

## ZAWODY (cz. 3)

Zanim zawodnik na wezwanie kierownika parku maszyn lub sygnał zielonego światła opuści park maszyn ma miejsce wiele zdarzeń, które - chociaż niewidoczne dla kibiców - mają znaczenie dla przebiegu kolejnego biegu. Przede wszystkim kierownik parku maszyn lub kierownik drużyny w zawodach drużynowych muszą zgłosić sędziemu obsadę wyścigów nominowanych i ewentualne zmiany w obsadzie wyścigu. Sędzia stwierdza dopuszczalność tych zmian w świetle regulaminu szczegółowego danego typu zawodów. Jeżeli zawodnik wprowadzany w charakterze rezerwy będzie startował bieg po biegu, to przysługuje mu dodatkowy czas na odpoczynek. Jeżeli z jakichś względów zmiana nie zostanie sędziemu zgłoszona, to rezerwowi może wziąć udział w biegu, o ile taka zmiana jest dopuszczalna, a ukarana zostanie osoba, która nie dopełniła obowiązku poinformowania arbitra, czyli kierownika drużyny lub kierownika parku maszyn. Jeżeli udział zawodnika w biegu jest niezgodny z regulaminem, to zostanie on wykluczony.

Sam zawodnik i jego pomocnicy/mechanicy muszą zadbać o przygotowanie motocykla do wyścigu poprzez uzupełnienie metanolu ( w zawodach krajowych obowiązkowo ze zbiornika udostępnionego przez organizatora), oleju, zmianę strony opony tylnej, ewentualne korekty ustawień silnika czy przełożeń. Ponadto zawodnik musi założyć kask we właściwym kolorze lub z odpowiednim pokrowcem i plastron z numerem. Kierownik parku maszyn sprawdza wzrokowo, czy wyjeżdżający zawodnik ma sprzęt i wyposażenie osobiste zgodne z regulaminem.

W zależności od zawodów sędzia równocześnie z zielonym światłem w parku maszyn lub gdy stwierdza, że wyjazd do biegu się przedłuży (przykładowo: zawodnik ręką sygnalizuje chęć skorzystania z pomocy) włącza bursztynowe światło sprzężone z zegarem 2 minut, co ogranicza czas do zwolnienia taśmy maszyny startowej. Ten czas jest wspólny dla wszystkich zawodników i żuźlowiec niegotowy do startu w momencie zakończenia tego czasu, co oznacza zajęcie pozycji startowej przed taśmą maszyny startowej ( a nie obecność na torze), zostanie wykluczony i w określonych przypadkach zastąpiony rezerwą. O zakończeniu czasu 2 minut decyduje sędzia i w określonych sytuacjach wskazanie 0.00 na zegarze nie musi automatycznie oznaczać wykluczenia, ponieważ sędzia musi uwzględnić takie okoliczności jak zachowanie kierownika startu, który nie zawsze wykonuje swe obowiązki należycie.

W biegnącym czasie 2 minut zwykle wiele się dzieje: zawodnicy sprawdzają sprzęgła przez tak zwane starty próbne i dokonują regulacji, sprawdzają stan należącego im pola startowego, wybierając odpowiednie miejsce, koleinę, do startu i przygotowując je przez tzw. "wykopki" (czasami są to prace bardzo intensywne), słuchają ostatnich rad trenera. W czasie 2 minut zawodnik może zmienić motocykl na inny, ale nie może być dokonana zmiana w składzie biegu.

Za właściwe ustawienie zawodników na polach startowych odpowiedzialny jest kierownik startu. Zasady są jasne: zawodnik musi być ustawiony równolegle do krawędzi toru, nie dalej niż 10cm od taśm maszyny startowej, a żadna część jego ciała lub motocykla nie może wykraczać poza jego pole startowe, zaznaczone linią na torze. Jeżeli kierownik startu ma problem z wyegzekwowaniem tych zasad, to gestem prosi sędziego o interwencję i na torach, gdzie odległość między stanowiskiem sędziego a torem jest na tyle mała, że sędzia może ruchami rąk udzielić zawodnikowi reprimendy, to tak się czasami dzieje, ale świadczy to o słabości kierownika startu. Sędzia za to ma prawo do ostrzeżenia lub wykluczenia źle ustawionego zawodnika za utrudnianie/opóźnianie startu. Kierownik startu, który

potrafi w sposób skuteczny wyegzekwować od zawodników właściwą odległość od taśmy startowej i równoległe do krawężnika ustawienie motocykli (szczególnie na skrajnych torach), nie rozróżniając między „swoimi” i „obcymi”, staje się prawdziwym wsparciem dla sędziego.

Na niektórych torach (za granicą) kierownicy startu rysują sobie korytarz (podwójną linię) na środku toru, by tam zająć pozycję. Jest to nie tylko nieregulaminowe, ale wręcz szkodliwe, bo kierownik starty powinien być aktywny i stawać tam, gdzie jest najbardziej potrzebny.

Przed zapaleniem zielonego światła zawodnik może być jeszcze wykluczony za podgrzewanie opony, polegające na kręceniu tylnym kołem w kontakcie z podłożem. Jest to bardzo rzadka sytuacja, ale zdarzyło mi się takie wykluczenie przed kilkoma laty w zawodach eliminacyjnych MŚ Juniorów w Krsko. Jeden z zawodników podgrzewał oponę przed wyścigiem dodatkowym, który decydował o miejscu w zawodach. Na prostej startowej oparł motocykl na haku, odkręcił gaz i pozwolił, by opona ocierała o tor wzbijając tumany kurzu. Został wykluczony, a sam wyścig nie odbył się, bo w tej sytuacji jego rywal uzyskał wyższą pozycję. Cała ta sytuacja wywołała jednak konfuzję w parku maszyn i na trybunach, bo te przepisy są mało znane.

Gdy wskazania zegara 2 minut zbliżają się do 0.00 (jest grupa zawodników, która świadomie czeka do ostatniej chwili, by w ten sposób zdeprymować rywali), zawodnicy ostatecznie stają na swoich polach i przyjmują pozycję do startu. Sama pozycja zawodnika na motocyklu w tym momencie, ułożenie rąk czy nóg, zwrócenie wzroku na taśmę lub zamki maszyny startowej to element techniki jazdy i w zasadzie każdy zawodnik ma własny sposób, najbardziej odpowiadający jego predyspozycjom. W tym momencie – jeżeli sędzia uzna, że ustawienie zawodników jest zgodne z przepisami - włącza zielone światło, co równocześnie wyłącza bursztynowe światło i kasuje zegar 2 minut. Oznacza to, że za niedługą chwilę taśmy maszyny startowej zostaną zwolnione, ale właśnie te sekundy decydują o powodzeniu na starcie.

Co dzieje się w tym krótkim czasie? Zadaniem sędziego jest wciśnięcie guzika maszyny startowej w takim momencie, by wszyscy zawodnicy nie poruszali się i mogli wyjechać ze startu w tej samej chwili. Nie jest to łatwe. W niektórych zawodach zawodników jest sześciu i więcej (długi tor), na niektórych torach widoczność z wieżyczki jest ograniczona tak, że zewnętrzne pola startowe są zasłonięte przez bandę. Sami żuźłowcy zdają sobie sprawę ze znaczenia momentu startu, więc stosują cały arsenał sztuczek, by zyskać przewagę nad konkurentami. Przed dwudziestu laty nie obowiązywało wykluczenie za dotknięcie taśmy, więc start wyglądał zupełnie inaczej. Zawodnicy najeżdżali wahadłowo na taśmę, w zasadzie byli w ciągłym ruchu, a sędzia szukał momentu na zwolnienie taśmy. Najlepsi fachowcy, jak Ivan Mauger, przejmowali kontrolę nad procedurą startową i wymuszali zwolnienie taśm w momencie dla siebie dogodnym. Wprowadzenie wykluczenia za dotknięcie taśmy wprowadziło nieco więcej porządku na starcie, co nie oznacza, że zawodnicy stoją bez ruchu i nie próbują przechytryć sędziego. Metod jest wiele: start z haka (tylne koło jest lekko uniesione i obraca się, a w momencie zwolnienia taśm zawodnik opuszcza je na tor), czołganie się (zawodnik po zapaleniu zielonego światła cofa motocykl i następnie delikatnie, na lekko puszczonej sprzęgle, posuwa się do przodu, by motocykl w momencie startu był już w ruchu), na odruch (zawodnik podskakuje na motocyklu, co może u sędziego wywołać odruch naciśnięcia guzika), na ryzyko (w pewnym momencie zawodnik rusza i czasami sędzia zwalnia wtedy taśmę) i wiele innych. W przypadku dotknięcia taśmy maszyny startowej przez koło motocykla zawodnika sędzia przerwie czerwonym światłem wyścig i wykluczy

winnego, przy czym zawsze jednego, chociaż może się zdarzyć, że taśmy dotknie kilku. Może się też zdarzyć, że dotknięcie taśmy nastąpi po zwolnieniu zamków, w momencie gdy idzie już w górę. Wtedy decyzja zależy od tego, jaka część motocykla lub zawodnika dotknie taśmy. Bieg w każdym wypadku musi zostać przerwany, ale wykluczenie będzie miało miejsce jedynie wtedy, gdy taśmy dotknie koło motocykla. Zdarza się, że zawodnik dotyka taśmy błotnikiem, kierownicą czy daszkiem kasku (takie „dotknięcie” potrafi zrzucić zawodnika z motocykla), a wtedy start powtarzany jest w pełnym składzie.