

דוח בירור נתונים בטיחותי

תיק תקרית מס' 11-89

- התנהלות מדריך ופקח בטיפול בחניך במצוקה -

2.9.11	בתאריך
152 צסנה	כלי הטיס
4X-CWC	סימן רישום
ש"ת חיפה	מקום האירוע

דוח בירור נתונים בלבד שאינו מכיל חקירה מעמיקה של כל הפרטים.
המשך הטיפול בממצאים, עפ"י שיקול דעת של הרשויות הרלוונטיות.

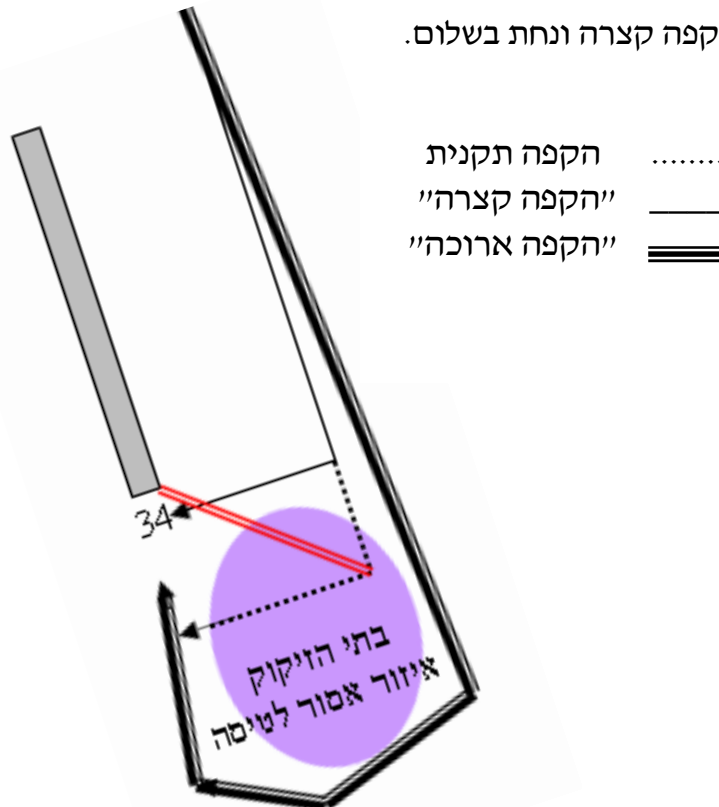
לצורכי בטיחות בלבד

דוח בירור נתונים בטיחותי

תיק תקרית מס' 11-89

תקציר האירוע

ביום שישי, 2.9.11, חניך טיס נשלח על ידי מדריכו לבצע הקפות סולו בש"ת חיפה. המדריך עלה למגדל על מנת לפקח על החניך ולסייע לו במידת הצורך. לאחר שהחניך הלך סביב פעמיים ניסה המדריך לשכנע את הפקח לאפשר לחניך לבצע "הקפה קצרה". הפקח לא נענה והמדריך, לאחר שתי הליכות סביב נוספות גער בפקח. לאחר דין ודברים, כולל ביטויים צורמים, הפקח בעמדה התחלף והחניך ביצע הקפה קצרה ונחת בשלום.



החקירה

האירוע בכללותו נסוב סביב אירוע בטיחותי, של טיסת סולו של חניך, אשר התקשה לבצע נחיתה סופית וכתוצאה מכך, הלך סביב מספר פעמים. המדריך שאמור להימצא במגדל הפיקוח, כדי לעזור לו במידת הצורך, היה מעורב בתקרית מילולית בינו לבין הפקח. החוקר הראשי החליט להיכנס לעובי הקורה, שכן חוסר ההגדרה של שיטת העבודה פקח – מדריך, שאינה מעוגנת בשום הוראת נוהל או קוים מנחים, יכול שיוביל למצבים מהם עלול להתפתח אירוע בטיחותי חמור. בנוסף לכך, מתעוררת באירוע זה סוגיה בטיחותית/מקצועית ספציפית לש"ת חיפה, באשר לביצוע של "הקפה קצרה" על ידי חניכים במהלך 5 השעות הראשונות של הסולו ו/או חניכי טיס בכלל.

1. מידע עובדתי

החקירה לא עסקה כלל בנעשה בתא הטייס של הצסנה ולא בתפקודו של חניך הטייס מאחר שהנושא המהותי בשלו נפתחה החקירה הוא התקרית שארעה במגדל – העובדה המכריעה היא הערכת המדריך את רמת מצוקתו של החניך אשר הלכה והתחזקה, בכל פעם שנאלץ ללכת סביב. מאחר שמידת המצוקה, בפועל, והשפעתה על תפקוד החניך, לא נבדקו, הוגדר האירוע כתקרית ולא כתקרית חמורה.

1.1 ההיסטוריה של האירוע

המדריך טס עם חניך שביצע עד אותו יום 4:50 שעות בהקפות סולו. בתחילת השיעור ביצע עם החניך הקפות מכל הסוגים, כולל הקפה ארוכה וקצרה, חרומים והליכות סביב. החניך, לדברי המדריך, ברמה בינונית אך בטוח. בשיעור שקדם לאירוע, הפגין החניך יכולת טובה ואחרי מנוחה של כשעה, נשלח להקפות סולו. המדריך עלה למגדל הפקוח התיישב ליד הפקח בעמדה (אחראי המשמרת – אחמ"ש) ובדק את המיקרופון השני בעמדה. לדבריו היה חייב להיות במגדל רק ב - 10 הדקות הראשונות של הטיסה שכן אחרי 5 שעות סולו בפקוח, אין צורך בפקוח צמוד מהמגדל. למרות זאת החליט להישאר, כי העריך שהחניך היה עדיין זקוק לפיקוח צמוד ורק בעוד כמה שעות יוכל לצאת לסולו שטח (לפי התקנות, רק אחרי מינימום 5 שעות בהקפות בפקוח צמוד).

שתי ההקפות הראשונות בוצעו בנוהל "הקפה קצרה". הנחיתות היו תקינות וההמראה החוזרת, מסודרת. אחרי ההקפה השנייה גבר העומס במגדל עקב הצטרפות מטוסים באוויר ועל הקרקע. בשלב זה הגיע פקח נוסף למגדל וביקש מהאחמ"ש לנהל את ההקפה. מהשיחה שהתנהלה הבין המדריך שהפקח הוסמך רק לאחרונה ויכול היה לנהל את העמדה רק בפיקוח. לאחר מספר פעמים שהפקח חזר וביקש להחליף את האחמ"ש, הסכים האחרון והעביר לפקח את העמדה בצורה מסודרת.

עקב התנועה בהקפה, נשלח החניך להקפה ארוכה, לא הצליח להתארגן כראוי ובחר ללכת סביב מאמצע הפינל. בשלב זה החליט המדריך להפסיק את השיעור, אך לא הצליח לומר לפקח שינחה את החניך לבצע נחיתה מלאה ופינוי. החניך ביצע הקפה קצרה, נגע והלך סביב. המדריך ביקש מהפקח לאפשר לחניך לבצע הקפה קצרה ואם ינחת מסודר, להנחות אותו לעצור ולפנות. הפקח התעלם מהבקשה ושלח את החניך להקפה ארוכה. לפני חוזרת של המדריך, שאל הפקח את החניך באם יש לו קשר עין עם מטוס שלפניו בהקפה (צסנה 172 שהודיע שמבצע הליכה סביב). החניך הודיע למגדל שהוא עבר כבר את נקודת הפניה לבסיס קצרה ויבצע ארוכה. גם בהקפה זאת לא הצליח החניך להתארגן והלך סביב בגובה.

בשלב זה זיהה המדריך שמתעוררת בעיה והעריך שהחניך במצוקה. לכן, ביקש מהפקח שיכניס את החניך ל"קצרה", גם אם יש צורך לשנות הוראות למטוסים אחרים (הליכה סביב או 360). עוד ביקש המדריך שלקראת הנגיעה יתאפשר לו לדבר עם החניך ללא הפרעה, על מנת שיוכל להרגיעו ולעזור לו. הפקח ענה למדריך שלאזרחים בכלל אסור להיות במגדל ושלא יתערב לו בעבודה. המדריך ביקש מהאחמ"ש שיחליף את הפקח אך זה לא נענה. בשלב זה, ציטוט: "הרמתי את הקול וגעתי בפקח בשפה בוטה" המדריך הסביר שאם החניך לא יצליח לבצע את הנחיתה הנוכחית מצבו יחמיר. הפקח שלדברי המדריך לא הבין כנראה את חומרת המצב, שלח את החניך בכל זאת להקפה ארוכה. אחד המשקיפים שהיו באותה עת במגדל, ניגש לאחמ"ש והחליף עמו מספר מילים, לאחריו נגש האחמ"ש לעמדה והחליף את הפקח.

החניך נכנס לפינל ארוך ושוב לא הצליח להתארגן והלך סביב. האחמ"ש ביקש לא להכניס מטוסים בדקות הבאות ל - CTR. הפקח עזב את המגדל. האחמ"ש הפנה את החניך להקפה קצרה ואיפשר למדריך לשוחח עמו ברדיו כדי להרגיע אותו ולטעת בו בטחון. החניך נכנס לבסיס קצרה ונראה שהוא מתחיל בהליכה סביב, הודיע ברדיו ש"זו לו משהו בכסא" וביקש לטפס לגובה על מנת לסדר את הכסא. האחמ"ש שאל את המדריך אם אפשר להעלות את החניך ל - 2,000 רגל והמדריך העדיף 1,500 רגל על מנת להקל על החניך את הנחיתה. אחרי כדקה החניך הודיע שהוא מוכן וקיבל אישור ל"קצרה". המדריך ליווה אותו בתהליך הנחיתה שהסתיימה בשלום.

לאחר הנחיתה ביקש המדריך לשוחח עם האחמ"ש, הסביר לו שהמצב היה מסוכן ושהוא מצטער על הרמת הקול. המדריך שוחח גם עם הפקח, התנצל בפניו והסביר את חומרת המצב שהתהווה. הפקח חזר ואמר ציטוט: "לאזרח אפילו אם הוא מדריך אסור להיות במגדל". לדעת המדריך, השיחה הסתיימה בלי שהפקח הבין את חומרת המקרה ואת תפקידו של המדריך במגדל.

במסגרת אזור מגדל חיפה נכחו במקום בעת האירוע משקיפים שגרסתם תמכה ברובה בתיאור שנתן המדריך. לדבריהם, הפקח (חדש יחסית) לא הבין בשביל מה המדריך נמצא במגדל, אם כי היה ברור לו שהוא מדריך. ה"תיאור הרך" של קטע הצעקות על ידי המדריך תואר על ידי אחד המשקיפים כהתפרצות תוך שימוש בשפה גסה. ציטוט: "מ - 0 ל - 150% בשנייה". עוד הוסיפו המשקיפים שהמדריך ביקש מהפקח להפנות את החניך מזרחה על מנת שיוכל לבצע הקפה קצרה, אך האחרון לא נענה. לדעתם לא הייתה כל בעיה להיענות לבקשות המדריך ולהכניס את החניך להקפה קצרה וזאת, על ידי הכנסת התנועות האחרות להמתנה.

1.2 הקלטת האווירה במגדל

צוות החקירה קיבל רק את תמונת המגדל והקלטת האווירה. הקלטת השמע הנקייה, של ערוץ המגדל, לא נמסרה. ההקלטה שהתקבלה, באיכות בינונית ואת רובה קשה להבין. מתוך החלקים הניתנים להבנה ומשפת הגוף, אפשר לזהות שהפקח היה במתח כאשר כמות התנועות במרחב גדלה ודרישותיו החוזרות של המדריך לא הקלו את המצב. את המתח אפשר היה לשמוע גם אצל המדריך בשלב היותר מאוחר.

בעת האירוע נכחו בסוכת המגדל שמונה אנשים. האחמ"ש, הפקח המעורב ופקח צבאי נוסף, המדריך וארבעה פקחים אזרחיים שהיו כמשקיפים שבאו להתרשם מעבודת מגדל חיפה.

לאחר שבקשותיו החוזרות של המדריך לשלוח את החניך ל"קצרה" לא נענו, אמר המדריך לפקח: "תעשה מה שאתה רוצה, תשלח אותם סביב שיוכל להיכנס לקצרה".

הפקח אמר שהוא לא יכול ובתשובה אמר המדריך "אז תקרא לממונה שלך שיחליף אותך.....".

הפקח אמר אני לא יכול, אחד בארוכה, כולם בארוכה.

בשלב זה אמר האחמ"ש משהו לא ברור והמדריך השיב "לא אכפת לי, תשלח אותם סביב, יש פה חניך במצוקה הוא הלך כבר 4 פעמים סביב".

בתגובה ענה הפקח: "שינחת אם הוא במצוקה, אין לי מה להגיד לך".

המדריך אמר שיתקשר לממונים של הפקח

וזה השיב "בסדר אני אתן לך את הטלפון, אך עשה דבר".

כאן הרים המדריך את קולו ואמר: "עכשיו, עכשיו אני רוצה לדבר אתו". הפקח השיב "אל תרים עלי את הקול שלך".

בשלב זה נגש אל המדריך אחד המשקיפים ושאל אותו, מה קרה?.

המדריך השיב בכעס: "הוא הלך כבר 4 פעמים סביב, הבחור לחוץ, אני רוצה להנחית אותו בשקט אני ביקשתי קצת שקט, שלא ידברו כאן בזמן שהוא בפיינל".

תוך כדי כך סימן הפקח לאחמ"ש שיגש אליו וזה החליף אותו בעמדה, בצורה מסודרת. הפקח עזב את הסוכה. המשקיף שאל שוב את המדריך "אתה רוצה לדבר אתו? (עם החניך)".

וזה ענה לו: "החניך במצוקה וצריך עזרה ובדיוק באמצע ההקפה שלו מתחילים להפריע ... (כאן השתמש בביטוי בוטה)".

- סוף ההקלטה -

1.3 המעורבים

1.3.1 המדריך

בן 43.

הגדרים: חד מנועי, רב מנועי, אז"מ, מכשירים, מדריך.
ניסיון טיסה - מעל 5,000 שעות, חלק ניכר מהן בהדרכה.
מינוי בוחן בחברה בה מועסק – מדצמבר 2010.

1.3.2 החניך

בן 27.

תוקף בדיקה בפואית – עד 22.10.2012.
בעיה רפואית בגינה קיבל אישור מיוחד.
בעל רישיון טיס מתלמד לפרטי (אוגוסט 2010).
קודם הטיסה צבר 50:4 שעות סולו.
טיסת האירוע הייתה טיסת הסולו השישית שלו.

1.3.3 הפקח

פקח צבאי הוסמך חודש חודשיים לפני תאריך האירוע.

1.4 המטוס

צסנה 152, שנת ייצור 1978.

בעלות - כנפי פז תעופה ותיירות בע"מ.

תוקף COA - עד 16.12.11.

1.5 מז"א - נאה

ראות – לא מוגבלת.

רוח – צולבת, 10 קשרים.

טמפרטורה – 32 מעלות.

1.6 הקפה של שדה תעופה חיפה - מסלול 34

שדה תעופה חיפה שוכן בקרבת בתי הזקוק לנפט ומפעלים אחרים (אזור התעשייה של מפרץ חיפה). לפי הפמ"ת, חל איסור לטוס מעל בתי הזקוק ולפיכך, נתיב ההקפה המוגדר עוקף את בתי הזקוק ממזרח (מאריך את צלע עם הרוח).
באישור מיוחד מהמגדל יש אפשרות לבצע "הקפה קצרה" שמשמעותה כניסה לצלע בסיס לפני (צפונה) בתי הזקוק. הקפה כזאת מותירה לטייס צלע סופית קצרה ולפיכך פחות זמן להתארגנות לנחיתה, במיוחד לאור המכשולים הקרקעיים בחלק האחרון של נתיב הגישה.

דפית שדה תעופה חיפה

נספח ז'

חיפה

VISUAL CIRCUIT CHART

AD ELEV 28 ft

TWR	133.00
	127.80

HAIFA



חציית חוף בשני הכיוונים ב-800' מזערי
 חל איסור הרחבת ההקפה צפונה לנקודה A

04 יוני 2009

רשות התעופה האזרחית

עדכון 23

2. ניתוח

2.1 כללי

קו מנחה בחקירות תעופתיות (ובחקירות בכלל) אינו רואה בעדות, **מידע עובדתי**, **בהכרח**. עדויות לכשעצמן אינן משמשות ממצא עובדתי, אלא תורמות להבנת התרחשות האירוע ומסייעות בניתוח ממצאים עובדתיים אחרים. במגדל נכחו בעת האירוע 8 אנשים, אזרחים וחיילים. 2 פקחיות צבאיות, אחמ"ש, מדריך וארבעה משקיפים. בהקפה היו באותה עת 3 מטוסים, אחד מהם הסוליסט המעורב. הסיבה לחקירת המקרה היה "התקרית" שארעה במגדל ואשר תוארה בדיעבד, על ידי המעורבים שנכחו, באופן שאינו זהה. במקרה זה, אין ממצאים עובדתיים פיזיים ותמונת האירוע מבוססת כולה על עדויות המדריך ומשקיפים שהיו במגדל באותה עת (לא נגבו עדויות מהפקחים הצבאיים). בהעדר חקירה מעורבת עם חה"א, נמנע צוות החקירה של החוקר הראשי מהתייחסות לתפקוד ומעורבות הפקחים הצבאיים במגדל. "הקלטת האווירה" במגדל הפקות, שהומצאה על ידי חה"א שמשה כלי עזר עיקרי ובסיסי שיחד עם העדויות שימשו להבנת האירוע וניתוחו.

2.2 התקרית במגדל הפיקוח

מדריך הטיסה ישב לצד הפקח, היה שקט ושמר על קור רוח, עד השלב בו הלך החניך סביב בפעם הרביעית. העובדה שהפקח לא שעה לבקשות המדריך לשלוח את החניך ל"קצרה" ולאפשר לו לשוחח אתו ברדיו, העלתה בהדרגה את המתח אצל המדריך שחש במצוקתו של החניך. כאשר האחמ"ש התערב (לא ברור מה אמר) ענה המדריך בכעס אך לא בהרמת קול ולא בגסות. הרמת הקול הייתה מופנית לפקח שלמעשה "הכניס את המדריך לפינה", בכך שלא איפשר לחניך לבצע הקפה קצרה ולא איפשר למדריך לשוחח עם החניך. חילופי הדברים נמשכו זמן קצר כשהמדריך מדבר בקול רם, תקיף ובוטה, אך לא בגסות. לקראת סוף האירוע כאשר המדריך ענה לאחד המשקיפים השתמש בביטוי לא ראוי שאין מקומו במגדל, גם בהתקיים הנסיבות. נראה שהפקח לא הבין את חומרת המצב, או שהדחיק הבנה זאת מחוסר יכולת להתמודד אתו. שפת הגוף מלמדת על אי שקט ומתח ואין ספק שחוסר ניסיונו של הפקח תרם לא מעט להתפתחות האירוע. עפ"י ההקלטה, ניתן להתרשם, כי תשובתו "המנוכרת" של הפקח, לטענת המדריך שהחניך במצוקה, היא "שהקפיצה" את המדריך. האחמ"ש לא שהה במגדל בחלק מהזמן. לא ברור אם לפי הנוהלים היה צריך להשגיח על הפקח חסר הניסיון. בזמנים בהם התנהלו חילופי הדברים ישב האחמ"ש מאחור ולא התערב. יתכן ולו עשה כן היה כל האירוע נמנע. המשקיפים שנכחו במגדל לא התערבו ורק כשהתקשורת בין המדריך והפקח "נעכרה" הם הסבו את תשומת לב האחמ"ש להתפתחות האירוע ולסכנות הכרוכות בו.

2.3 מעמד המדריך במגדל הפיקוח בטיסת סולו של חניך.

(תקנה 84(ג) רישיונות לעובדי טיס) מטילה חובה על מדריך טיסה להיות במגדל הפיקוח בחמש השעות הראשונות שאותו חניך הטיס טס לבדו. אופן העבודה, מדריך – פקח, חלוקת הסמכויות והאחריות לא הוגדרו בתקנות.

מקובל, כי תפקידו של המדריך הוא לעזור לחניך במידה וזה מתקשה, על ידי הנחיית הפקח למתן הוראות, או במקרים מסוימים, בתאום עם הפקח, על ידי כניסה לקשר ושיחה עם החניך. "עבודת הצוות", מדריך פקח, הופכת בעייתית כאשר קיים עומס תנועה בהקפה אותה מנהל הפקח, אם החניך נכנס לקשיים. שאיפת המדריך היא לשוחח עם החניך, להרגיע אותו ולהנחותו לנחיתה בטוחה. מאידך גיסא, הפקח חייב להמשיך ולנהל את התנועה הצפופה בהקפה ואינו יכול "לוותר" על ניהול ההקפה והקשר. אין הגדרה ונוהל עבודה למקרה של הכרזת מצב חירום על ידי המדריך.

במגדל פיקוח הרצליה, למשל, נמצא נוהל פנימי המתייחס לנוכחות מדריך במגדל. הנוהל הוא בסיסי אך אין בו מענה מספיק למצבים האופייניים שעלולים להיווצר. צוות החקירה סבור כי נכון להגדיר כללים ועקרונות לנוכחות מדריך במגדל, כמו:

☒ מעמדו של המדריך במגדל, בפיקוח על חניך סולו.

☒ הגדרת מצב חירום ע"י המדריך – מתי וכיצד.

☒ הנחיות ואמצעים בהתערבות מדריך, אם מוצדקת.

2.4 הקפה קצרה

התבוננות בתרשים ההקפה "הקצרה" ממחיש עד כמה גבולי ומסוכן תהליך זה - צלע סופית קצרה המחייבת פניה הדוקה ועם בצועה בגובה נמוך. הוסף לכך מכשול קרקעי ומהירות נמוכה, לקראת הנחיתה, ואין לך מרשם בדוק לסיכון של הזדקרות ואובדן שליטה. ניתן לטעון שנוהל זה מקצר משמעותית את זמן ההקפה הכולל, אך נראה שבצוע נוהל זה, על ידי חניכים בסולו, מיותר.

2.5 נגיעה והמראה (Tohch&Go) לחניכים בסולו

תהליך זה שונה משמעותית מנחיתה רגילה, עצירה מלאה והמראה חוזרת. יש לזכור שלצורך ביצוע התהליך על החניך לבצע מספר פעולות במקביל. ראשית לשמור את המטוס במרכז מסלול, שנית להרים מדפים, שלישית לתקן קיזוז ולפתוח מצערת. כל אלה מתבצעים, כאשר המטוס בתנועה.

הפמ"ת אוסר ביצוע תהליך זה בשדה הרצליה. בחיפה אין איסור כזה, כנראה בגלל אורכו של המסלול.

צוות החקירה סבור שצריך לקבוע קווים מנחים לפיהם יבצע חניך - טיס נגיעות והליכה סביב רק כשיש מדריך לידו.

3. מסקנות

- 3.1 בבסיס חקירת התקרית במגדל אירוע בטיחותי של חניך טיס, **שהוערך ע"י מדריכו כהולך ומחמיר**, עד כדי כך שחייב את התערבותו, כדי להרגיע ולסייע.
- 3.2 המדריך, כמו שמכיר את חניכו טוב יותר מכולם, איבחן את מצוקתו של החניך, אשר הלכה והתעצמה בכל הליכה סביב **ולמיטב שיפוטו מדובר היה במצב חירום**.
- 3.3 הפקח הצבאי היה חסר ניסיון, כל שכן במאפיינים המיוחדים של חניך בטיסות הסולו הראשונות והוא התקשה להקשיב ולהבין את חומרת האירוע המתפתח. התעקשותו להמשיך לנהל את ההקפה כאילו מדובר בעניין שבשגרה, למרות פניותיו החוזרות ונישנות של המדריך, **רק העצימו את תחושותיו של המדריך לגבי הסיכון המחמיר**.
- 3.4 **כמות הפקחים והמשקיפים שהיו במגדל**, בשלב הקריטי של האירוע, הקשתה על הפקח המעורב לנהל את התעבורה האווירית ועל האחמ"ש בזיהוי המצב שהלך והתפתח.
- 3.5 **החניך היה מיומן יותר בביצוע הקפות קצרות** ולכן ביקש המדריך, שזיהה את קשייו בביצוע נחיתה מהקפה ארוכה, לאפשר לו הקפה קצרה ושקטה – כמות המטוסים הקטנה שהייתה בהקפה, אותה עת, איפשרה להיענות לבקשה.
- 3.6 **התקרית המילולית במגדל הפיקוח התפתחה בשל שילוב סיבות אובייקטיביות וסובייקטיביות –**
החל מסיבות ארגוניות של העדר הסדרה ברורה של מעמד המדריך במגדל, דרך סיבות הדרכתיות של תרגול הקפות קצרות, בעיקר, בעוד שבאירוע נדרש החניך לבצע הקפות ארוכות, וכלה בתקשורת הלקויה שהייתה בין המדריך לפקח המעורב.
- 3.7 **ביצוע הקפות קצרות בש"ת חיפה**, בהדרכה הבסיסית ובטיסות הסולו הראשונות, של חניכי טיס, **הוא בבחינת סיכון מיותר**, אפילו לטייסים מוסמכים.
- 3.8 **העדר כללים ועקרונות מנחים למעמדו ותפקודו של מדריך טיסה במגדל הפיקוח**, יחד עם העדר נהלים ברורים ומוסכמים בבתי הספר והמגדלים, משמשים רקע להתרחשותם של אירועים דומים.

4. המלצות

4.1 לשקול ולהגדיר יחד עם גורמי רש"ת את הכללים והעקרונות המנחים למעמדו ותפקודו של מדריך טיס במגדל, בעת ביצוע טיסות סולו של חניכו, ולעגן בתקנות או בפמ"ת.

אחריות: מנהל רת"א מועד ביצוע: 1.12.2012

4.2 לשקול הגדרת מצבים בהם מוסמך מדריך טיס, המפקח מהמגדל על חניכו, להכריז חירום, גם אם חניכו לא יזם זאת.

אחריות: מנהל רת"א מועד ביצוע: 1.12.2012

4.3 לאסור ביצוען של "הקפות קצרות" בשדה תעופה חיפה, ע"י חניכי טיס בטיסות סולו, ולשקול הגבלת הקפות כאלה גם ע"י טייסים מוסמכים.

אחריות: מנהל רת"א מועד ביצוע: 1.12.2012

4.4 לשקול איסור תרגולי "נגיעה והליכה סביב" של חניכים בטיסות סולו.

אחריות: מנהל רת"א מועד ביצוע: 1.12.2012

5. הדוח אושר לפרסום.

בברכה,

עו"ד רז יצחק (רזצ'יק)
החוקר הראשי

תאריך: 20.9.11 סימוכין: 37728011