

ישיבת ועדה מקצועית – 24/03 ערב המרוץ

נוכחים:

ליאור בר עמי	ליאור אליה	אלעד איסוביץ'	אבי ברמן
ניב צורי	ליאון בנישו	שי לב - נעדר	

נושא הדיון:

הסקת מסקנות מאירוע מס' 1

ראשית היה אירוע עם מספר משתתפים רב – הצלחה בנושא זה.

לצערנו בשאר ההיבטים היו ליקויים חמורים ויש להתייחס אליהם.

1. לוח הזמנים התחיל באיחור גדול מאוד וגרר עיכובים שגרמו בסופו של יום לביטול סבב המרוצים השני
2. הרשמה שהתבצעה דרך המסלול ועם פרטים חסרים. לא היו מספרי רשיונות כלים של המתחרים, מתחרים לא שלחו רשיונות נהיגה ספורטיביים ורשיונות כלים תחרותיים ומכיוון שתקשורת הרוכבים הייתה מול המסלול, ההנחיות והכללים המשלימים לא נקראו ע"י הרוכבים ונוצר חוסר ידע והרבה דיסאינפורמציה שגרמו לבלאגן בבוקר האירוע.
3. הלזז נבנה בצורה מסוכנת שלא משאירה מרווח לטעות. התחלה מאוחרת עם סיום ב16:30 ולכן לא נשאר זמן "ספיר" לתקלות כמו שהיו. הלזז צריך לכלול מרוץ ספרינט ומרוץ רגיל, במידה והכל מתקתק אפשר בהמשך העונה לבחון אפשרות של שני מרוצים מלאים (בהכרזה של חודש מראש לפחות)
4. קטגוריות – הקטגוריות נבנו ע"י צד שלישי בצורה שרירותית ולא תואמו מולנו. ערב לפני המרוץ קיבלתי טלפון המנסה לגשר על הפערים. כינסתי ועדה מקצועית בהקדם ודנו בנושא כאשר נקבעו כללים ברורים. הכללים האלו לא נאכפו בבוקר המרוץ, מערכת הזמנים שינתה את שמות ותמהיל הקטגוריות ובנוסף לכך הלוחיות על הגביעים נתלשו ממוקמן והוחלפו בלוחיות עם השמות החליפיים.
5. מחסור במרשלים – ההפקה הייתה אמורה להעמיד בבוקר האירוע 10 מרשלים. 8 על המסלול ועוד שניים בפיטס. בפועל לא היה ידוע כמה מרשלים יש בבוקר (אבל היו בערך ארבעה +/-) ובזמן ההרשמה גויסו מרשלים נוספים מהפיטס ומהמלוויים של המתחרים.
6. לא הייתה מערכת כריזה בפיטס – ולכן תקשורת הנחיות לרוכבים היה קשה מאוד. מערכת כריזה היא לא חובה כאשר יש לזז ברור, קטגוריות ברורות והכללים והקטגוריות ידועים מראש ולכן הרוכבים יודעים מה לעשות. במרוץ הזה ההיפך היה הנכון, חצי מהרוכבים מכירים את ההנחיות של ההתאחדות, החצי השני מכיר את ההנחיות של ההפקה ונוצר אי סדר כאשר בהיעדר מערכת כריזה לא ניתן לתקשר לרוכבים את ההנחיות הנכונות. בנוסף לכך תדריך הרוכבים היה בעייתי בעקבות הנושא הזה.
7. סדר בפיטס – מכיוון שלא היו מנהל פיטס ולא היו הנחיות מסודרות המון אנשים עישנו בפיטס. בנוסף לכך היה דוכן מזון שמוכר גם אלכוהול כ200 מ' מהפיטס ולכן היו אנשים בפיטס ששתו בירות.
8. היה עיכוב ענק בבוקר גם בעמדת הבחינות הטכניות, נדמה שהוא לא זה שיצר את העיכוב בלזז מכיוון שגם כשהשתחרר הלחץ הרוכבים עוד לא עלו למסלול – אבל עיכוב זה נוצר כי הרוכבים לא ידעו איך צריך להגיע לעמדת הבחינות. יש להוציא עדכון בסיסי לרוכבים כיצד להגיע לבחינה טכנית. (בדגש על טופס מלא, מדבקות, רשיון מקורי, קסדה ובלמים תקינים!)

9. נוצר עיכוב בזמני העלייה למקצה ובהזנקות כי רוכבים חיצונית לשניה האחרונה להורדה של מחממי הצמיגים ולא ידעו איפה הם ממוקמים. יש לפרסם בכניסה למסלול את המיקום של כל אחד לפי מקצה הדירוג. בנוסף יש לייצר צפירה דקה לפני עלייה למסלול ולאכוף את הכללים – רוכב שלא הגיע לכניסה למסלול אחרי שהרוכב הראשון סיים הקפה יזנק מהפיטליין. הכניסה למסלול תיסגר והוא לא יורשה לעלות!
10. מנהל המרוץ לא יכול להיות בניגוד עניינים וקשר עם ההפקה. בוריס היה מנהל המרוץ באותו אירוע והתקשה במילוי תפקידו מכיוון שהייתה התנגשות בנושא הקטגוריות והלוח בין המלצת ההפקה לדרישת ההתאחדות. יש לדאוג כי ההתאחדות בלבד תזמין ותמנה את בעלי התפקידים לאירוע. הנושא כולל: מנהל מרוץ, שופט, בוחן טכני, מרשלים ומזכירות.
11. חובה להוסיף מספרים על הגריד במסלול מוטור סיטי. הדבר התבקש באישור מסלול השנתי אך עדיין לא בוצע. יעזור לרוכבים למצוא את המקום שלהם בזריזות ולהזניק את המקצים בזמן.
12. לא היה חשמל בפיטס בבוקר המרוץ. יש להיערך עם חשמל טרום האירוע, הנושא בעיית וידוע וצריך למצוא לו פתרון לפני האירוע הקרוב.
13. יש לבדוק מול הבוחנים הטכניים אפשרות של הגעה לאוהלים. הצעת הועדה: הבוחנים יתחילו בשעה מסוימת המוכרזת בלוח סיבוב בין האוהלים, כאשר עד שהם מסיימים את הסיבוב עמדת הבחינות לא מתפקדת. רוכב שיתמקם אחרי בוצע הסיבוב יגש לעמדת הבחינות ויבחן פרטנית.
14. לא היה רכב חילוץ – יש לדאוג לרכב זמין הנושא: מטאטא, מטף, חומר לספיגת שמן (מלטסיד) ואפשרות לפנות אופנוע מהמסלול. חובה!
15. תפעול הדגלים – מכיוון שהמסלול גדול והיה מספר מועט של מרשלים הנושא צרם אף יותר. יש לדאוג לדגלים ירוקים, לאחר הוצאת דגל צהוב יש להוציא דגל ירוק בכדי שהרוכבים יידעו שהם כבר לא רוכבים "תחת דגל צהוב" ויכולים לחזור למהירות הרגילה, עקיפות וכו'.
16. גב הפודיום לא כלל את השם "אליפות ישראל בסופרבייק" כפי שסוכם
17. קטגוריות והנחיות:
- a. הקטגוריות יישארו כפי שנקבעו בתחילת העונה וכפי שמפורט בכללים המשלימים: סופרבייק 1000, סופרספורט 600, סופרספורט 300, פתוחה מעל 500, פתוחה עד 500, ילדים. רוכבים משובצים בקטגוריה ע"פ דגם האופנוע בלבד!
- זמן הגג לקטגוריה הינו 112% מהרוכב המהיר ביותר בקטגוריה. במידה ורוכב לא נכנס לקטגוריות הפיירינג (סופרבייק וסופרספורט) הוא רשאי להכנס לפתוחה אם הוא עומד בזמן הגג. במידה ולא הוא לא יוכל להתחרות. בילדים אין זמן גג.
- b. רוכב צריך לעשות את הנסיון הטוב ביותר להצליח (מתוך הכללים והFIM) – קיים חשד לנסיונות לא כשרים בנושא הקטגוריות, הנושא תחת בדיקה
- c. תהיה ענישה על פער בלתי סביר בין מקצה הדירוג למקצה המרוץ התחרותי. לא ייתכן כי רוכב יזנק למרוץ בכונה בכדי לנסות לרדת לקטגוריה קלה יותר ולהשיג שם גביעים.
- d. רוכב ידורג פעם אחת במהלך העונה – במרוץ הראשון שלו **לא רלוונטי כרגע בקטגוריות הנוכחיות**
18. יש לבחון הקמה של קטגוריה עממית – שתכיל אופנועי 1000+600 ביחד, לנסות לשלב בלוח אליפות ישראל או לחילופין לקיים מרוצים בסיום ימי אימון. יש לדון בישיבה נפרדת בנושא.