

APPENDIX 79

UWAGA: Poniższe tłumaczenie jest przeznaczone do użytku wewnętrznego PZM. W przypadku wątpliwości i postępowaniach natury prawnej decyduje tekst angielski.

ZAŁĄCZNIK 79

STANDARDS FOR TRACK RACING CIRCUITS (STRC)	
79.1	GENERAL3
79.2	INSPECTION AND HOMOLOGATION PROCEDURE3
79.2.1	Request for a track inspection3
79.2.2	Homologation procedure4
79.2.3	Persons necessary for a track inspection5
79.2.4	Expenses for a track inspection5
79.2.5	Duties of the track inspector5
79.2.6	Track inspection report5
79.2.7	Allocation of an FIM World Championship6
79.2.8	Liability6
79.3	TRACK LAYOUT6
79.3.1	General principles6
79.3.2	Recommended dimensions6
079.3.2.1	Length of the track6
079.3.2.2	Width of the track7
79.3.3	Banking7
79.3.4	Surfacing7
79.3.5	Maintenance8
79.3.6	Track requirements and equipment9
79.4	PROTECTIVE DEVICES AND BARRIERS9
79.4.1	Safety barriers for natural and artificial Ice tracks9
79.4.2	Safety barriers for Speedway, Long & Grass tracks11
79.4.3	Wire mesh fence12
79.4.4	Safety barriers on temporary tracks12
79.4.5	Additional Protective Devices13
79.4.5.1	Certification procedure of new Additional Protective Devices16

NORMY DLA TORÓW DO WYŚCIGÓW TOROWYCH	
79.1	WSTĘP 3
79.2	PROCEDURA INSPEKCJI I HOMOLOGACJI 3
79.2.1	Wystąpienie o inspekcję toru 3
79.2.2	Procedura homologacji 4
79.2.3	Osoby konieczne podczas inspekcji toru 5
79.2.4	Koszty inspekcji toru 5
79.2.5	Obowiązki inspektora toru 5
79.2.6	Raport z inspekcji toru 5
79.2.7	Wyznaczanie miejsc zawodów o Mistrzostwo Świata FIM 6
79.2.8	Odpowiedzialność 6
79.3	GEOMETRIA TORU 6
79.3.1	Zasady ogólne 6
79.3.2	Zalecane wymiary 6
79.3.2.1	Długość toru 6
79.3.2.2	Szerokość toru 7
79.3.3	Pochylenie 7
79.3.4	Nawierzchnia 7
79.3.5	Konserwacja 9
79.3.6	Wymogi dla torów i sprzęt 9
79.4	URZĄDZENIA ZABEZPIEZAJĄCE I BARIERY 9
79.4.1	Bariery bezpieczeństwa na torach lodowych naturalnych i sztucznych 9
79.4.2	Bariery bezpieczeństwa na torach żużlowych, długich i trawiastych 11
79.4.3	Banda z drucianej siatki 12
79.4.4	Bariery bezpieczeństwa na torach tymczasowych 12
79.4.5	Dodatkowe urządzenia zabezpieczające 13
79.4.6.1	Procedura certyfikacji nowego dodatkowego urządzenia zabezpieczającego...16

79.4.6	Kick board	16
79.4.7	Access gates	16
79.4.8	Neutral zone	17
79.5	MARKING	17
79.5.1	Marking of the outer edge	18
79.5.2	Marking of the inside edge	18
79.6	INFIELD AND ADVERTISING	18
79.6.1	Infield	18
79.6.2	Advertising	19
79.7	TRACK INSTALLATIONS	20
79.7.1	Starting area	20
79.7.2	Starting line	20
79.7.3	Starting gate	21
79.7.4	Signalling	22
79.7.5	Referee's box	23
79.7.6	Pits	24
79.7.7	Changing room	24
79.7.8	Washing of motorcycles	25
79.7.9	FIM Marketing Requirements.....	25
79.8	EMERGENCY SERVICE	25
79.8.1	Medical service	25
79.8.2	First-aid room	26
79.8.3	Fire-fighting equipment & emergency tools	26
79.8.4	Fuel	26
79.9	PRESS FACILITIES	27
79.10	FIM SGP, SoN and SWC	27
79.11	GUIDELINES FOR SPEEDWAY SIDECAR 1000CC TRACKS.....	27
79.12	GUIDELINES FOR TT FLAT TRACKS.....	27

Drawings (separate file)

79.4.6	Kick board	16
79.4.8	Bramy	16
79.4.9	Strefa neutralna	17
79.5	OZNAKOWANIA	17
79.5.1	Zaznaczenie zewnętrznej krawędzi toru	18
79.5.2	Zaznaczenie wewnętrznej krawędzi toru	18
79.6	WNĘTRZE TORU I REKLAMY	18
79.6.1	Wnętrze toru	18
79.6.2	Reklamy.....	19
79.7	URZĄDZENIA TORU	20
79.7.1	Pole startowe	20
79.7.2	Linia startowa	20
79.7.3	Maszyna startowa	21
79.7.4	Sygnalizacja	22
79.7.5	Pomieszczenie sędziego	23
79.7.6	Park maszyn	24
79.7.7	Szatnie	24
79.7.8	Mycie motocykli	25
79.7.9	Wymagania marketingowe FIM	25
79.8	SŁUŻBY BEZPIECZEŃSTWA	25
79.8.1	Służby medyczne	25
79.8.2	Pokój pierwszej pomocy	26
79.8.3	Sprzęt przeciwpożarowy i narzędzia bezpieczeństwa	26
79.8.4	Paliwo	26
79.9	PRASA	27
79.10	FIM SGP, SoN and SWC.....	27
79.11	WSKAZANIA DLA TORÓW DO WYŚCIGÓW MOTOCYKLI Z WÓZKIEM 1000 ccm.....	27
79.11	WSKAZANIA DLA TORÓW TT FLAT TRACK.....	27

Rysunki (w osobnym pliku)

APPENDIX 79

STANDARDS FOR TRACK RACING CIRCUITS (STRC)

79.1 GENERAL

The "FIM Standards for Track Racing Circuits" (STRC) determine the necessary standards for obtaining an FIM Track Racing license.

The FIM Championships must be held on Track Racing circuits which are homologated by the FIM, as stipulated in the FIM Sporting Code under Art. 10.8.

The specifications as per these regulations are the basic minimum recommendations for track construction taking into account safety both for competitors and spectators. The CCP Bureau however at its sole discretion may agree the homologation of track racing circuits that vary from these specifications in circumstances where the CCP Bureau are fully satisfied that appropriate safety standards have been agreed and implemented. Variations from these regulations in such circumstances will be written into the official Track Inspection Report by the official appointed CCP Inspector.

79.2 INSPECTION AND HOMOLOGATION PROCEDURE

79.2.1 Request for a track inspection

Each FMN can apply for a track inspection by the FIM Administration. Every application for an FIM track inspection must be submitted together with an accurate plan-drawing of the track to the scale 1:500. This plan-drawing must also indicate the pits area, the changing room, the amenities and accommodation for the public, as well as all relevant dimensions and necessary information.

An accurate construction-drawing of the safety barrier to the scale 1:10 must also be submitted.

ONE EVENT TRACK

Inspection:

STRC should be used as a guideline for the inspection, however at all times safety for the competitor (and spectators) must be the priority consideration.

A preinspection of the venue must be held during the season preceding the that in which it is intended to stage the meeting (an absolute minimum of two

ZAŁĄCZNIK 79

NORMY DLA TORÓW DO WYŚCIGÓW TOROWYCH (STRC)

79.1 WSTĘP

"Normy dla Torów do Wyścigów Torowych" (STRC) wyznaczają standardy, których spełnienie jest konieczne do uzyskania Międzynarodowej Licencji Toru FIM.

Mistrzostwa FIM muszą być rozgrywane na torach homologowanych przez FIM, zgodnie z przepisami Art. 10.8 Kodeksu Sportowego FIM.

Przedstawione w niniejszych przepisach wymagania są bazowymi minimalnymi rekomendacjami dla budowy torów, które biorą pod uwagę bezpieczeństwo zarówno zawodników jak i widzów. Biuro CCP może według własnego uznania wyrazić zgodę na homologację torów, które nie spełniają tych wymagań pod warunkiem że Biuro CCP jest w pełni przekonane, iż odpowiednie standardy bezpieczeństwa zostały uzgodnione i wprowadzone. Wyjątki od tych wymagań w takiej sytuacji zostaną zapisane w oficjalnym Raporcie Inspekcji Toru przez oficjalnie wyznaczonego Inspektora CCP.

79.2 PROCEDURA INSPEKCJI I HOMOLOGACJI

79.2.1 Wystąpienie o inspekcję toru

Każda Federacja Narodowa (FMN) może wystąpić do Administracji FIM z prośbą o przeprowadzenie inspekcji toru. Każdy wniosek o inspekcję należy złożyć wraz z dokładnym planem toru w skali 1:500. Plan musi pokazywać obszar parku maszyn, szatnie, pomieszczenia i miejsca dla publiczności, z uwzględnieniem wszystkich istotnych wymiarów i niezbędnych informacji.

Dokładny rysunek konstrukcyjny bariery bezpieczeństwa w skali 1:10 musi także być przedłożony.

TOR WYBUDOWANY NA JEDNE ZAWODY:

Inspekcja:

Niniejszy regulamin (STRC) powinien być traktowany jako ramowy przy inspekcji toru, jednak w każdej sytuacji bezpieczeństwo zawodników (i widzów) musi pozostać priorytetem.

Wstępna inspekcja toru musi zostać przeprowadzona w trakcie sezonu

months before the proposed event). Only in exceptional circumstances as agreed in advance, and in writing by the CCP will this stipulation be varied.

A complete track inspection **MUST** also be completed a minimum of two days before the proposed event. The persons present at the inspection **MUST** include the appointed CCP inspector, an FMN delegate, the track Owner and/or organiser. It is also recommended that one rider shall be present.

79.2.2 Homologation procedure

During the year, the FIM Administration will receive all documentation (track inspection reports, relevant remarks and conclusions contained in previous reports from the Jury Presidents and Referees) for all tracks hosting World Championship meetings.

The FIM Administration will examine the documentation and make the following recommendations to the CCP, concerning the tracks that have been proposed by the FMNs for the meetings of the following year:

- a) The track is in order, and there are no remarks concerning the organisation.
- b) The FMNR and the organisers must be advised about the improvements to be carried out, and must confirm in writing that they have been completed within the deadline set by the CCP.
- c) A re-inspection is requested for the track, or the FMNR is requested to change the venue to another track conforming to the standards.

A track inspector will be appointed by the CCP in order to control and possibly recommend a homologation for:

- a) Any track to be used for an FIM Championship for the first time, or where no current license is in force.
- b) Existing tracks that have already been used for an FIM Championship, but have undergone substantially changes affecting the circuit or the safety installations.
- c) Existing tracks holding a valid licence, but where a serious accident has occurred due to the circuit, its safety installations or something else connected with the circuit.
- d) Any particular track following a request from the FIM Administration.

A track complying with all the recommendations and conditions of a final track inspection report will be homologated by the CCP and will receive an FIM

poprzedzającego ten, w którym zaplanowano zawody (a absolutne minimum to dwa miesiące przed proponowaną datą zawodów). Tylko w bardzo wyjątkowych okolicznościach i uzgodnionych wcześniej w formie pisemnej z CCP, możliwe jest odstępstwo od tej reguły.

*Ponadto, kompletna inspekcja toru **MUSI** zostać wykonana co najmniej na dwa dni przed proponowaną datą zawodów. Osoby, które **MUSZA** brać udział w inspekcji toru to: Inspektor nominowany przez FIM, delegat FMN, właściciel toru i/lub organizator. Ponadto zaleca się, aby w inspekcji brał udział zawodnik.*

79.2.2 Procedura homologacji

W ciągu roku, Administracja FIM gromadzi całą dokumentację (raporty inspekcji torów, odpowiednie uwagi i wnioski zawarte w raportach Prezydentów Jury i Sędziów) dla wszystkich torów, na których są rozgrywane zawody o Mistrzostwo Świata.

Administracja FIM sprawdzi dokumentację i opracuje zalecenia dla CCP, a dotyczące torów, zaproponowanych przez FMN, do organizacji zawodów w kolejnym roku:

- a) *Tor jest w dobrym stanie i nie ma uwag dotyczących organizacji.*
- b) *Należy poinformować FMNR i organizatorów o poprawkach, które muszą być przeprowadzone i o konieczności pisemnego potwierdzenia zakończenia prac w terminie, ustalonym przez CCP.*
- c) *Wymagana jest ponowna inspekcja toru, w przeciwnym razie FMNR będzie poproszona o zmianę miejsca na inny tor, który spełnia wymagane normy.*

Inspektor toru, którego wyznacza CCP, dokona sprawdzenia i ewentualnie zarekomenduje nadanie homologacji torom:

- a) *Na których zawody o mistrzostwo FIM odbędą się po raz pierwszy, lub których licencja aktualnie nie jest ważna.*
- b) *Na których przeprowadzono już zawody o mistrzostwo FIM, ale na których znacząco zmodyfikowano geometrię toru lub urządzenia bezpieczeństwa.*
- c) *Posiadającym ważne licencje, na których wydarzył się poważny wypadek spowodowany stanem toru lub urządzeń bezpieczeństwa, bądź czymś, co ma z nimi związek.*
- d) *Dla których były zalecenia Administracji FIM.*

Tor spełniający wszystkie zalecenia i warunki końcowego raportu inspekcji

track licence.

For permanent tracks a Track licence may be issued for a maximum period of three years. For Temporary tracks a licence will be issued for a specific event or series of events that will be clearly stated on the licence.

e) The track licence will be issued in accordance with the track details as entered onto the track inspection report by the appointed inspector. Any change or alteration to the details made without the approval of the CCP will invalidate the licence with immediate effect.

79.2.3 Persons necessary for a track inspection

The appointed CCP track inspector will be accompanied by the following persons:

- A qualified member of the FMNR
- A qualified representative of the owner of the track or the organising club
- A rider (this is highly recommended)

79.2.4 Expenses for a track inspection

The costs of the different track inspections are determined under Art. 7.6 of the FIM Financial Operating Guidelines.

79.2.5 Duties of the track inspector

At all inspections, the duty of the appointed track inspector is to examine all the installations and safety features at the track, and make recommendations, where required, to ensure that these, and the necessary services conform to the STRC and to the FIM Environmenta Code.

The FIM Administration may ask for a second inspection if essential work or faults remain.

79.2.6 Track inspection report

The appointed track inspector must complete the track inspection report by computer and send it by e-mail to the FIM Administration, FMN concerned within a few days of the track inspection. The original signed document must be sent by mail afterwards. In the track inspection report, the track inspector clearly writes down his remarks and proposals with regard to the measures to be adopted or improvements to be made.

Once the inspection report has been sent, the FMN concerned has a maximum of three weeks to comment on the said report.

uzyska homologację CCP oraz licencję toru FIM.

Dla torów stałych licencja toru może być wydana na okres maksymalnie trzech lat. Dla torów czasowych licencja zostanie wydana na określone zawody lub serię zawodów, co będzie jasno określone w licencji.

e) licencja toru będzie wydana w zgodzie z opisem toru wprowadzonym do Raportu Inspekcji Toru przez wyznaczonego Inspektora. Wszelkie zmiany i odchylenia od tego opisu dokonane bez zgody CCP spowodują natychmiastową utratę ważności licencji.

79.2.3 Osoby konieczne podczas inspekcji toru

Wyznaczonemu przez CCP inspektorowi toru towarzyszą następujące osoby:

- *Kompetentny członek FMNR*
- *Kompetentny przedstawiciel właściciela obiektu lub klubu organizatora*
- *Zawodnik (jest bardzo zalecane)*

79.2.4 Koszty inspekcji toru

Koszty wszelkich inspekcji torów określone są w Art. 7.6 Przepisów Finansowych FIM.

79.2.5 Obowiązki inspektora toru

We wszystkich inspekcjach, obowiązkiem inspektora toru jest skontrolowanie wszystkich instalacji i urządzeń bezpieczeństwa toru, sformułowanie uwagi zaleceń, kiedy jest taka potrzeba, tak aby była pewność, że tor odpowiada przepisom STRC i Kodu Ochrony Środowiska FIM..

Administracja FIM może poprosić o drugą inspekcję, jeśli pozostaną do wykonania jakieś istotne prace lub istnieją usterki na torze.

79.2.6 Raport z inspekcji toru

Wyznaczony inspektor toru musi sporządzić komputerowo raport z inspekcji toru i wysłać go w ciągu kilku dni pocztą elektroniczną do Administracji FIM, zainteresowanej FMN . Oryginał podpisanego dokumentu musi być następnie wysłany pocztą. W raporcie z inspekcji toru, inspektor w jasny sposób opisuje swoje uwagi i propozycje dotyczące wymagań, do jakich należy dostosować się oraz poprawek, jakie powinny być wykonane.

Po wysłaniu raportu, zainteresowana Federacja Narodowa (FMN) ma maksymalnie 3 tygodnie na ustosunkowanie się do niego.

79.2.7 Allocation of an FIM World Championship

Each FMN which has been allocated an FIM Championship for the next year, at the time of the Conference Meetings, must advise the FIM Administration of the venue(s) of the meeting(s) within the deadline stipulated by the CCP (1st September of the current year).

79.2.8 Liability

No legal action can be taken against the FIM; a track inspector or any FIM official for any reason connected to the homologation of a track, the track installations or the track standards.

79.3 TRACK LAYOUT

79.3.1 General principles

The track must be on level ground and formed by two straights joined by two semi-circles.

79.3.2 Recommended dimensions

The dimensions of the track, as laid down, are recommendations which have to be followed as far as possible.

For individual situations, the FIM/CCP can agree on other dimensions at its sole discretion.

79.3.2.1 Length of the track

Measured 1 metre from the inside edge:

Speedway tracks: From 260 m to 425 m

Ice tracks: From 260 m to 425 m

Long & Grass tracks: From 350 m to 1300 m

85cc Speedway: From 120 m to 200 m

125cc Track Racing : From 200 m to 800m

250cc Speedway: From 200 m to 425 m

250cc Long Track: From 350 m to 800 m Speedway

Speedway Sidecar 1000cc: From 300 m to 700 m Flat track circuits

Short Track: From 120 m to 425 m

Half mile: From 426 m to 1100 m

79.2.7 Wyznaczanie miejsc zawodów o Mistrzostwo Świata FIM

Każda Federacja Narodowa (FMN), która będzie w następnym roku gospodarzem zawodów Mistrzostw FIM, musi podać miejsce zawodów do Sekretariatu FIM w nieprzekraczalnym terminie wyznaczonym przez CCP (1 września bieżącego roku).

79.2.8 Odpowiedzialność

Żadne działania prawne nie mogą być podjęte przeciwko FIM, inspektorowi toru lub innej osobie oficjalnej FIM, w odniesieniu do homologacji toru, instalacji na torze bądź norm dla torów.

79.3 GEOMETRIA TORU

79.3.1 Zasady ogólne

Tor musi być położony na terenie o jednakowym poziomie i być utworzony przez dwie proste, połączone dwoma półkolami.

79.3.2 Zalecane wymiary

Podane niżej wymiary torów są zalecane i muszą być przestrzegane tak dalece, jak jest to możliwe.

W indywidualnych przypadkach tylko FIM/CCP może zgodzić się na inne wymiary.

79.3.2.1 Długość toru

Mierzona w odległości 1 metra od wewnętrznego krawężnika:

Tory żużlowe: od 260 m do 425 m

Tory lodowe: od 260 m do 425 m

Tory długie i trawiaste: od 350 m do 1300 m

Mini żużel (85 cm³): od 120 m do 200 m

125cc tor wyścigowy: od 200 m do 800 m

250cc żużel: od 200 m do 425 m

250cc Długi tor: od 350 m do 800 m Speedway

1000cc speedway sidecar z wózkiem: od 300 m do 700 m tory flat track

Krótki: od 120 m do 425 m

½ mili: od 426 m do 1100 m

Mile: From 1101 m to 2000 m

TT: This is a Flat Track circuit that can include a jump and/or an extra succession of bends (both left and right) established on the infield of the track. Suitable only on circuits designated as Short Track or Half Mile.

79.3.2.2 Width of the track

The minimum width of the track shall be:

	Straights	Bends
<u>Speedway tracks:</u>	10 m	14 m
<u>Ice tracks:</u>	10 m	11 m
<u>Long & Grass tracks:</u>	12 m	14 m
<u>85cc Speedway:</u>	7 m	10 m
<u>Speedway sidecar 1000cc</u>		
Track upto 400 m	10 m	14 m
Track from 400 to 700 m	12 m	14 m
<u>Short Track</u>	10 m	14 m
<u>Half Mile:</u>	12 m	14 m
<u>Mile:</u>	12 m	14 m

79.3.3 Banking

Speedway, Long & Grass tracks:

If there is some banking on the track, it must under no circumstances exceed 5% in the straight, 10% in the bends and must remain constant and grow from the inner edge to the safety fence.

79.3.4 Surfacing

For Speedway, Long & Grass tracks:

Asphalt, macadam, concrete or similar solid base ground is not permitted, unless special authorisation is given by the CCP.

The granulation of the material used for the top dressing must not exceed 7 mm. The depth of the dressing should not be less than 3 cm. In no circumstances should the granules be large enough to cause injury to the

1 mila: od 1101 m do 2000 m

TT: to jest Tor Płaski, który może zawierać skok i/lub kombinację zakrętów (zarówno w lewo jak i w prawo), które zlokalizowane są wewnątrz toru. Takie rozwiązanie jest możliwe tylko dla krótkiego toru i toru ½ mili.

79.3.2.2 Szerokość toru

Minimalna szerokość toru powinna wynosić:

	Proste:	Wiráže:
<u>Tory żużlowe:</u>	10 m	14 m
<u>Tory lodowe:</u>	10 m	11 m
<u>Tory długie i trawiaste:</u>	12 m	14 m
<u>Mini żużel (85 cm³):</u>	7 m	10 m
<u>1000cc speedway sidecar z wózkiem bocznym:</u>		
Tor o długości do 400 m	10 m	14 m
Tor o długości 400 m do 700 m	12 m	14 m
Tor krótki:	10 m	14 m
½ mili:	12 m	14 m
1 mila:	12 m	14 m

79.3.3 Pochylenie

Tory żużlowe, długie i trawiaste:

Jeśli tor jest pochylony, to w żadnym wypadku pochylenie nie może przekraczać 5% na prostych i 10% na łukach oraz musi być stałe i rosnąć od krawężnika wewnętrznego do ogrodzenia bezpieczeństwa (bandy).

79.3.4 Nawierzchnia

Tory żużlowe, długie i trawiaste:

Zabrania się stosowania asfaltu, makadamu, cementu lub podobnego, twardego materiału jako podłoża bez otrzymania specjalnego zezwolenia wydanego przez CCP.

Granulacja materiału tworzącego górną warstwę nie może przekraczać 7 mm. Głębokość górnej warstwy nie powinna być mniejsza niż 3 cm. W żadnym wypadku granulki nie mogą być na tyle duże, żeby mogły zranić zawodnika. Górna warstwa nie może zawierać materiałów toksycznych lub innych, które

riders. The top dressing must not include toxic or other materials which could affect the health of the riders or be treated with salt, oil or any substances which could corrode or damage in any other way the components of racing motorcycles.

Speedway tracks:

The top surface must be granite, shale, brick granules or similar unbound material rolled in on the base ground.

Ice tracks:

Ice tracks: The top surface must be ice with a minimum thickness of 20 cm

Long tracks:

The top surface must be sand, shale, granite, brick granules or similar unbound material rolled in on the base ground.

Grass tracks:

The top surface must be firm, level turf. Only minor undulations are permitted.

79.3.5 Maintenance

Speedway, Long & Grass tracks:

The track should be properly watered down in ample time before the meeting to ensure satisfactory racing and to protect the public and the riders from dust. Water must also be available to control dust during the racing.

To preserve the evenness of the top dressing, it should be graded as necessary between heats. Graders should be constructed so that they replace the top dressing on the inside area of the track from the outside where it has been thrown during racing.

Ice tracks:

To remove loose ice, the surface must be scraped or brushed as necessary, but at least after every four races. The loose ice shall be removed from the surface of the track so that the edge marking remains clearly visible to the riders and the Referee. For this purpose power-driven scrapers or brushes must be provided.

mogłyby zaszkodzić zdrowiu zawodnika. Nie może również zawierać soli, oleju lub innych substancji, które mogą spowodować korozję elementów motocykla lub zniszczyć je w inny sposób.

Tory żużlowe:

Górna warstwa musi być wykonana z granitu, żużla, granulowanej cegły lub podobnego, sypkiego materiału, zawalcowanego w podłoże.

Tory lodowe:

Tory lodowe: Grubość górnej warstwy lodu musi wynosić minimum 20 cm.

Tory długie:

Górna warstwa musi być wykonana z piasku, żużla, granitu, granulowanej cegły lub podobnego, sypkiego materiału zawalcowanego w podłoże.

Tory trawiaste:

Górną warstwę musi stanowić mocna, równa darń. Dopuszczalne są tylko nieznaczne pofałdowania.

79.3.5 Konserwacja

Tory żużlowe, długie i trawiaste:

Tor powinien być właściwie nawodniony odpowiednio wcześniej przed zawodami, w celu zapewnienia satysfakcjonującej rywalizacji i ochrony publiczności oraz zawodników przed kurzem. Woda musi być także dostępna w trakcie zawodów.

W celu zachowania gładkości górnej warstwy, tor powinien być równany, jeśli jest to konieczne, między biegami. Urządzenia do równania toru powinny być tak skonstruowane, żeby przemieszczały górną warstwę z zewnętrznej części toru, gdzie w czasie biegów jest ona odrzucana, do wewnątrz.

Tory lodowe:

W celu usunięcia miążkiego lodu, nawierzchnia toru musi być zagrabiana i zamiatana, jeśli jest to konieczne, nie rzadziej niż co czwarty bieg. Miążki lód powinien być tak usunięty z toru, żeby zaznaczenia krawędzi toru były widoczne dla zawodników i sędziego. W tym celu należy zastosować zgarniarki lub szczotki o napędzie mechanicznym.

79.3.6 Track requirements and equipment

The track is in order when the track surface ensures satisfactory riding and overtaking. In order to obtain this, all necessary equipment such as graders, water tankers, etc. have to be provided at all Track Racing meetings.

79.4 PROTECTIVE DEVICES AND BARRIERS

The use of FIM homologated APDs is compulsory at all FIM Speedway and World Championship and **Long Track** meetings except **SGP 4**.

For the 2025 season the requirement for the use of approved APDs can be relaxed at the sole discretion of the CCP for Speedway and Long Track tracks with a run-off safety zone of a minimum width of 6m along the straights and a minimum width of 12m at the apex of the bends.

From 2026 the use of FIM homologated APDs is compulsory at all FIM Speedway and Long Track race meetings, regardless any the runoff zone (except SGP4). This requirement will include FIM race meetings on temporary tracks.

79.4.1 Safety barriers for natural and artificial Ice tracks

The track must be surrounded by up to 3 barriers:

Barrier 1

A spectator barrier must be provided, at least 2 m high, prohibiting public access to the neutral zone. The stanchions must not protrude above the top of the barrier and all sharp edges must be covered. This barrier may be dispensed with if the distance from the bends to the public zone is large enough, as shown in the track inspection report.

Barrier 2

A barrier at least 1.2 m high, and (+/-) 1.5 m wide, made of snow or formed by bales must be erected in front of barrier 1. Bales (straw or plastic material) must be suitably covered and retained in place by a rope type system that will allow them to give slightly under impact.

Barrier 3

A barrier at least 80 cm high is erected about 1 m or more in front of barrier 2. It can be composed of bales (straw or plastic material) suitably covered, and must be free standing in order to be able to slide under impact.

Option2:

Barrier 1: As above

Barrier 2: A speedway type barrier, at least 1.2 m high, must be erected

79.3.6 Wymogi dla torów i sprzęt

Tor jest właściwie przygotowany, jeżeli nawierzchnia zapewnia płynną jazdę i możliwość wyprzedzania. Aby to osiągnąć, na każdym zawodach torowych powinien być odpowiedni sprzęt, taki jak: urządzenia do równania, polewaczki, itp.

79.4 URZĄDZENIA ZABEZPIEZAJĄCE I BARIERY

APD (pneumatyczne bandy) homologowane przez FIM muszą być używane na wszystkich zawodach FIM na żużlu (speedway) i Mistrzostwach Świata oraz Long Track z wyjątkiem SGP 4.

W sezonie 2025 wymóg stosowania zatwierdzonych APD może zostać złagodzony według wyłącznego uznania CCP dla torów Speedway i Long Track ze wybiegową strefą bezpieczeństwa o minimalnej szerokości 6 m wzdłuż prostych i minimalnej szerokości 12 m na wierzchołkach wiraży. Od 2026 r. stosowanie homologowanych przez FIM APD jest obowiązkowe na wszystkich zawodach FIM Speedway i Long Track, niezależnie od strefy wybiegu (z wyjątkiem SGP4). Ten wymóg będzie obejmował zawody FIM na tymczasowych torach.

79.4.1 Bariery bezpieczeństwa na torach lodowych naturalnych i sztucznych

Tor musi być otoczony 3 barierami:

Bariera 1

Musi być zainstalowane ogrodzenie o wysokości co najmniej 2 m, oddzielające widownię i broniące dostępu do strefy naturalnej. Słupy nie mogą wystawać ponad barierę a wszystkie ostre krawędzie muszą być przykryte. Ogrodzenie to może być pominięte, jeśli zgodnie z raportem z inspekcji toru, odległość od luków do strefy publiczności jest wystarczająco duża.

Bariera 2

Przed barierą 1 musi być zbudowane ogrodzenie o wysokości co najmniej 1,2 m i szerokości 1,5 m, wykonane ze śniegu lub uformowane z beł. Beł (z prasowanej słomy lub materiału plastycznego) muszą być właściwie pokryte i utrzymywane w miejscu, przy pomocy systemu lin, umożliwiających ich nieznaczne przemieszczanie się pod wpływem uderzenia.

Bariera 3

Bariera o wysokości co najmniej 80 cm, wzniesiona co najmniej 1 m przed barierą 2. Może być ona zbudowana z beł (wykonanych ze słomy lub materiału plastycznego) właściwie przykrytych, wolno stojących, aby mogły przesuwają się pod wpływem uderzenia.

Opcja 2:

Bariera 1: Jak wyżej

Bariera 2: Bariera typu jak dla speedwaya, o wysokości co najmniej 1,2 m

around the track. It must absorb kinetic energy in the bends.

Barrier 3: A barrier at least 80 cm high is erected in front of barrier 2. It can be composed of snow or bales (straw or plastic material or equivalent) suitably covered, and must be free standing in order to be able to slide under impact. If snow is used it should be highlighted in a colour contrasting to the track surface.

Safety barriers for natural and artificial ice tracks

For an Ice Track which is contained within the confines of an FIM homologated safety fence for traditional speedway racing:

Barrier 1:

A spectator barrier must be provided, at least 2m high, prohibiting public access to the neutral zone. The stanchions must not protrude above the top of the barrier and all sharp edges must be removed, or fully protected and covered.

This barrier may be dispensed with at the sole discretion of the CCP following the report and remarks of the FIM appointed track inspector if the distance from the bends to the public zone is large enough so as not to present any obvious danger to the public.

Barrier 1A: the homologated speedway fence 1,2 m high and a minimum of 2 m distance from barrier 1.

In the bends:

Barrier 2 approx. 1m from Speedway fence

A barrier of at least 1,2 m high, and (+/-) 1,5 m wide, made of snow or formed by bales of agreed material (i.e. straw or plastic) must be erected in front of barrier 1A.

Bales (straw or plastic material) must be suitably covered and retained in place by a rope type system or similar that will allow the to give slightly to absorb energy under impact.

This row of bales must commence immediately on entry and continue throughout the entire bend and into the following straight for a distance of approximately 2 metres.

An appropriate safety fence board (or similar item of agreed material) must be overlaid and suitably secured starting from the speedway safety fence and concluding at the outer edge of the first bale (in the direction of racing) so as to form an uninterrupted smooth line into the bends.

musi być wystawiona wokół toru. Musi ona absorbować energię kinetyczną na łukach.

Bariera 3: Bariera o wysokości co najmniej 80 cm jest umieszczona przed barierą 2. Może ona składać się ze śniegu lub bel (słomy lub tworzywa sztucznego lub równoważnego) odpowiednio pokrytego i musi być wolnostojąca, aby mogła się przesunąć po uderzeniu. Jeżeli używany jest śnieg, należy go odznaczyć kolorem kontrastującym z nawierzchnią toru.

Bariery bezpieczeństwa dla naturalnych i sztucznych torów lodowych

Tor lodowy, który wpisany jest w homologowane przez FIM bandy do tradycyjnego żużla:

Bariera 1:

Musi być zainstalowane ogrodzenie o wysokości co najmniej 2 m, oddzielające widownię i broniące dostępu do strefy naturalnej. Słupy nie mogą wystawać ponad barierę a wszystkie ostre krawędzie muszą być przykryte.

Ogrodzenie to może być pominięte tylko za zgodą CCP, jeśli zgodnie z raportem z inspekcji toru i uwagami wyznaczonego przez FIM Inspektora Toru, odległość od łuków do strefy publiczności jest wystarczająco duża by nie powstawało żadne oczywiste niebezpieczeństwo dla publiczności.

Bariera 1A: *homologowana banda żużlowa o wysokości 1,2 m i w ustawiona w odległości minimum 2 m od bariery 1.*

Na łukach:

Bariera 2 ok. 1m od bandy żużlowej:

Ogrodzenie o wysokości co najmniej 1,2 m i szerokości (+/-)1,5 m, wykonane ze śniegu lub uformowane z bel (z prasowanej słomy lub materiału plastycznego) musi zostać postawione od frontu bariery 1A.

Bele (z prasowanej słomy lub plastycznego materiału) muszą być właściwie pokryte i utrzymywane w miejscu, przy pomocy systemu lin lub podobnego, umożliwiając ich nieznaczne przemieszczanie się pod wpływem uderzenia.

Rząd beli musi zaczynać się bezpośrednio od wejścia w łuk poprzez całą jego długość i powinien zachodzić na kolejną prostą na długości ok. 2 metrów.

Płyty materiału użytego do budowy bandy (lub innego uzgodnionego materiału) muszą być rozłożone i odpowiednio umocowane rozpoczynając od bandy żużlowej, a kończąc na zewnętrznej krawędzi pierwszej beli (w kierunku jazdy), tak aby uformowały łagodną linię wejścia w łuk.

Barrier 3

A barrier at least 80 cm high is erected about 1 m or more in front of barrier 2. It can be composed of bales (straw or plastic material) suitably covered, and must be free standing in order to be able to slide under impact.

79.4.2 Safety barriers for Speedway, Long & Grass tracks

A safety fence must be constructed to prevent damage or injury to a rider, an official, a spectator or any other person.

A vertical safety fence must surround the track and be of a minimum height of 1.2 m.

A shock absorbing type of fence is recommended.

The safety fence can be constructed with wooden planks, board material, plastics, rubber, wire-mesh or other protective approved material. However it must be constructed in order to absorb kinetic energy if a rider crashes into it.

79.4.2.1

The safety fence can be constructed of material that is accepted and approved by the FIM for example, board material, plastics, rubber, wire-mesh or other protective approved material. However it must be constructed in order to absorb kinetic energy in the event of being struck by either a rider or racing machinery.

Since 01.01.2016 FIM have no longer accepted or certified any new venue where the primary safety fence is of a solid construction, being wooden planks, wooden board or any solid material that is not in any way flexible and as such does not allow for the absorbing of kinetic energy when struck by a competitor or racing machinery

In respect of current licensed venue with a safety fence of the description as above that is no longer permitted, and/or is not of a flexible design, additional modification or protection will be required.

The safety fence must be improved and modified by the provision of flexible alternative as accepted and approved by the FIM and CCP Bureau on the exit of bends 2 and 4 for a distance of approx. 20 metres from the end of a certified APD along the straights.

The work must be completed by a minimum of 3 months prior to the staging date of an FIM Calendar meeting.

Where width of track allows, this may be achieved by the extension of the APD. Where this option is acceptable to the CCP track inspector, specific mention will be made on the Track Inspection report). Where not already confirmed to FIM all tracks hosting FIM events are required to email to the FIM a photograph of the Safety fence demonstrating compliance with the

Bariera 3:

Bariera o wysokości co najmniej 80 cm, wzniesiona co najmniej 1 m przed barierą 2. Może być ona zbudowana z bel (wykonanych ze słomy lub materiału plastycznego) właściwie przykrytych, wolno stojących, aby mogły przesuwać się pod wpływem uderzenia.

79.4.2 Bariery bezpieczeństwa na torach żuźlowych, długich i trawiastych

Banda musi być tak skonstruowana, aby chroniła przed uszkodzeniem lub zranieniem zawodników, widzów, osoby urzędowe i inne.

Pionowa banda o minimalnej wysokości 1,2 m musi otaczać tor.

Zalecana jest banda absorbująca uderzenia.

Banda może być wykonana z drewnianych desek, płyt, plastiku, gumy, siatki drucianej lub innego zaakceptowanego materiału. Musi jednakże być tak wykonana, aby pochłaniała energię kinetyczną, gdy zawodnik w nią uderzy.

79.4.2.1

Banda bezpieczeństwa może być skonstruowana z materiału zaakceptowanego i zatwierdzonego przez FIM, na przykład materiał płytowy, tworzywo, guma, siatka drucziana lub innego zatwierdzonego materiału zabezpieczającego. Jednakże musi być tak skonstruowana, by absorbowała energię kinetyczną w przypadku uderzenia zarówno przez zawodnika jak i motocykl.

Od 01.01.2016 FIM nie akceptuje i nie certyfikuje żadnego nowego obiektu gdzie podstawowa bariera bezpieczeństwa ma sztywną konstrukcję, z drewnianych desek, drewnianych płyt czy innego solidnego materiału, który nie jest w żaden sposób elastyczny i nie pozwala na absorpcję energii kinetycznej kiedy zostaje uderzony przez zawodnika lub motocykl.

W odniesieniu do aktualnie licencjonowanych obiektów z barierami bezpieczeństwa jak opisano powyżej, które nie są już dozwolone, i/lub nie mają elastycznej konstrukcji, dodatkowe modyfikacje lub ochrona będą wymagane. Bariera bezpieczeństwa musi być poprawiona i zmodyfikowana poprzez elastyczny zamiennik, zaakceptowany i zatwierdzony przez FIM i Biuro CCP, na wyjściu z 2 i 4 wirażu na dystansie 20 m od końca certyfikowanego APD wzdłuż prostych.

Prace muszą być zakończone na minimum 3 miesiące przed datą zawodów wpisanych do Kalendarza FIM.

Tam, gdzie pozwala na to szerokość toru, można to osiągnąć przez przedłużenie APD. Tam, gdzie opcja ta jest akceptowalna dla inspektora toru CCP, w raporcie z inspekcji toru zostanie to zaznaczone w raporcie). Tam gdzie nie zostało jeszcze potwierdzone przez FIM, wszystkie tory goszczące wydarzenia FIM są zobowiązane do wysłania do FIM e-maila z

above regulation together with a plan and explanation of the flexible system in place. This should be sent at least three month (3 month) before the date of the Event. ((temporary tracks – see specific requirements).

79.4.3 Wire mesh fence

If the fence is a wire-mesh construction, unless agreed otherwise by FIM, the following will apply:

The wire must be made in steel and have a minimum diameter of 2,5 mm. The width between the mesh must not exceed 50 mm. The wire mesh must be carried on the outside by suitable stanchions, which are firmly fixed in the ground. The stanchions must not protrude above the top of the mesh. An exception is the suspended wire-mesh fence.

Each stanchion must be equipped with one or more coil springs to which the wire mesh is attached. Alternatively, polystyrene, phenol-formaldehyde foam or similar approved crushable material, which will compress and absorb kinetic energy on impact, may be employed instead of springs. Such material must extend the full exposed length of each stanchion.

The mesh must be supported by three horizontal strain wires of a minimum diameter of 6 mm.

The upper wire must be located at the top of the mesh, and second wire approximately 50 cm from the top. The third wire must be located at the bottom. The wires must be securely attached to the stanchions and the mesh must be securely attached to the top and the bottom wires at the full length of the wires. Strain wires must be kept taut at all times.

For wire-mesh fences, the capping must be made of strong canvas, rubber, plastic or similar flexible material and extend at least 5 cm down both sides of the mesh. The capping must be securely fastened.

Inside the wire-mesh, it is recommended to have a cover in suitable material overlapping the top of the fence and reaching down under the kick-board.

79.4.4 Safety barriers on temporary tracks

For the 2025 season, alternatives to the wood or wire mesh fence, where authorised, are described below.

For all options there must be a run-off safety zone of a minimum width of 6m along the straights and a minimum width of 12m at the apex of the bends.

Option 1

Straw bales of at least 80 cm in height are placed side by side without

potwierdzeniem zgodności z powyższym przepisem wraz z planem i wyjaśnieniem elastycznego systemu. Powinno to zostać wysłane co najmniej trzy miesiące (3 miesiące) przed datą zawodów. (tory tymczasowe - patrz szczegółowe wymagania).

79.4.3 Banda z drucianej siatki

Jeśli banda jest wykonana z siatki drucianej, o ile nie uzgodnione inaczej z FIM, następujące zalecenia obowiązują:

Jeśli banda wykonana jest z drucianej siatki, drut musi być stalowy o średnicy minimum 2,5 mm. Szerokość oczka siatki nie może przekraczać 50 mm. Siatka musi być umocowana od zewnątrz do odpowiednich słupów, mocno umocowanych w gruncie. Słupy nie mogą wystawać ponad siatkę. Wyjętek stanowi podwieszona banda z siatki drucianej.

Każdy słup musi posiadać jedną lub więcej sprężyn zwojowych, do których przymocowana jest siatka. Alternatywnie, zamiast sprężyn można zastosować polistyren, piankę fenolowo-formaldehydową lub inny podobny, zatwierdzony materiał, który kompresuje i absorbuje energię kinetyczną. Materiał taki musi okrywać (być naciągnięty na) całą wyeksponowaną długość każdego słupka.

Siatka musi być podtrzymywana przez trzy poziome, napięte liny o minimalnej średnicy 6 mm.

Górna lina musi być przymocowana na górze siatki, natomiast druga w odległości 50 cm od górnej krawędzi siatki. Trzecia lina, powinna być umiejscowiona na dole. Liny muszą być bezpiecznie przymocowane do słupów a siatka bezpiecznie przymocowana do górnej i dolnej liny na całej ich długości. Liny muszą być dobrze zawsze napięte na całej długości.

Banda z drucianej siatki musi posiadać osłonę górnej krawędzi wykonaną z mocnego brezentu, gumy, plastyku lub innego podobnego, elastycznego materiału, która schodzi w dół co najmniej 5 cm po obu stronach siatki. Osłona musi być bezpiecznie przymocowana.

Zaleca się stosowanie po wewnętrznej stronie siatki osłony zachodzącej na górę siatki i deskę ochronną (kick board).

79.4.4 Bariery bezpieczeństwa na torach tymczasowych

Na sezon 2025, autoryzowane alternatywy ogrodzenia wykonanego z drewna lub siatki drucianej przedstawiono poniżej.

W przypadku wszystkich opcji musi istnieć wybiegowa strefa bezpieczeństwa o szerokości co najmniej 6 m wzdłuż prostych odcinków i szerokości co najmniej 12 m na wierzchołkach wiraży.

Opcja 1

Bele z prasowanej słomy, o wysokości co najmniej 80 cm, umieszczone

spacing around the track, outside the run-off safety zone. The bales are secured in position by roping or like manner. Outside the bales a catching net of a wire mesh construction, not less than 1 m in height, is erected at a distance of not less than 3 m.

Option II

The outer edge of the track is marked by a continuous white line or by very small flags and, outside this outer edge, there will be a run-off zone. If these conditions are met, the safety fence may be 1,10 m high and without a kick board. Outside, and adjacent to the safety fence, there must be a neutral zone with a suitable barrier to deny access to the zone by the public. The width of the neutral zone must be a minimum of 2 m.

Option III

Outside the run-off zone are rope-and-stake wrecking fences, two on the straights and three on the bends, with neutral zones between them; the height of the wrecking rope from the ground should be approximately 75 cm; the width of the neutral zone on the straights should be not less than 2 m, and of the neutral zones on the bends not less than 3 m. For sidecar racing, there should be four wrecking fences on the bends. At 3 m from the outside of the outer wrecking fence, a wire mesh barrier should be provided to deny access of the public to the neutral zones. Obstacles, except those that are necessary for the organisation of the race meeting, are not permitted in neutral zones.

From 2026 the use of FIM homologated APDs is compulsory at all FIM Speedway and Long Track world championship race meetings including temporary tracks. The APD must be erected against a secondary fence on the bends and first part of the two straights only. The secondary fence must be approved and certified by the FIM.

79.4.5 Additional Protective Devices

Additional Protective Devices (APD) requires an official certification pursuant to the standards, procedures and specifications for the CCP/FIM Test for APD.

The certification is valid only for the tested model/product. New models/products must undergo and obtain a new homologation in accordance with the relevant tests.

If an Additional Protective Device (APD) is used permanently or temporarily it must be erected against a secondary fence on the bends and first part of the two straights only. The secondary fence must be approved and certified by the FIM.

ciasno obok siebie wokół całego toru, na zewnątrz strefy wybiegu.. W celu utrzymania bel w miejscu, są one powiązane ze sobą lub umocowane w inny podobny sposób. Na zewnątrz, w odległości nie mniejszej niż 3 m od bel, znajduje się wylapująca siatka druciana o wysokość nie mniejszej niż 1 m.

Opcja II

Zewnętrzna krawędź toru zaznaczona jest ciągłą białą linią lub przy pomocy bardzo małych chorągiewek, na zewnątrz tej krawędzi jest strefa wybiegu.

Jeśli powyższe warunki są spełnione, ogrodzenie bezpieczeństwa może mieć wysokość 1,10 m i nie musi mieć deski ochronnej (kick board). Na zewnątrz, w pobliżu ogrodzenia bezpieczeństwa, musi być strefa neutralna z odpowiednimi barierami, nie zezwalającymi na wstęp publiczności. Szerokość strefy neutralnej musi wynosić minimum 2 m.

Opcja III

Strefa wybiegu otoczona jest rzędami płotków bezpieczeństwa, wykonanymi z lin i słupków, dwa rzędy płotków znajdują się na prostych i trzy na łukach, z zachowaniem strefy neutralnej między nimi; lina znajduje się na wysokości około 75 cm od ziemi; szerokość strefy neutralnej na prostych nie powinna być mniejsza niż 2 m, natomiast na łukach nie mniejsza niż 3 m. W odległości 3m na zewnątrz od zewnętrznych płotków bezpieczeństwa powinna być umieszczona siatkowa bariera uniemożliwiająca dostęp publiczności do strefy neutralnej. W obszarze stref neutralnych nie jest dozwolona obecność jakichkolwiek obiektów, z wyjątkiem tych, które są niezbędne ze względów organizacji zawodów.

Od 2026 r. stosowanie homologowanych przez FIM APD jest obowiązkowe na wszystkich zawodach FIM Speedway i Long Track World Championship, w tym na torach tymczasowych. APD musi być ustawiony przed wtórnym ogrodzeniem tylko na łukach i pierwszej części dwóch prostych. Wtórne ogrodzenie musi być zatwierdzone i certyfikowane przez FIM.

79.4.5. Dodatkowe urządzenia zabezpieczające

APD (pneumatyczne bandy) wymagają oficjalnej certyfikacji, stosownie do standardów, procedur i specyfikacji określonych w Teście FIM/CCP dla APD.

Certyfikacja jest ważna tylko dla testowanego modelu / produktu. Nowy model / produkt musi być poddany odpowiednim testom i uzyskać nową homologację zgodnie z odpowiednimi testami.

Jeżeli stale lub tymczasowo używane jest dodatkowe urządzenie zabezpieczające (APD), musi ono być wzniesione w oparciu o wtórne ogrodzenie, tylko na łukach toru i pierwszych częściach obu prostych. Wtórne ogrodzenie musi być zatwierdzone i certyfikowane przez FIM.

The height of the ADP shall not be less than 1,2 m. The APD must be solidly connected to the top and, as solidly as possible, to the bottom of the secondary fence or to the ground in order to avoid a possible rising during impact.

The lower part of each APD must be equipped with a kick board approximately 30 cm high according to Art. 79.4.6.

If constructed by the means of modules, these shall be solidly attached and a flap, overlapping and connected to the next module in the direction of racing, has to be provided at the end of each module. The same applies for the kick board.

All the materials composing the APD must be fire resistant.

Contingency Additional Protective Devices must be available in order to be able to quickly replace a punctured or damaged unit.

A minimum of 4 spare APD panels in good condition (from the same brand) shall be available at the start of an event. They shall be immediately available and ready for use should any of the APD panels, the numbers as specified on the Track Inspection Report become damaged or ineffective.

The number of APD panels as specified in the Track Inspection Report must be maintained in effective condition throughout the official practice sessions and meeting. Should due to any circumstances (crashes/incidents etc.) the available number of panels be exhausted so that the stated number of panels cannot be maintained. Track activity must cease immediately.

When fitting APDs to the safety fence, a gap of approximately 10-12 cm is permissible between the APD and the fence is permitted to allow for the natural curvature of the outer safety fence.

If during a track inspection by the appointed FIM Track Inspector or by an appointed Jury President it is found that an APD is not in compliance with the STRC then the FIM Track Licence for that track may be suspended until reparatory work has been carried out and re-inspected.

The Organiser and the Clerk of the Course are responsible for the fitting of the APD to the Safety Fence, as required by the manufacturers.

The co-ordinates of the manufacturers and distributors of homologated Additional Protective Devices are listed on the FIM **homologation program** website <https://www.frhp.org>

The following Track Racing Additional Protective Devices are homologated

Wysokość ADP nie powinna być mniejsza niż 1,2 m. APD musi być solidnie połączone u góry i tak solidnie, jak jest to możliwe u dołu, z wtórnym ogrodzeniem lub podłożem, aby uniknąć możliwości podniesienia podczas uderzenia.

Dolna część ADP musi być wyposażona w kick board o wysokości w przybliżeniu 30 cm, zgodnie z Art. 79.4.6.

Jeżeli dodatkowe urządzenie zabezpieczające zbudowane jest z modułów, muszą one być solidnie połączone klapkami znajdującymi się na końcach każdego modułu, zachodząc na siebie i łącząc następny moduł w kierunku jazdy. To samo dotyczy kick boardu.

Wszystkie materiały tworzące ADP muszą być odporne na ogień.

Muszą być dostępne zapasowe elementy dodatkowego urządzenia zabezpieczającego, aby była możliwość szybkiej wymiany przebitej lub uszkodzonej części.

Minimalnie 4 zapasowe panele APD (tego samego typu) powinny być dostępne na początku zawodów. Powinny być natychmiast dostępne i gotowe do użycia jeśli jakiś z panelu APD, z ilości jak wyspecyfikowana w Raporcie Inspekcji Toru, będzie uszkodzony lub niesprawny.

Liczba paneli APD jak wyspecyfikowana w Raporcie Inspekcji Toru musi być utrzymana w sprawności podczas całego oficjalnego treningu i zawodów. Jeśli z jakiegokolwiek powodu (kolizje/incydenty itp.) dostępna liczba paneli zostanie wyczerpana tak, że podana liczba paneli nie może być utrzymana. Aktywność na torze musi być zakończona natychmiast.

Podczas mocowania APD do bandy bezpieczeństwa dopuszczalny jest odstęp około 10-12 cm pomiędzy APD i bandą, by umożliwić naturalne zakrzywienie zewnętrznej bandy bezpieczeństwa.

Jeśli podczas inspekcji toru przez wyznaczonego Inspektora Toru FIM lub wyznaczonego Prezydenta Jury okaże się, że APD nie spełnia STRC, wtedy Licencja Toru FIM tego toru może być zawieszona do czasu przeprowadzenia prac naprawczych i ponownej inspekcji.

Organizator i Kierownik Zawodów ponoszą odpowiedzialność za mocowanie APD to bandy bezpieczeństwa zgodnie z wymogami producenta.

*Dane producentów i dystrybutorów homologowanych dodatkowych urządzeń zabezpieczających podane na stronie internetowej **programu homologacji FIM**: <https://www.frhp.org>*

Poniżej lista APD (pneumatycznych band) posiadających homologację (patrz również dane kontaktowe producentów i/lub dystrybutorów na oficjalnej

(see manufacturers' and/or distributors' coordinates on the FIM homologation program website <https://www.frhp.org>):

Type A"plus+" (Long Track, Grass Track and Speedway)

Type A (Long Track, Grass Track and Speedway)

Type B (Speedway)

After five years of use from the original date of installation FIM Approved APDs and/or all units shall be re-inspected by the FIM appointed inspector. Depending on the condition of the APD and all units thereof at the time of the inspection all(or parts) of the APD may then be certified as "fit for purpose" to allow their continued use for a either one or two further years as an absolute maximum.

After a maximum seven years of use from the original date of installation, the APD (being all original units remaining from the original installation date) must be replaced.

It is the responsibility of the organizer/promoter to maintain adequate records of any replacement units purchased and be able to demonstrate beyond all reasonable doubts to the appointed FIM track inspector the true age of the APD and/or any replacement units.

An Inspection of an APD may be required by FIM at ANY time should there be adequate reason to consider that it is no longer "fit for purpose".

Where work is required to the APD to an acceptable standard the Track Licence of the circuit where the APD is in use will be considered suspended until the specified works have been completed.

From January 1st 2023, and after existing APDs have reached their expiry date as certified by the FIM,

- tracks with average speeds over 80km/hour may use only A+ barriers
- tracks with average speeds between 70-80 km/hour may use either A+ or A barriers
- tracks with average speeds below 70km/hour may use either A+, A or B barriers.
- Average speeds are calculated using the length of the track and the official track record. Evidence of these figures must be supplied to the FIM before any track inspection is carried out.

For existing FIM licensed tracks, this requirement will apply when their exiting APDs have reached their expiry date as certified by the FIM.

stronie FIM: <https://www.frhp.org>):

Typ A"plus+" (tory długie, trawiaste I żużel)

Typ A (tory długie, trawiaste I żużel)

Typ B (żużel)

Po upływie pięciu lat od daty pierwszej instalacji zaaprobowana przez FIM APD i/lub wszystkie elementy powinny zostać poddane powtórnej inspekcji przez inspektora nominowanego przez FIM. W zależności od stanu APD i wszystkich elementów podczas tej inspekcji całość (lub części) APD mogą wtedy być certyfikowane jako „zdatne do użytkowania” co pozwoli na dalsze ich użytkowanie przez maksymalnie nie więcej niż 1 rok lub 2 kolejne lata.

Po upływie maksimum siedmiu lat od oryginalnej daty instalacji, APD (co oznacza wszystkie oryginalne elementy pozostające w użyciu od oryginalnej daty instalacji) musi być wymieniona.

Organizator/promotor jest odpowiedzialny za zachowanie odpowiednich dokumentów dotyczących zakupu elementów wymienianych i za możliwość przedstawienia w sposób nie budzący rzeczowych wątpliwości Inspektorowi Toru FIM rzeczywistego wieku APD i/lub elementów wymienianych.

Inspekcja APD może być wymagana przez FIM w każdym momencie, jeżeli zachodzi uzasadnione podejrzenie, że banda już dalej nie spełnia kryterium „zdatna do użytkowania”.

Jeżeli zachodzi potrzeba wykonania jakichkolwiek prac mających na celu doprowadzenie APD do stanu akceptowalnego, Licencja Toru, na którym dana banda jest używana, zostaje automatycznie zawieszona do czasu wykonania tych prac.

Od 1 stycznia 2023r. i po osiągnięciu przez istniejące APD końcowej daty certyfikacji przez FIM,

- *Tory ze średnimi prędkościami powyżej 80km/h mogą używać wyłącznie band A+,*
- *Tory ze średnimi prędkościami pomiędzy 70-80km/h mogą używać albo band A+ albo A,*
- *Tory ze średnimi prędkościami poniżej 70km/h mogą używać band A+, A lub B.*
- *Średnie prędkości są obliczane z użyciem długości toru i oficjalnego rekordu toru. Wartości te muszą być przekazane do FIM przed przeprowadzeniem inspekcji toru.*

Dla torów aktualnie licencjonowanych przez FIM to wymaganie będzie miało zastosowanie kiedy ich istniejąca banda APD osiągnie datę przydatności do użycia jak w certyfikacji FIM.

79.4.5.1 Certification procedure of new Additional Protective Devices

The test procedure as well as the appointed laboratories can be obtained from the FIM Administration.

79.4.6 Kick board

The lower part of the safety fence must be equipped with a kick board, approximately 30 cm high. It must be constructed in such a manner that it will prevent damage to riders and equipment. At the same time it shall connect up the sections of the safety fence. For some types of fence the kick board may not be necessary. Special permission can only be given by the CCP/FIM Administration.

The sections of the kick board must be overlaid in the direction of racing and painted in order to contrast with the colour of the track surface. For temporary tracks, kick boards are not required on the safety barriers.

The use of a hard, rubber type compound is recommended for the construction of a kick board.

Note: the use of metal kickboard is not allowed

The area immediately behind the kickboard should be maintained in a manner that leaves the neutral zone completely clear of any debris, built up of shale, or any other materials that would in any way adversely affect the flexibility of the kickboard

79.4.7 Access gates

The number of access gates in the safety fence must be the minimum necessary for the efficient organisation of the meeting. Preferably, no gate should be located at any part of the track where riders may be expected to ride into the fence.

Gate stanchions must not be higher than the height of the fence, and be covered in an approved manner with crushable material. Hinges and locks must be fitted on the outside of the stanchions and gate frames (in relation to the track).

In any type of fence, the slot for the starting gate should not be wider than necessary for providing operating clearance. The slot must terminate at least 30 cm above the track surface, and the kick board must be continuous below the slot.

79.4.8 Neutral zone

Ice Racing Tracks:

79.4.5.1. Procedura homologacji nowego dodatkowego urządzenia zabezpieczającego

Procedurę testu oraz wskazane laboratoria można uzyskać z Administracji FIM.

79.4.6. Kick board

Dolną część bandy musi stanowić deska ochronna (kick board) o wysokości około 30 cm. Deska musi być tak skonstruowana, aby nie powodować zranienia zawodnika lub uszkodzenia sprzętu. Jednocześnie, łączy ona elementy bandy. Dla niektórych band, kick board nie jest konieczny. Specjalne zezwolenie może wydać tylko Administracja CCP/FIM.

Elementy kick boardu muszą nakładać się na siebie w kierunku jazdy i być tak pomalowane, aby kontrastowały z kolorem nawierzchni toru. Na torach tymczasowych, kick board w bandzie nie jest wymagany.

Do konstrukcji kick boardu zaleca się użyć komponentów z twardej gumy.

Uwaga: metalowy kickboard jest niedozwolony.

Obszar bezpośrednio za kickboardem powinien być utrzymany w takim stanie że strefa neutralna jest wolna od wszelkich gruzów, nasypanego materiału z nawierzchni i wszelkich innych materiałów które mogłyby wpływać negatywnie na elastyczność kickboardu.

79.4.7 Bramy

Liczba bram w bandzie musi być taka, jaka jest w minimalnym zakresie potrzebna do sprawnej organizacji zawodów. Zaleca się, żeby nie lokalizować bram tam, gdzie zawodnicy mogą wjechać w bandę.

Słupki bramek nie mogą być wyższe od bandy i muszą być przykryte elastycznym materiałem w odpowiedni sposób. Zawiasy i rygle muszą być umocowane od strony zewnętrznej słupów i ramy bramki (w stosunku do toru).

We wszelkiego typu bandach, szczelina dla maszyny startowej nie powinna być szersza od takiej, która gwarantuje właściwe działanie maszyny. Szczelina kończy się co najmniej 30 cm nad powierzchnią toru a kick board musi być ciągiły pod szczeliną.

79.4.8 Strefa neutralna

Tory lodowe:

The width of the neutral zone should not be less than 2 m in the straights and 3 m in the bends, with a suitable barrier (2 m high protective fence) to deny access to the zone by the public.

Flat Track Tracks:

The neutral zone will follow the regulations of the track racing discipline for which the circuit is traditionally licensed i.e. discipline Speedway, Long Track and IceRacing.

Speedway tracks:

The width of the neutral zone should not be less than 2 m, with a suitable barrier to deny access to the zone by the public.

Long & Grass tracks:

The width of the neutral zone should not be less than 2 m in the straights and 3 m in the bends, with a suitable barrier to deny access to the zone by the public.

If a Long Track event is held at an established speedway track, the width of the neutral zone in the bends may be reduced to 2 m

Temporary tracks: (except for Ice Racing Tracks):

There must be a neutral zone on the outside of the safety fence or barrier. This neutral zone must be at least 2 m in width on the straights and 3 m in width in the bends, with a suitable barrier to deny access to the zone by the public.

Obstacles, are not permitted unless necessary to serve the organisation of the meeting. Any lighting posts or other obstacles that could cause damage or injury situated in the neutral zone, within 2 or 3m minimum distance from the fence must be adequately covered with straw bales or cushioning material at least 60cm in width and 2 m in height towards the direction of racing..

79.5 MARKING

The inside and outer edges of the track must be clearly marked.

79.5.1 Marking of the outer edge

If there is no safety fence on the outer-edge of the track, the outer-edge must be marked by a continued white line or by small flags. The racing track must also be surrounded by a run off zone.

The public must be safely protected from the racing by a suitable barrier of rope, net or a similar protective material.

Szerokość strefy neutralnej powinna wynosić co najmniej 2 m na prostych i 3 m na łukach, z odpowiednią barierą (2m wysokości płot ochronny), aby uniemożliwić publiczności wejście.

Tory płaskie:

Strefa neutralna powinna być zgodna z regulacjami dyscypliny, dla której tor posiada licencje, np. żużel, długi tor i tor do wyścigów na lodzie.

Tory żużlowe:

Szerokość strefy neutralnej powinna wynosić co najmniej 2 m i być ograniczona barierami, aby uniemożliwić publiczności wejście.

Tory długie i trawiaste:

Szerokość strefy neutralnej powinna wynosić co najmniej 2 m na prostych i 3 m na łukach oraz być ograniczona odpowiednimi barierami, uniemożliwiającymi publiczności wejście do strefy.

Jeśli zawody Long Track rozgrywane są na istniejącym torze żużlowym, szerokość strefy neutralnej na łukach może być zredukowana do 2 m.

Tory tymczasowe (z wyjątkiem torów lodowych):

Na zewnątrz bandy lub bariery musi być strefa neutralna. Szerokość strefy neutralnej powinna wynosić co najmniej 2 m na prostych i 3 m na łukach oraz być ograniczona odpowiednimi barierami, aby uniemożliwić publiczności wejście do strefy.

Nie powinno być żadnych obiektów, z wyjątkiem tych, które są niezbędne przy organizacji zawodów. Wszelkie postumenty świateł, znajdujące się w strefie neutralnej w odległości nie mniejszej niż 2 lub 3 m od bandy, muszą być odpowiednio okryte przy użyciu słomianych bel lub amortyzującego materiału o grubości co najmniej 60 cm i wysokości 2 m od strony kierunku jazdy.

79.5 OZNAKOWANIA

Wewnętrzna i zewnętrzna krawędź toru musi być wyraźnie zaznaczona.

79.5.1 Zaznaczenie zewnętrznej krawędzi toru

Jeśli na zewnętrznej krawędzi toru nie ma bandy, krawędź ta musi być zaznaczona ciągłą, białą linią lub małymi chorągiewkami. Tor musi być ponadto otoczony wybiegiem.

Publiczność musi być chroniona odpowiednią barierą z liny, siatki lub podobnego materiału zabezpieczającego.

79.5.2 Marking of the inside edge

Speedway, Long & Grass and Flat tracks:

The inside edge must be kept visible throughout the meeting, and marked by a continuous line of a colour that contrasts with the track surface. The line may be indicated by means of white powder or whitewash, not less than 15 cm wide, or by a wood or concrete kerb painted in contrast to the surface and not less than 5 cm wide. A kerb must not protrude above the surface by more than 5 cm and must enable a motorcycle to ride over it safely in an emergency situation. The inside edge may also be indicated by very small flags and, preferably, placed 1 m inside a white inner edge line.

Ice tracks:

The inside edge must be kept visible throughout the meeting and marked by a continuous line in a bright, contrasting colour (such as red or blue) not less than 15 cm wide. The line, marking the inside of the track in the bends, must not be painted nearer than 15 cm to the edge of the track.

79.6 INFIELD AND ADVERTISING

79.6.1 Infield

The infield must be in the same plane as the track and approximately level so that a rider may safely ride on it, should he be forced off the track. No obstacles are permitted within 4m of the inner edge of the track with the exception of the starting gate and associated start equipment. All permanent obstacles in the infield (goal posts, flood lights, etc.) must be approved by the FIM appointed Track Inspector and listed on the Track Inspection Report together with details of any protection required. Any temporary obstacles required in connection with the meeting (loudspeakers, screens, podium, etc.) should be sited as close to the centre of the infield as possible and in any case at least 6m from the inner edge of the track.

Temporary obstacles required in connection with the meeting and sited within 12m of the inner edge of the track must be protected with straw bales, polystyrene, or similar crushable material to a minimum height of 2m from ground level. Temporary obstacles required in connection with the meeting and sited more than 12m from the inner edge of the track should be protected as directed by the Jury President. Any obstacle on the infield which restricts or interferes with the view of the referee is not permitted and must be removed.

79.5.2 Zaznaczenie wewnętrznej krawędzi toru

Tory żużlowe, długie i trawiaste płaskie:

Wewnętrzna krawędź toru musi być widoczna przez całe zawody i zaznaczona ciągłą linią w kolorze, który kontrastuje z nawierzchnią toru. Linia może być wykonana przy pomocy białego proszku lub wapna, a jej szerokość nie może być mniejsza niż 15 cm, może to być także drewniany bądź betonowy krawężnik o szerokości nie mniejszej niż 5 cm i pomalowany w kolorze kontrastującym z nawierzchnią toru. Krawężnik nie może wystawać więcej niż 5 cm ponad nawierzchnię toru i musi pozwalać, aby motocykl mógł bezpiecznie przez niego przejechać w niebezpiecznych sytuacjach. Wewnętrzna krawędź toru może też być zaznaczona małymi chorągiewkami umieszczonymi, najlepiej, w odległości 1 m do wewnątrz od białej linii wewnętrznej.

Tory lodowe:

Wewnętrzna krawędź toru musi być zaznaczona linią ciągłą w jaskrawym, kontrastującym kolorze (np. czerwony lub niebieski) o szerokości nie mniejszej niż 15 cm i być widoczna podczas całych zawodów. Linia zaznaczająca wewnętrzną część toru na łukach nie może być namalowana bliżej niż 15 cm od krawędzi toru.

79.6 WNĘTRZE TORU I REKLAMY

79.6.1 Wnętrze toru

Wnętrze toru musi znajdować się na tej samej płaszczyźnie, co tor i w przybliżeniu na takim poziomie, aby zawodnik mógł bezpiecznie na nim jeździć, gdyby został zmuszony do zjechania z toru. Żadne przeszkody nie są dozwolone w odległości do 4 m od wewnętrznej krawędzi toru, z wyjątkiem maszyny startowej i związanego z nią wyposażenia startowego. Wszystkie stałe przeszkody w wnętrzu toru (bramki, światła itp.) muszą być zatwierdzone przez wyznaczonego przez FIM inspektora toru i wymienione w raporcie z inspekcji toru wraz ze szczegółami wymaganej ochrony. Wszelkie tymczasowe przeszkody wymagane w związku z zawodami (głośniki, ekrany, podium itp.) powinny znajdować się jak najbliżej środka wnętrza toru, w każdym razie co najmniej 6 m od wewnętrznej krawędzi toru.

Tymczasowe przeszkody wymagane w związku z zawodami i usytuowane w odległości do 12 m od wewnętrznej krawędzi toru muszą być chronione belami słomy, polistyrenem lub podobnym materiałem poddającym się do wysokości co najmniej 2 m od poziomu gruntu. Tymczasowe przeszkody wymagane w związku z zawodami i zlokalizowane ponad 12 m od wewnętrznej krawędzi toru powinny być chronione zgodnie z zaleceniami przewodniczącego Jury. Każda przeszkoda we wnętrzu toru, która ogranicza

Motor vehicles are not permitted to be sited on the infield during racing with the exception of Long Tracks exceeding 650m in length. In these cases, the clerk of the course and the doctor may have a vehicle at their disposal, on the infield, for quick transport to any part of the track in case of an emergency. In addition, an ambulance may be stationed on the infield if the doctor decides this precaution is desirable. Vehicles required for use during the meeting (water tankers, tractors, graders, etc.) must be accommodated outside the circuit when not in use. No persons should be within 4m of the inner edge of the track whilst racing is in progress and non-essential personnel (start girls, photographers etc.) should be at least 10m from the inner edge of the track.

No more than two photographers shall be allowed on the infield whilst racing is in progress except for Long Track when up to 4 photographers are allowed. Three photographers shall be allowed on Discovery Sports Events promoted events.

No photographers are allowed in the Neutral Zone whilst racing is in progress.

79.6.2 Advertising

All advertising boards and structures in the infield must be collapsible and should not exceed 1 m in height. They must be either be inflatable or constructed of light materials such as plywood, polystyrene, thin metal or plastic sheets mounted on light weight frames so that they can collapse easily if struck. They must be placed more than 6 m from the inner edge of the track and be inclined towards the direction of racing. During the Discovery Sport Events promoted race meetings (SGP, SGP2, SGP3, SGP4, SoN, SoN2 and SWC), the central stage and other structures will be permitted infield during the practice and the race with the possibility for the international jury to ask for extra protections if required.

Banners, posters or other displays on the inside of a board fence are only permitted if they are painted on the fence or completely secured by adhesive.

Any banner, poster or other display on the inside of a board fence is only permitted if it is painted on the fence or it must be completely secured by adhesive.

79.7 TRACK INSTALLATIONS

79.7.1 Starting area

According to the number of starters, the starting area must be divided into equal parts by longitudinal lines of 5 cm width. These lines, on the track surface, are extending back for 1 m from the starting line.

lub przeszkadza sędziemu, jest niedozwolona i musi zostać usunięta. Pojazdy motorowe nie mogą znajdować się we wnętrzu toru podczas wyścigów, za wyjątkiem długich torów o długości przekraczającej 650 metrów. W takich przypadkach kierownik zawodów i lekarz mogą mieć do dyspozycji pojazd na płycie, w celu szybkiego przetransportowania na dowolną część toru w razie nagłej potrzeby. Ponadto ambulans może znajdować się na płycie, jeśli lekarz uzna to za wskazane. Pojazdy niezbędne do użycia podczas spotkania (polewaczki, traktory, równiarki itp.) muszą być umieszczone poza torem, gdy nie są używane. Żadna osoba nie powinna znajdować się w odległości poniżej 4 m od wewnętrznej krawędzi, podczas gdy wyścigi są w toku, a dodatkowy personel (dziewczęta wskazujące pola, fotografowie itp.) powinien znajdować się co najmniej 10 m od wewnętrznej krawędzi toru.

Nie więcej niż dwóch fotografów jest dopuszczonych na płycie podczas wyścigów, z wyjątkiem Long Track, gdzie dozwolone jest maksymalnie 4 fotografów. Trzech fotografów jest dozwolonych w zawodach promowanych przez Discovery Sports Events.

Podczas wyścigów fotografowie nie mogą przebywać w strefie neutralnej.

79.6.2 Reklamy

Wszystkie reklamy i struktury na płycie muszą się łatwo przewracać i nie być wyższe niż 1 m. Muszą być napełniane powietrzem lub wykonane z lekkich materiałów takich, jak sklejka, polistyren, cienka blacha, arkusze plastikowe, zamontowane na lekkich ramach i powinny łatwo przewracać się po ich uderzeniu. Powinny być ustawione nie bliżej niż 6 m od wewnętrznej krawędzi toru i być nachylone w kierunku jazdy. Podczas zawodów promowanych przez Discovery Sports Events (SGP, SGP2, SGP3, SGP4, SoN, SoN2 and SWC) centralna scena i inne struktury wewnątrz toru będą dozwolone podczas treningu i zawodów z możliwością poproszenia przez jury o dodatkowe zabezpieczenie jeśli wymagane.

Transparenty, plakaty lub inne napisy wewnątrz powierzchni bandy są dozwolone, o ile są namalowane na bandzie lub dokładnie zabezpieczone taśmą.

Jakiegolwiek transparenty, plakaty lub inne napisy wewnątrz powierzchni bandy są dozwolone, jeśli są namalowane na bandzie lub dokładnie zabezpieczone taśmą.

79.7 URZĄDZENIA TORU

79.7.1 Pole startowe

Pole startowe musi być podzielone na równe części, w zależności od liczby startujących zawodników, przy pomocy podłużnych linii o szerokości 5 cm.

All markings in the starting area must be clearly visible to the Referee at all times throughout the meeting.

For Long Track: the minimum distance between the lines is 1.5 m for solos and 2.5 m for sidecars

For Grass Track: the minimum distance between the lines is 2 m for solos and 3 m for sidecars

All lines in the starting area must be marked with powder that contrasts with the colour of the track surface, and must be renewed after each race.

On Ice tracks the lines must be marked in a bright contrasting colour (such as red or blue) and maintained visible throughout the meeting.

For Flat Track:

Depending on the number of riders taking part in a heat (maximum 5 per row) the start line will be marked as follows:

Row One - Will be the Start/Finish line

Row Two - will be marked with a single line positioned 8 meters behind the Start/Finish Line

Penalty lane – will be marked with a single line positioned 15 meters behind the start/finish line.

All lines in the starting area must be marked with powder that contrasts with the colour of the track surface, and must be renewed after each race.

79.7.2 Starting line

A continuous, straight starting line (which also serves as the finishing line), at least 5 cm wide, must be marked across the full width of the track at a right angle to the inner edge.

Speedway and Ice tracks:

The starting line should be positioned in the middle of the straight, and if this is not possible then not less than 35 m from the entrance to the first bend.

Long & Grass tracks:

The starting line should be positioned in the middle of the straight, or if this is not possible then not less than 2/5 of the length of the straight before the first bend.

Linie te, na nawierzchni, powinny mieć długość 1 m, mierząc od linii startowej. Wszystkie oznaczenia w obrębie pola startowego muszą być widoczne dla sędziego w trakcie całych zawodów.

Dla długich torów: *minimalna odległość między liniami wynosi 1,5 m dla motocykli (solo) i 2,5 m dla motocykli z bocznym wózkiem (sidecars)*

Dla torów trawiastych: *minimalna odległość między liniami wynosi 2 m dla motocykli (solo) i 3 m dla motocykli z bocznym wózkiem (sidecars)*

Wszystkie linie na polu startowym muszą być namalowane za pomocą proszku, który kontrastuje kolorystycznie z powierzchnią toru i muszą być odnawiane po każdym biegu.

Na torach lodowych linia musi być zaznaczona jaskrawym, kontrastowym kolorem (np. czerwony lub niebieski) i być widoczna podczas całych zawodów.

Dla torów płaskich:

W zależności od liczby zawodników startujących w biegu (maks. 5 w jednym rzędzie), linia startowa będzie wyznaczona w następujący sposób:

Rząd 1 - linia start/meta

Rząd 2 - wyznaczony pojedynczą linią w odległości 8 m za linią start/meta

Linia kar – zostanie wyznaczona przez pojedynczą linię umieszczoną 15m za linią start/meta.

Wszystkie linie w obszarze pola startowego muszą być wykonane przy użyciu proszku, który kontrastuje z kolorem nawierzchni toru i odnawiane po każdym biegu.

79.7.2 Linia startowa

Ciągła, prosta linia startowa (która pełni również funkcję linii mety), o szerokości co najmniej 5 cm musi być zaznaczona na całej szerokości toru, pod kątem prostym w stosunku do wewnętrznej krawędzi toru.

Tory żużlowe i lodowe:

Linia startowa powinna znajdować się pośrodku prostej, a gdy jest to niemożliwe, nie mniej niż 35 m od wejścia w pierwszy łuk.

Tory długie i trawiaste:

Linia startowa powinna znajdować się pośrodku prostej, a gdy jest to niemożliwe, nie mniej niż 2/5 długości prostej przed pierwszym łukiem.

Flat Tracks:

The Starting line should usually be positioned approximately in the middle of a straight but may be positioned in different places depending of the tracks/competition

79.7.3 Starting gate

Vertical stanchions, approximately 3 m in height, must be securely mounted one on the infield and the other outside the safety fence. On the infield it should be placed approximately 1 m from the inner edge line and should be covered in an approved manner with straw bales or cushioning material at least 60 cm in width and 2 m in height towards the direction of racing.

The outer stanchion must be positioned a minimum of 60 cm away from the outer edge of the safety fence.

In order to ensure compliance, all tracks hosting FIM events are required, unless they have already done so and received acknowledgment from the FIM, to email to the CCP Coordinator a photograph of the outer starting gate stanchion demonstrating compliance with the above regulation. This should be sent at least one month before the date of the Event (Except for temporary tracks).

Each stanchion must be equipped with 2 sliders, to carry the tapes, with a slider stop at a height of approximately 2.9 m and with a pulley at the top for the elastic cord which raises the slider when it is released.

A solenoid-and-pawl, an electro magnet or similar mechanism must retain the slider when it is in the lower position to give the recommended height of **30 cm** for the bottom tape. Two or three tapes must be attached to the sliders of the starting gate with rubber bands at each end which, when not stretched, are no longer than 15 cm and not wider than 2.5 cm.

Metal clips, hooks or other forms of metal connections must not be attached to the tapes or bands.

The tapes must be made of an easy breakable material.

The tapes must be of a contrasting colour with the colour of the track surface. For Ice tracks they should be preferably red or blue.

The gate releasing mechanism must only be controlled from the switchboard.

Should a starting gate fail to operate properly, the green light or a flag may be used for signalling starts.

Tory płaskie:

Linia startowa powinna znajdować się pośrodku prostej, jednak może być usytuowana w innym miejscu, w zależności od toru/rodzaju zawodów.

79.7.3 Maszyna startowa

Pionowe słupy o wysokości około 3 m, muszą być bezpiecznie i pewnie osadzone, jeden znajduje się we wnętrzu toru, a drugi za bandą. We wnętrzu toru, słup musi być umieszczony w odległości około 1 m od wewnętrznej krawędzi toru i osłonięty w zatwierdzony sposób słomianymi belami lub osłoną z amortyzującego materiału o szerokości co najmniej 60 cm i wysokości 2 m kierunku jazdy.

Zewnętrzny słup musi być usytuowany nie bliżej niż 60 cm od zewnętrznej krawędzi bandy bezpieczeństwa.

Dla zapewnienia zgodności, wszystkie tory goszczące imprezy FIM są proszone, o ile nie zrobiły tego wcześniej i nie otrzymały potwierdzenia z FIM, o przesłanie mailem do Koordynatora CCP zdjęcia zewnętrznego słupa maszyny startowej pokazującego zgodność z powyższym przepisem. Powinno to być wysłane co najmniej na 1 miesiąc przed datą zawodów (za wyjątkiem torów czasowych).

Każdy słup musi być wyposażony w 2 ślizgacze przenoszące taśmy oraz zde-rzak ślizgacza, znajdujący się na wysokości około 2,9 m. Na szczycie słupa znajduje się krążek prowadzący elastyczną linkę, która podnosi ślizgacz, gdy jest on zwolniony.

*Przy pomocy mechanizmu zapadkowego, elektromagnesu lub innego podobnego urządzenia, ślizgacz jest przytrzymywany w dolnej pozycji tak, aby rekomendowana wysokość dolnej taśmy od ziemi wynosiła **30 cm**. Dwie lub trzy taśmy muszą być przymocowane do ślizgaczy przy pomocy opasek gumowych, znajdujących się na końcach taśm. Długość tych opasek, gdy nie są rozciągnięte, nie może przekraczać 15 cm a szerokość 2.5 cm.*

Do taśm lub opasek gumowych nie wolno mocować metalowych zacisków, haków lub innych połączeń wykonanych z metalu.

Taśmy muszą być wykonane z materiału, który łatwo zrywa się.

Taśmy muszą być koloru, który kontrastuje z kolorem nawierzchni toru. W wyścigach na lodzie zaleca się stosowanie taśm koloru czerwonego lub niebieskiego.

Mechanizm zwalnający taśmy maszyny startowej musi być sterowany wyłącznie z pulpitu sędziego. W przypadku, gdy maszyna startowa nie działa właściwie, do sygnalizacji startów można wykorzystać zielone światło lub chorągiewkę.

In any circumstances the referee should have a completely unobscured view of all the Riders at the start line, it is compulsory that a transparent panel or wiremesh is installed to improve visibility where necessary.

79.7.4 Signalling

Signals to riders must be given by means of either lights or flags. The size of signalling flags must be of 60x60 cm minimum.

Green light or national flag:	Start
Flashing red light + siren or red flag + siren:	All riders stop
Yellow flag with diagonal black stripes 5 cm wide:	Last lap
Black and white chequered flag:	Finish
Horn, siren or bell audible in the pits and near the starting line together with flashing amber light:	Final warning of limited time for riders to reach the start line.
Black flag and light indicating rider's colour, or black flag with a disc of a diameter of at least 45 cm indicating the rider's colour:	Rider disqualified

A green starting light shall be provided at least 10 m in front of the starting line, clearly visible to the riders and in the direction of the racing. For Long & Grass tracks, this green starting light and a red stop light must be positioned max. 30 m in front of the starting line and about 2 meters above the track level

A supplementary green lamp, operated in conjunction with the green starting lamp must be located 10 m in the rear of the starting line, and be easily visible to the starting marshal when he is facing the direction of racing.

The disqualification lights shall consist of a group of four to six lamps corresponding to the riders' helmet colours (red, blue, white, yellow, green, black & white). They must preferably be assembled in vertical tower and visible to any part of the stadium. All lamps must be of high intensity type.

Two flashing amber lights, each one operating in conjunction with the 1 or 2 minute horn, siren or bell, must be placed as follows:

W każdym przypadku sędzia powinien mieć zupełnie niezakłócony widok na zawodników na linii startu, obowiązkowe jest zainstalowanie przezroczystego panelu lub siatki dla poprawy widoczności gdzie jest to konieczne.

79.7.4 Sygnalizacja

Sygnaly można przekazywać zawodnikom przy pomocy świateł lub chorągiewek. Wymiary chorągiewek sygnalizujących muszą być minimum 60x60 cm.

Światło zielone lub chorągiewka o barwach narodowych:	Start
Migające czerwone światło + syrena lub czerwona chorągiewka + syrena:	Wszyscy zatrzymać się
Żółta chorągiewka z czarnymi paskami o szerokości 5 cm po przekątnych:	Ostatnie okrążenie
Chorągiewka z czarno-białą szachownicą:	Meta
Klakson, syrena lub dzwonek słyszalny w parku maszyn i w pobliżu linii startowej wraz z migającym bursztynowym światłem:	Ostatnie ostrzeżenie zawodników o limicie czasu, jaki pozostał do ustawienia się na starcie.
Czarna chorągiewka i światło odpowiadające kolorowi kasku zawodnika lub czarna chorągiewka wraz z okrągłą tarczą o średnicy 45 cm, w kolorze odpowiadającym kolorowi kasku zawodnika:	Wykluczenie zawodnika

W odległości co najmniej 10 m przed linią startu w kierunku jazdy, powinno znajdować się zielone światło startowe, dobrze widoczne dla zawodników. Dla torów długich i trawiastych to zielone światło i czerwone światło STOP powinny być umieszczone maksymalnie 30 m przed linią startu i około 2m ponad poziomem toru.

10 m za linią startu, musi być zainstalowane dodatkowe zielone światło, zapalone wraz z zielonym światłem startowym, dobrze widoczne dla kierownika startu, gdy stoi on tyłem do maszyny startowej.

Światła wykluczeń powinny składać się z grupy od czterech do sześciu lamp, odpowiadających kolorom kasków zawodników (czerwone, niebieskie, białe, zielone, czarno-białe) Światła wykluczeń powinny być umieszczone pionowo i być widoczne z każdej części stadionu. Wszystkie światła powinny być o wysokiej intensywności świecenia.

Dwa migające, bursztynowe światła, załączane wraz z 1 lub 2 minutowym klaksonem, syreną lub dzwonkiem, powinny być zainstalowane w następujący sposób:

- a) one in the pits, clearly visible to all riders
- b) one near the starting gate

In addition to these lights there must be a minimum of three red, flashing lights, positioned not more than 4 meters from the track and easily visible to the riders, three marshals with red flags placed at intervals on each bend of the track and a siren that operates with the lights.

All lights must be of high intensity type and clearly visible to the riders.

The lights must be located at least 60 cm outside the safety fence or barrier, but not more than 4 m away.

If mounted on a stanchion inside a neutral zone, the stanchions must incorporate a pivot at a height of not more than 30 cm from track level, so that, if it is struck by a rider or machine, the upper part of the stanchion will easily collapse in the direction of racing.

79.7.5 Referee's box

An observation box, placed adjacent to the starting area, must be provided for the Referee. This box must be sufficiently high in order to give the referee an unhindered, overall view of the track and the starting area.

This accommodation must have an adequate roof in order to protect the Referee in case of wet weather. The Referee's box must be located on the outside of the track so that the Referee can align himself with the starting line.

The box must be located outside the neutral zone or zones and be equipped with a switchboard for operating the starting gate, the signal lamps and the warning horn, siren or bell. The Referee's box must have a proper telephone installation for communication with the starting marshal, the pits' marshal, the announcer and provide ample facilities for writing.

The switchboard should be equipped with easily understandable indicators for the functioning of the switches. The wiring must ensure that:

- a) The 2 flashing amber lights will automatically switch off when the green starting lamp (and its subsidiary lamp) has been switched on.
- b) The switch to raise the starting gate will not operate until the green starting lamp (and its subsidiary lamp) has been switched on.
- c) The green starting lamp (and its subsidiary lamp) will automatically switch off ten seconds after the starting gate has been released.

- a) jedno w parku maszyn, dobrze widoczne dla wszystkich zawodników
- b) jedno w pobliżu maszyny startowej

Oprócz wspomnianych świateł, na każdym łuku toru muszą być zainstalowane minimum trzy czerwone, migające światła, zainstalowane nie dalej niż 4 metry od toru i dobrze widoczne dla zawodników, ponadto, na każdym łuku musi być po trzech wirażowych, stojących w pewnych odstępach i trzymających czerwone chorągiewki, a także syrena, która działa razem ze światłami.

Wszystkie światła muszą świecić bardzo intensywnym światłem i muszą być dobrze widoczne dla zawodników.

Lampy muszą być umieszczone co najmniej 60 cm za bandą lub barierą, lecz nie dalej niż 4 m.

Jeżeli są zamontowane na słupkach w strefie neutralnej, to słupki powinny posiadać przeguby na wysokości nie większej niż 30 cm od poziomu toru. Dzięki temu, jeśli zawodnik lub motocykl uderzy w słupek, górna część słupka przechyli się w kierunku jazdy.

79.7.5 Pomieszczenie sędziego

Sędzia musi mieć do dyspozycji pomieszczenie obserwacyjne, przylegające do pola startowego i umieszczone wystarczająco wysoko, aby umożliwić mu dobrą widoczność całego toru i pola startowego.

Pomieszczenie to musi posiadać dach, w pełni chroniący przed deszczową pogodą. Musi być umieszczone po stronie startowej, na zewnątrz toru i w taki sposób, aby sędzia mógł znajdować się na przedłużeniu linii startowej.

Pomieszczenie sędziego musi znajdować się poza strefą lub strefami neutralnymi i musi być wyposażone w pulpit, umożliwiający operowanie maszyną startową, lampami sygnalizacyjnymi, klaksonem, syreną lub dzwonkiem ostrzegawczym. Powinno także posiadać właściwą instalację telefoniczną umożliwiającą komunikowanie się z kierownikiem startu, kierownikiem parku maszyn i spikerem oraz odpowiednie miejsce do pisania.

Pulpit powinien być oznakowany zrozumiałymi napisami, które objaśniają funkcje poszczególnych przycisków. Obwody elektryczne muszą być tak wykonane, aby:

- a) dwa migające światła bursztynowe automatycznie wyłączyły się po zapaleniu lampy startowej (i dodatkowej).
- b) przycisk zwalniający taśmy maszyny startowej nie zadziałał, dopóki zielona lampa startowa (i lampa dodatkowa) nie zostanie zapalona.
- c) zielona lampa startowa (i lampa dodatkowa) wyłączyły się automatycznie po upływie 10 sekund od zwolnienia taśm maszyny startowej.
- d) dawały możliwość wyłączenia zielonego światła startowego bez zwalniania

d) Possibility to switch off green light without releasing the tapes.

At tracks where racing is held under artificial lighting, an adequate lamp which can be switched on and off by the Referee, must be provided in the Referee's box.

The switches for operating the disqualification lights in Speedway and Ice races must be placed in the following order: Red, blue, white and yellow and, additionally for Long & Grass track (where applicable) green, black & white.

From 1 January 2025 it is compulsory that an FIM approved orange box starting system is fitted to the referee's switchboard and available for use at every FIM Track Racing Speedway and Long Track event.

79.7.6 Pits

Each rider must be provided with a minimum of 8 m² of space on hard ground.

At all tracks, covered accommodation must be provided to give protection in case of bad weather.

Drinking water and washing facilities must be provided throughout the meeting.

There must be a minimum of one toilet reserved for riders, and placed nearby the pits.

Facilities for collection of rubbish, oil and tyres must be available in the pits.

79.7.7 Changing room

Sufficient enclosed accommodation for at least 20 persons must be provided within the pits area or nearby.

These facilities must include toilets, water supplies, showers and seating.

79.7.8 Washing of motorcycles

Washing of motorcycles at the venue must be carried out at places with washing facilities only. Cleaning (wiping with detergents, for example) or rinsing with pure water (without the addition of any chemical products) is permitted and cleaning must be carried out in accordance with Environmental Code and on the following conditions:

a) That a non-porous wash area has been provided, complete with a drain and a separate oil collector,

Or,

taśmy maszyny startowej.

W przypadku, gdy zawody odbywają się przy sztucznym świetle, w pomieszczeniu sędziego należy zainstalować oświetlenie, które on sam może włączyć i wyłączyć.

Przyciski sterujące światłami wykluczeń na zawodach żużlowych i wyścigach na lodzie muszą być rozmieszczone w następującej kolejności: czerwone, niebieskie, białe i żółte, a na zawodach na torach długich i trawiastych - dodatkowo: zielone, czarno-białe.

Obowiązkowo od 1 stycznia 2025 zaaprobowany przez FIM system startu „orange box” ma być zainstalowany w pulpicie sędziowskim i dostępny do użycia we wszystkich zawodach w speedwayu i na długim torze.

79.7.6 Park maszyn

Każdy zawodnik musi mieć do swej dyspozycji minimum 8 m² powierzchni o twardym podłożu.

Na każdym torze, w parku maszyn musi być zadaszony teren, chroniący przed deszczową pogodą.

Podczas zawodów, jego uczestnicy muszą mieć zapewnioną pitną wodę oraz możliwość umycia rąk i twarzy.

W bliskim otoczeniu parku maszyn musi być minimum jedna toaleta do wspólnej dyspozycji zawodników.

W parku maszyn muszą być kubły na śmieci, zużyty olej i opony.

79.7.7 Szatnie

Właściwe i zamknięte pomieszczenie przeznaczone dla co najmniej 20 osób musi znajdować się w obrębie parku maszyn lub w jego pobliżu.

Powinny znajdować się tam toalety, woda, prysznic i miejsca do siedzenia.

79.7.8 Mycie motocykli

Mycie motocykli w miejscu zawodów musi się odbywać tylko w miejscach specjalnie wyposażonych. Mycie (czyszczenie z użyciem detergentów) lub tylko splukiwanie czystą wodą (bez żadnych dodatków chemicznych) jest dozwolone, jeżeli jest prowadzone zgodnie z Kodem Ochrony Środowiska, a ponadto:

a) *Jest wyznaczony teren nieprzepuszczalny, całkowicie zdrenowany, z kolektorem oleju,*

lub

b) That a pond, lined with a waterproof membrane, is provided with sufficient capacity to contain all the waste arising from motorcycle washing, and the contents are removed by a vacuum tanker for disposal in accordance with local regulations.

79.7.9 FIM Marketing requirements

For the FIM Track Racing Championships and Prize events, the organizer must follow the FIM guidelines and recommendations regarding the advertising, backdrops, press and TV Management.

79.8 EMERGENCY SERVICE

79.8.1 Medical service

During the official practice and the meeting, at least one suitably qualified doctor, ambulances (one on practice day and two on race day) and sufficient medical staff with first aid kits and stretcher must be in attendance. Medical staff with first aid kits and stretcher must be stationed on the infield, in the middle of each bend, and well away from the edge of the track.

The exact whereabouts of the doctor throughout the practice and the meeting must be known by the clerk of the course.

Motor vehicles are not permitted to be sited on the infield during racing with the exception of Long Tracks exceeding 650m in length. In these cases, the clerk of the course and the doctor may have a vehicle at their disposal, on the infield, for quick transport to any part of the track in case of an emergency. In addition, an ambulance may be stationed on the infield if the doctor decides this precaution is desirable.

Please cross refer this information to page 58 diagram entitled race officials.

a) 2 type B vehicles (highly specialised vehicle for the provision of advanced treatment, transport and can serve as a mobile resuscitation center).

b) 1 medical room for minor treatment, observation, examination and assessment of a rider

c) 1 Doctor acting as CMO with, if applicable, a CMO licence according to the requirements for the discipline as set out under art. 09.4.2 of the medical code.

For practices only:

a) 1 type B vehicle (highly specialised vehicle for the provision of advanced treatment, transport and can serve as a mobile resuscitation centre).

b) 1 medical room for minor treatment, observation, examination and assessment of riders.

c) 1 Doctor acting as CMO with, if applicable, a CMO License according to the requirements for the discipline as set out under art 09.4.2 of the medical code.

b) Jest to zagłębienie, wyłożone wodoodporną membraną, dostatecznie pojemne, aby pomieścić wszystkie zanieczyszczenia powstające podczas mycia motocykla, wyposażone w próżniowe urządzenie ssące z pojemnikiem, które zbiera nieczystości, aby móc je zutylizować zgodnie z lokalnymi przepisami.

79.7.9 Wymagania Marketingowe FIM

Organizator zawodów torowych o mistrzostwo i nagrody FIM musi stosować się do wytycznych i zaleceń FIM w zakresie reklam, teł reklamowych, prasy i telewizji.

79.8 SŁUŻBY BEZPIECZEŃSTWA

79.8.1 Służby medyczne

Podczas oficjalnych treningów i zawodów musi być obecny co najmniej jeden odpowiednio wykwalifikowany lekarz, karetki pogotowia (jedna w dniu treningów i dwie w dniu wyścigu) oraz wystarczająca liczba personelu medycznego z apteczkami i noszami. Personel medyczny z apteczkami i noszami musi znajdować się na płycie, pośrodku każdego wirażu i z dala od krawędzi toru.

Kierownik zawodów musi znać dokładne miejsce pobytu lekarza podczas treningu i spotkania.

Podczas wyścigów na płycie nie wolno ustawiać pojazdów silnikowych, z wyjątkiem długich torów o długości przekraczającej 650 m. W takich przypadkach dyrektor wyścigu i lekarz mogą dysponować pojazdem na płycie, umożliwiającym szybki transport w dowolną część toru w sytuacji awaryjnej. Ponadto na płycie może stacjonować karetka pogotowia, jeśli lekarz uzna, że takie zabezpieczenie jest wskazane.

Proszę porównać te informacje ze schematem na stronie 58

uprawnionych osób oficjalnych zawodów. (osobny plik z rysunkami do STRC)

a) 2 ambulanse typu B (wysoko wyspecjalizowany pojazd do zaawansowanych zabiegów, transportu i mogący służyć jako mobilne centrum resuscytacji)

b) 1 pokój medyczny do mniejszych zabiegów, obserwacji, badania i oceny zawodnika

c) 1 doktor będący CMO posiadający, jeśli dotyczy, licencję CMO zgodnie z wymogami dla danej dyscypliny jak zapisano w art. 09.4.2. Kodu Medycznego

Tylko dla treningów:

a) 1 ambulans typu B (wysoko wyspecjalizowany pojazd do zaawansowanych zabiegów, transportu i mogący służyć jako mobilne centrum resuscytacji).

b) 1 pokój medyczny do mniejszych zabiegów, obserwacji, badania i oceny zawodnika

c) 1 doktor będący CMO posiadający, jeśli dotyczy, licencję CMO zgodnie z wymogami dla danej dyscypliny jak zapisano w art. 09.4.2. Kodu Medycznego

79.8.2 First-aid room

At least one bed, hot water supplies and adequate medical stores must be provided in a room or tent from which non-medical staff can be excluded.

The first-aid room will be under the responsibility of the medical officer in charge.

79.8.3 Fire-fighting equipment & emergency tool

The fire extinguishers' minimum standard must be: 5 litres /type AB or ABC/ dry powder extinguisher.

At least four fire extinguishers, which have been checked for proper working order before the practice and before the meeting, must be located on the infield or near the starting area.

Two similar fire extinguishers must be entrusted to the pits marshal.

Two similar fire extinguishers must be placed at refueling area.

Tools and spare parts for fast repair of any part of a safety fence must be available.

The firefighting equipment must be in place in the pits and refueling area at all times throughout the meeting, from the commencement of the first machine examination

79.8.4 Fuel

Provision of fuel

Fuel may only be provided from a point a minimum of 7 metres from any other vehicle. The area must be secured, and the supplier must display "no smoking" and "no naked light" signs. In addition the supplier must comply with appropriate local regulations.

79.9 PRESS FACILITIES

The following minimum facilities for the Press must be provided in 1 workroom with tables, chairs and typewriters:

- 1 telephone with direct lines
- 1 photocopy machine
- Internet connection

Telephone communications may be charged to the journalists. The only persons authorised in this room are the media (TV, journalists, photographers) and FIM/FMN Officials.

79.8.2 Pokój pierwszej pomocy

W pokoju lub namiocie, do którego nie mają dostępu osoby nieupoważnione, musi znajdować się co najmniej jedno łóżko, dostęp do ciepłej wody i odpowiedni sprzęt medyczny.

Za pokój pierwszej pomocy odpowiedzialny jest lekarz pełniący swe obowiązki.

79.8.3 Sprzęt przeciwpożarowy i narzędzia bezpieczeństwa

Minimalne wymagania dla gaśnic, które powinny być na zawodach: 5 litrów /typ AB lub ABC/ proszkowa.

Co najmniej cztery gaśnice, sprawdzone przed treningiem i przed zawodami czy działają prawidłowo, muszą znajdować się we wnętrzu toru lub w pobliżu pola startowego.

Podobnymi dwiema gaśnicami musi dysponować kierownik parku maszyn.

Podobne dwie gaśnice powinny znajdować się w miejscu tankowania paliwa.

W parku maszyn muszą być narzędzia i części zamienne do szybkiej naprawy bandy.

Sprzęt pożarowy musi być na miejscu w parku maszyn i miejsc do tankowania bez przerwy przez całe zawody od rozpoczęcia kontroli technicznej.

79.8.4 Paliwo

Tankowanie paliwa

Tankowanie paliwa może odbywać się w miejscu odległym co najmniej 7 m od innych pojazdów. Miejsce tankowania musi być zabezpieczone, dostawca musi umieścić napisy "palenie zabronione" i "bez otwartego ognia". Dodatkowo, dostawca musi przestrzegać odpowiednich, lokalnych przepisów.

79.9 PRASA

Należy wydzielić pokój dla prasy ze stołami, krzesłami i urządzeniami do pisania:

- 1 aparat telefoniczny z bezpośrednim numerem
- 1 kserokopiarka
- łącze internetowe

Koszt połączeń telefonicznych może obciążać dziennikarzy. Wstęp do pokoju prasowego mają wyłącznie przedstawiciele mediów (TV, dziennikarze, fotoreporterzy) oraz osoby oficjalne FIM/FMN.

It is recommended to provide the press with free drinks and a small buffet.

Zaleca się wyposażenie pokoju prasowego w napoje chłodzące i mały bufet.

**79.10 FIM SPEEDWAY GRAND PRIX WORLD CHAMPIONSHIP
FIM SPEEDWAY OF NATIONS & FIM SPEEDWAY WORLD CUP**

**79.10 INDYWIDUALNE MISTRZOSTWA ŚWIATA GRAND PRIX
NA ŻUŻLU, DRUŻYNOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA I PUCHAR
ŚWIATA NA ŻUŻLU**

The rules of the present Appendix apply for all tracks used for the Individual Speedway World Championship Grand Prix, the Speedway World Cup, and the FIM Speedway of Nations except where different or added to by Regulation 077 "Individual Speedway World Championship Grand Prix Rules" and Regulation 078 "Speedway World Cup".

Wszystkie przepisy niniejszego Załącznika mają zastosowanie do zawodów cyklu Indywidualnych Mistrzostw Świata na Żużlu Grand Prix i Pucharu Świata na Żużlu, za wyjątkiem tych, które są zmienione w Regulaminie 077 "Przepisy Indywidualnych Mistrzostw Świata na Żużlu Grand Prix" i Regulaminie 078 "Puchar Świata na Żużlu".

79.11 GUIDELINES FOR SPEEDWAY SIDECAR 1000CC TRACKS

**79.11 WSKAZANIA DLA TORÓW DO WYŚCIGÓW MOTOCYKLI
Z WÓZKIEM 1000 ccm**

**Guidelines for the Inspection and Licensing of the Speedway Sidecar
1000cc tracks**

79.12 WSKAZANIA DLA TORÓW PŁASKICH TT

79.12 GUIDELINES FOR FLAT TRACK TT CIRCUITS

Ze względu na to, że takie zawody nie są rozgrywane w Polsce, tłumaczenie tych części zostanie dokonane, gdy pojawi się taka potrzeba.

Dokument Raport z Inspekcji Toru jest do pobrania na stronie www.FIM-MOTO.com i nie dotyczy zawodów krajowych.

Rysunki w osobnym pliku na stronie www.pzm.pl