

דוח חקירה בטיחותית סופי (דוח ממצאים)

תיקי תאונות 75-17, 70-17

- היפצעות בני אדם בתאונות רחיפה -

13/20.10.2017	בתאריכים
Sky-Line	כלי הטיס (מצנח רחיפה)
Dune	דגם
ארסוף	מקום האירוע

לצורכי בטיחות בלבד

הדין ביחס החקירה הבטיחותית ותוצריה

(מחוק הטיס, התשע"א-2011 ומנספח 13 לאמנת התעופה)

חקירה בטיחותית - חקירה של אירוע בטיחותי לפי פרק זה היא הליך הכולל איסוף מידע וניתוחו, הסקת מסקנות, לרבות קביעת הסיבות לאירוע הבטיחותי או הגורמים שתרמו להתרחשותו, ומתן המלצות הנוגעות לעניין לצורך שיפור בטיחות התעופה, ככל שלדעת החוקר הראשי יש בכך צורך. (סעיף 104 לחוק).

מטרת חקירה בטיחותית - מטרתה הבלעדית של חקירה בטיחותית היא מניעת אירועים בטיחותיים, ואין תכליתה ייחוס אחריות אזרחית, פלילית או משמעתית לאירועים כאמור. (סעיף 105 לחוק).

תפקידי החוקר הראשי - החוקר הראשי יהיה ממונה על ביצוע חקירות בטיחותיות לפי הוראות פרק זה. במילוי תפקידיו יפעל החוקר הראשי בהתאם להוראות נספח 13 לאמנה, ככל שהן ישימות בישראל, למעט הוראות כאמור שלגביהן הודיע המנהל לארגון התעופה הבין-לאומי, לפי הוראות סעיף 4(ב) לחוק רשות התעופה האזרחית, כי ישראל פועלת באופן שונה. (סעיף 108 לחוק).

אי-תלות - בביצוע חקירה בטיחותית לפי פרק זה אין מרות על החוקר הראשי ועל ממלא מקומו, זולת מרותו של הדין; הוראות סעיף זה יחולו גם על חוקר שהוסמך לפי סעיף 115, בכפוף להוראות סעיף קטן (ג) של הסעיף האמור. (סעיף 109 לחוק).

פרסום הדוח הסופי - החוקר הראשי יפרסם את הדוח הסופי באתר האינטרנט של משרד החוקר הראשי וכן יעמיד את הדוח לעיון הציבור, ללא תשלום, במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, ובלבד שלא יפרסם את הדוח או חלק ממנו ולא יעמידו לעיון הציבור כאמור, אם יש בכך כדי לפגוע בבטיחות המדינה או ביחסי החוץ שלה. (סעיף 119 לחוק).

המלצות החוקר הראשי - המנהל וכל מי שהחוקר הראשי כלל לגביו המלצות בדוח הסופי יבחן את ההמלצות כאמור הנוגעות אליו, יחליט באשר ליישומן ויודיע על החלטתו המנומקת בכתב לחוקר הראשי; המנהל יעביר את החלטתו המנומקת כאמור גם לשר. (סעיף 104 לחוק).

אי-קבילות הדוח הסופי - הדוח הסופי לא יתקבל כראיה במשפט, למעט בערר לפי סעיף 39, בעתירה מנהלית או בערעור מנהלי על החלטות לפי חוק זה, לפי חוק בתי משפט לעניינים מנהליים, התש"ס-2000, ולא ישמש בהליך שנוקט מעביד כלפי עובדו. (סעיף 124 לחוק).

חיסיון ואי-קבילות של חומר חקירה בטיחותית - חומר חקירה בטיחותית לא יימסר ולא יתקבל כראיה במשפט ולא ישמש בהליך משמעותי, בהליך מנהלי או בהליך שנוקט מעביד כלפי עובדו. (סעיף 123 לחוק).

- ☒ "Also, discuss and analyze any issue that came to light during the investigation which was identified as a safety deficiency, although such issue may not have contributed to the accidents".
- ☒ The investigation may also reveal other hazards of deficiencies within the aviation system not directly connected with the causes of the accident".
- ☒ "When drafting the Final Report, the writer should not assume that everyone who reads the report is familiar with the technical detail".
- ☒ "The writer's responsibility is to present the reader with a word picture of the accident and the investigation. The writer should assume that the reader is intelligent but uninformed and will analyze the facts presented in order to test the conclusion of the Final Report".
- ☒ "If the Final Report must delve into complicated areas such as aerodynamics, metallurgy, and the operation of aircraft systems, the subject should be explained in a way that it is easy to understand".

(ICAO / ANNEX 13 / DOC. 9756 / PART I & IV)

הדוח הועבר לפרסום עפ"י סעיף 119 לחוק הטיס, התשע"א – 2011.

דוח חקירה בטיחותית סופי (דוח ממצאים)

תיקי תאונות 75-17, 70-17

תקצירי האירועים

במהלך אוקטובר 2017 אירעו באתר הרחיפה בארסוף, שליד הקיבוץ שפיים, במסגרת רחיפות מסחריות שמקיים במקום חברה/חברת הרחיפה סקאיי-ליין (להלן: "החברה"), בתנאי מז"א נוחים, שתי תאונות רחיפה, עם פצועים קשה, כדלקמן: התאונה הראשונה, בתאריך 13.10.2017 (להלן: "רחיפה ראשונה") ואילו התאונה השנייה, שבוע אח"כ, בתאריך 20.10.2017 (להלן: "רחיפה שנייה"). מאחר שמדובר בשתי תאונות בעלות רקע ומאפיינים דומים, החוקר הראשי החליט על פרסום החקירות שביצע בדוח מאוחד אחד.

בתאונה הראשונה נפצע מרחף המבצע רחיפות טנדס עבור החברה (להלן: "מרחף א"), וכן ילד בן 9 שהיה הנוסע עמו. בתאונה השנייה נפצעה האם של הנוסעת, ילדה בת 12, בהיותה צופה בבתה, עת שמנהל החברה (להלן: "מרחף ב") ריחף עם הבת מעל העמדה, ופגע בה ופצע אותה קשה.

התאונה הראשונה הסתיימה באשפוז מרחף א והילד, בשני בתי חולים נפרדים, המרחף למשך חמישה ימים, עם צלעות שבורות ופגיעה ריאתית והילד למשך לילה, עם שבר בקרסול ופגיעות יבשות. התאונה השנייה הסתיימה בשני אשפוזים של האם, עם צלעות שבורות פגיעה בריאה וקשיי נשימה.

שני האירועים לא דווחו לחוקר הראשי ע"י המרחפים או מפעיל החברה והם הגיעו לידיעתנו כתוצאה מפרסומם באינטרנט או בעקיפין מבני המשפחה. נוכח חומרת האירועים, החוקר הראשי החליט על חקירת שתי התאונות.



1.1 היסטוריה של הרחיפות

רחיפה ראשונה (13.10.2017)

ביום שישי בתאריך 13.10.2017, בשעה 15:00 לערך, מרחף א יצא לרחיפת טנדם כשהנוסע שהיה עמו היה ילד בן 9 שהגיע לאתר הרחיפה בארסוף עם אביו. באתר שררה רוח צפון מערבית קלה (310/10).

במהלך הרחיפה המרחף איבד את השליטה על מצנח הרחיפה ופגע בשפת המצוק. האב שהיה אותה העת עם בתו בעמדת ההמראה, תחילה הורגעו שזה רגיל ורק לאחר כחמש דקות, כשהבינו שמהו קרה, האב רץ צפונה וראה את המרחף ובנו תלויים בקצה המצוק כשהמצנח תפוס בסלעים של שפת המצוק. יחד עם מספר אנשים הם משכו במיתרים והעלו את המרחף ואת בנו למעלה. אמבולנסים שהוזעקו פינו את השניים לבתי חולים נפרדים.

מרחף א פונה לבית החולים איכילוב שם אובחן כסובל משלוש צלעות שבורות שגרמו, ככל הנראה, לקרעים בריאה השמאלית והוא אושפז להמשך טיפול במחלקת טראומה. הילד פונה לבית החולים מאיר בכפר סבא שם אובחן כסובל משבר בקרסול ברגל שמאל וחבלות בחלק גופו השמאלי, כולל בריאה אחת והוא אושפז להמשך בדיקות ומעקב. האירוע לא דווח לחוקר הראשי, אלא נודע לו עקב פרסום ב - Ynet, והוא פתח בחקירה.



פעולות החילוץ באתר התאונה בארסוף

רחיפה שנייה (20.10.2017)

הרחיפה הוזמנה ע"י אחות אם הנערה, כ"מתנת חוויה ואומץ" מקדימה לקראת אירוע הבת מצווה, באמצעות הגרופון של החברה, באינטרנט, ע"י חיוב כרטיס האשראי. תוכנית האחות היה לרחף גם כן לאחר נחיתת בת אחותה.

המשפחה הוזמנה להגיע ביום שישי, 20.10.2017 בשעה 13:40, ויחד עם הנערה הגיעו הוריה, שתי אחיות האם ואחיין בן 9. לגרסת המשפחה נאמר להם, בהגעתם, להמתין מעט, לרוח מתאימה. המשפחה הכינה מראש, ללא ידיעה מוקדמת של הנערה או המרחף, אביזרים להפתעה - שלט ברכה גדול (80X100 ס"מ), אותו תכננו להניף כדי שהנערה תראה מהאוויר.

בשעה 14:30, מרחף ב יצא עם הנערה לרחיפת החוויה שתועדה על ידם מהאוויר. מזג האוויר היה נאה והרוח צפון מערבית קלה. מהסרט ניתן ללמוד על האירוע ולהתרשם שהרוח בעת הרחיפה הייתה מעל לשמונה קשרים ותנאי הרחיפה היו סבירים.

המרחף ריחף דרומה לאורך הרכס ולאחר כעשר דקות מהיציאה, השניים התקרבו מכיוון דרום לעמדת ארסוף. בני המשפחה שזיהו אותם בהתקרבותם מדרום, נעמדו עם השלט שהכינו בזמן הרחיפה ושני ההורים החזיקו בו, כאשר שתי האחיות מצלמות והאחיין הצעיר ישב מתחת לשלט.

מרחף ב הבחין בהם וצעק לבני המשפחה "לא לזוז", בהבנתם כדי שיעבור וייתן לנערה לקרוא את הכתוב בשלט. המרחף התקרב אליהם, הוריד מהירות והנמיך אליהם, אלא שבמקום שיחלוף מעליהם הוא פגע בחוזקה, בפלג גופה העליון של האם, הפיל אותה לקרקע ובסיוע של אחד מחבריו המריא שוב והמשיך ברחיפה, כשהאם שוכבת פצועה על הקרקע.

אחד הצופים שהיה מתוכנן לרחף אח"כ הזעיק את מד"א ונדרשו שני אמבולנסים לפנות את האם, אחד מהם 4X4, עקב בעיית עבירות במקום. האם אושפזה ללילה בבי"ח איכילוב ושחררה ויומיים אח"כ אושפזה בבי"ח ברזילי, משך יומיים וחצי, שם התברר, כי הפגיעה בבית החזה כללה שלוש צלעות שבורות, סדק בצלע רביעית, וקשיי נשימה קשים שהצריכו סיוע נשימתי.

צילום מהאוויר – 7 שניות לפני הפגיעה באם (מימין, בלבוש שחור)



1.2 המרחפים

מרחף א

- בן 53.
- למד אצל מרחף אוקראיני בארץ שלא החזיק באישור/רישיון הדרכה.
- צבר ניסיון רב בטיסות טנדם.
- לא החזיק ברישיון הדרכה ו/או ברישיון מסחרי מטעם רת"א.
- עוסק בתכנות מחשבים וגם מבצע רכיפות מסחריות במסגרת החברה.

מרחף ב

- בן 51.
- מחזיק בתעודה מרוסיה המעידה לכאורה שהוסמך על מצנחי רחף ביולי 2009.
- עבר במאי 2010 קורס מצבי חירום (SIV) ברוסיה.
- לגרסתו, עד פברואר 2016 ביצע 2,586 שעות, מתוכן 287 כמדריך.
- לא מחזיק ברישיונות הדרכה ו/או מסחרי מטעם רת"א.
- בסוף 2015 הגיש לרת"א בקשה לרישיון רחפן, הגדר מסחרי והדרכה – מספר ימים לפני התאונה ביצע מבחן עיוני להגדר מסחרי, אך לא ביצע מבחן מעשי.
- לא החזיק ברישיון הדרכה ו/או ברישיון מסחרי מטעם רת"א.
- מנהל את חברה הרחיפה Sky-Line בארסוף ולמעשה משמש רחפן ראשי בו.

1.3 מצנחי הרחיפה

מצנחי הרחיפה שהיו בשימוש בשני האירועים נתפרו עבור החברה ע"י חברה אוקראינית וקיבלו את שם החברה Sky-Line תחת דגם המכונה Dune (דיונה). לגרסת מנהל החברה, המצנח בתהליך של קבלת תקינת EN במכון תקינה בשוויץ. בירור ראשוני עם מנהל מכון התקינה בשוויץ העלה, כי מצנח בשם הזה לא מוכר לו ובוודאי שלא סיים תהליך תקינה. יצוין, כי תחת אותו שם נמצאו לפחות שתי חברות, אחת אוסטרית ואחת בריטית, אך אף אחת מהן אינה קשורה באיזושהי צורה לחברה הישראלית. נכון למועד כתיבת הדוח, לא התקבלו פרטים טכניים רשמיים ביחס למצנח האמור.

1.4 מז"א (עפ"י השמ"ט, תנאי הרחיפה היו כמעט זהים בשני האירועים):

באירוע הראשון

- ראות – טובה, ללא עננים.
- רוח - צפון מערבית 280 - 300, בעוצמה של 9 - 15 קשרים.
- טמפרטורה - 26 מעלות צלסיוס.

באירוע השני

- ראות – טובה, ללא עננים.
- רוח - צפון מערבית 300, בעוצמה של 8 קשרים.
- טמפרטורה - 27 מעלות צלסיוס.

1.5 פעילות הרחיפה בארסוף

אתר ארסוף הינו רכס לאורך קו החוף בגובה ממוצע של 50 מטרים מעל פני הים, סמוך לרצועת החוף הנמצאת בקרבת הישוב ארסוף. קו הרכס האמור מתמשך מחוף הרצלייה בדרום ועד נחל פולג בצפון. האתר פעיל בעיקר בחודשי הקיץ ומאפשר פעילות דאיית רכס, בקשת רוחות, מכיוון דרום מערב לכיוון צפון מערב, בעוצמה שסביב 17 - 30 קמ"ש (רכיב רוח מערבי משמעותי).

האתר משמש בעיקר מרחפים "מסחריים", בטיסות טנדס וכן להדרכת חניכים במצנחי רחיפה, בד"כ גם ללא ביטוח מתאים המגן על זכויות הנוסעים. יצוין, כי חלק מהמתואר נכון גם באתרים נוספים, כגון: נתניה, מבוא חמה, אשקלון ועוד. באתר ארסוף, מרבית הטיסות המסחריות וההדרכה נעשות ע"י מרחפים שאינם מרושיינים לכך, אך זה מצב שקיים גם באתרים נוספים. זאת ועוד, בארסוף ואולי גם באתרים אחרים, במהלך חודשי הקיץ, מבוצעת העסקה של מרחפים זרים זמניים, אפילו לא חוקיים, המוצגים כמרחפים מקצועיים מסחריים, אשר אינם מחזיקים בפועל ברישיון רחיפה ישראלי, אם כלל.

1.6 חברת רחיפה סקאיי-ליין

חברה הרחיפה Sky-Line פועלת באתר ארסוף מספר שנים והיא מפרסמת עצמה באתר האינטרנט של החברה, לפיו מדובר ב"סניף הישראלי" של החברה שהוקמה בשנת 2009 ברוסיה.

עוד מצוין, כי החברה נוסדה בשיתוף פעולה עם טייסים מובילים מאוסטרליה, גרמניה, רוסיה ואוקראינה והיא מהווה בסיס ראשי לספורט הרחיפה בישראל שמבקרים בו עשרות טייסים מובחרים מכל העולם. בפועל, רחיפות החברה מבוצעות ע"י מרחפים מהחברה ועל ידי אחרים מטעמה, הנוהגים לקיים במקום טיסות טנדס מסחריות. בנוסף, החברה מעבירה קורסי רחיפה לחניכים.

החברה מציעה באתר האינטרנט מספר פעילויות:

✓ רחיפה יחד עם טייס מקצועי.

✓ בית ספר לטייסים מתחילים.

✓ קורסים לקידום בדרגת הטייס.

✓ יצור מצנחי רחיפה מותאמים במיוחד לתנאים בישראל.

יצוין, כי החברה מפרסמת את רחיפות החוויה באתר גרופון, עבור 149 ש"ח לטיסה של 15 דקות. תמורת תשלום נוסף מצד הנוסע, הרחיפות מתועדות במצלמה המותקנת על "מוט סלפיי" המוחזק בידי הנוסע, כאשר המרחף מכוון מדי פעם את המצלמה לאתרי עניין. בסוף הרחיפה הסרטון ניתן לנוסע כמזכרת.

2.1 תרחישי התאונות

רחיפה ראשונה

מרחף א יצא לרחיפה עם הילד לכיוון דרום והגיע לסביבות אפולוניה, שם ביצע פנייה של 180 מעלות וחזר צפונה לכיוון הישוב ארסוף וחזר, בפנייה של 180 מעלות לכיוון דרום, במטרה להגיע חזרה לעמדה ולסיים את הרחיפה. בשלב זה, תוך התקדמות לעמדת ההמראה המרחף המשיך לבצע מספר תמרונים.

האירוע התרחש כחצי ק"מ צפונית לעמדה, בסביבות חמישה מטרים לפני "ואדיון" קטן (מעין מובלעת צרה מבסיס המצוק בחוף הים, עד לקצהו ובזווית של 20 עד 30 מעלות לכיוון צפון), במקום היו בעת האירוע משבים של 25 עד 30 קמ"ש. המרחף עבר מעל אותו וואדיון והחופה נחשפה לאזור בו נוצר אפקט וונטיורי, כלומר עלייה מקומית במהירות הרוח, כתוצאה מהתכנסות האוויר אל תוך הוואדיון, אשר גרם לכך שהמהירות הקרקעית של החופה ירדה והיא נעה לאחור - המרחף המשיך לנוע קדימה באותה המהירות, תוך שהחופה האטה, דבר שגרם לעלייה רגעית של זווית ההתקפה של החופה. המרחף, במקום לשחרר את הברקסים, על מנת לאפשר לחופה לנוע קדימה ולהוריד את זווית ההתקפה, משך את הברקסים והצד השמאלי של החופה הזדקר - הכנף נכנסה לסחרור שטוח לצד שמאל, המצנח צנח אל הוואדיון והחופה נתפשה בקצה המצוק, כשמרחף א והילד תלויים על המיתרים. נוכחים באתר חשו אל השניים, יחד עם האב, ומשכו אותם חזרה אל שפת המצוק. יצוין, כי אם השניים היו נופלים מן המצוק, עלולה הייתה התוצאה להיות קשה עוד יותר.

המרחף פונה לבית החולים איכילוב שם אובחן כסובל משלוש צלעות שבורות שגרמו, ככל הנראה, לקרעים בריאה השמאלית והוא אושפז להמשך טיפול במחלקת טראומה, משך חמישה ימים.

הילד פונה לבית החולים מאיר בכפר סבא שם אובחן כסובל משבר בקרסול ברגל שמאל וחבלות בחלק גופו השמאלי, והוא אושפז משך הלילה, להמשך בדיקות ומעקב והוא שוחרר למחרת התאונה.

רחיפה שנייה

הרחיפה בוצעה כמתנת בת מצווה מקדימה לילדה בת 12 שמשפחתה הביאה אותה לאתר הרחיפה בו פועלת החברה ע"מ לקיים רחיפת טנדס בתשלום ולאחריה הייתה אמורה דודתה, שהזמינה את הרחיפה, לבצע זאת גם היא. הרחיפה בוצעה על ידי מרחף ב שהוא המנהל ושותף בבעלות על החברה.

לקראת סוף הרחיפה, מרחף ב ביצע יעף נמוך, כנראה מתוך כוונה לעבור מעל השלט, שהוחזק מצד אחד על ידי האם ומהצד השני על ידי האב, כאשר האחין בן ה - 9 ישב מתחת לשלט.

במהלך היעף, מרחף ב צעק למחזיקי השלט לא לזוז, האט את המצנח באמצעות ההגאים ולאחר מכן שחרר את ההגאים, האיץ תוך הנמכה לכיוון השלט ופגע בעוצמה באם והפיל אותה אל הקרקע. תוך כדי כך ובסיוע של אחד מחבריו, מרחף ב רץ והמשיך ברחיפה – אפשר שהמרחף לא הבין כי הפגיעה הייתה קשה. יצוין, כי אם הפגיעה הייתה באחיין, התוצאה הייתה עלולה להיות חמורה אף יותר. במקום שהו פקחים של החברה להגנת הטבע עם אחרים שנכחו שם והם חשו לעזור. אחד הנוכחים הזעיק את מד"א ששלחה שני אמבולנסים לפנות את הפצועה לבי"ח מאחר שנדרש אמבולנס 4x4 לבצע את הפינוי מהשטח שעבירותו מוגבלת. האם אושפזה פעמיים, למשך מספר ימים כשהיא סובלת משלוש צלעות שבורות, סדק בצלע רביעית, ריאה פגועה וקשיי נשימה.

2.2 רחיפה והנוסע המשלם

בענף התעופה נשמעת לעיתים טענה על פיה משאבי מוסדות התעופה צריכים להיות מחולקים מן הכבד – הנוסע המשלם, ועד הקל - הטייס הבודד הטס או מרחף לו להנאתו בזמן הפנאי. יודגש, כי לא תמיד גישה זאת חופפת את ההגדרות הבינלאומיות של ארגון התעופה הבינלאומי, אך אפשר להבין את הגורמים לטענה ולמדיניות המבוססת עליה.

תאונות כגון התאונות הנחקרות בדוח זה ועוד רבות אחרות שלא מגיעות לידיעת החוקר הראשי או למוסדות התעופה, מתייחסות לנוסע משלם, לא פחות מהנוסע הקונה כרטיס טיסה ליעד בחו"ל, ולעיתים המחיר דומה ואפילו גבוה יותר. מעבר להגנה שמגיעה לנוסע המשלם, גם בתעופת הרחיפה וגם בתעופה הספורטיבית, השאלה המטרידה היא האם ניתן להגן על נוסעים אלו, ללא אסדרה ופיקוח על התחום, מקצועיות העוסקים בו, הידע שלהם, לרבות בטיפול במצבי חירום וטיפול בנפגעים, יכולת הזיהוי והאיתור שלהם וכד'. התשובה ברורה לצוות החקירה לפחות, והיא מגדירה, כי כל נוסע משלם באשר הוא, זכאי להגנת הרשויות, כולל עוברים ושבים תמימים על הקרקע וכד' הגנה כזו מחייבת לכלול פיקוח ואסדרה של תחומי תעופה אלו.

לצערנו, רוב רובם של האירועים לא מגיעים לתחקור כלל, לעוסקים עצמם אין את כלי הלימוד החשוב של לימוד מניסיונם הקשה של אחרים, עד שיחוו זאת בעצמם, ולעיתים באופן קטלני, לשלטונות אין יכולת טובה לזהות ולפעול נגד מפרי חוק, לעיתים בפעילות פלילית ולעיתים אף בפעילות ביטחונית, משום שאין סימני זיהוי, אין רישום מסודר, אין פיקוח על הידע של המטיסים ואין דיווחים כמעט כלל. בעולם קיימים מודלים שונים לאסדרת פעילויות אלו, חלקם דרך הרגולטור התעופתי וחלקם דרך אגודות מוסדות שקיבלו "מטריה" של המדינה והן יכולות להדריך, להסדיר, לרשיון, לאכוף ולפקח על העוסקים השונים, לעיתים במסגרת משרד הספורט או משרד ממשלתי אחר ולא דווקא במסגרת משרד התחבורה.

2.3 הסדרת פעילות הרחיפה בישראל

החוקר הראשי מוצא לנכון להדגיש, כי תאונות הרחיפה מוגדרות כתאונות כלי טיס שמחובתו, עפ"י חוק הטיס, לפתוח בחקירתן. יחד עם זאת, נוכח אי אימוץ המלצותיו להסדרת פעילות התעופה הספורטיבית בכלל והרחיפה בפרט, ע"י אסדרה מקצועית מתאימה, פיקוח ואכיפה מצד רשות מוסמכת לתעופה ספורטיבית שלה הידע, המשאבים והמוטיבציה לכך, ספק אם יש טעם בהמשך החקירות.

פעילות הרחיפה מלווה לא רק באירועי בטיחות חמורים, אלא גם באירועי ביטחון ואפילו פליליים שעלולים להסתיים בתוצאות קשות, כפי שהחוקר הראשי פרסם בדוחות שונים. האסדרה הקיימת בנושא הינה מצומצמת ביותר, ומתמקדת בעיקר במדריכים ומרחפים מסחריים, וגם כמעט שאינה נאכפת, כפי שניתן לראות באירוע זה: מדריכים ורחפנים מסחריים פועלים ללא רישיונות, מפעילים מועדונים המעסיקים תחתם רחפנים מסחריים ומדריכים אשר אף הם אינם בעלי רישיון ואף מפרסמים ומקדמים את עסקיהם במדינות השונות - מקרה זה הינו רק "קצה קרחון". בחלק מהמקרים הוגשו תלונות למשטרה, אך הן לא זכו לטיפול מעשי ובפועל, לא הוגשו בעקבותיהם כתבי אישום. במצב הנוכחי, העונש על ביצוע טיסה מסחרית, ללא רישיון, הינו קנס גבוה והעונש על הדרכה, ללא רישיון, הינו עד שלוש שנות מאסר, אך בפועל, החוק בעניין זה לא נאכף.

התוצאה היא מצב אבסורדי, אשר בו מי שמבקש לפעול על פי החוק, לומד וניגש לכל המבחנים, מבצע את כל הבדיקות, ממלא את כל הטפסים, משלם אלפי שקלים עבור לימוד ואלפים רבים נוספים עבור אגרות, מתוגמל בכך שהוא מפוקח על ידי הרשויות ועתיד לתת את הדין עבור כל חריגה מהנהלים. למעשה, המרחף המסודר נמצא בעמדת נחיתות שעלולה להשית עליו מחיר גבוה יותר מזה שניתן להטיל על מפירי החוק שאינם מצייתים ואינם מקיימים את החוק ואת התקנות לעיתים ב"רייש גליי". יובהר, כי החוקר הראשי אינו מציע להטיל את כל האחריות למצב שנוצר רק על מפירי החוק. למצב זה שורשים עמוקים וארוכים שנוצרו משך שנים, בין השאר עקב גישה ומדיניות מוטעים מצד הרשויות. החוקר הראשי סבור, כי נדרשת כאן מדיניות חכמה המפנימה את שורשי הבעיה ואשר נוקטת בגישה מציאותית, ארוכת טווח, אשר תקדם את בטיחות התעופה בתחומים אלו.

2.4 מהות התעופה הספורטיבית בכלל וכלי הרחף בפרט

תעופה ספורטיבית כשמה כן היא, ספורט. בניגוד לתעופה הכללית ולמובילים האוויריים, לא מדובר בתחבורה, כי אם בפעילות פנאי אשר מתבצעת במקומות שונים ברחבי הארץ, ברובה על ידי אנשים פרטיים ולרוב ללא אינטרס מסחרי או כלכלי כלשהוא. בחלקה הקטן, הפעילות מתבצעת מאתרים מסודרים אך לרוב לא כך הדבר. מאחר ואין גוף מקצועי אשר אחראי על המפעיל הבודד, כפי שנהוג בשאר תחומי התעופה, אין מי שידאג לכשירות הטייסים, הדרכה, רענונים, העברת מידע חשוב וגם פיקוח. ההנחה, לפיה העוסקים השונים פועלים ביושר ובאחריות, שומרים על כשירותם ועל כללי הבטיחות הבסיסיים ולא מסכנים את עצמם ואת האחרים שלא לצורך, אינה מחזיקה מים בחלק ניכר מהמקרים.

משכך, נדרשת התייחסות שונה, מעקב ושמירה אקטיביים על כשירות באמצעות רענונים שוטפים, מפגשי העשרה, ערבי בטיחות ואף תחרויות שמביאות להגברת המיומנות - כל אלו יאפשרו קשר שוטף עם המפעיל הבודד ושמירה על כשירותו.

3. ממצאים עיקריים

3.1 האירועים מסווגים כאישיים, של רחפן א' ושל רחפן ב' שביצעו רחיפה מסחרית מבלי שהוסמכו לכך כדין, מבלי שהחזיקו ברישיונות מתאימים ואשר על אף ניסיונם האישי-פרטי נכשלו בביצוע בטוח של הרחיפות, כולל בטיפול בנוסעים שנפגעו לאחר התאונות.

3.2 העדר אסדרה מספקת ואכיפה יעילה מאפשרים ומעודדים פעילות של רחפנים, ללא רישיונות, לעיתים ללא ביטוח, זאת כאשר בחלק גדול מהמקרים רמת הרחיפה וההכשרה של מבצעי ההדרכה והרחיפות המסחריות (חוויה בטנדם), מעבר לעובדה שאינם מחזיקים ברישיונות, היא אינה מספקת.

3.3 פעילות רחפנים מסחריים והדרכת מצנחי רחיפה, ללא רישיון ובניגוד לחוק, מבוצעת מידי יום בפרהסיה ומפורסמת במדיות השונות, מבלי שהיא זוכה לטיפול או אכיפה מצד רשויות המדינה. למצב זה אחראים, במידה זו אחרת, גם הרשויות.

4. המלצות

הדוח שלהלן יפורסם במקביל לפרסום דוח התאונה 17-65 הדן בתאונת גלשון הנמנה בתחום כלי הרחיפה. הדוח המוזכר מציף בעיקרון את אותן סוגיות, הקשורות בהיעדר אסדרה והסדרה מתאימות של התעופה הספורטיבית ומשכך ההמלצות בחלקן זהות.

4.1 לקיים דיון עקרוני בראשות מנכ"ל משרד התחבורה ונציגים מהמשרד לביטחון פנים ומשרד התרבות והספורט, בנוגע למדיניות ולאסדרה הנדרשת להפעלת פעילות התעופה הספורטיבית בישראל בכלל ושל הרחיפה והגלישה האווירית לסוגיה בפרט, תוך שיתוף נציגים של משתמשי וטייסי תחומים אלו ונציגי רשויות רלוונטיות.
(הערה: המלצה חוזרת, בניואנסים קטנים במספר תיקי חקירה ואשר לא זכתה בינתיים למענה מקצועי ומשפטי מתאים).

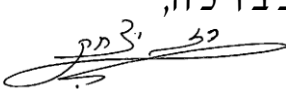
באחריות: משרד התחבורה **מועד ביצוע מומלץ:** 31.3.2018

4.2 לשקול שוב, העברה של כל תחום התעופה הספורטיבית למשרד התרבות והספורט, תוך הקצאת המשאבים הנדרשים, או לחילופין, לשקול הקמת אגודות/עמותות תחת חסות והגנת המדינה, אשר יאפשרו להן להסדיר, לרשיין ולטפל בכל הסוגיות הרלוונטיות, עפ"י סעי"מ שיאושר וכפי שקיים במדינות רבות.

באחריות: מנכ"ל משרד התחבורה **מועד ביצוע מומלץ:** 31.3.2018

4.3 לדרוש ולחייב סימון של כל כלי טיס באופן שיאפשר זיהוי מן הקרקע ומן האוויר, לצורך פיקוח בכלל ודיווח על פורעי חוק בפרט.

באחריות: מנכ"ל משרד התחבורה **מועד ביצוע מומלץ:** 31.3.2018

בברכה,

עו"ד רז יצחק (רזציק)
החוקר הראשי

תאריך: 14.11.2017 סימוכין: 24577317

החזרת חפצים שנתפסו במהלך חקירה בטיחותית

בהתאם לסעיף 114(ב)(5) – (7) לחוק הטיס, התשע"א – 2011, החוקר הראשי יחזיר חפצים שנתפסו, למעט שברי כלי טיס, תוך 45 ימים ממועד פרסום דו"ח החקירה הסופי. החפצים יוחזרו לידי מי שמידיו נתפסו החפצים, או לידי בעליהם. שברי כלי טיס לא יוחזרו אלא לבקשת בעליו של כלי הטיס ועל חשבוננו. בקשה להשבתם יש להגיש לחוקר הראשי, לא יאוחר מ- 45 ימים ממועד פרסום הדוח.
אדם המעוניין, כי חפצים שנתפסו לא יוחזרו לידי בעליהם, רשאי להגיש בקשה מתאימה לבית משפט השלום, שבתחום שיפוטו נתפס החפץ.