<u>סיכום ועדת הערעורים בתחרות השליחים במכון וינגייט בתאריך 17/6/2023</u>

חברי הוועדה
נועם רביד, יניב ריינהרץ, ירון נחושתן

רקע
בתאריך 17/6/23 התקיימה במכון וינגייט תחרות השליחים השנתית. במהלך התחרות הוגשו שלושה ערעורים.

הערעורים שהוגשו
<u>ערעור מס' 1</u>:
בר קלקשטיין ערערה על פסילתה עקב חוסר בניקוב. לטענתה, כמי שזינקה ראשונה במקצה הנשים והובילה את המקצה, היא נאלצה להעיר את התחנות הראשונות במסלולה (למרות שהתחנות אמורות להיות ערות), ובתחנה הרביעית (קוד 34) כנראה ניקבה קצר, והניקוב לא נקלט. כהוכחה לצדקת דבריה, הראתה תיעוד GPS שמראה כי אכן עברה בתחנה.

<u>ערעור מס' 2</u>:
יונה הימן, שהתחרתה באותה קבוצה כמו בר (זינקה שלישית) ערערה על פסילתה עקב העדר תיעוד ניקובים (אי-ביצוע Clear בעמדת הזינוק).

<u>ערעור מס' 3</u>:
מודי בוכבידנר ערער על פסילתו עקב חוסר בניקוב. לטענתו ניקב את תחנה 34 כנדרש, אך עובדה זו לא מתועדת בפלט התוצאה שלו.

פעולות הוועדה
ועדת הערעורים דנה בערעורים בשטח, במטרה לקבל החלטה שתאפשר סיכום של תחרות השליחים וסגירת דירוגי המועדונים.
מבדיקה עם עודד, אשר ניהל את הנחת התחנות בבוקר התחרות, כל התחנות "הוערו" לפני הנחתן.
רתם יסעור, אשר זינק ראשון למקצה הפתוח והוביל בתחילתו, דיווח שגם הוא היה צריך להעיר תחנות בתחילת המסלול.
המסקנה היא שלפחות חלק מהתחנות "נרדמו" במהלך פרק הזמן שחלף מהערתן ועד לתחילת התחרות, כשעתיים וחצי לאחר מכן.

הוועדה קראה את סיכום החלטת ועדת הערעורים בניווט השליחים בבית ברל, בה הוחלט לא לפסול נווט אשר לא נקלט ניקובו במספר תחנות שלא הוערו.

עקב שני הערעורים (שלכאורה אין קשר בינהם) על אותה תחנה 34, הוחלט ליתר בטחון לאסוף את התחנה מהשטח, ולפרוק את נתוניה בכדי לשלול אפשרות של תקלה טכנית (אפשרות שאינה סבירה עקב היעדר תלונות מצד נווטים נוספים).

פריקת התחנה, המאפשרת הצגת כל הצ'יפים שניקבו אותה בעת פעולתה, העלתה את העובדות הבאות:

א. תועד בתחנה error punch של הצ'יפ של בר קלקשטיין, המעיד כי אכן עברה בתחנה, אך ניקבה קצר מדי, ולכן הניקוב נקלט כשגוי (בדיוק כפי שטענה).

ב. תועד בתחנה ניקוב תקין של מודי בוכבינדר.

החלטות הוועדה

ערעור מס' 1

הוועדה החליטה לקבל את הערעור. בוטלה פסילתה של בר קלקשטיין.
הוכח כי הנווטת ניקבה את התחנה. כמו כן, הוועדה הסתמכה על התקדים מתחרות בית ברל, והתחשבה באחריות המארגנים להערת התחנות בתחרות השליחים, אשר לא קויימה במלואה.

ערעור מס' 2

הוועדה החליטה לדחות את הערעור. פסילתה של יונה הימן נותרה בתוקף.
אחריותו הבלעדית של כל נווט היא לאפס את הצ'יפ שלו לפני הזינוק. בהיעדר תיעוד הולם לניקוב התחנות, פסילה היא האפשרות היחידה.

ערעור מס' 3

הוועדה החליטה לקבל את הערעור. בוטלה פסילתו של מודי בוכבינדר.
הוכח כי הנווט ניקב את התחנה.

המלצות הוועדה

1. מעיון בדיעבד בחוקי התחרות של ה-IOF (1/1/2022), עולה כי המקרים המתוארים בערעור מס' 1 וערעור מס' 3 כבר מכוסים בתקנות:

> 20.5 A competitor with a control punch missing or unidentifiable must not be placed unless it can be established with certainty that the punch missing or unidentifiable is not the competitor's fault. In this exceptional circumstance, other evidence may be used to prove that the competitor visited the control, such as evidence from control officials or cameras or read-out from the control unit. In all other circumstances, such evidence is not acceptable and the competitor must not be placed.
>
> In the case of traditional (non-contactless) SportIdent, SFR and Learnjoy, this rule means that:
>
> - If a competitor punches too fast and fails to receive the feedback signals, the card will not contain the punch and the competitor must not be placed, even though the control unit may have recorded the competitor's card number as an error punch
> - It is permitted for the organiser to read the backup from any control. A competitor can require the organiser to read the backup from a control, subject to a payment of 20 EUR (or the equivalent in local currency). If the control is found to contain a complete (non-error) punch; the competitor must be recorded as having punched that control correctly and the fee will be returned; otherwise the fee is retained by the organiser.

לפי תקנון ה-IOF, ניקוב מהיר מדי של תחנה, אשר לא נקלט בצ'יפ, הוא עילה לפסילה. מודגש בזאת, כי אחריותו הבלעדית של המתחרה היא לאמת את תקינות ניקובו ע"י זיהוי הבהוב הנורית ו/או צפצוף התחנה.
הוועדה ממליצה כי במקרים דומים בעתיד, פסילה כזו תישאר על כנה, ובמקרה של ערעור לא ניתן יהיה לבטלה.

2. על מארגני תחרויות מאוץ, ותחרות השליחים בפרט ובמיוחד, להבטיח ולוודא שכל התחנות בתחרות מוערות כנדרש, ושמשך העוררות שלהן מסתיים לפחות שעה לאחר תחילת הזינוקים.

3. יש לתחקר לעומק את הסיבה הטכנית שגרמה לערעור מס' 3, על מנת שלא תישנה בעתיד. במידה ולא תימצא סיבה ברורה, על הנווטים לדעת כי קיימת אפשרות שניקוב תקין לא נקלט, וכי באפשרותם לערער על פסילתם, ולבדוק האם התחנה קלטה ניקוב תקין או לא.

סיכום ועדת הערעורים בתחרות הליגה בפקולטה לחקלאות בתאריך 20/5/2022

חברי הוועדה
עפר אביטל, חן נירן, דמיטרי פרצ'ונוק

רקע
בתאריך 20/5/22 התקיימה בפקולטה לחקלאות תחרות מספר 5 במסגרת "ליגת המאוץ". המועדון המארגן היה ראשון לציון. לאחר התחרות הוגשו שני ערעורים.
חברי הוועדה מונו ע"י הנהלת האיגוד כדי לבחון את הערעור מול ההתרחשות בשטח ולהמליץ על דרכי הפעולה.

הערעורים שהוגשו
ערעור מס' 1:
במסלול הקצרצר, תחנה מספר 7 (קוד 34) לא הייתה במקום שסומן על המפה של הקצרצר (לא היה גם סרט לגיבוי).
זו תחנה שמשותפת לעוד מסלולים, כאשר בשאר המסלולים התחנה הייתה במקום שסומן על המפה.
ערעור מס' 2: בשל תקלה עם מפות מסלול הזהב בבוקר הניווט, מנהל התפעול (עודד) החליט לאחד את מסלול הזהב עם מסלול אחר - הקצר.
לאחר בדיקה שיש מספיק מפות לשני המסלולים, עודד לקח את מספר המפות שצריך לזהב, מחק את הכיתוב של הקצר על המפה ורשם מסלול זהב (המסלולים היו דומים מבחינת אורך ומספר תחנות), אבל הוא שכח לקחת את תיאורי התחנות של הזהב מהמעמד לחלוקת תיאורי תחנות אישיים לנווטים, ושכח למחוק את כותרת תיאור התחנות במפה, שבה מצויינות הקטגוריות של המסלול הקצר (ולא של מסלול זהב).
מצב זה גרם לחוסר הוגנות וחוסר אחידות בין משתתפי המסלול: מי שלא לקח תיאור תחנות אישי, והסתפק בתיאור התחנות על המפה, לא הושפע כלל מהבעיה. מי שיצא לניווט עם תיאור התחנות האישי, גילה בשלבים שונים במסלול שיש חוסר התאמה בינו לבין קודי התחנות. חלק מהנווטים בזבזו זמן בבדיקת הקוד במקום הנכון, חלק התבלבלו מההבדל בין תיאור התחנות האישי לבין תיאור התחנות המודפס על המפה, וחלק הוטעו מכותרת תיאור התחנות על המפה. מספר נווטים אף חזרו לכינוס להתאפס, והורשו ע"י עודד לזנק מחדש למסלול (איפוס ו-START מחדש).

נימוקים
בפני הוועדה עמדו שלוש חלופות: לדחות את הערעור, לפסול את המסלול הרלוונטי,
לפסול רק את הקטעים הרלוונטיים (ערעור מס' 1).
לאחר ניתוח והבנת העובדות, ברור שיש בערעורים ממש: תחנה לא הייתה במקום שסומן על המפה (ערעור מס' 1) ותיאור תחנות נפרד לא התאים למסלול במפה (ערעור מס' 2).
שיקולים להחלטות הוועדה:
- פסילת והשמטת קטעים בודדים ממסלול (קצרצר) אינה אפשרית לפי תקנון הערעורים של האיגוד, המסתמך על מדיניות ה-IOF בנושא זה.
- במקרה של תחנה לא במקום (קצרצר), כל הנווטים במסלול נפגעו במידה שווה.
- במקרה של אי-התאמה בין תיאור תחנות למפה (זהב), הנווטים במסלול נפגעו במידה שונה (החל מהשפעה אפסית לאלה שהשתמשו בתיאור תחנות על המפה, וכלה באלה שהורשו לזנק שוב כשהם כבר מכירים את המפה ואת השטח).
- אי-רצון לנקוט צעד דרסטי כלפי ילדים (פסילת המסלול הקצרצר).
- מציאת פתרון שיאפשר למשתתפי שני המסלולים להתחרות באליפות ישראל "מדף חדש".

המלצות

<u>לגבי ערעור 1 (מסלול קצרצר) הוועדה מחליטה</u>:

- לא לבצע כל שינוי בתוצאות. התחרות תיחשב כחלק מליגת המאוץ (6 ניווטים).
- לא להתחשב בתוצאות התחרות בסיכום הזמנים של אליפות המאוץ. לאליפות תיחשב רק התוצאה של יום שבת. באליפות בה מסוכמים זמנים של יומיים, לבעיה במסלול באחד הימים עשויה להיות השפעה משמעותית על התוצאה הכללית, בעוד שבחישוב דירוג ליגה שנתי והתחשבות ב-4 מתוך 6 תוצאות, השפעת אותה בעיה מוערכת כפחותה בהרבה.

<u>לגבי ערעור 2 (מסלול זהב) הוועדה ממליצה</u>:

- לפסול את מסלול הזהב של היום. כמו כן לפסול אותו מליגת המאוץ (כלומר יילקחו 3 תוצאות מתוך 5).
- כנגזרת של ההמלצה הקודמת, התוצאה לא תיחשב בסיכום הזמנים של אליפות המאוץ. לאליפות תחשב רק התוצאה של יום שבת.

<u>סיכום ועדת הערעורים המורחבת</u>

לנוכח המלצת הוועדה לפסול את מסלול זהב, התכנסה ב-5/24 בהתאם לתקנון ועדת ערעורים מורחבת, אשר כללה את חברי הוועדה המקורית בתוספת שני חברי הנהלה - נועם רביד, רן שביב. הוועדה המורחבת קיימה דיון מחודש בנוגע למסלול הזהב, בהשתתפות עודד ורבין.

הוועדה המורחבת החליטה <u>לאשר</u> את ההמלצה <u>לפסול את מסלול הזהב</u> בפקולטה לחקלאות.

נימוקים להחלטה:

- תיאור התחנות האישי הוא לכאורה עזר לא-רשמי, אולם בפועל מסופק ע"י האיגוד כשירות קבוע לנווטים, מתוך כוונה ברורה שישמש אותם במהלך הניווט. כאשר יש טעות נקודתית בתיאור התחנות האישי (קוד ו/או תיאור תחנה שגויים), תיאור התחנות במפה הוא הקובע, ויש לצפות מהנווטים לדעת זאת ולפעול בהתאם. אולם כאשר תיאור התחנות האישי לא תואם כלל את המסלול, בשילוב עם תיאור תחנות על המפה שכותרתו שגויה, נוצר מצב שבו תקלה באחריות המארגנים משפיעה על הגינות התחרות.
- השפעת התקלה לא היתה אחידה על משתתפי המסלול: חלק לא הושפעו כלל, חלק הושפעו במידה בינונית, וחלק הושפעו במידה רבה עד כדי חוסר יכולת להמשיך בניווט.
- המארגנים אישרו ואפשרו לשני נווטים (מתוך 9 במסלול) לזנק בשנית (כולל CLEAR). זוהי טעות ארגונית. אסור לאפשר זינוק חוזר (CLEAR ו-START) לאחר שנווט ניקב את תחנת START ויצא לשטח.

חברי הוועדה המורחבת

עפר אביטל, חן נירן, דמיטרי פרצ'ונוק, נועם רביד, רן שביב

סיכום ועדת הערעורים בתחרות הליגה בקיבוץ מענית בתאריך 9/10/2021

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 מהנווטים לעבור במקום אסור. וכן לעובדת הצבת בקר רק באמצע הניווט שעצר רק חלק מהנווטים.

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 מהנווטים לחצות במקום. זאת ועוד, בשלב מסויים נשלח למקום בקר שמנע מאחרים את הטעות. הטענה היא לחוסר הוגנות ולסימון מטעה של קטע המסויים, המצב גרם לנווטים 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 מהנווטים 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 ב'



קטע מפה ג'

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:



קטע מפה ד'



מבט ממזרח למערב



מבט ממערב למזרח

<u>ניתוח השטח והמפה</u>

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.

<u>תחקור זמני ביניים</u>

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

1. מסלול הבינוני+ : מניתוח זמן טעות של 30 הנווטים מסיקים ש: 18 נווטים עם זמן טעות פחות מ 8 שניות (60%). נווט אחד עם זמן טעות של בן 8 ל 25 שניות.11 נווטים עם זמן טעות של יותר מ 25 שניות (37%)
   לכן אנחנו מעריכים שכ - 60% מהנווטים 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 נווטים 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 נווטים 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 מהנווטים 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).

<u>תחקור שליחת הבקר למקום:</u>

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

<u>סיכום העובדות</u>

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% מהנווטים חצו במקום אסור נוצר מצב של חוסר הגינות (על פי התקנון כאשר נוצר מצב של חוסר הגינות כלפי יותר מ10% מהמתחרים, הדבר יכול להגיע עד לכדי פסילת המסלול כולו)
6. האילוץ לשלוח בקר לשטח באמצע התחרות, הוסיף והגביר את חוסר ההוגנות והשוויון.
7. חלק מהנווטים 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 נווטים:
   א. נווטים שחצו בשוגג באופן טבעי כחלק המסלול – הרוויחו זמן
   ב. נווטים שזיהו מראש את האיסור ורצו באופן טבעי מסביב – האריכו את הזמן
   ג. נווטים שחשבו לחצות אך נבלמו ע"י הבקר ורצו סביב – האריכו את הזמן ויתכן ותוסכלו עקב אי ההבנה.

<u>עובדות נוספות המשפיעות על השיקולים</u>

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

מסקנות

<u>ערעור מספר 1</u>

1. סימון הקו בין תחנה 64 ל 54 הסתיר חלק קריטי במפה וגרם לחלק ניכר מהנווטים 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 הנווטים.
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 חלקית חלק קריטי במפה וכנראה גרם לחלק ניכר מהנווטים 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 הנווטים.
3. לאור הנ"ל נגרם חוסר שוויון ופגיעה בהגינות התחרות.
4. הוועדה סבורה שגם במצב הנ"ל, מצופה היה מנווטים בקטגוריה הבכירה לזהות את הפרטים ואת איסור המעבר במקום ולא לחצות שם.
5. מניתוח זמני הביניים עולה שנווטים 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

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

כמות הנווטים שחצו במקום העלה את הספק שכנראה בכל זאת היה שם "משהו" שגרם להרבה נווטים 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 (H21A , H35A) 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 נווטים 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 הנווטים שהתחרו על המסלול הנפסל. לאור מספר התחרויות הקטן בליגת המאוץ 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 מאוץ, לאור כמות הגדולה של התחנות וזמני הביניים הקצרים, לפסילת קטע בעייתי יש השפעה קטנה יחסית על התוצאה הכוללת ופגיעה מצומצמת בנווטים ובהוגנות התחרות. פסילת קטע מתוך כלל הקטעים מוציאה את "הקוץ מהנעל" ועדיין מאפשרת תחרות הוגנת ומונעת אכזבה ממספר גדול את נווטים 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 מהנווטים.

סיכום

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

פעם נוספת מודגשת המורכבות של מרוצי המאוץ והמפה של סגנון הניווט הזה, הדורשת מהנווטים לתשומת לב מיוחדת לפרטים הקטנים והתחשבות באיסורים "וירטואליים" רבים שמופיעים במפה אך לא קיימים בשטח או סותרים אותו, לפעמים זה מה שעושה את הניווט וזה חלק מהמקצועיות של הנווטים כמו גם של מתכנני המסלולים.

חברי הוועדה סבורים שאיגוד הניווט הישראלי שצריך לפעול בדרך המיטבית עבורו ועבור מרבית חבריו, למנוע פגיעה מורלית במרבית הנווטים במקרה של פסילת מסלולים, כמו גם הפגיעה במוניטין של הליגה לצד שביעות רצון מירב הנווטים. 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 הנווטים באוטנטיות כמעט מקסימאלית מבלי לפגוע ברצף הליגה.

ניווט, ספורט לאנשים חושבים.

רביב יוגב, ניר קלקשטיין (נציג ההנהלה), עמית ויינר

<u>סיכום ועדת ערעורים - ניווט שליחים בית ברל – 12/6/2021</u>

חברי הועדה: אבי מינסקי, בר זריהן, שי סט

<u>הערעור</u>
בסוף הניווט הוגש על ידי מועדון לב השרון מנשה (רביב יוגב) ערעור לגבי פסילת קבוצה 104 במקצה הותיקים. הקבוצה נפסלה לאחר שלא נרשמו ניקובים בתחנות הראשונה השלישית והרביעית במסלול של הרץ הראשון אדי כצמן.
הטענה היתה שאדי אכן עבר בתחנות , אבל מכיוון שהיה הרץ הראשון שהגיע לתחנות אלו, ומכיוון שהתחנות היו עדיין במצב של standby, אדי שהיה צריך להעיר את התחנות לא חיכה עד לשמיעת הציפצוף המאשר זאת, מכיוון שהוא סובל מלקות שמיעה ולא היה יכול לשמוע את הסימן.
רקע - שלישייה זו הגיעה ראשונה במקצה הותיקים, ונפסלה, כפי האמור לעיל.

<u>ההחלטה</u>

- הוועדה דנה בערעור באופן מידי כנדרש על פי סעיף 2 לתקנון הערעורים
- הוועדה החליטה לדון בערעור על פי סעיף 4.3 בתקנון מכיוון שראתה בסיטואציה סוג של הטעיה
- חברי הועדה התכנסו בשטח ונדרשו להחלטה מהירה על פי סעיף 2.3 בתקנון
- ההחלטה היתה **לקבל את הערעור פה אחד**.

<u>הדיון / עובדות ושיקולים</u>

- לצורך הדיון בשטח, הועדה קיבלה:
  - את המפה של אדי
  - את זמני הביניים של אדי ויתר המתחרים בתחנות הראשונות ובכלל
- חבר בוועדה ניגש למנהל התחרות ביוזמתו כ רבע שעה לפני הערעור וללא ידיעה כלל בשלב זה שמישהו נפסל והתריע שלא היה 'הערת' תחנות וזו סיטואציה לא תקינה שצריך לדבר עליה בהנהלה ולראות איך משפרים אותה בעתיד כי אנשים יכולים לפספס,
התשובה הרגעית שקיבל שלא היו משאבים (אנשים/זמן) לבצע זאת וגם היה צריך להזכיר זאת בתדריך וזה פוספס (שוב, כל זאת לפני הגשת הערעור והידיעה של פסילת נווט עקב 'ניקוב' לקוי)
- חבר בוועדה הכיר את הנהלים של IOF והזכיר לכל הנוכחים שאם הארוע היה בינלאומי יתכן שעל פי הכתוב 'היבש' הערעור לא היה מתקבל בארוע שכזה
- IOF לא מזכיר נהלים בנושא 'הערת' תחנות ולא מזכיר נהלים בנושאי 'נגישות' (Accessible)
- הוועדה ראתה את הסיטואציה לא כאשמתו המלאה של הנווט בסיטואציה האישית הספציפית של ליקויי השמיעה ואימצה את הכתוב בסעיף 20.5 ב IOF שבו יש מקום לא לפסול מתחרה אם האשמה המלאה לא רק עליו

A competitor with a control punch missing or unidentifiable shall be disqualified unless it can be established with certainty that the punch missing or unidentifiable is not the competitor’s fault

- ה IOF כתוב עבור ארגון במשאבים גדולים וביכולת בקרת איכות גדולה הרבה יותר (למשל, מחייב גם Backup control) ובמשאבים שהיו בארגון זה לא תואמים ליכולות של ארגון בינלאומי
- אין דרך בה הוועדה יכלה לוודא ב 100% שאדי אכן סימן את התחנות או האם הוא היה הנווט הראשון שהגיע אליהן אך כן נראה בתחנות 1 ו-3 ע"י מתחרים אחרים שהיו מיד אחריו וכן יצא שסימן <u>ראשון</u> ובהצלחה ('התחנה התעוררה') את תחנה 2. גם נעשה הסתכלות מעמיקה בזמני הביניים.
- מדובר ברץ ניווט איכותי, עם רקורד של רץ מהמהירים בשכבת הגיל שלו

- הוועדה ראתה בהחלטה ובהתאם לנתונים שברשותה בשטח כשיקול של שכל ישר והשארת אלמנט חיובי ומהנה לסיום עונה מאתגרת מאד

<u>המלצות לדיון בהנהלה לשיפור בעתיד</u>:

- בהנחיות האיגוד למתכנן ארוע לא מופיע דגש שבתחרות רשמית וחשובה, חשוב מאד להעיר את התחנות כדי לא להפתיע או להכשיל מתחרים מובילים וחזקים מכיוון שהתחנות נמצאות ב Stand-By (לדוגמא: כן מופיע בהתאחדות הבריטית)
- אין סעיף לא ב IOF ולא באיגוד שלנו בנושא 'נגישות' Accessible – חשוב לשים את הנושא על השולחן ולדון בו ולנסות לצמצם את הפער ברעיונות יצירתיים לפתרונות על מנת להוריד עד כמה שניתן את פוטנציאל הכשל אצל המתחרה (שמע, ראיה, צבעים ועוד)
- יש לשקול להוסיף בתקנון משפטים בנושא של התייעצות ורשימת המלצות של חברים מנוסים להתיעצות
- יש להבהיר בצורה יותר ברורה בתקנון מתי יש צורך להגיש את הערעור גם בכתב (למרות שמוגש בע"פ) ואם אכן יש מקום לכך, חשוב להדגיש שועדת הערעורים צריכה להזכיר למגיש הערעור להגיש גם בכתב. לא עשינו זאת במקרה זה כי חשבנו שערעור בע"פ מספיק.

<u>סיכום ועדת ערעורים - תחרות ליגה בנחל חצרים ב-10/4/2021</u>

<u>רקע</u>

בעקבות התחרות הארצית שנערכה בנחל חצרים ב-10.4.2021 הוגש ערעור בגין הנימוקים הבאים:

1. החלפה בין מיקומי תחנות 61 ו- 62 (תחנה 61 הוצבה במיקום של תחנה 62 ולהיפך);
2. אי הצבת סרטי סימון בתחנות הנ"ל הכוללים את מספרי התחנה (הסרטים היו במקום, אך ללא הקוד של התחנה, מה שמנע אימות של קוד התחנה בעקבות ההחלפה);
3. תיקון ההחלפה השגויה התבצע ע"י המועדון המארגן תוך כדי התחרות, וזאת על דרך תיקון ידני של מספרי הקודים בתחנות 62 ו- 61.

הערעור הוגש על ידי המתחרה זף סגל וכלל בקשה לפסילת המסלולים שכללו את התחנות הנ"ל. בבסיס בקשת פסילת המסלולים נטען כי הופרו התנאים האחידים שיועדו לכלל המשתתפים ועקב שינוי תנאי התחרות בזמן אמת נוצר מצב בו לראשוני הנווטים אשר השתתפו באירוע היו תנאי תחרות שונים לחלוטין, ובכך נפגעו ההוגנות והשוויוניות בתחרות.

חברי הועדה דנו במשך מספר פגישות בעובדות שנאספו, ניתחו את העובדות, הנתונים והעדויות, דנו בהשלכות האפשריות ולהלן סיכום העובדות, מסקנות והחלטת הועדה.

<u>העובדות:</u>

1. על התחנות עם קוד 62 וקוד 61 נרשם קוד שגוי (בוצעה למעשה החלפת קודים בין תחנות אלה) וכן סרטי הבקרה באותן תחנות לא כללו מספר קוד כלשהו.
2. התחנה עצמה הייתה במקומה ומוקמה היטב בפרט הנוף שהוגדר במפה בתיאור התחנה.
3. במהלך התחרות (בסביבות שעה 9:50, שזה בערך באמצע חלון הזינוקים שהיה בין 9:00 ל- 11:00), לאחר שהתגלתה הטעות בעקבות דיווח של נווטים שחזרו מהשטח, התבצע על ידי המועדון המארגן, ללא יידוע המנהל תפעול שנכח בשטח, תיקון ידני של הקודים בשתי התחנות. בחלק מהקטגוריות תחנות אלה היו ממוקמות במחצית הראשונה של מסלול הניווט כך שלמעשה התיקון בוצע לאחר שבתחנה הנ"ל כבר עברו מתחרים רבים, ולפני שעברו בה מתחרים רבים אחרים.
   ההתערבות הידנית בוצעה ע"י נציגי המועדון המארגן בתום לב וללא שיקולים זרים.
4. הקטגוריות המעורבות הן: ארוך, בינוני+, בינוני א', בינוני ב', בינוני נוער, קצר+D, קצר+H.

<u>מהלך הדיון:</u>

ראשית, חשוב לציין כי בספורט הניווט תמיד תהיה קיימת מידה מסוימת של אי-הוגנות בתנאי התחרות ולא ניתן להגיע ל 100% הוגנות. דוגמאות לכך הם תנאי מזג אויר משתנים כמו גשם זלעפות שמתחיל באמצע התחרות, נוכחות מקרית של נווטים באזור תחנה (מה שמקל על זיהויה), יצירת שבילי נווטים המובילים לתחנה (יתרון שלראשוני המתחרים אין) ועוד.

בנוסף, יתכנו גם תנאים של אי שוויוניות בגין גורמים אירגוניים או תקלות טכניות כגון טעויות מיפוי קלות, הצבת תחנה לא במקומה ו/או מוסתרת, קוד שגוי ועוד, אשר יכולות לגרום לפגיעה מסוימת ולעיתים רק בחלק מהמתחרים, אך לרוב פגיעה כזו לא תעלה כדי פגיעה מהותית בשוויוניות או בהוגנות התחרותית המצדיקה בהכרח נקיטת צעדים כלשהם.

גישה זו מתוארת גם במסמכי האיגוד העולמי (ה-IOF)[1], אליהם מפנה תקנון הערעורים של האיגוד (30.12.2019) לפיה תחרות הניווט לא יכולה להיות הוגנת ב-100%, כי תמיד יהיה מרכיב מסוים של מזל ואם ישנם בעיות טכניות לא מהותיות בארגון התחרות, הן לא מהוות עילה לביטול.

יחד עם זאת, ברור כי חובת האיגוד והמארגנים הינה לשמור גם על עקרון השוויוניות וההוגנות בתנאי התחרות, שכן עקרונות אלה מהווים אבן יסוד לאמינות תחרויות הליגה של האיגוד, שמטרתן לקבוע מיהם רצי הניווט המהירים ביותר במסלול/קטגוריה ביום האירוע וכפועל יוצא מכך – בעונה כולה. תחרויות אלו מהוות יעד לאימוני הנווטים ולהתמקצעותם, ונמצאות בליבת מהותו של האיגוד כאיגוד ספורט מקצועי ותחרותי.

בהתאם לכך, ולאור ההשקעה הגדולה (בעיקר במונחי זמן) של המתחרים והמארגנים, ביטול של מסלול לדעת הוועדה, צריך להתבצע כצעד חריג אותו יש לנקוט רק במקרה של פגיעה מהותית ומשמעותית, וכשאין חלופה סבירה אחרת לתיקון הפגיעה.

ולגופו של עניין:

הטעות בקודים בתחנות 61 ו- 62 הייתה טעות משמעותית בארגון התחרות, בעיקר נוכח העובדה שגם לא היו סרטים לצידם הכוללים את קוד התחנה הנכון (מה שהיה מאפשר לנווטים לעלות על הטעות).

בנסיבות כאלה יש לרוב יתרון לנווטים מנוסים, שכן יש להם סיכוי טוב יותר להבין במהירות יחסית כי מדובר בתקלה בקוד התחנה ולהמשיך בתחרות ללא פגיעה משמעותית בביצוע, בעוד הנווטים הפחות מנוסים מתקשים יותר להתמודד עם תקלה כזאת ללא פגיעה משמעותית בביצוע.

ואכן מניתוח התוצאות וזמני הביניים[2], וכן ממדגם של עדויות של נווטים שהתחרו, עולה כי במקרים רבים אכן הנווטים המאומנים יותר הבינו כאמור במהירות יחסית כי מדובר בבעיה טכנית בקוד, שכן בקטגוריות מסוימות, ובפרט בקטגוריות הגבוהות (של מתחרים מאומנים) לא מצאה הוועדה שהתקלה גרמה לעיוותים משמעותיים במדרג המתחרים (ביחס למדרג המתחרים בניכוי זמן הביניים של התחנה הבעייתי, ו\או בניכוי התחנה הבעייתי וזו שלאחריה. כמו כן, הזמן המבוזבז בתחנה לפי ה-Lap Combat לא נמצא חריג ביחס לשאר התחנות, וגם השונות של הזמן המבוזבז בין הנווטים לא נמצאה חריגה). יחד עם זאת, נמצאו קטגוריות שבהם היה מספר לא מבוטל של נווטים שנפגעו, (לדוגמה H60) וגם באופן כולל על פני כל הקטגוריות היו מספר לא מבוטל של נווטים שנפגעו מהארוע באופן לא שוויוני.

בנסיבות של החלפת התחנות בלבד, יתכן והיינו מגיעים למסקנה שלא הייתה עילה לביטול המסלולים שכן התקלה חלה באופן אחיד על כל המתחרים ולפיכך ניתן לטעון שבנסיבות אלה, על אף התקלה והפגיעה, הארוע לא עולה כדי פגיעה מהותית בהוגנות או בשוויוניות בין המתחרים בכל קטגוריה המצדיקה את פסילת המסלול.

---

[1] "Cancelling a Competition: Clarification of Rule 26.12." AGENDA ITEM 154/12.2, 2011 [IOF]
"Sporting fairness implies that the competitors and the public should be prepared to accept that the races **cannot be 100% fair**. There will always be an element of **luck**, especially in a sport such as orienteering taking place in an outdoors environment. …Orienteering is a complex sport to organise and there will sometimes be slight **imperfections** – for example with the map or the control descriptions. A race should not be voided just because of **a minor technicality**."

[2] וגם מניתוח LapCombat, שיטה מוכרת באיגוד לניתוח מבוסס זמני ביניים עבור הנווט לגבי התחנות השונות, ולבחינת השונות בין הנווטים.

מאידך, התערבות המועדון המארגן בתנאי התחרות בזמן התחרות, ותיקון ידני של הקוד הרשום על תחנות הניווט המדוברות בשעה שכבר כמחצית מהנווטים בערך כבר עברו את התחנה, הביא את הוועדה למסקנה כי המקרה חורג מהגדרה של תקלה טכנית, **והייתה כאן פגיעה ישירה ולא זניחה בשוויוניות של תנאי התחרות**: כתוצאה מהתיקון הנ"ל, שהתבצע בסביבות אמצע חלון הזמן של הזינוקים, חלק ניכר מהמתחרים במסלולים שכללו את אחת התחנות הנ"ל לפני שבוצע התיקון, התחרו בתנאים השונים באופן מובהק מיתר המתחרים באותו מסלול שעברו בתחנות המדוברות לאחר ביצוע התיקון.

<u>הפתרון הראוי בנסיבות אלה:</u>

לאחר שמצאנו שאכן ישנה פגיעה לא זניחה בשוויוניות של תנאי התחרות וכפועל יוצא מכך בהוגנות התחרותית, התחבטנו בשאלת הפתרון הראוי בנסיבות אלה.

בהתאם לתקנון הערעורים של האיגוד, פסילת מסלול הינו צעד חריג שיש להימנע ממנו, והמקרים שעשויים להצדיק פסילת מסלול הינם (ציטוט מתוך התקנון):

"6.1.1 כאשר יש פגיעה בהגינות הספורטיבית כלפי יותר מ- 10% מהמתחרים במסלול.

6.1.2 אם במהלך התחרות חל שינוי במצב השטח או במצב אחת התחנות, שהיה בו כדי להשפיע על התוצאות בצורה מהותית".

6.1.3 אם מידע מוקדם על בעיה במסלול (למשל תחנה חסרה) ניתן לחלק מהנווטים והעניק להם יתרון על פני אלה שלא קיבלו את המידע."

בנסיבות שתוארו לעיל הגענו למסקנה שסעיפים 6.1.1 ו- 6.1.2 לתקנון הערעורים חלים בענייננו: הייתה פגיעה בהגינות התחרותית כלפי יותר מ-10% מהמתחרים בכל קטגוריה שכללה את אחת מתחנות 61 או 62, וכן התבצע שינוי במהלך התחרות במצב אחת התחנות שהיה בו כדי להשפיע על התוצאות בצורה מהותית עבור חלק מהמשתתפים.

בדיונים בועדת הערעורים הועלתה האפשרות כי יתכן וחל גם סעיף 6.1.3 לתקנון הערעורים לאור העובדה שנווטים שחזרו מהמסלולים דיווחו למארגנים על הטעות בקודים של התחנות, כך שיש סבירות גבוהה לכך שהמידע הגיע גם לנווטים שטרם זינקו, מה שעשוי היה לתת להם יתרון תחרותי משמעותית על-פני חבריהם.

נוסיף כי הועדה דנה גם באפשרות של הורדה בדיעבד של לגים מהמסלול, אך אפשרות זאת הינה בעייתית בגין הנימוקים הבאים:

1. צעד זה מאוד לא מומלץ על ידי ה-IOF בטענה כי לרוב צעד זה בעיקר מגדיל אי-הוגנות (ראו מקור בהערת שוליים 1 ופירוט בו וכן סעיף 6.4 לתקנון הערעורים של האיגוד).
2. מסלולים רבים שנפגעו מהתקלה הינם מסלולים קצרים יחסית (כ-12 תחנות), כך שהורדת 2 לגים (התחנה התקולה וזו שאחריה) יכולה לגרום לעיוותים משמעותיים, כמו למשל להיטיב עם נווט שניווט לא טוב בלגים הללו ללא קשר לתקלה.

<u>החלטת ועדת הערעורים והועדה המורחבת</u>

כמצוין לעיל, ביטול מסלולים ובפרט מספר רב של מסלולים אינו עניין של מה בכך, שכן הושקעו משאבים רבים בארגון התחרות והמתחרים התאמנו והתאמצו רבות בצליחת המסלולים באופן מיטבי. יחד עם זאת, לאחר בחינת העובדות, העדויות והנתונים וכן לאור הוראות תקנון הערעורים של האיגוד, הגענו למסקנה שפסילת המסלולים הרלוונטיים היא החלופה הנכונה ביותר בנסיבות הארוע.

לפיכך, **הועדה החליטה לאשר את הערעור ולפסול את המסלולים לעיל**.

בהתאם לתקנון הערעורים של האיגוד, החלטת פסילת המסלולים מחייבת אישור גם של ועדת ערעורים מורחבת ולפיכך צורפו אליה שני חברים נוספים -חברת הנהלת האיגוד גנית אשכנזי והנווט שמעון שומרוני - לצורך קבלת החלטה סופית בערעור.

החלטת פסילת המסלולים אושררה גם ע"י הועדה המורחבת בהחלטה שהתקבלה פה אחד.

לאור החלטה זאת, נפסלים בתחרות נחל חצרים המסלולים הבאים: ארוך, בינוני+, בינוני א', בינוני ב', בינוני נוער, קצר+D, קצר+H.

כמו כן, נבקש לפרסם ב<u>אתר התחרות</u> את התוצאות וזמני הביניים, כמו גם את דוח זה.

אנו מקווים שכל הגורמים המעורבים יפיקו לקחים משמעותיים מהארוע, ונחתום החלטה זו בהוקרת תרומתם העצומה של מארגני התחרויות לקידום ספורט הניווט, הפועלים בהתנדבות מלאה ומתוך אהבה גדולה לספורט הניווט.

חברי הועדה והועדה המורחבת:

אנדרה קוצר, גנית אשכנזי, נמרוד כהן, ארם יעקבי, שמעון שומרוני

<u>סיכום ועדת הערעורים עבור תחרות יער בלפור בתאריך 21/2/2020</u>

פרטי הערעור:
הוגש ערעור על ידי המתחרה אלי סרגה, על פסילתו בתחרות זו עקב אי-רישום אחת התחנות בכרטיסו האלקטרוני. טענת המערער היא שניקב תחנה שהונחה על פרט נוף זהה (שיח) במרחק של כ-50 מ' מהתחנה הנכונה .

תוצאות הבדיקה:
1.שתי התחנות הרלוונטיות (קוד 39 – התחנה הנכונה, קוד 64 – התחנה הסמוכה) הונחו ליד שיחים (פרט נוף זהה).
2. בהסתמך על מדידה בתוכנת OCAD עם קובץ המאסטר, המרחק בין שתי התחנות הנ"ל הוא 70 מ' – מרחק תקין להנחת תחנות סמוכות על פרט נוף דומה/זהה.

אי לכך, ועדת הערעורים החליטה לדחות את הערעור, ולהשאיר את הפסילה על כנה.

<u>סיכום ועדת הערעורים עבור תחרות השליחים באוניברסיטת ת"א בתאריך 22/6/2019</u>

פרטי הערעור:
הוגש ערעור על ידי מתחרה צוף טייכמן על פסילתו בתחרות זו חרף אי-רישום של אחת התחנות בכרטיסו האלקטרוני.

תוצאות הבדיקה:
1. אין עוררין לגבי העובדה שאחת התחנות לא נרשמה בכרטיסו של המערער במהלך הניווט
2 . אותה תחנה עבדה באופן תקין לפני ואחרי ניקוב כושל של המערער (בהתבסס על רישומים תקינים של התחנה אצל מתחרים אחרים).
המערער הציג בפני חברי הועדה את המסלול שלו שנקלט באמצעות שעון GPS בתור הוכחה.

מסקנות הועדה:
בהעדר חוקת תחרות ניווט של האיגוד הישראלי הועדה התבססה על החוקה של האיגוד העולמי (https://orienteering.sport/orienteering/competition-rules), המקובלת ברוב האיגודים הלאומיים, הסעיף הרלבנטי בה (5.20)מדבר באופן ברור על חובת פסילה של מתחרה ללא ניקוב בכרטיסו האלקטרוני. בכל מקרה לא מאופשר שימוש באמצעים אחרים לצורך הוכחת ביקורו של נווט בתחנה (כגון מסלול GPS, צילום, עדות מתחרה אחר וכו').

20.5 A competitor with a control punch missing or unidentifiable shall be disqualified. In the case of SportIdent, this rule means that: If a competitor punches too fast and fails to receive the feedback signals, the card will not contain the punch and the competitor must be disqualified (even though the control unit may have recorded the competitor's card number).

אי לכך, **ועדת הערעורים קובעת שיש לפסול את התוצאה של צוף טייכמן בתחרות השליחים באוניברסיטת תל אביב, ועקב כך נפסלת גם תוצאת קבוצתו בתחרות**.

בברכה,
יואב מה-טוב, ענת מאיר, דמיטרי פרצ'ונוק

<u>סיכום ועדת הערעורים עבור תחרות ליגת הניווט הרכוב בנפתולי הירקון בתאריך 8/6/2019</u>

פרטי הערעור:
הוגש ערעור על ידי מתחרה במסלול הקצר על אי-פסילתו של שמעון שומרוני בתחרות זו, חרף העובדה שהכרטיס האלקטרוני שלו אבד במהלך הניווט בדרכו לתחנה השישית.

תוצאות הבדיקה

1. אין עוררין לגבי העובדה ששמעון שומרוני איבד את כרטיסו במהלך הניווט
2. שמעון אימת את נוכחותו בתחנות השונות באמצעות צילום התחנות בדרכו
3. זמנו נקבע על פי שעונו האישי.

מסקנות הועדה

- בניגוד למרבית התקנות של התאחדות הניווט העולמית (IOF) הנוגעות לפסילה אישית, שמנוסחות בצורה עמומה למדי המתירה מקום לפרשנות, התקנה העוסקת בניקוב אלקטרוני של תחנות חד משמעית ואינה מותירה מקום לספק (/https://orienteering.sport/mtbo/competition-rules):
6.20 "יש לפסול מתחרים המאבדים את כרטיס הניקוב, מדלגים על תחנה או מבקרים בתחנות שלא לפי הסדר הנכון."[3]
תקנות דומות מופיעות בקבצי החוקים של כל האיגודים המובילים בניווט הרכוב והרגלי כאחד. בספר ההנחיות הבריטי לניהול תחרויות ניווט (הכולל עיסוק בשיפוט וערערים - https://www.britishorienteering.org.uk/document/a551b1b0272d29424ba0c36d5b523 0,(35/Rules%20of%20Orienteering%20Effective%202016v3-6_Dec%2016%20(2).pdf נאמר במפורש (סעיף 3.8.7) ש"התגלה שאי ניקוב תחנות הוא הבעיה השנויה ביותר במחלוקת. במקרים מסוימים, יתכן שמתחרה ביקר בתחנה והאמין שניקב אותה, אבל לא התגלה דבר בכרטיס האלקטרוני. תופעה כזו נובעת לעתים מטעות אנוש (כגון אי-ניקוב כתוצאה מחציית דרך או הגעה לתחנה האחרונה) אך תכופות המתחרה משוכנע שניקב כראוי. ההסבר הרגיל הינו שהניקוב לא היה תקין, דהיינו ניקוב מהיר מדי או הכנסת כרטיס לא מלאה. במקרים כאלו, יש לפסול את המתחרה, אפילו אם יש עדויות (של צופים או אלקטרוניות 2בתחנות עצמן) שהמתחרה היה בתחנה".[4]
- המסקנה מדברים אלו היא ששום הסבר, הגיוני ככל שיהיה, לא מכשיר אובדן כרטיס אלקטרוני, ושום עדות, אמינה ככל שתהיה, לא מכפה על היעדר הפלט האלקטרוני בסיום התחרות. האיגוד הבריטי מוסיף מיד לאחר מכן שהוא ממליץ להחיל כלל זה בכל התחרויות כדי לשמור על עקביות וכיוון שאחרת

"It could easily become the norm (and an organisational nightmare) to punch sloppily, or ."not punch at all"

- אי לכך, **ועדת הערעורים קובעת שיש לפסול את התוצאה של שמעון שומרוני במסלול הרכוב הקצר בתחרות הליגה בנפתולי הירקון**. כפי שנאמר, אין כאן מקום לפרשנות. התנאי ההכרחי לסיום תחרות ניווט כאחד המתחרים, בטח ובטח בתחרות ליגה, הוא סיומה עם הכרטיס האלקטרוני.

[3] "Competitors who lose their control card, omit a control or visit controls in the wrong order shall be disqualified"
[4] "Missing punches have proved to be the most controversial problem to address. In some cases, it is possible for a competitor to visit a control and believe they have punched, but for there to be no record in the ecard. This may simply be a mistake (such as forgetting to punch at a road crossing or the last control) but more often the competitor believes they have punched correctly. The normal explanation is that they have not punched correctly, e.g. having punched too quickly for SportIdent, or not fully inserted the e-card for Emit. In these cases, the competitor must be disqualified, even if there is evidence (from spectators or electronically in the control box) that the competitor was at the control."

בברכה,
זף סגל (נציג הנהלת האיגוד), ארז שלו, מודי בוכבינדר

<u>סיכום ועדת הערעורים עבור תחרות ארצית ביער שגב בתאריך 11/2/2017</u>

פרטי הערעור:
רותם יוגב, מתחרה במסלול הבינוני B בקטגוריית, H16A ערער על תוצאת התחרות בשל תחנה שלא הייתה במקומה- תחנה מספר 50.

תוצאות הבדיקה:
1. למרות ששלושה אנשים שונים בדקו את התחנה מטעם המועדון המארגן (מניח סרטים, בקר, ומניח התחנות), המארגנים קיבלו על עצמם אחריות להנחת התחנה במקום שגוי.
2. התחנה הייתה מרוחקת ממקומה האמיתי, ולא ניתן היה לראותה מפרט הנוף המקורי.
3. שני מסלולים עברו בתחנה 50 -בינוני B וקצר+H.

מסקנות הועדה:

- התאחדות הניווט העולמית (IOF) פרסמה מסמך ובו תנאים מפורשים שבהם יש לפסול תחרות ניווט (http://orienteering.org/wp-content/uploads/2010/12/Cancelling-a-competition.pdf)
  נתרגם כאן את החלק הרלוונטי:
  26.1.3 – "על המארגן לבטל תחרות אם הנסיבות שנוצרו הפכו את התחרות ללא הוגנת באופן מהותי"
  כלל 2.7 - הוגנות ספורטיבית תהיה העקרון המנחה בפירוש החוקים על ידי מתחרים, מארגנים וועדת הערעורים.
  5. הוגנות ספורטיבית משמעה שהמתחרים צריכים להיות מוכנים לקבל את העובדה שהתחרויות לא יכולות להיות הוגנות ב-100%. תמיד יהיה מרכיב של מזל, במיוחד בספורט כמו ניווט, המתרחש מחוץ לאולמות ובסביבה טבעית...]
- ישנם מספר גורמים שהמארגנים (ולעתים ועדת הערעורים) צריכים לשקול לפני ביטול תחרות ו/או תוצאותיה:
  - כמה מהמתחרים הושפעו, ואיזה חלק יחסי מתוך כלל המתחרים הם היוו? בעיה שהשפיעה על 10% או יותר משדה המתחרים מעידה שהתחרות לא הוגנת.
  - האם המתחרים שהושפעו היו מנצחים פוטנציאליים?
  - האם סביר להניח שהבעיה השפיעה מהותית על מיקומם של המתחרים המובילים? שניות בודדות משמעותיות יותר במקצה הספרינט מאשר במקצה ה-Long.
  - מה סטטוס התחרות?
  - באיזה סוג תחרות מדובר (מוקדמות, גמר, זינוק מדורג, זינוק המוני, ספרינט, שליחים וכו')?
  - האם זה הוגן עבור מתחרים שלא הושפעו מהבעיה?
  - איזו תוצאה פחות מזיקה לתדמית הספורט? מהו משקל ההשלכות השליליות של ביטול התחרות למול משקל ההשלכות השליליות של אי-ביטול התחרות?
  - האם ניתן לקבוע מועד חדש והוגן עבור התחרות?
  - האם התקלה הייתה אשמת המארגן או גורם שנמצא מחוץ לשליטתו של המארגן?

חלופות לא מקובלות לפסילת תחרות:

18. חשוב לא לבחור בדרכים שיחמירו את אי-ההוגנות.
19. הרבה, אם לא רוב, המצבים ההיפוטתטיים קשורים בבעיה עם תחנה אחת או לג אחד. כלל 24.15 ("התוצאות יתבססו על זמני המתחרים בכל המסלול. אף שינוי לא יעשה לזמנים אלו על בסיס זמני הביניים") אוסר על תוצאה המתבססת על חלק מהמסלול. כלל זה נקבע מפני שניתוח ההשלכות של הסרת לג אחד או יותר מהתוצאות הראה שנוצרה יותר חוסר הוגנות מאשר נפתרה

- לאור העובדה שלא ניתן היה למצוא את תחנה 50 באופן סביר:
  - המנסרה, המנקב והסרט היו במקום שונה מהמתוכנן
  - התחנה מוקמה באזור סבוך יחסית שלא אפשר ראות

- התחנה הייתה במקום מרוחק מזה המיועד
התחרות לא עמדה בתנאים שהציב ה-IOF לצורך הוגנות ספורטיבית.

- ועדת הערעורים קובעת כי **יש לפסול את תוצאות המסלולים בינוני B וקצר+H**, ולבטל את ניקוד הליגה לתחרות זו בכל הקטגוריות הרצות על מסלול זה: H50B, D16A, H21C, H18B, H60, H65, H70. H16A

חרף אי הנעימות שתיווצר בשל ביטול תוצאות תחרות ארצית, לא ניתן להימנע מפעולה זו כאשר התחרות איבדה ממשמעותה הספורטיבית.

למרות הפגיעה החמורה במתחרים במסלולים הרלונטיים ובדרוג הליגה, הועדה אינה חושבת שיש לנקוט בכל סנקציה או ביקורת חריגה על המועדון המארגן. רוח האיגוד ואופן ארגונו מושתתים על התנדבות וקולגיאליות, מארגני התחרויות במועדונים חותרים למקצועיות אך טעויות מסוג זה קורות מעת לעת. יש להתמקד בהפקת לקחים והטמעתם.

בברכה,
רן שביב (נציג הנהלת האיגוד), זף סגל, יורם שחורי (נציג המועדון המארגן)