

ZAWODY (cz. 6)

Oczywiście pierwszy wiraż nie kończy się w momencie złożenia zawodników w ślizg. Na całym pierwszym łuku trwa walka o wypracowanie sobie jak najlepszej pozycji i prędkości, aby na przeciwległej prostej uzyskać przewagę nad rywalami. W zależności od geometrii toru i panujących na nim warunków, zawodnicy stosują różne strategie. Czasami oznacza to jazdę po krawężniku, nawet z kołem przednim wystawionym za krawężnik, czasami szukanie przyczepności po zewnętrznej czy ostre złamanie motocykla w szczycie łuku. Gdy warunki torowe są trudne, nawierzchnia pełna dziur i kolein, bardzo przyczepna albo śliska, zdarza się wiele nieprzewidywalnych sytuacji, gdy zawodnicy tracą na chwilę lub całkiem kontrolę nad motocyklem. Przednie koło poderwane do góry, wyprostowanie motocykla i jazda bez ślizgu albo nadmierny uślizg tylnego koła to przykłady takich zdarzeń. Mogą się one zakończyć własnym upadkiem zawodnika albo kolizją z innymi. W tych wypadkach za winnego uznaje się zawodnika, który nie dopasował swojej jazdy do warunków torowych.

Zawodnicy nie unikają kontaktu z rywalami i w sposób świadomy starają się uzyskać nad nimi przewagę. Wymieńmy tu kilka podstawowych manewrów:

Założenie przeciwnika. Zawodnik jadący nieco szybciej po zewnętrznej objeżdża przeciwnika, a następnie zjeżdża w stronę krawężnika i mając przeciwnika po lewej stronie jest w stanie kontrolować jego jazdę.

Wypychanie na bandę. W wypadku zawodników jadących niemal równo zawodnik od wewnętrznej poszerza swój tor jazdy spychając rywala w kierunku bandy, czasami aż do kolizji z bandą. Szczególnie niebezpieczne na wyjściu z wirażu, gdy zawodnicy wychodzą na prostą.

Przycinka, wjechanie pod łokieć. Zawodnik z pól zewnętrznych, który przegrał na dojeździe do łuku, gwałtownie zmienia kierunek swojej jazdy kierując się do krawężnika, gdzie miejsce pozostawili zawodnicy z pól wewnętrznych wynosząc się szerzej na łuku. W ten sposób może znaleźć się pod lewym łokciem przeciwnika i skutecznie go zaatakować wypychając, albo doprowadzić do kolizji.

Przyczyn upadków i kolizji, a w konsekwencji przerwania wyścigu w tej fazie może być wiele, od błędów jeździeckich zawodników, przypadkowych uślizgów, po jazdę niebezpieczną prowadzącą do kolizji. Decyzje w tych przypadkach zależą znowu od dynamiki sytuacji, obserwacji, czy w każdej chwili zawodnik kontroluje tor swojej jazdy oraz czy nie mamy do czynienia ze świadomym niebezpiecznym atakiem na przeciwnika. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że w żużlu nie istnieje – tak chętnie „stosowana” przez komentatorów TV – zasada, że prowadzący może wszystko. Przykładowo, jeżeli zawodnik jadący z przodu popełni błąd, polegający na przykład na nadmiernym uślizgu tylnego koła, co powoduje niemal zatrzymanie jego motocykla i w tym momencie wpadnie na niego jadący blisko za nim rywal, to przyczyna kolizji leży oczywiście po stronie tego pierwszego. Podobnie, nie ma zasady „kontakt między zawodnikami”, która jest przywoływana przez komentatorów przy ocenie sytuacji kolizyjnych. Kontakt między zawodnikami nie jest w żużlu zakazany i z definicji karany. Decydują konsekwencje. Zawodnik może być też uznany za winnego upadku, chociaż nawet nie dotknie przeciwnika, bo sędzia, że sam sposób jego jazdy (blokowanie, wypychanie) był przyczyną zdarzenia prowadzącego do przerwania wyścigu.

Często zdarza się, że jadący z tyłu zawodnik widząc, iż będący z przodu rywal upada, albo jedzie na wprost w kierunku bandy, stara się uniknąć kolizji i kładzie swój

motocykl na tor, próbuje się zatrzymać lub zjeżdża na płytę. W takim przypadku nie traci oczywiście możliwości jazdy w powtórce wyścigu, a jego postawa jest godna pochwały.

Możemy też mieć do czynienia z przeciwnym zachowaniem, bardzo nagannym. Chodzi o udawany upadek, mający na celu wymuszenie przerwania wyścigu i powtórzenia go w pełnej obsadzie. Zdarzają się takie sytuacje, gdy zawodnik widząc, że przegrywa już w pierwszym łuku, w sposób kontrolowany kładzie się z motocyklem, bez wyraźnej przyczyny i winy innych zawodników. Liczy on, że w powtórce start wyjdzie mu lepiej. Jeśli sędzia podejmie inną decyzję, czyli wykluczenie, zwykle słyszy od tego zawodnika argumenty w rodzaju „a gdzie miałem jechać?”, „przecież to pierwszy łuk, więc musi być powtórka w 4” i temu podobne. Zdarza się niestety, że taki numer się udaje.

Także w tej fazie wyścigu sędzia może zastosować powtórkę w pełnej obsadzie, przy czym zwykle łatwiej jest wskazać winnego. W praktyce zdarza się, że powtórka w pełnym składzie może nastąpić nawet po kolizji zawodników na początku prostej przeciwległej, gdyż z punktu widzenia sędziego ich sylwetki nakładają się i arbiter nie jest w stanie powiedzieć, co tak naprawdę było przyczyną upadku, chyba, że może skorzystać z obrazu odpowiednio ustawionej kamery.

Mówiąc o pierwszym łuku należy jeszcze wspomnieć o specyficznym polskim przepisie dotyczącym stosowania rezerw. Mianowicie w przypadku, gdy sędzia zarządzi powtórkę w pełnym składzie, a któryś z uczestników wyścigu nie jest zdolny do jazdy po upadku, nie może być w żadnym wypadku zastąpiony i jego miejsce startowe pozostaje puste. Taka interpretacja, sprzeczna z regulaminem FIM, który dopuszcza stosowanie rezerw w tym wypadku, obowiązuje we wszystkich zawodach rozgrywanych wg regulaminów PZM.