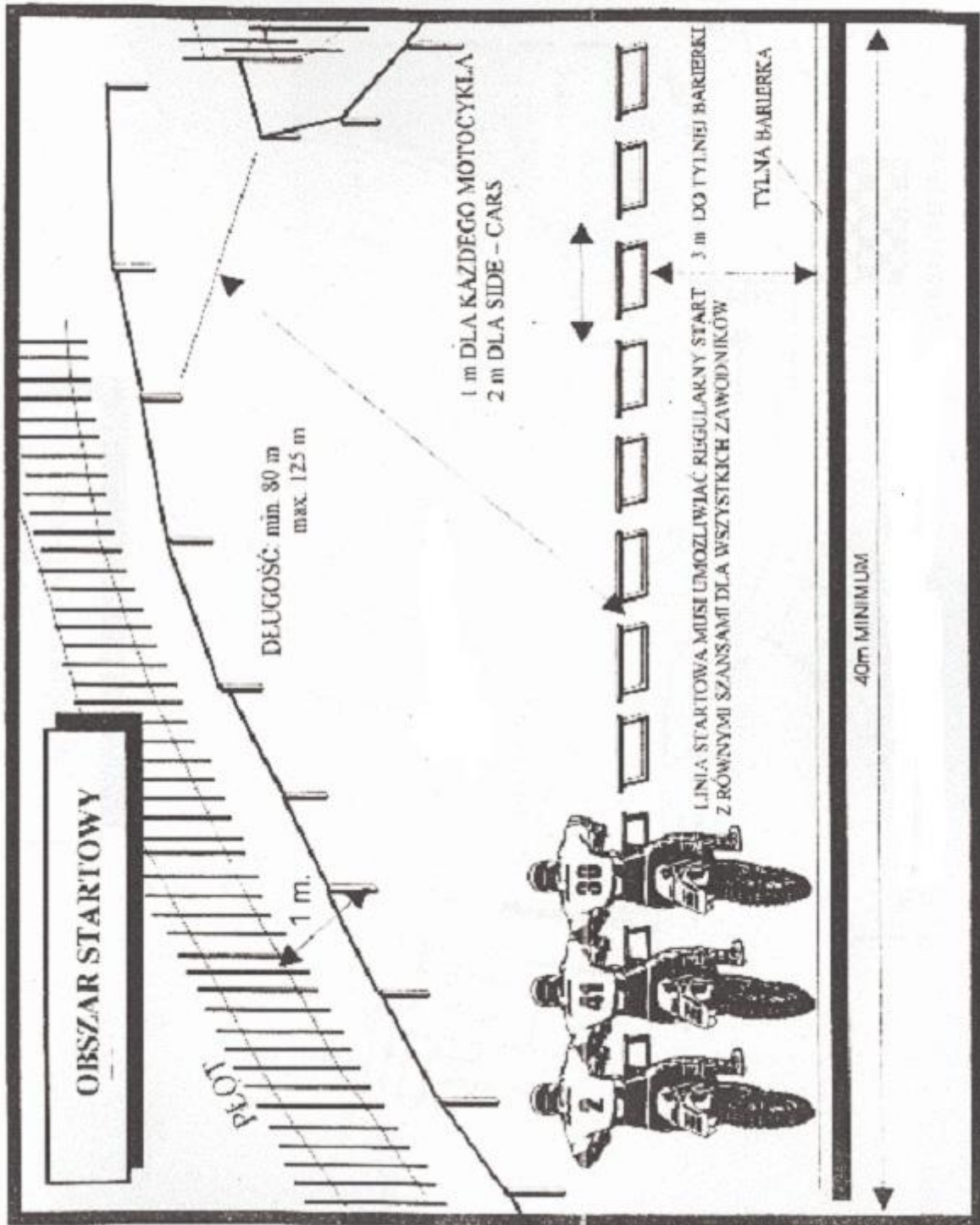
NATURALNA STREFA
BEZPIECZEŃSTWA 1m SZEROKOŚĆ

TAŚMA

DREWNO LUB ELASTYCZNY
MATERIAŁ 500 mm MAX.

BALE SŁOMY
LUB INNE MATERIAŁY
AMORTYZUJĄCE WSTRZĄSY

300
1000



ROZDZIAŁ 8 SUPER CROSS

ART. 1 OGÓLNA INFORMACJA

Tory do rozgrywania zawodów w konkurencji super cross mogą być stałe lub okazjonalne. Lokalizacja toru może być na terenie otwartym tylko przeznaczonym na tor ,lub można wykorzystać płytę stadionu . Druga możliwość to wykorzystanie hal widowiskowych ,lub stadionów zadaszonych o odpowiedniej powierzchni która jest niezbędna dla torów do super crossu. Ponadto miejsce przeznaczone na toru musi posiadać wolną powierzchnię przyległą do toru na dodatkowy strefy takie jak park maszyn, drogi komunikacyjne pomiędzy strefami, strefę napraw i sygnalizacji ,miejsce dla służb medycznych oraz miejsca przeznaczone dla publiczności.

ART. 2 PRZEPROWADZENIE INSPEKCJI.

Generalnie toru do super crossu są torami okazjonalnymi, a szczególnie tory umiejscowione na stadionach lub w halach i jest wykorzystywany przez kilka dni. Kiedy organizator zwraca się z prośbą o przeprowadzenie inspekcji to wyznaczony inspektor dokonuje jej na sześć godzin przed planowanymi zawodami. Za czas rozpoczęcia zawodów przyjmuje się godzinę otwarcia biura zawodów. Zadaniem inspektora jest sprawdzenie czy tor został przygotowany do zawodów zgodnie z wytycznymi, czy stosowane urządzenia są sprawne i wykonane zgodnie z wymogami. Dotyczy to szczególnie maszyny startowej ,pętli dla chronometrażu, stanowisk dla osób funkcyjnych, stanowisk do obsługi motocykli, pomieszczeń biurowych . Podczas dokonywania inspekcji obowiązkowo obecny musi być sędzia główny zawodów i dyrektor zawodów. Sędzia Główny zawodów może zaprosić zawodnika który ma duże doświadczenie i wiedzę dotyczące super crossu.

ART. 3 HOMOLOGACJA

Bez względu czy tor do super crossu jest stały czy okazjonalny otrzymuje zgodę na przeprowadzenie tylko na jedne zawody na podstawie raportu z przeprowadzonej inspekcji. W przypadku odbywania zawodów dwudniowych ,czy nawet trzydniowych wydana zgoda jest ważna na czas zaplanowanych zawodów. Jeden warunek że zawody odbywają się dzień po dniu. W przypadku przerwy pomiędzy dniami wydana zgoda traci ważność.

Wydana zgoda jest ważna na zawody krajowe i międzynarodowe. W przypadku organizacji zawodów rangi Mistrzostw Europy czy Mistrzostw Świata tor homologuje wyznaczony przez federację europejską lub światową Prezydent Jury. Prezydent Jury sprawdza czy tor jest zgodny z przepisami danej federacji .

ART. 4 DANE DOTYCZĄCE TORU.

4.1. Bez względu gdzie będzie budowany tor ,czy na otwartej przestrzeni, czy w hali do jego budowy możemy używać tylko materiałów naturalnych takich jak piasek ,głina, ziemia różnej klasy i tworzone mieszanki z wcześniej wymienionych

materiałów. W żadnym wypadku nie mogą być użyte kamienie ,czy materiały betonowe, lub drewno. Zabronione jest stosowanie mieszanek które mogą być szkodliwe dla zawodników i osób pracujących podczas zawodów. Organizator musi posiadać odpowiedni sprzęt do nawadniania toru. Tory na otwartej przestrzeni muszą posiadać odwodnienie.

4.2. Minimalna długość toru na otwartej przestrzeni wynosi 400 metrów, a maksymalna długość to 1.000 metrów. Minimalna długość toru na stadionie lub w hali to 300 metrów. Maksymalna długość to 700 metrów.

4.3. W najważniejszym miejscu tor musi posiadać szerokość około 5 metrów. Wzdłuż całego toru nie mogą być miejsca gdzie tor nagle mocno się zwęża. Po między nitkami toru musi być zachowana wolna przestrzeń około 2 metrów. W miejscach gdzie jest to niemożliwe nitki toru muszą być rozdzielone za pomocą balotów ze słomy lub workami wypełnionymi materiałem odpadowym z gąbek. Wysokość balotów ,lub wypełnionych worków nie może przekraczać 0,5 metra. Jeśli nitka toru przebiega tunelem pod przeszkodą to musi być zachowana około 3 metrowa wolna przestrzeń po między torem ,a sufitem tunelu. Wszystkie urządzenia takie jak pomosty pod stanowiska dla kamerzystów, słupy ,stanowiska dla osób funkcyjnych muszą być osłonięte balotami lub materacami wykonanymi z materiałów energochłonnych na wysokości około 1,5 metra. Wolna przestrzeń po między miejscem przeznaczonym dla publiczności ,a torem musi mieć szerokość około 8 metrów. Jeżeli są trudności z uzyskaniem takiej wolnej przestrzeni te miejsce trzeba dodatkowo zabezpieczyć stawiając dodatkowe wygrodenie płotem z siatki plastikowej lub płótkami metalowymi o lekkiej konstrukcji .Tor musi być tak zaprojektowany i wykonany żeby na całej długości można się poruszać bez konieczności wykonywania skoków. Liczba skoków nie jest ograniczona ,ale muszą być wykonane starannie i zachowaniem takich kątów najazdu które pozwolą na bezpieczny przejazd tej przeszkody. Z taką samą starannością muszą być wykonane miejsca na lądowanie i zaleca się w tych miejscach gdzie jest wystarczająca szerokość żeby miejsce te było szersze około jednego metra w stosunku do szerokości najazdu na przeszkodę. Bezpośrednio przy torze w miejscu linii mety musi znajdować się wydzielone miejsce dla chronometrażu .Na wydzielonym miejscu musi znajdować zamknięte pomieszczenie z zasilaniem elektrycznym niezbędnym do podłączenia urządzeń.

4.4. Maszyna startowa konstrukcyjnie taka sama jaka obowiązuje w motocrossie. Zwalnianie maszyny może być ręczne lub za pomocą urządzenia sterowanego przez osobę obsługującą to stanowisko. Maszyna startowa musi posiadać minimum 20 stanowisk o szerokości 1 metra na jedno stanowisko .Prosta startowa od 30 metrów do 80 metrów . Pierwszy zakręt po starcie w dowolną stronę .Szerokość prostej startowej nie może być węższa od szerokości maszyny startowej na minimum 50% długości. Szerokość pierwszego zakrętu po starcie musi wynosić około 8 metrów. Obiekty na otwartej przestrzeni muszą być wyposażone w stanowiska do mycia motocykli z uwzględnieniem ochrony środowiska tzn, że muszą być zlokalizowane na utwardzonej powierzchni nie przepuszczającej zużytej wody do gruntu ,a skierowanej do odpowiedniego zbiornika. Wielkość tak przygotowanej powierzchni powinna posiadać minimum pięć wydzielonych stanowisk.

4.5. Park maszyn dla zawodników powinien być zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie toru. Powierzchnia parkingu musi pomieścić minimum 20 busów z zagwarantowaniem wewnętrznych dróg ewakuacyjnych. Gdy tor jest w zadaszonych pomieszczeniach dopuszcza się usytuowanie parku maszyn na zewnątrz obiektu. W takiej sytuacji zawodnicy muszą mieć dostęp do bezpłatnego podłączenia się do prądu.

4.6. Park maszyn musi być wyposażony w trzy prysznice dla mężczyzn i jeden dla kobiet z ciepłą i zimną wodą. Trzy toalety dla mężczyzn i dwie dla kobiet oraz jedno ujęcie wody pitnej. Na terenie parku i w miejscach przeznaczonych dla publiczności muszą znajdować się pojemniki na odpady, a w parku maszyn dodatkowo pojemniki na zużyty olej, płyny hamulcowe, płyny stosowane w chłodnicach oraz na zużyte czyściwo.

4.7. W miejscach takich jak; park maszyn, strefa oczekiwań, strefa napraw i sygnalizacji muszą znajdować się gaśnice i miejsca te muszą być pod stałą kontrolą służb pożarniczych.

4.8. Zabezpieczenie medyczne zgodnie z regulaminem medycznym przygotowanym przez Zespół Medyczny Polskiego Związku Motorowego.

4.9. Dla torów klasycznych i torów do super crossu obowiązują przepisy zapisane w poszczególnych rozdziałach. W razie stwierdzenia braku zapisu ich w rozdziale Super Crossu to stosujemy przepisy zawarte dla klasycznego motocrossu.

Zatwierdził
Zespół Torów i Tras
Warszawa Grudzień 2025 r.

Polski Związek Motorowy
ZESPÓŁ TORÓW I TRAS



ŚWIADECTWO
HOMOLOGACJI KRAJOWEJ

Toru motocrossowego;

POLSKI ZWIĄZEK MOTOROWY
Zespół Torów i Tras



PROTOKÓŁ
odbioru toru motocrossowego.

Inspektor

Nazwisko

Imię

nr. Certyfikatu

Data inspekcji

1. Klub—właściciel/opiekun toru.

Adres

Miejscowość

Numer telefonu

Numer faksu

Adres mailowy

2. Trasa.

Nazwa toru

Długość trasy

Minimalna szerokość

Prosta startowa

Przeciętna prędkość okrążenia

Maszyna startowa -liczba pól

Rodzaj nawierzchni

Strefa bezpieczeństwa

Punkty kontroli trasy(flagowi)

Przedpark

Strefa napraw i sygnalizacji

Meta

Park zamknięty , ogrodzony i strzeżony -tak nie _____

Podium

3. Uwagi i propozycje do toru;

4. Bezpieczeństwo.

Ogólne dane

Odległość do najbliższego szpitala Czas przejazdu

Liczba punktów pierwszej pomocy na trasie

Liczba lekarzy Liczba sanitariuszy

Liczba karetok Typ

Straż pożarna -- Liczba pojazdów Liczba patroli

Liczba osób funkcyjnych (flagowi)

Ogólna liczba osób obsługująca zawody

5. Uwagi i propozycje dotyczące bezpieczeństwa.

Bez uwag

6. Pomieszczenia dla potrzeb obsługi zawodów .

Biuro zawodów; budynek stały kontener ____ namiot _____ inne _____

Lekarz zawodów; budynek stały ____ kontener ____ namiot _____ karetka

Biuro prasowe; budynek stały kontener ____ namiot _____ inne _____

Chronometraż ; budynek stały ____ kontener ____ namiot _____ samochód

Kontrola techniczna ; wiata _____ kontener _____ namiot

7. Wyposażenie.

Energia ; biuro zawodów biuro prasowe chronometraż lekarz ____

Internet; biuro zawodów biuro prasowe chronometraż lekarz _____

Telefon; biuro zawodów biuro prasowe chronometraż ____ lekarz ____

Monitory ; biuro zawodów biuro prasowe ____ strefa napraw i sygnalizacji

8. Parking dla zawodników.

Powierzchnia;

Czy parking jest wygrodzony—

Prysznice; dla kobiet-
dla mężczyzn

Toalety; dla kobiet
dla mężczyzn

Punkt czerpania wody pitnej

Stanowiska do mycia motocykli

Tor prób długość ,szerokość

Czy parking jest wyposażony w energię elektryczną

Czy są pojemniki na ---zużyty olej płyn hamulcowy inne odpady

9. Uwagi i propozycje dotyczące organizacji parkingu.

10. Parkingi i miejsca dla publiczności.

Powierzchnia

Odległość od toru

Czy miejsca dla kibiców są wyznaczone - tak nie _____

Czy w miejscach dla kibiców są toalety – tak ile _____

Czy w miejscach dla kibiców jest gastronomia

Czy miejsca dla kibiców są wyposażone w pojemniki na odpady

11. Zalecenia pokontrolne.

12. Wniosek .

Wnioskuje o wydanie licencji kategorii na okres od do

Data i podpis inspektora