

13/10/2021

הנדון: מענה לערעורים ומענות בניווט מענית - סיכום וועדת ערעורים

חברי הוועדה: רביב יוגב, ניר קלקשטיין, עמית ויינר.

רקע: בתאריך 9.10.21 התקיימה תחרות מספר 2 במסגרת "ליגת מאוץ" בקיבוץ מענית. המועדון המארגן היה לב השרון – מנשה.

לאחר התחרות הוגשו שני ערעורים ושניהם נוגעים להסתרה מלאה או חלקית של אזור במפה ע"י הקו הסגול של המסלול, דבר שגרם לחלק ניכר מהנוטים לעבור במקום אסור. וכן לעובדת הצבת בקר רק באמצע הניווט שעצר רק חלק מהנוטים.

חברי הוועדה מונו ע"י הנהלת האיגוד כדי לבחון את הערעור מול ההתרחשות בשטח ולהמליץ על דרכי הפעולה.

הערעורים שהוגשו:

ערעור מס' 1: הוגש על המסלול "בינוני +" קטגוריה H18A, הטענה היא שהקו המחבר בין תחנה 9 (64) לתחנה 10 (54), עבר בנקודה מסוימת על סימון ירוק-זית והסתיר אותו כאשר משני הצדדים מסומנים שבילים, דבר שגרם לחלק מהנוטים לחצות במקום. זאת ועוד, בשלב מסוים נשלח למקום בקר שמנע מאחרים את הטעות. הטענה היא לחוסר הוגנות ולסימון מטעה של קטע המסויים, המצב גרם לנוטים שלא חצו במקום להאריך את הניווט על חשבון זמן. הערעור ורלוונטי גם למסלולים קצר+D, קצר+H, קצר, וזהב.



קטע מפה א'

ערעור מס' 2: הוגש על המסלול "הארוך" בקטגוריה H21A, הטענה היא שבאותו המקום כמו בערעור הקודם, גם כאן נוצר מפגש של שני קווים המחברים תחנות, במצב בו המפגש מסתיר חלקית את המקום המסומן בירוק-זית בין שני השבילים ואסור במעבר. על פי הטענה חלק ניכר מהנוטים עברו במקום בין תחנה 7 (37) לתחנה 8 (38), עד שאותו הבקר שהגיע מנע מאחרים לעבור ובכך נגרם חוסר הוגנות. ראוי לציין שבאזור הבעייתי ניתן היה לתכנן מעבר גם בין תחנה 10 (40) לתחנה 11 (41). הערעור ורלוונטי גם למסלולים H35A.



קטע מפה ג'



קטע מפה ב'

הבסיס לערעורים ולבחינת הוועדה:

על פניו נראה שנוצרה בעיה בסימון המסלולים שהסתירו חלק מהותי במפה בקטע המדובר, שגרמה לאי הבנת המפה וטעות על ידי חלק מהנוטים, בשל כך חלקם חצו מקום אסור ונגרם חוסר הוגנות על הקטע. בנוסף לכך בחלק מהזמן נכח במקום בקר שלא אפשר מעבר "לטועים" נוספים לעבור ודבר זה החריף את חוסר השוויון.

עובדות:

בחינה של המקום:



מבט ממערב למזרח

מבט ממזרח למערב

קטע מפה ד'

ניתוח השטח והמפה

1. על פי קטע המפה "הנקייה" ד', ניתן לראות שהשביל ממזרח מסתיים במבנה.
2. על פי המפה ניתן לראות שהשביל ממערב מסתיים בשטח ירוק-זית אסור למעבר והשביל לא חסום/מתוחם בקו גבול שחור.
3. על פי המפה, בין השבילים יש סימן ירוק-זית, אין מעבר ואסור לעבור בין הבתים.
4. על פי הצילומים הניתן לראות שבפועל יש שביל החוצה מצד לצד.
5. הערה – על פי כללי התחרות, הסימון במפה גובר ואסור לעבור בין הבתים.
6. על פי קטע מפה א', ניתן לראות שהקו המחבר בין תחנה 9 (64) ל-10 (54) מסתיר את קטע שבין השבילים ולכאורה ניתן לטעות שהם מחוברים כפי שקיים בפועל בשטח. (ראוי לציין שבמפה הממשית בשטח הפרטים נראים אפילו פחות ברור)
7. על פי קטע מפה ב', ניתן לראות שהצטלבות סימון המסלולים 7-8, 10-11 מסתירה חלקית את האזור שבין השבילים.

תחקור זמני ביניים

על מנת להעריך כמה נוטים בכל מסלול "נפגעו" או "טעו" בקטע האמור, ניתחנו את התוצאות וזמני הביניים ע"י הלפקומבט:

1. מסלול הבינוני: מניתוח זמן טעות של 30 הנוטים מסיקים ש: 18 נוטים עם זמן טעות פחות מ 8 שניות (60%). נוט אחד עם זמן טעות של בן 8 ל 25 שניות. 11 נוטים עם זמן טעות של יותר מ 25 שניות (37%)
- לכן אנחנו מעריכים שכ - 60% מהנוטים חצו את השטח בנקודה הבעייתית וכ - 37% הקיפו.

2. מסלול ארוך: מהסתכלות על 27 המסיימים של המסלול הארוך מסיקים ש: בתחנה 8 (לג 7-8) יש 14 נוטים עם 5 או פחות שניות טעות (52%) ו-11 עם 10 או יותר שניות טעות (40%). לכן מניחים שכ - 52% חצו בשטח הבעייתי ו 40% לא חצו.
3. בתחנה 11: (לג 10-11) יש 13 נוטים עם 5 או פחות שניות טעות (48%) ויש 12 עם 10 או יותר שניות טעות (44%). לכן מניחים שכ - 48% חצו בשטח הבעייתי וכ - 44% לא חצו.

מהניתוח עולה שלפחות חצי מהנוטים בכל מסלול וקטגוריה חצו במקום אסור והשאר או שנשלחו ע"י הבקר או ביוזמתם הקיפו את המקום. הפרש הזמנים הממוצע על הקטע בין החוצים למקיפים הוא כ 40-30 שניות (תוספת זמן למקיפים).

תחקור שליחת הבקר למקום:

מהתחקור עולה שבשלב מסוים הגיע למארגנים מידע שיש בעיה במקום המדובר ושנוטים חוצים במקום אסור, ההחלטה ראשונית הייתה שאין להתערב באמצע בתחרות. זמן קצר לאחר מכן הגיע תלונה של חברי הקיבוץ על כך שנוטים רצים בחצר פרטית ודרישה לעצור את זה. מנהל האירוע החליט לשלוח בקר לשטח כדי למנוע צרות. הבקר כאשר זיהה נוטים חוצים במקום האסור שלח אותם חזרה ומנע את המעבר.

סיכום העובדות

1. המפה ללא המסלולים ברורה וניתן להבין שאסור לעבור בקטע האמור.
2. השביל ממערב לא מתוחם בקו גבול שחור, דבר זה היה עשוי היה לסייע אך זה לא גורם משמעותי.
3. ערעור 1 (קטע מפה א') – הקו מסתיר לחלוטין את האזור הירוק-זית שבין השבילים.
4. ערעור 2 (קטע מפה ב') – הקו מסתיר חלקית את האזור הירוק-זית שבין השבילים אך ניתן היה לזהות אותו.
5. מניתוח זמני הביניים עולה שמאחר ויותר מ 10% מהנוטים חצו במקום אסור נוצר מצב של חוסר הגינות (על פי התקנון כאשר נוצר מצב של חוסר הגינות כלפי יותר מ 10% מהמתחרים, הדבר יכול להגיע עד לכדי פסילת המסלול כולו).
6. האילוף לשלוח בקר לשטח באמצע התחרות, הוסיף והגביר את חוסר ההוגנות והשוויון.
7. חלק מהנוטים שחשבו לעבור במקום נשלחו חזרה ע"י הבקר ורצו מסביב וחלק עברו לפני הגעת הבקר למקום ולכן נוצר חוסר שוויון בשיקול ובחירת הציר שלו.
8. נוצרו שלוש קבוצות של נוטים:
 - א. נוטים שחצו בשוגג באופן טבעי כחלק המסלול – הרוויחו זמן
 - ב. נוטים שזיהו מראש את האיסור ורצו באופן טבעי מסביב – האריכו את הזמן
 - ג. נוטים שחשבו לחצות אך נבלמו ע"י הבקר ורצו סביב – האריכו את הזמן ויתכן ותוסכלו עקב אי ההבנה.

עובדות נוספות המשפיעות על השיקולים

1. ליגת המאץ כוללת 6 תחרויות ולכן לכל תחרות משקל רב בדירוג השנתי, כל פגיעה ביכולת לצבור ניקוד תפגע בנוטים ובליגה כולה.
2. מסלולי המאץ מאופיינים בריבוי תחנות ולגים, לכן משמעות הזמן של כל תחנה או קטע קטנים, אך גם הפרש הזמנים בתוצאות הסיום קטן וכל שנייה חשובה.

מסקנות

ערעור מספר 1

1. סימון הקו בין תחנה 64 ל 54 הסתיר חלק קריטי במפה וגרם לחלק ניכר מהנוטים לא לזהות שהמקום אסור למעבר ולכן תכננו ועברו במקום. חלק אחר יתכן וזיהה שהמקום אסור ולא עבר משם וחלק נוסף נבלם ע"י הבקר.
2. יתכן שהעובדה שבפועל השביל חוצה את השטח וקצה השביל המערבי לא מתוחם תרמו להטעיית הנוטים.
3. לאור הנ"ל נגרם חוסר שוויון ופגיעה בהגינות התחרות.
4. בכל מקרה, גם מי שחצה את המקום האסור עשה זאת בשוגג, לא בכוונה לרמות ואין פגיעה באתיקה של הניווט.

ערעור מספר 2

1. סימון הקווים בין תחנה 7 ל- 8 ובין 10 ל – 11 הסתיר חלק קריטי במפה ובנראה גרם לחלק ניכר מהנוטים לא לזהות שהמקום אסור למעבר ולכן תכננו ועברו במקום. חלק אחר יתכן וזיהה שהמקום אסור ולא עבר משם וחלק נוסף נבלם ע"י הבקר.
2. יתכן שהעובדה שבפועל השביל חוצה את השטח וקצה השביל המערבי לא מתוחם תרמו להטעיית הנוטים.
3. לאור הנ"ל נגרם חוסר שוויון ופגיעה בהגינות התחרות.
4. הוועדה סבורה שגם במצב הנ"ל, מצופה היה מנוטים בקטגוריה הבכירה לזהות את הפרטים ואת איסור המעבר במקום ולא לחצות שם.
5. מניתוח זמני הביניים עולה שנוטים רבים טעו במקום ולכן אנחנו נוטים לחשוב לקולה ולראות במי שחצה את המקום האסור שעשה זאת בשוגג, לא בכוונה לרמות ואין פגיעה באתיקה של הניווט.

המלצות

לגבי ערעור 1

לאחר ניתוח והבנת העובדות, ברור שיש בערעור ממש, הייתה הסתרה של חלק מהותי במפה וברור שנוצר חוסר הגינות משמעותית. לכן לא נכון לדחות את הערעור הוועדה ממליצה שהדבר הנכון במקרה זה הוא להוריד מחישוב הזמנים את קטע המעבר בין תחנות 64 ל 54 וההפך בכל המסלולים שנוגעים לקטע זה (בינוני +, קצר+D, קצר+H, קצר, וזהב). ולחשב את זמני הסיום ללא קטע זה.

לגבי ערעור 2

הוועדה סבורה שלא הייתה הסתרה מהותית או ברמה שלא ניתן היה לזהות את הפרטים במפה ולא הייתה הצדקה מבחינת המפה לטעות במקום, מאידך מסתבר שנוטים רבים בכל זאת טעו ובנוסף הייתה התערבות של הבקר בחלק מהזמן.

כמות הנוטים שחצו במקום העלה את הספק שכנראה בכל זאת היה שם "משהו" שגרם להרבה נוטים כולל בכירים ומנוסים לטעות.

לאור הנ"ל, הוועדה ממליצה שהדבר הנכון במקרה זה הוא להוריד מחישוב הזמנים את קטע המעבר בין תחנות 7 ל 8 ובין תחנות 10 - 11 בכל המסלולים שנוגעים לקטע זה (H35A , H21A) ולחשב את זמני הסיום ללא קטע זה.

נימוקים כללים להמלצות

בפני הוועדה עמדו שלוש חלופות: 1. לדחות את הערעורים, 2. לפסול את המסלולים הרלוונטיים, 3. לפסול את הקטעים הרלוונטיים:

דחית הערעור 1 - לאחר ניתוח והבנת העובדות, ברור שיש בערעורים ממש, הייתה הסתרה של חלק מהותי במפה ובנוסף עם הצבת הבקר באמצע הניווט ברור שנוצר חוסר הגינות משמעותית. לכן לא נכון לדחות את הערעור.

דחית הערעור 2 - לאחר ניתוח והבנת העובדות, ברור שיש בערעור ממש, הייתה הסתרה חלקית במפה ומספר רב של נוטים חצו במקום אסור, דבר שהקנה להם יתרון משמעותי ובנוסף עם הצבת הבקר באמצע הניווט ברור שנוצר חוסר הגינות משמעותי. לכן לא נכון לדחות את הערעור.

פסילת המסלולים - פסילת מסלול היא פעולה קיצונית השמורה לנסיבות מחייבות ובהכרח פוגעת בכל הנוטים שהתחרו על המסלול הנפסל. לאור מספר התחרויות הקטן בליגת המאזן ומספר הקטגוריות הרב (27) שעלול להיפגע מפסילה מלאה של המסלולים הרלוונטים, הנזק לליגה עשוי להיות משמעותי. הוועדה סבורה ששימוש באפשרות קיצונית זו לא נכונה במקרה הנדון.

פסילת קטעים - במקרה של תחרות מאוזן, לאור כמות הגדולה של התחנות וזמני הביניים הקצרים, לפסילת קטע בעייתי יש השפעה קטנה יחסית על התוצאה הכוללת ופגיעה מצומצמת בנוטים ובהוגנות התחרות. פסילת קטע מתוך כלל הקטעים מוציאה את "קוץ מהנעל" ועדיין מאפשרת תחרות הוגנת ומונעת אכזבה ממספר גדול את נוטים שחלקם נסעו זמן רב לתחרות קצרה אך אינטנסיבית.

המלצות כלליות

1. מיפוי, על הממפה להקפיד על סימון קצה של שבילים על מנת להדגיש את סיומם.
2. על מתכנן המסלולים לבדוק היטב ולזהות נקודות כשל הקשורות בסימונים השונים (קווים, מספרים, סימון תחנות...) וליצור מרווח או הזזה של הסימונים או לחילופין לסמן בשטח.
3. יש לעדכן את נוהל הכנת המפות כך שיאפשר את הבדיקה הנ"ל.
4. למרות שבמקרה זה שליחת הבקר לשטח הייתה מחויבת המציאות ומוצדקת, פעולה זו הגבירה את חוסר השוויון. מודגש שיש לשקול בכובד ראש התערבות אשר משפיעה רק על חלק מהנוטים.

סיכום

הערעורים נוגעים לצירוף מיקרים ונסיבות שגרמו לטעויות של נוטים ולפגיעה בשוויון ובהגינות, לדעתנו גם הנוטים שחצו את השטח האסור עשו זאת בתום לב ולא הייתה פגיעה מכוונת בהגינות או באתיקה של הניווט.

פעם נוספת מודגשת המורכבות של מרוצי המאזן והמפה של סגנון הניווט הזה, הדורשת מהנוטים לתשומת לב מיוחדת לפרטים הקטנים והתחשבות באיסורים "ווירטואליים" רבים שמופיעים במפה

אך לא קיימים בטח או סותרים אותו, לפעמים זה מה שעושה את הניווט וזה חלק מהמקצועיות של הנוטים כמו גם של מתכנני המסלולים.

חברי הוועדה סבורים שאיגוד הניווט הישראלי שצריך לפעול בדרך המיטבית עבורו ועבור מרבית חבריו, למנוע פגיעה מורלית במרבית הנוטים במקרה של פסילת מסלולים, כמו גם הפגיעה במוניטין של הליגה לצד שביעות רצון מירב הנוטים. שיקולים אלה עמדו מול עינו בבחינת הערעורים הנ"ל.

להבנתנו, ביטול לג במקרה של בעיה נקודתית אינה סותרת את תקנון IOF (1.1.2021) סעיף 24.15, שמנחה על אופן חישוב התוצאות באופן נורמלי ושיגרתי ומחדד שיש לקחת בחשבון גם קטעים מנהלתיים או בעייתיים כמו חציית כביש סואן או קטע מסומן, הסעיף לא רלוונטי לבעיות וכשלים שאינם שגרתיים.

24.15 The results must be based on competitors' times for the whole course. It is forbidden to eliminate sections of the course on the basis of split times unless the section has been specified in advance (e.g. a short section containing a busy road crossing).

הוועדה סבורה שהמלצה על ביטול לגים רלוונטיים אולי לא מתאימה לכל מקרה, אך במקרה הנדון הגישה מאזנת נכון בין קיום הוגנות ספורטיבית לבין האפשרות לשמר את תוצאות הניווט של כל הנוטים באוטנטיות כמעט מקסימאלית מבלי לפגוע ברצף הליגה.

ניווט, ספורט לאנשים חושבים.

רביב, ניר, עמית