

ZAWODY (cz. 2)

Przed zawodami (po zgłoszeniu motocykli) i w ich trakcie sędzia może dokonać sprawdzenia motocykli i wyposażenia, przy czym na szczególną uwagę zasługują osłony łańcuchów, tłumik, deflektor, wyłącznik zapłonu, gaźnik oraz kask (aktualność homologacji, brak uszkodzeń). Komisarz techniczny obowiązkowo dodatkowo waży motocykle i znakuje po dokonaniu kontroli. W każdej chwili, a w szczególności po kolizji, motocykl może być sprawdzony ponownie. Komisarz może pobierać też próbki paliwa. W wypadku protestu lub decyzji sędziego o badaniu pojemności określonego silnika, pomiar zostanie wykonany po ostatnim wyścigu zawodów (w zależności od sytuacji – przez sędziego lub komisarza technicznego, jeśli jest). Jeśli protest na pojemność zgłoszony jest w trakcie zawodów, to notuje się użycie przedmiotowego motocykla w kolejnych wyścigach (także przez zawodników, do których nie jest on przypisany), aby odpowiednio zastosować konsekwencje w przypadku przekroczenia regulaminowej pojemności silnika. A konsekwencją jest utrata punktów w wyścigach (przy czym nie zmienia się rezultatów pozostałych zawodników w wyścigu) oraz grzywna.

Gdy w zawodach przewidziana jest obowiązkowa kontrola techniczna (jak we wszystkich zawodach FIM/UEM oraz niektórych krajowych) zawodnicy są powiadamiani o godzinie zgłoszenia się ze sprzętem do kontroli, której dokonuje komisarz techniczny. Od sezonu 2010 taka możliwość jest też w zawodach SE.

I ważna sprawa: wszystkie motocykle w parku maszyn muszą być ustawione na matach ekologicznych, których zadaniem jest wyłapywanie ewentualnych wycieków oleju (zmienianego po każdym biegu) czy paliwa.

Kilka uwag praktycznych. Jak wiadomo, minimalna waga motocykla żużlowego bez paliwa to 77 kg, ale po biegu dopuszcza się 1% tolerancji (czyli 0,77 kg mniej), ze względu na przykład na zużycie opon. Mierząc pojemność silnika (500 cm³) mierzy się osobno skok tłoka i średnicę cylindra, co wymaga rozbiórki silnika (schłodzonego), dlatego procedura ta odbywa się po zawodach. W zawodach krajowych (poza SE) nie sprawdza się użycia tytanu w elementach silnika, który jest zakazany podobnie jak włókna węglowe w niektórych elementach.

Dla sędziego najważniejsze jest sprawdzenie motocykli pod względem bezpieczeństwa, czyli sprawnie działające wyłączniki zapłonu, osłony łańcucha wraz z bolcem zabezpieczającym, podnóżki. Także kompletne deflektory (stan fartuchów, szczególnie w deflektorach Jawy).

Tłumiki: tłumiki z homologacją do 31.12.2009 miały głośność ograniczoną do 98 dB, nowe (już 4 typy homologowane) do 115 dB. Ta pozorna sprzeczność wynika z faktu, że zmieniono metodę pomiarową, a w praktyce słyszalna dla kibica głośność powinna być bez zmian. Za wcześnie jest, by odnieść się do walorów i wad starych i nowych tłumików. Sprawdzeniu przez sędziego podlega oznakowanie tłumików (znaki homologacji, data produkcji) i ich zewnętrzny stan – bez uszkodzeń i modyfikacji. Jak wiadomo w SE można używać tylko tłumików starego typu (które nie są już produkowane), w pozostałych zawodach dowolnych.

Jak opisano, w czasie 2 godzin przed zawodami wydarza się bardzo wiele. Sprawdzone dokumenty i stan obiektu, dopuszczono tor do zawodów, zweryfikowano składy i dokumenty zawodników. Przeprowadzono kontrolę alkoholową i techniczną. Sędzia może jeszcze przeprowadzić odprawę z zawodnikami, omawiając sprawy ważne dla danych zawodów, na przykład zasady kwalifikacji w przypadku zawodów indywidualnych, specyficzne warunki torowe ze względu na pogodę, sposób

współpracy z TV, zachowanie zawodników wobec publiczności – szczególnie w meczach derbowych. I po tym wszystkim może odbyć się prezentacja, też w sposób opisany regulaminem rozgrywek, np. SE. W szczególnych przypadkach sędzia może zdecydować o rezygnacji z prezentacji i rozpoczęciu od razu pierwszego wyścigu.

Dodatkowo regulamin stanowi kto może przebywać na płycie i w parkingu w trakcie wyścigów, gdzie jest miejsce i w jakim czasie dziennikarzy i fotoreporterów. Te zasady są ważne, bo nieuprawnione wejście prezesa klubu na płytę przed startem do wyścigu powoduje konieczność zatrzymania procedury startowej do czasu opuszczenia wnętrza toru przez nieuprawnioną osobę (chyba, że prezes jest zgłoszony do zawodów jako gracz).

Spóźnienia zawodników. W zawodach indywidualnych zawodnik zgłoszony, ale nieobecny o podanej godzinie na stadionie nie może po późniejszym przybyciu wystartować w zawodach i jest zastąpiony przez rezerwę. W zawodach drużynowych może wystartować po późniejszym przybyciu, przy czym o godzinie rozpoczęcia zawodów muszą być obecni zawodnicy drużyny w wymaganej minimalnej ilości, nie licząc spóźnialskiego.

Lekarz zawodów. Jest ważną osobą dla przebiegu zawodów. Jest odpowiedzialny za służbę medyczną zawodów, której gotowość do zawodów potwierdza odpowiednim oświadczeniem. Przed rozpoczęciem biegów może sprawdzić książeczki zdrowia zawodników, w przypadku wątpliwości przebadać zawodnika, który przykładowo przyjechał na zawody po upadku w lidze szwedzkiej dzień wcześniej. Nie ma on jednak prawa wpisać do książeczki zdolności zawodnika, który nie ma ważnych badań okresowych, gdyż do tego uprawnione są tylko określone podmioty. W trakcie zawodów bada i dopuszcza do dalszej jazdy zawodników mających upadki. Ma na to pięć minut, po tym czasie zawodnik automatycznie jest niezdolny do jazdy w powtórce biegu. W zawodach ligowych drużyna może mieć własnego lekarza, który ostatecznie decyduje o zdolności do jazdy zawodników własnej drużyny. Po zawodach lekarz wpisuje w książeczkach niezdolność do jazdy zawodników, którzy udali się do szpitala w wyniku upadku.

O sytuacjach w trakcie wyścigów piszemy w innym miejscu. Zawody nie kończą się jednak z metą ostatniego wyścigu programowego. Możemy mieć wyścigi dodatkowe rozstrzygające o kolejności w przypadku równej ilości punktów w niektórych rodzajach rozgrywek. Ciekawostką jest fakt, że taki wyścig nie musi być dokończony, o ile można na jego podstawie podać kolejność. Przykładowo bierze w nim udział dwójka zawodników i dochodzi między nimi do kolizji, sędzia wyklucza winnego, więc zwycięzca jest już znany i nie ma konieczności rozgrywania powtórki z udziałem jednego zawodnika.

Po zakończeniu wyścigów sędzia decyduje, czy zawodnicy mogą pakować sprzęt i parking zostanie otwarty dla dziennikarzy, czy na podstawie jego decyzji lub protestu będą przeprowadzone badania techniczne określonych motocykli. Sędzia lub komisarz techniczny przeprowadza te badania, przy czym pomiar pojemności musi być wykonany na zimnym silniku, a więc procedura ta nieco trwa. Przygotowywany jest protokół zawodów, który zawiera wyniki poszczególnych biegów, klasyfikację końcową oraz informacje o wykluczeniach i protestach, jeśli takie były. Końcowa klasyfikacja/wynik zawodów drużynowych może się różnić od wyników na torze ze względu na konsekwencje uznanych protestów dotyczących sprzętu lub innych okoliczności, które wyszły na jaw po zakończeniu programu wyścigów. Jeśli wszystkie procedury zostaną zakończone sędzia, kierownik zawodów, sekretarz zawodów oraz kierownicy drużyn w zawodach drużynowych podpisują protokół, co

kończy zawody. W międzyczasie sędzia dokonuje wpisów do książki toru, oceniając stan toru i pracę służb. Wynik zawodów jest zatwierdzany przez podmiot zarządzający (GKSŻ lub SE), który może zmienić rezultat wpisany w protokole zawodów. Dotyczy to przypadków nieuprawnionego udziału zawodnika w biegu lub zawodach, pozytywnych wyników badań antydopingowych itp.

Zawody są zakończone, ale sędziemu pozostaje jeszcze obowiązek napisania i przesłania w ciągu 48 godzin (24 w SE) sprawozdania z zawodów, które zawiera ocenę pracy osób biorących udział w zawodach, toru oraz opis wszystkich istotnych wydarzeń w trakcie zawodów, nie tylko kolizji, ale naruszeń porządku, awarii sprzętu, zachowań niesportowych, opóźnień itp. Na podstawie sprawozdania sędziego GKSŻ może wszczynać postępowania dyscyplinarne wobec zawodników, klubów, osób w określonych regulaminem przypadkach.