

## ZAWODY (cz. 7)

Zajmijmy się teraz sytuacjami związanymi z walką na torze po wyjechaniu zawodników z pierwszego łuku. Do oceny sposobu jazdy zawodników i ewentualnych kolizji między nimi mamy do dyspozycji kilka przepisów, o których należy w tym miejscu napisać. W regulaminach międzynarodowych FIM mamy z zasady dwa, dające szerokie możliwości interpretacji, artykuły, a mianowicie o wykluczeniu (aby być precyzyjnym, w nomenklaturze FIM odpowiednikiem polskiego wykluczenia jest dyskwalifikacja, ale nie będę stosował tego słowa w dalszym tekście) winnego przerwania wyścigu oraz o wykluczeniu za jazdę niebezpieczną lub niesportową. W regulaminie polskim mamy kilka artykułów dokonujących bardziej szczegółowej klasyfikacji zdarzeń, a mianowicie o upadku własnym, o upadku powodującym upadek innego zawodnika, o spowodowaniu upadku innego zawodnika, o niebezpiecznej i niesportowej jeździe, o innych przyczynach przerwania czy o pierwszym łuku wspomniany w poprzednim rozdziale. Ewentualne różnice między interpretacją FIM a polską będą wyjaśnione przy omawianiu konkretnych zagadnień. Generalnie, w przypadku przerwania wyścigu musi zostać wskazany winny i – poza omówionym przypadkiem pierwszego łuku – nie ma możliwości powtórki wyścigu w pełnym składzie (szczególne przypadki zostaną omówione później). Wyścig zakończony nie może być powtórzony, co w konsekwencji prowadzi do specyficznej interpretacji wydarzeń na ostatnim wirażu (ostatnim okrążeniu w FIM), o czym w dalszej części rozdziału.

W poprzednim rozdziale pozostawiliśmy zawodników na wyjściu z pierwszego łuku. Spróbujmy teraz omówić kilka typowych sytuacji, występujących w walce zawodników na kolejnych okrążeniach biegu. Najczęściej mamy do czynienia z bezpośrednią rywalizacją dwóch zawodników, chociaż oczywiście najlepiej pamiętamy wyścigi, gdy w walce bierze udział trzech lub czterech.

**Wbicie w bandę.** Na prostej zawodnik jest doganiany przez rywala, który szuka dla siebie miejsca między prowadzącym a bandą. Jeżeli w tym momencie doganiany skręci w stronę bandy lub atakujący źle ocenił ilość miejsca między bandą a rywalem, to zaczepi o ogrodzenie i może dojść do upadku jednego lub obu.

**Zajeżdżanie.** Na prostej zawodnik z przodu blokuje atakującego rywala poprzez zajeżdżanie mu drogi.

**Wjazd w wolne miejsce.** Zawodnik z tyłu ma na prostej większą prędkość i dogania rywala, który wjeżdżając w łuk szerzej pozostawia miejsce przy krawężniku, co próbuje wykorzystać atakujący. Przy czym ze względu na prędkość i zacieśnienie toru jazdy będzie musiał pokonać znaczną siłę odśrodkową wypychając go na zewnątrz toru, gdzie może dojść do kolizji z jadącym szerzej rywalem.

**Przycinka.** Zawodnik atakujący widząc, że prowadzący rywal jedzie szeroko na łuku, nie składa się w wejściu w łuk i jadąc prosto po cięciwie łuku dąży do spotkania z rywalem w szczycie łuku, gdzie ma zamiar ostro złożyć motocykl i wypchnąć rywala. Ze względu na duże siły i sposób jazdy istnieje duże zagrożenie kolizją.

**Zamknięcie na wyjściu.** Będący z przodu zawodnik na wyjściu z łuku zbliża się do krawężnika, by zamknąć drogę bardziej rozpedzonemu rywalowi.

**Wypychanie, zamykanie.** Jadący na łuku blisko siebie zawodnicy próbują pokonać rywala wypychając go na zewnątrz jeśli jest po prawej stronie lub zakładając się na niego, jeśli jest po lewej.

Oczywiście w wielu przypadkach zawodnicy wyprzedzają się bez stwarzania niebezpiecznych sytuacji, poprzez wybieranie najlepszych dla ich techniki jazdy i ustawień motocykla torów jazdy (ścieżek na torze) czy wykorzystywanie błędów

rywali. Nas interesuje czym powinien kierować się sędzia, gdy już dojdzie do upadku lub kolizji i w konsekwencji przerwania wyścigu.

Jeżeli upadek miał charakter upadku własnego, to znaczy bez winy innych zawodników, to wykluczony zostanie zawodnik, który upadł. Jest to klarowna sytuacja, o ile zawodnik upadający znajduje się w oddaleniu od innych, a przyczyną jest błąd jeździecki czy defekt motocykla. Czasami jednak upadek następuje w momencie, gdy w pobliżu znajduje się rywal. W tym miejscu należy obalić kolejny mit, a mianowicie że o winie innego zawodnika decyduje fakt, czy doszło lub nie doszło do kontaktu między zawodnikami. W zależności od sytuacji to sędzia zinterpretuje, czy ewentualny kontakt między zawodnikami był powodem upadku. Są sytuacje, że mimo braku fizycznego kontaktu między zawodnikami, wina leży po stronie zawodnika atakującego i odwrotnie, nie każdy kontakt jest przyczyną upadku. Jeżeli z powodu upadku zawodnika, który zostanie wykluczony, upadł lub położył motocykl albo zjechał na płytę z przyczyn bezpieczeństwa inny zawodnik, to będzie on mógł wystartować w powtórce. Jeżeli zawodnik upada sam i zaraz usuwa się z toru, a takiej postawy się od niego oczekuje, to bieg nie zostanie przerwany. Nie można jednak dopuścić do sytuacji, aby pozostali zawodnicy przejechali koło leżącego lub schodzącego z toru zawodnika. W ściągnięciu motocykla powinni pomóc gracarze lub wirażowi, nie mają jednak prawa ruszać leżącego zawodnika.

W sytuacji, gdy mamy do czynienia z kolizją (nawet bez kontaktu!) między zawodnikami, w wyniku czego chociaż jeden upada lub nie kontynuuje jazdy albo traci pozycję i bieg zostaje przerwany, a sędzia musi wskazać winnego, powinien kierować się kilkoma zasadami:

- jeśli to możliwe skorzystać z powtórek TV, przy czym **przed** ich obejrzeniem powinien mieć już zdanie na temat sytuacji i powtórki powinny go w tym utwierdzić (lub nie). Nie można bezkrytycznie polegać na powtórkach TV, bo wyplaszczą obraz. Często zdarza się, że ta sama sytuacja oglądana z różnych kamer może być różnie interpretowana;
- poszukać przyczyny kolizji, która może mieć źródło znacznie wcześniej. Należy przeanalizować prędkości i tory jazdy zawodników prowadzące do kolizji, wykonywane manewry i ich konsekwencje wynikające z praw fizyki (wspomniana już siła odśrodkowa);
- odpowiedzieć sobie na pytanie, który z zawodników mógł zrobić coś dla uniknięcia kolizji;
- odwołać się do swojego doświadczenia.

W praktyce u doświadczonego sędziego ta analiza przebiega niemal podświadomie. Za zawodnika wykluczonego w powtórce nie ma rezerw, za zawodnika poszkodowanego niezdolnego do jazdy w powtórce tak, zgodnie z regulaminem szczegółowym danego typu zawodów.

Czasami między zawodnikami dochodzi do spięć i niebezpiecznych sytuacji, ale bieg nie zostaje przerwany, bo nie ma upadku i nikt nie traci pozycji. W tych sytuacjach sędzia może udzielić po biegu ostrzeżenia za niebezpieczną jazdę, a nawet wykluczyć zawodnika jadącego niebezpiecznie lub niesportowo w czasie wyścigu, bez przerwania. Przykładem niesportowej jazdy jest celowe zwalnianie i przepuszczanie zawodnika, który bardziej potrzebuje punktów w danym wyścigu, ze względu na miejsce w zawodach.

Jak wspomniano wyżej, ze szczególną sytuacją mamy do czynienia w sytuacji, gdy do kolizji dochodzi na ostatnim wirażu ostatniego okrążenia wyścigu. W tej sytuacji sędzia nie zdąży przerwać wyścigu przed przekroczeniem mety przez jednego z zawodników. A wyścig zakończony nie może być powtórzony. Więcej, przyjmuje się,

że nawet jeśli żaden z zawodników nie osiągnął mety w wyniku wydarzenia na ostatnim wirażu, to wyścig uważa się za zakończony. Po takiej kolizji miejsca i punkty w wyścigu przyznawane są w specyficzny sposób. Zawodnikom, którzy w momencie kolizji znajdowali się przed zdarzeniem, zgodnie z wynikiem osiągniętym na mecie, zawodnikom uczestniczącym w kolizji i znajdującym się z tyłu według ich kolejności w momencie zdarzenia, z uwzględnieniem wykluczeń.

Przełóżmy to na przykłady. Kolizja następuje na ostatnim łuku między zawodnikami na trzeciej i czwartej pozycji (oznaczmy ich C i D), z winy zajmującego trzecie miejsce (C) i w jej wyniku obaj upadają. Do mety docierają dwaj pierwsi (A i B) i według kolejności na mecie otrzymują punkty, trzeci zostaje wykluczony, a czwarty dostaje jeden punkt mimo, że nie dojechał do mety. Inny przykład: prowadzący zawodnik A powoduje upadek B i swój, a do mety dojeżdżają C i D czyli trzeci i czwarty w momencie zdarzenia, przy czym D na mecie wyprzedza C. Oficjalna kolejność wyścigu to B, C, D, a A zostaje wykluczony (a na mecie było D, C). Z kolei w sytuacji, gdy prowadzi na łuku A, a atakujący z trzeciej pozycji C powoduje upadek drugiego w tym momencie B i jeszcze przed metą wyprzedza A i dodatkowo jadący z tyłu D kładzie motocykl, by nie wjechać w leżącego na torze B, czyli nie kończy wyścigu, wynik wyścigu to A, B, D, C – wykluczenie (choć na mecie było C, A). Sytuacje można mnożyć, ale mamy nadzieję, że zasada jest jasna.

W zawodach międzynarodowych można tę zasadę rozszerzyć na całe ostatnie okrążenie, jeśli któryś z zawodników dotrze do mety (choćby jeśli wszyscy się wywrócą w pierwszym wirażu czwartego okrążenia, to wyścig oczywiście należy powtórzyć). W Wielkiej Brytanii sędzia może przyznać punkty zawodnikom na podobnej zasadzie po przerwaniu wyścigu już w drugim okrążeniu jeżeli uzna, że wyścig w tym momencie był już rozstrzygnięty.

Stosunkowo rzadko sędziowie wykluczają za niebezpieczną jazdę w momencie, gdy żaden zawodnik nie upadnie, nawet jeśli inny zawodnik stracił z powodu takiego niebezpiecznego ataku przeciwnika rytm jazdy, a czasami i pozycję w wyścigu. Część zawodników widząc brawurowy lub niekontrolowany atak rywala zwalnia lub w inny sposób stara się uniknąć zderzenia, które przecież może mieć poważne konsekwencje.

Mając na uwadze bezpieczeństwo należy się zastanowić, czy ostrzeżenie jest wystarczającą karą dla jadącego niebezpiecznie zawodnika. Częstsze zdecydowane wykluczanie oraz rejestr ostrzeżeń (analogia do żółtych kartek w piłce nożnej, z konsekwencją w postaci zakazu startów) mogą być receptą na taką postawę żużlowców. W tej chwili bowiem jedynie w wypadku, gdy zawodnik dwa razy w ciągu meczu zostaje wykluczony za niebezpieczną jazdę, automatycznie jest wykluczony do końca zawodów, co skutkuje odsunięciem od jednego meczu ligowego. Wprowadzono też rejestr wykluczeń (czyli jakby czerwonych kartek) i zawodnik, który ueziera trzy wykluczenia w trakcie sezonu podobnie traci mecz ligowy. Podobny system (żółte kartki) wprowadzono od sezonu 2008 w Szwecji, co przynosi widoczną poprawę bezpieczeństwa.