

# ZAWODY

Rywalizacja zawodników na torze w czasie kolejnych biegów to jedynie najbardziej emocjonująca część większego wydarzenia, jakim są zawody żużlowe. Zaczynają się one co najmniej dwie godziny przed startem do pierwszego wyścigu, a kończą czasami długo po mecie ostatniego.

Na zawody żużlowe składa się wiele czynności, które – chociaż niewidoczne dla kibica – mają istotny wpływ na rywalizację sportową. Zawody rozpoczynają się wraz z rozpoczęciem urzędowania przez władzę zawodów. W zawodach krajowych jest to zwykle przybycie sędziego (jednoosobowa władza wykonawcza) nie później niż na dwie godziny przed podanym czasem rozpoczęcia zawodów, chyba, że w zawodach przeprowadza się kontrolę techniczną (finały rozgrywek krajowych). Wtedy komisarz techniczny rozpoczyna swoje urzędowanie zwykle na cztery godziny przed podanym terminem. W zawodach międzynarodowych mamy dodatkowo trening przed zawodami, często dzień wcześniej, a więc zawody to zdarzenie dwudniowe.

Od przybycia na stadion sędzia (a także komisarz techniczny) współpracuje głównie z kierownikiem zawodów – osobą urzędową wyznaczoną przez organizatora i odpowiedzialną za wszelkie działania związane z zawodami i pracą pozostałych osób urzędowych i funkcyjnych (za wyjątkiem delegata PZM, obserwatora SE). Poprzez kierownika zawodów sędzia przekazuje swoje dyspozycje dotyczące przygotowania obiektu, od niego otrzymuje odpowiednią dokumentację, z nim kieruje kosmetyką toru i tempem zawodów.

Po przybyciu na stadion sędzia sprawdza dokumentację obiektu: licencję, książkę toru, w której można znaleźć informacje o problemach i nieprawidłowościach w poprzednich zawodach, ewentualnie zezwolenie na organizowanie imprez masowych. Otrzymuje także listę osób urzędowych i funkcyjnych na dane zawody oraz ich licencje do wglądu oraz program zawodów. Sędzia zawodów sprawdza, czy program zawodów spełnia wymagania regulaminowe, tzn. czy zawiera właściwą tabelę biegów, informacje o osobach urzędowych i funkcyjnych, prawidłową nazwę zawodów i zespołów w nich uczestniczących, logo PZM i oraz SE, klauzulę „Zawody rozgrywane są według regulaminu PZM”. Ponadto powinny się tam znaleźć informacje o parametrach toru i jego rekordzie, data i godzina rozpoczęcia, składy drużyn lub zawodników w zawodach indywidualnych. Program może oczywiście zawierać reklamy i dodatkowe informacje.

Sędzia w towarzystwie kierownika zawodów dokonuje oględzin obiektu i stanu jego przygotowania do zawodów. Niekoniecznie od razu następuje sprawdzenie stanu nawierzchni, gdyż to regulamin na dany rok stanowi, kiedy nawierzchnia toru ma być gotowa do zawodów, o czym dalej. Cały obiekt ma licencję, która przyznawana jest na podstawie weryfikacji odbywającej się nie rzadziej niż co trzy lata. Nie zwalnia to sędziego od obowiązku sprawdzenia, czy w danej chwili tor spełnia wymogi regulaminowe, bo od weryfikacji mogło dojść do zmian związanych na przykład ze zużyciem czy zniszczeniem pewnych ważnych elementów. Przede wszystkim zwraca uwagę na szeroko pojęte bezpieczeństwo, a mianowicie:

- stan bandy, kickboardu, bandy dmuchanej;
- stan pasa bezpieczeństwa wokół toru ;
- stan i sprawność świateł STOP i wykluczeń;
- prawidłowość konstrukcji i rozmieszczenia reklam wewnątrz toru;
- prawidłowość mocowania reklam na bandzie;
- stan bram i ich zamknięć;
- jak wykonane są osłony słupów i innych obiektów w pasie bezpieczeństwa;

- liczbę i stan gaśnic na torze;
- stan krawężnika wewnętrznego toru;
- wyposażenie startu.

Zauważone braki, a są to często oderwane i wygięte elementy kickboardu lub bandy, zablokowane elementy sprężynujące bandy, nie działające światła, wyłamane zasuwki bram etc. powinny w miarę możliwości być naprawione przed zawodami. Niektóre problemy nie są tak łatwe do usunięcia, jak zasypany od zewnętrznej kickboard czy za wysoki lub wgłębiony krawężnik. Sędzia wpisuje swoje uwagi do książki toru wyznaczając organizatorowi czas na dokonanie poprawek oraz informuje o problemie GKSŻ.

W podobny sposób sędzia sprawdza park maszyn, zwracając uwagę na stan stanowisk dla zawodników, miejsce do tankowania, szatnie, gabinet lekarski oraz wieżyczkę, gdzie między innymi sprawdza właściwe działanie pulpitu, łączność i wyposażenie. Z wymagań dotyczących konstrukcji elektrycznej pulpitu należy wymienić sprzężenie między zegarem 2 minut a bursztynowym światłem, wyłączenie zegara 2 minut i bursztynowego światła przez zielone światło startowe, niemożność zwolnienia taśmy bez włączenia zielonego światła, samoczynne wygaszanie zielonego światła 10sek po zwolnieniu taśmy. Regulamin FIM wymaga dodatkowo stopera w pulpicie odmierzającego czas 2 minut, czas między zapaleniem zielonego światła a zwolnieniem taśmy oraz czas od zwolnienia taśmy (można to wykorzystać na przykład dla reguły 3 minut, jeśli zawodnik dopycha motocykl do mety).

W odpowiednim czasie sędzia dokonuje też sprawdzenia nawierzchni toru. Zadaniem sędziego nie jest przygotowanie toru do zawodów ani nakazanie, by był przyczepny lub twardy. Sędzia zezwoli na rozegranie zawodów, jeżeli tor jest:

- na całej długości i szerokości o podobnej charakterystyce, to znaczy twardości i wilgotności;
- nie występują na nim „ścieżki”, pułapki, przemoczone plamy;
- wszystkie pola startowe są równe i podobnie przygotowane;
- nie ma dziur, kolein i dużych nierówności;
- sprzęt do kosmetyki toru (traktory z szynami, polewaczka) jest sprawny.

Jeżeli nawierzchnia toru nie spełnia powyższych wymagań, sędzia nakazuje kierownikowi zawodów doprowadzenie toru do właściwego stanu, przy czym nie jest rolą sędziego wskazywanie jak to ma być zrobione, przez ubijanie czy bronowanie nawierzchni. Zwykle problemem jest niejednorodna przyczepność toru w różnych miejscach.

Jeżeli te dodatkowe prace spowodują opóźnienie rozpoczęcia zawodów, to organizator ponosi konsekwencje wynikające z regulaminu dyscyplinarnego, do walkowera włącznie w określonych przypadkach.

Nieco inną sytuację mamy w wypadku, gdy zły stan nawierzchni toru jest wynikiem niesprzyjających zjawisk atmosferycznych, jak ulewa, śnieżyca czy upał. Wtedy sędzia i kierownik zawodów od początku współpracują (zwykle, choć zdarzają się nieprzyjemne sytuacje wynikające z partykularnych interesów klubów) w celu doprowadzenia toru do stanu używalności i przeprowadzenia zawodów, nawet z opóźnieniem.

Sędzia uzgadnia z kierownikiem zawodów częstotliwość i sposób przeprowadzania kosmetyki toru w czasie zawodów. Jeżeli stwierdzi, że równanie lub polewanie są wykonywane niewłaściwie (a dzieje się często, że polewaczka tylko udaje, że polewa tor czy zrasza tylko część toru, po której nikt nie jeździ), to sędzia musi wyegzekwować właściwe przeprowadzenie prac na torze. Jeżeli działania organizatora spowodują pogorszenie warunków torowych i konieczność przerwania

zawodów na czas doprowadzenia toru do stanu używalności, to poniesie on odpowiednią karę dyscyplinarną do walkowera włącznie, gdy zawody nie zostaną wznowione.

Nie później niż na 45 minut przed terminem podanym w zawiadomieniu następuje zgłoszenie drużyn lub zawodników do zawodów, na odpowiednich drukach. Składy drużyn muszą być zgodne z podanymi w określonym czasie przed zawodami ligowymi, a odstępstwa od tego określa regulamin. Kierownik drużyny lub zawodnik musi przedłożyć też kopię licencji oraz książeczkę zdrowia z ważnymi badaniami (wykonanymi nie wcześniej niż 6 miesięcy przed zawodami lub po ostatnim pobycie w szpitalu związanym z wypadkiem na torze). Zawodnik zagraniczny przedstawia kopię licencji międzynarodowej.

Brak któregoś z wymaganych dokumentów lub nieważność badań lekarskich powoduje niedopuszczenie zawodnika do startu w zawodach. Jeżeli z tego powodu drużyna nie ma minimalnej wymaganej regulaminem liczby zawodników, to przegrywa zawody walkowerem. W zawodach indywidualnych na te miejsca wskazują rezerwowi. Wykluczony ze startu w zawodach zostaje także zawodnik zgłoszony, ale u którego próba alkoholowa przeprowadzona przed zawodami dała wynik pozytywny. Startuje za niego rezerwowy w zawodach indywidualnych, a w drużynowych jego miejsce przez całe zawody jest puste, w dodatku nie jest on liczony do wymaganej regulaminem liczby zawodników.

Szczególnym wyjątkiem przy zgłaszaniu do zawodów ligowych jest możliwość użycia rezerwy zastępującej w określonych wypadkach. Wtedy ten nieobecny zawodnik zastępowany jest liczony do ilości zawodników w zespole.

W zgłoszeniu do zawodów podane są numery ram i silników używanych przez zawodników (do trzech na zawodnika). W przypadku zawodów z obowiązkową kontrolą techniczną, zgłoszenia i dokumenty przyjmuje komisarz techniczny w czasie z góry dla każdego zawodnika podanym.

Sędzia w każdej chwili 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.

Na czym polega protest? W określonych sytuacjach zawodnik lub kierownik drużyny w zawodach drużynowych może powiadomić sędziego o zajściu sytuacji nieregulaminowej lub o podejrzeniu złamania regulaminu, czyli na przykład o podejrzeniu przekroczenia pojemności silnika, niewłaściwym gaźniku czy oponie. Ponadto o zastosowaniu niedopuszczalnych zmian w składzie wyścigu, tankowaniu niewłaściwego paliwa itp., zatem wszystkich działaniach mogących wpływać na wynik rywalizacji. Generalnie, nie przysługuje protest dotyczący faktów na torze, czyli sytuacji będących w wyłącznej jurysdykcji sędziego. Aby takie doniesienie stało się protestem i sędzia musiał się nim zająć, należy doręczyć je na piśmie i wpłacić

wymaganą regulaminem kaucję. Ważny jest termin złożenia protestu – przed startem do kolejnego wyścigu lub w określonym czasie po zakończeniu ostatniego wyścigu. Sędzia nie zajmuje się protestem ustnym i nie popartym kaucją. Po otrzymaniu protestu sędzia musi się nim zająć i – o ile to możliwe – rozstrzygnąć albo odrzucić. Regulamin stanowi też, że kaucja jest zwracana, jeśli protest został rozstrzygnięty na korzyść zgłaszającego, przekazywana na koszty rozbiórki motocykla, gdy pojemność jest prawidłowa lub przekazywana na konto zapomogowe PZM w innych wypadkach, gdy protest jest odrzucany.

Jak opisano, w czasie 2 godzin przed zawodami wydarza się bardzo wiele. Sprawdzono 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 ma obowiązek 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 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.

## 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 cm<sup>3</sup>) 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.



## 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 nieregularne, 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.

## ZAWODY (cz. 4)

W tym odcinku zostaną omówione niektóre szczególne sytuacje związane ze startem do wyścigu.

**Spóźnienie na start.** Czas 2 minut musi być ściśle przestrzegany, więc zdarzają się wykluczenia zawodników, którzy są zaledwie 2m od taśmy, albo nawet stoją na polu startowym, ale odsunięci od taśmy i niegotowi do jazdy. Takie wykluczenie w praktyce nie przyspiesza przebiegu zawodów, bo zwykle za wykluczonego wprowadzana jest rezerwa (w zależności od typu zawodów) i cała procedura startowa jest powtarzana. Wprowadzenie zegara na płycie spowodowało, że zawodnicy do końca wykorzystują przysługujący im czas. W zawodach bez zegara na płycie – jak podpowiada moje doświadczenie - start następuje średnio po 1,5 minuty.

**Nieprawidłowe ustawienie.** W zależności od działań kierownika startu, który niestety – czasami bywa stronnicy lub za mało zdecydowany, zawodnicy na skrajnych polach stają pod kątem do osi toru, co może prowadzić do kolizji w wejściu w wiraż, albo zbyt daleko od taśmy, co próbują wykorzystać, by „ukraść” start, czy też zbyt blisko siebie, co może prowadzić do kolizji lub przepychanki już na pierwszych metrach wyścigu. Dlatego znaczenie prawidłowego ustawienia dla przebiegu i bezpieczeństwa trudno przecenić. Zawodnik, który wystartuje z niewłaściwego pola startowego (jeśli nikt tego nie zauważy przed startem), zostanie wykluczony po zakończeniu wyścigu. Możliwe jest także wykluczenie zawodnika, który uporczywie źle się ustawia przed startem, nie respektując poleceń.

**Defekt na starcie.** Zawodnik, którego motocykl zgaśnie na starcie po zapaleniu zielonego światła nie może uruchomić go ponownie i nie bierze udziału w biegu. Wiele lat temu taki zawodnik mógł być dopchany do tzw. linii 30m.

**Lotny start.** Zdarza się, że zawodnik na pierwszych metrach po starcie osiąga znaczną przewagę na konkurentami. Oznacza to, że start – poza sytuacją, gdy mamy do czynienia z bardzo nierówną pod względem umiejętności obsadą wyścigu – nie był prawidłowy i należy go powtórzyć. Przyczyn takiego lotnego startu może być kilka: pełzanie zawodnika przed zwolnieniem taśmy, ryzykowne odkręcenie sprzęgła na zasadzie „a może się uda”, wymuszanie zwolnienia taśmy na arbitrze etc. Wśród kibiców i przedstawicieli mediów takie powtarzanie startu nie zawsze spotyka się z akceptacją, gdyż argumentuje się, że nie należy odbierać przewagi zawodnikowi, który „wstrzelił się” w moment startu. Tyle tylko, że jest to przypadek, kiedy zysk nie wynika z umiejętności lub talentu, ale jest dziełem przypadku lub triku, więc powtórka jest jak najbardziej na miejscu, a w dodatku należy rozważyć ostrzeżenie zawodnika za utrudnianie startu. Niektórzy zawodnicy antycypują moment zwolnienia taśmy, wyczuwając tempo działań arbitra.

**Dotknięcie taśmy.** Sędzia czasami musi czekać, aż zawodnicy ustawią się w bezruchu przed taśmą i im dłużej to oczekiwanie trwa, tym większe jest prawdopodobieństwo dotknięcia taśmy. Często zdarza się, że taśmę dotyka nie ten, który rusza się pierwszy, ale stojący obok, sprowokowany niejako przez ruch przeciwnika. W momencie startu napięcie zawodników osiąga maksimum i niewiele potrzeba, by taki błąd popełnić. Ciekawostką jest, że na torze trawiastym, gdzie powstają bardzo głębokie koleiny, zawodnicy wjeżdżają pod taśmę aż do kierownicy! „**Świeca**”. Jeden z najbardziej typowych błędów na starcie. Zawodnik nieprzygotowany w momencie zwolnienia taśmy odkręca nagle gaz i puszcza sprzęgło zbyt gwałtownie, co powoduje, że motocykl „staje dęba” i wyjeżdża spod

zawodnika, który upada na plecy, a w przypadku, gdy przytrzyma zbyt długo kierownicę, dodatkowo ściąga na siebie spadający motocykl, co może mieć poważne konsekwencje.

**Skręcenie kierownicy.** Zawodnik czołgający się na starcie (czasami z winy sprzęgła, czasami z chęci uzyskania nieuczciwej przewagi) w celu uniknięcia kontaktu koła z taśmą skręca kierownicę i hamuje nogami motocykl. Zwykle sędziowie w tym momencie puszczają taśmę, a ten zawodnik stojący nieprawidłowo przegrywa moment startowy, sam sobie wymierzając karę. Nie zawsze tak się jednak dzieje, gdyż niektórym taka skręcona kierownica w niczym nie przeszkadza.

**Powtórka startu.** Jeżeli sędzia uzna, że start nie przebiegł prawidłowo (bo przykładowo doszło do lotnego startu, albo wskutek złego ustawienia zawodnicy przeszkadzili sobie na pierwszych metrach, czy z innych przyczyn) start może zostać powtórzony w pełnej obsadzie. Zwykle nie powtarza się startu, gdy zawodnik próbujący wstrzelić się w taśmę nie osiąga swego celu i start wyraźnie przegrywa, ruszając daleko za innymi. Mówi się wtedy o samo ukaraniu.

**Nierówno podnosząca się taśma.** Problem ten występuje dość często – wystarczy zabrudzenie słupka maszyny startowej czy zużyte sprężyny/gumy. W tej sytuacji zawodnicy stojący bliżej słupka, gdzie taśmy unosi się szybciej zyskują przewagę na starcie. Nie zawsze ze stanowiska sędziego można to zauważyć, bo taśma znajduje się na linii widzenia i dopiero powtórka TV może pokazać problem. W tym szczególnym przypadku sędzia ma możliwość powtórzenia wyścigu po jego zakończeniu i taki precedens miał miejsce.

**Stojak do taśmy.** Gdy wieje wiatr używa się stojaka, aby przytrzymać trzepoczącą taśmę. Po starcie obowiązkiem kierownika startu jest usunięcie tego stojaka. Pozostawienie go na torze może prowadzić do poważnych konsekwencji w przypadku najechania go przez zawodnika, co zdarzyło się kilka lat temu Chrisowi Louisowi.

**Dziewczyny.** Do wskazywania właściwych pól startowych wyznaczone są odpowiednio ubrane dziewczyny, zajmujące pozycje za taśmą. W trakcie wyścigu przebywają na płycie. Czasami ich skąpy ubiór i wykonywane układy taneczne są zbyt absorbujące dla zawodników i widzów. Na długim torze rolę tę pełnią zwykle mężczyźni.

## ZAWODY (cz. 5)

Pora by zająć się sytuacjami w pierwszym wirażu, które mają decydujący wpływ na rywalizację. Od razu pojawia się pierwszy problem: gdzie na torze znajduje się ów pierwszy wiraż (lub łuk), który ma tak zasadnicze znaczenie dla przebiegu zawodów? Według definicji toru żużlowego (ale także lodowego, trawiastego czy długiego) swoim kształtem powinien on być jak najbardziej zbliżony do dwóch półokręgów połączonych prostymi. Czyli wiraże na torze mamy dwa.

W praktyce sytuacja jest bardziej skomplikowana. Wiele torów ma kształt dość odległy od definicji, szczególnie torów długich (np. w Marmande we Francji jest trójkątny), ale także żużlowych, szczególnie w Anglii. Dlatego Brytyjczycy mówią zwykle o czterech wirażach na torze.

Ze względu na omawiane w tym rozdziale zagadnienia przyjmijmy, że pierwszy wiraż to wszystko między prostą startową a prostą przeciwległą, niezależnie od tego, czy ma kształt półokręgu, czy bardziej skomplikowany.

Zanim zawodnicy znajdą się na pierwszym wirażu, muszą pokonać z grubsza połowę długości prostej startowej (choć są tory, gdzie start nie znajduje się w połowie prostej). I te kilkadziesiąt metrów (na żużlu i lodzie, na długim torze czasami odległość jest tak duża, że w zasadzie rozstrzyga się wyścig) nie zawsze odbywa się bezproblemowo. Jeżeli pozwolono zawodnikom ustawić się na starcie nieprawidłowo, to znaczy pod kątem w stosunku do krawężnika, to już na prostej może dojść do kontaktu lub kolizji między nimi, gdyż będą się poruszać po przecinających się prostych. Trzeba pamiętać, że ze względu na geometrię toru, panujące na nim warunki i chęć wypracowania sobie jak najlepszej pozycji w momencie złożenia w wiraż, zawodnicy szczególnie ze skrajnych pól będą starali się ustawić skośnie na starcie. Podobnie do kolizji prowadzą błędy jeździeckie – jazda od startu na tylnym kole bez kontroli kierunku jazdy czy jazda z głową opuszczoną i wzrokiem skierowanym na przednie koło własnego motocykla. Może też mieć miejsce celowe zbliżenie się do rywala z sąsiedniego toru, by wypchnąć go łokciem lub nogą w momencie składania się w łuk.

Wynikające z powyższych przyczyn zdarzenia na torze mają charakter zetknięcia się jadących niemal równo i z podobną prędkością motocykli, więc zwykle nie mają poważnych konsekwencji, za wyjątkiem zerwania łańcucha rywala przez hak motocykla lub zrzucenia dłoni z kierownicy, które prowadzi do upadku.

Oczywiście zdarza się, że celowo lub z braku umiejętności jadący ukośnie zawodnik taranuje rywala z innego toru lub zawodnicy się tak szczepiają, że upadają razem.

Sędzia w tych wypadkach generalnie podejmuje decyzję w oparciu o przepis o niebezpiecznej jeździe lub spowodowaniu upadku zawodnika (wykluczenie winnego lub winnych, bo może uznać, że obaj zawodnicy jadący z sąsiednich torów jechali niebezpiecznie). Może też powtórzyć start w pełnej obsadzie uznając, że przyczyna kolizji leżała w nieprawidłowym starcie (ustawienie).

Przechodzimy teraz do najbardziej kontrowersyjnego i budzącego wiele emocji zagadnienia upadków w pierwszym łuku. Istnieje wiele obiegowych opinii na ten temat, nie mających oparcia w regulaminie i wyrażanych przez słabo znających materię komentatorów czy kibiców. Na to nakładają się przykłady złego czy bojaźliwego sędziowania oraz większy dostęp do zapisów TV pokazujących te sytuacje, które czasami zamiast rozpraszać wątpliwości, budzą nowe. Spróbujmy więc wychodząc od podstawowych zasad przeanalizować sytuację.

Zacznijmy od regulaminu. W przepisach FIM, na których wzorowane są regulaminy w poszczególnych krajach, nie ma ani słowa o pierwszym łuku i specjalnym traktowaniu zdarzeń w tym obszarze. Cała sprawa opiera się więc na pewnej tradycji oraz interpretacji przepisu o wykluczeniu sprawcy przerwania wyścigu. Jeżeli sędzia nie może wskazać jednoznacznie sprawcy przerwania, to w powtórce jadą wszyscy (teoretycznie także w przypadku, gdy zdarzenie miało miejsce na przykład w trzecim okrążeniu). W regulaminie polskim tę zasadę mamy jasno wyartykułowaną, że sędzia ma prawo do powtórki w pełnym składzie, gdy nie może wskazać winnego przerwania biegu w pierwszym łuku (czyli nie może nie wykluczyć w przypadku zdarzenia w innym miejscu toru i na kolejnych okrążeniach).

Czyli regulamin nie nakazuje sędziemu powtarzać biegu w pełnym składzie, ale w szczególnych warunkach pozostawia mu taką możliwość. Dlaczego? Wyobraźmy sobie, że zawodnicy po starcie jadą w miarę równo i blisko siebie (od dwóch zawodników do pełnej obsady biegu). Jeżeli w ten sposób dotrą do wejścia w pierwszy łuk i zaczną składać motocykle do ślizgu, to w związku z tym, że na to potrzeba 2-3 razy więcej miejsca niż do jazdy na wprost, dojdzie do nieuniknionego kontaktu między nimi, co może się zakończyć upadkiem jednego lub więcej zawodników. Nikt w tym wypadku nie jechał nieprawidłowo ani niebezpiecznie, więc nie ma winnych i wszystkim należy się prawo do jazdy w powtórce wyścigu. Takie zdarzenie w czasie DMS, gdy ciężkiej kontuzji uległ Erik Gundersen, legło u podstaw powtarzania wyścigów w pełnym składzie.

Nie zawsze sytuacje są jednak takie oczywiste, dlatego spróbujmy omówić kilka wariantów kolizji w wejściu w pierwszy łuk, czyli w momencie składania się zawodników w ślizg kontrolowany. Mogą one dotyczyć dwóch i więcej zawodników:

**Przedłużenie prostej.** Zawodnik jadący od wewnętrznej uznaje, że korzystny jest tor jazdy na łuku dalej od krawężnika, w związku z czym opóźnia moment złożenia się w wiraż, ograniczając tym samym pole manewru zawodnika/zawodników będącym na zewnątrz od niego. Może to oznaczać, że nie uda im się prawidłowo wejść w wiraż i wjadą w bandę, lub że zawodnik przedłużający prostą potrąci przednie koło rywala powodując jego upadek.

**Zamknięcie parą.** Zawodnik jadący z drugiego lub trzeciego pola znajduje się między, ale nieco z tyłu zawodników jadących z pól sąsiednich i w momencie składania się w wiraż nie ma miejsca na jego motocykl między nimi, więc upada.

**Upadek pod bandą zawodnika z czwartego pola.** Zawodnik z czwartego pola jadący po zewnętrznej jest nieco spóźniony w stosunku do jadącego z pola trzeciego i ze względu na ograniczoną ilość pozostawionego mu miejsca na torze może upaść pod bandą po potrąceniu lub bez kontaktu z zawodnikiem, albo wpaść na tylne koło przeciwnika.

**Przekroczenie krawężnika wewnętrznego.** Zawodnik na polu pierwszym przegrywa z zawodnikiem z pola drugiego, który zbliżając się do krawężnika nie zostawia mu miejsca na złożenie się i zmusza go do wjechania do wnętrza toru.

Decyzje sędziego w takich wypadkach zależą od przesłanek, które trudno przedstawić w tekście pisanym. Istotna jest dynamika zdarzenia, ułożenie zawodników w momencie kolizji, prawidłowość ich jazdy przed kolizją (czyli jak to się mówi popularnie, czy jechali swoim torem, co oczywiście nie ma jednoznacznej interpretacji). W każdej z opisanych powyżej sytuacji w zależności od okoliczności mogą być podjęte różne decyzje. Niektórzy sędziowie ułatwiają sobie zadanie i zawsze powtarzają wyścigi w pełnej obsadzie, co psuje ten sport. Bo z drugiej strony są zawodnicy, którzy wiedząc, że przegrali start, potrafią celowo upaść w pierwszym łuku (nawet wpadając na tylne koło innego zawodnika), licząc na drugą szansę. W

ostatnich latach opinia, że powtórka w pełnym składzie jest sprawiedliwa jest lansowana przez mających małą wiedzę o żużlu komentatorów TV, co wpływa na postawę kibiców. W opinii Przewodniczącego CCP w 90% sytuacji na pierwszym łuku winnego można wskazać, choć jest to robione znacznie rzadziej właśnie przez nadużywanie powtórki w czterech. Przekonanie zawodników, że na pewno start zostanie powtórzony w pełnej obsadzie prowadzi do nadmiernej brawury w pierwszym łuku, a to grozi poważnymi konsekwencjami, w tym ciężkimi kontuzjami. I to mimo wprowadzenia nowoczesnych środków bezpieczeństwa (nieoceniona rola band dmuchanych). Dlatego należy bardzo świadomie stosować możliwość powtarzania wyścigu w pełnej obsadzie i stosować ją tylko w szczególnych sytuacjach. Uważam, że sędzia nie powinien traktować pierwszego wirażu w jakiś specjalny sposób, tylko szukać każdorazowo przyczyny kolizji, a dopiero po stwierdzeniu, że nie może tego jednoznacznie zrobić, powtórzyć wyścig w 4. Powtarzanie w pełnym składzie jest szczególnie nadużywane w sytuacji, gdy dwóch zawodników toczy ze sobą bój w wejściu w łuk, mając na to sporo miejsca na torze. I niech sędzia rozstrzygnie, czy wypychanie było w granicach dopuszczalnych, a zawodnik po zewnętrznej rzeczywiście już nie miał miejsca, czy wolał zejść z motocykla, licząc na powtórkę. Powołując się na przytoczoną wyżej opinię Przewodniczącego CCP w zasadzie moglibyśmy się obyć bez tego specjalnego przepisu, chociaż z pewnością zmieniłoby to żużel. Zbyt wiele jest opinii, że taka powtórka w 4 jest sprawiedliwa, bo wszystkim daje drugą szansę, z czym trudno się zgodzić w sytuacji, gdy to przerwanie jest wymuszone nieco teatralnym upadkiem. Trzeba znaleźć pewien kompromis między nadużywaniem powtarzania w 4, a niemożliwością oceny sytuacji w 1 łuku. Przy czym okazuje się, że powtórki TV nie zawsze pomagają te problemy rozwiązać. Sam fakt kontaktu fizycznego między zawodnikami nie jest decydujący, ta sama sytuacja widziana z różnych kamer ze względu na geometrię wygląda inaczej, trzeba więc sporo doświadczenia, by podjąć dobrą decyzję. Którą i tak ktoś skrytykuje twierdzeniem, że to był pierwszy łuk, więc należało powtórzyć w 4.



## 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.

## 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.

## ZAWODY (cz. 8)

Dotychczas omówiliśmy cały szereg zdarzeń mających miejsce na torze w czasie od wyjazdu zawodników z parku maszyn do osiągnięcia linii mety, przy czym skupiliśmy uwagę na zagadnieniach związanych z rywalizacją między zawodnikami, gdzie wspólnym mianownikiem była bezpieczna i sportowa jazda i konsekwencja jej braku w postaci kolizji i upadków. Nie wyczerpuje to katalogu sytuacji, jakie mogą mieć miejsce w czasie wyścigu i opisowi najważniejszych z nich poświęcony jest niniejszy rozdział.

Opisując wyjazd z parku i przygotowanie do startu wspomnieliśmy o spóźnieniach i defektach na starcie. Problemów w tej fazie może być więcej, że wymienimy:

**Pomyłone kolory kasków i pola startowe.** Zawodnicy, którzy w czasie 2 minut nie zmieniają koloru kasku na wynikający z tabeli biegów, albo wystartują w złym kolorze lub z niewłaściwego pola startowego, zostaną z biegu wykluczeni (nawet po jego zakończeniu).

**Deflektor.** Jest obowiązkowy, dlatego zawodnik nie może bez niego wystartować i jeżeli podjechał bez niego do taśmy, to musi w czasie 2 minut uzupełnić brak. Jeżeli sędzia nie zauważy braku deflektora (co może się zdarzyć, bo na niektórych torach banda zasłania czwarte pole startowe), to wykluczenie nastąpi po starcie wyścigu. Za zgubienie deflektora lub jego części w czasie wyścigu, o ile nie wpływa to na jazdę i bezpieczeństwo innych zawodników, wykluczenia nie stosuje się.

**Płonący motocykl.** Zdarza się, że zapali się metanol, którym przypadkowo został oblan motocykl i płoną na starcie na przykład obszycia motocykla. Dlatego w pobliżu pola startowego muszą znajdować się dwie gaśnice. Jeżeli zawodnik w czasie 2 minut nie będzie gotowy do startu, to zostanie z biegu wykluczony. Inne spojrzenie na to zagadnienie ma FIM, proponując możliwość startu zawodnikowi, któremu pali się motocykl, mimo przekroczenia czasu dwóch minut.

**Niesprawna maszyna startowa.** W wypadku, gdy taśma maszyny startowej unosi się nierówno, bieg powinien być powtórzony, by wszyscy zawodnicy mieli równe szanse. Sędzia powinien od razu wyścig przerwać, o ile zauważył ten problem.

Zdarzyło się w zawodach pod egidą FIM, że sędzia dopiero po zakończeniu wyścigu na podstawie powtórki TV podjął decyzję o powtórzeniu biegu, bo taśma poszła nierówno w górę, odbierając szansę zawodnikowi. I chociaż generalną zasadą jest, że wyścig zakończony nie może być powtórzony, takie rozwiązanie było w duchu uczciwej rywalizacji.

**Zasypywanie pól.** W zawodach ligowych zdarza się, że w czasie równania toru miejscowa obsługa stara się utrudnić sytuację gościom poprzez zasypywanie kolein na polach, z których mają startować goście.

**Kamerzysta na starcie.** W czasie transmisji TV kamerzysta wychodzi na tor, by pokazać przygotowania zawodników, a na sam moment startu ustawia się blisko bandy w strefie neutralnej, gdzie w zasadzie nie powinien przebywać. Sędzia powinien dopilnować, by po starcie odsunął się od bandy na minimum 2m i by inne osoby nie wchodziły w strefę neutralną.

Po starcie mogą mieć miejsca zdarzenia związane z problemami technicznymi z motocyklem. Zwykłe defekty, jak zatarcie silnika, problemy elektryczne, zerwanie łańcucha sprzęgłowego lub tylnego mogą mieć poważniejsze konsekwencje niż samo zatrzymanie się zawodnika. Nagła utrata napędu w łuku prowadzi do upadku, bo zawodnik nie ma mocy do przeciwdziałania sile odśrodkowej. Nagłe zwolnienie jazdy z powodu utraty mocy rodzi niebezpieczeństwo, że jadący z tyłu szybciej zawodnik nie wyhamuje i wpadnie na zawodnika mającego defekt. Dlatego często

żuźlowcy sygnalizują defekt przez uniesienie ręki. Po defekcie zawodnik stara się opuścić tor, na którym mogą jednak pozostać fragmenty rozbitego kartera czy zerwany łańcuch, co też może być niebezpieczne w przypadku najechania przez kolejnego zawodnika, dlatego należy na to zwracać uwagę i dobrze jest, gdy wirażowi lub gracarze są w stanie to usunąć albo pomóc zepchnąć motocykl na płytę. Defekt może być także wywołany przez kontakt z innym zawodnikiem. Blisko przejeżdżający przeciwnik może swoim podnóżkiem zerwać łańcuch lub wyrwać szprychy w kole. Przyjmuje się, że taka jazda w kontakcie jest dozwolona i jeżeli zawodnik nie jechał niebezpiecznie (na przykład poszerzając swój tor jazdy i spychając przeciwnika), to bieg jest kontynuowany. Tym bardziej, że tak naprawdę sędzia nie wie, dlaczego wyprzedzony zawodnik się zatrzymał: z powodu defektu własnego, defektu wywołanego kontaktem z przeciwnikiem czy po prostu wycofał się z biegu.

W przypadku przerwania wyścigu defekt nie uprawnia do jazdy w powtórce, to znaczy, że jeśli w momencie zapalenia świateł STOP zawodnik nie poruszał się o mocy motocykla (nawet jeśli był jeszcze na torze), to nie może wystartować w powtórce biegu.

Za to zawodnik może dokończyć wyścig pchając motocykl, o ile wcześniej nie został zdublowany i zdąży osiągnąć metę w czasie 3 minut od startu wyścigu (czyli w praktyce defekt musi mieć miejsce na ostatnim okrążeniu).

Zawodnik zostaje sklasyfikowany w biegu, jeśli przekroczy metę w kontakcie z motocyklem (o szczególnym przypadku ostatniego wirażu pisaliśmy wcześniej). Zatem nie musi siedzieć na motocyklu i trzymać kierownicę, co jest istotne w przypadku zdarzających się na ostatnich metrach kolizji i upadków własnych (po odbiciu się od bandy).

Jeżeli chorągiewka z szachownicą zostanie pokazana po trzech okrążeniach, to bieg należy powtórzyć (bez wcześniej wykluczonych i mających defekt). Jeśli po pięciu, to wynikiem wyścigu jest kolejność po czterech, jakby chorągiewka została pokazana, bez uwzględnienia wydarzeń z dodatkowego okrążenia, chyba, że miały tam miejsce przekroczenia w zakresie sportowej rywalizacji.

Inny przyczyny wykluczenia zawodnika z wyścigu to:

**Niesprawny układ wydechowy.** Jeśli w trakcie wyścigu sędzia na podstawie własnej obserwacji stwierdzi, że spaliny nie przechodzą przez cały układ wydechowy, czyli gdzie pękła lub rozłączyła się rura wydechowa czy tłumik (często odpada tzw. denko), to zawodnik zostanie z tego wyścigu wykluczony w trakcie jego trwania. Żadne reklamacje po zakończeniu wyścigu i w parku maszyn nie mają już znaczenia. Inną interpretację wprowadziła w 2010 SE.

**Opuszczenie toru.** Zawodnik, który dwoma kołami przekroczy wewnętrzny krawężnik toru (na niektórych rodzajach torów z tzw. strefą wybiegu także zewnętrzny) zostaje z biegu wykluczony. Regulamin polski zezwala na podjęcie takiej decyzji po zakończeniu biegu na podstawie zapisu TV.

**Z innych przyczyn.** Na torach lodowych zawodnik, który potrąci belę z ogrodzenia bezpieczeństwa tak, że spadnie ona na lód, co wymusza przerwanie wyścigu, zostaje wykluczony z powtórki.

Zawodnik wykluczony w trakcie wyścigu (bez przerwania) powinien natychmiast opuścić tor. W praktyce nie zawsze zauważa sygnalizację świetlną wykluczenia, powtarzaną przez kierownika startu czarną chorągiewką i tarczą w kolorze kasku

Wyścig może być przerwany z innych przyczyn, bez winy zawodników, na przykład: **Defekt bandy dmuchanej.** W wypadku spadku ciśnienia w elemencie bandy dmuchanej lub odłączenia się reklamy na tej bandzie wyścig musi być przerwany i powtórzony po usunięciu awarii.

**Przyczyny bezpieczeństwa.** Jeżeli sędzia stwierdzi, że kontynuowanie wyścigu jest niebezpieczne, na przykład z powodu przedmiotów rzuconych przez kibiców na tor, wbiegnięcia na tor kibiców lub zwierząt, nagłej awarii oświetlenia, otwarcia bram na tor, utraty widoczności z powodu zapalenia świec dymnych na widowni czy kurzu na torze (wszystkie te wydarzenia miały miejsce w różnych zawodach) i innych przyczyn, powinien przerwać wyścig i powtórzyć, gdy przyczyna przerwania zostanie usunięta.

Po przejechaniu linii mety także dochodzi do zdarzeń, które muszą być zaobserwowane i podlegają jurysdykcji sędziego. Zdarzają się kolizje zawodników po przejechaniu linii mety, które wprawdzie nie zmieniają wyniku wyścigu, ale sędzia może ukarać winnego takiej kolizji za niesportowe zachowanie wykluczeniem z kolejnego wyścigu lub wyścigów. Zawodnicy, którzy w trakcie wyścigu walczyli ze sobą ostro, po zakończeniu wyścigu potrafią się szturchać, grozić sobie, potrącać i zajeżdżać drogę, a nawet zeskoczyć z motocykla i próbować boksu. Tu sędzia karze za niesportowe zachowanie, przy czym może wnioskować o większą karę w postępowaniu dyscyplinarnym.

Jeżeli maszyna startowa nie działa, można startować na wyłączenie zielonego światła lub chorągiewkę.