

ועדת בדיקה תאונת אופניים אילת 2007

א. כללי :

1. במהלך תחרות הטריאתלון באילת, ארעה תאונה בין שני רוכבים שרכבו על כביש הערבה. אילן גרוכנר (להלן : אילן) ותובל אפרת (להלן : תובל). בתאונה זו נפצעו שני הרוכבים. חומרת הפציעה ונסיבותיה הביאו את איגוד הטריאתלון להקים ועדת בדיקה.
2. הועדה לא הוגבלה על ידי הנהלת איגוד הטריאתלון באשר לנושאים בהם תעסוק, והיתה סוברנית להחליט מה יהיה הקף הבדיקה. עם זאת, ראוי לציין כי הנושא העיקרי אשר נבחן, הוא נסיבות התאונה עצמה, ובהתאמה - לבחון האם יש לנקוט באמצעים שונים למניעת תאונה מסוג זה בעתיד לבוא. למען הסר כל ספק, לוועדה אין סמכות להחליט באילו אמצעים תנקוט הנהלת האיגוד בעת תכנון תחרויות, והדברים המובאים כאן, הם בגדר המלצה בלבד. תפקידה של הנהלת האיגוד הוא לבחון את כלל המרכיבים הנדרשים לשם מציאת פתרון לבעיות בטיחות, ככול שקיימות בכל תחרות באופן פרטני, ולהחליט על דרך ההתמודדות עם אותם מרכיבים, בהתאם לנוהלי העבודה המקובלים בהנהלת האיגוד.
3. הועדה התחייבה להעביר את ממצאיה להנהלת איגוד הטריאתלון ולהציגם לכל דורש, לא יאוחר ממועד האסיפה הכללית הנערכת בסוף דצמבר 2007. בנסיבות אלו, פורסמה הודעה באתר האיגוד המזמינה כל מי שמבקש למסור עדות לפני הועדה או לטעון בפניה. אל הועדה פנו מספר עדים, אשר היו נוכחים בעת התאונה עצמה ויכלו לתת תאור מדויק של נסיבות המקרה.
4. בנוסף, עו"ד ערן יוליש, אשר ריכז את עבודת הועדה, ערך שיחות עם כל העדים הרלוונטיים, ככול שאלה היו ידועים לוועדה או שפנו לוועדה מיוזמתם. יתכן וקיימים עדים נוספים, אשר לא פנו לוועדה, וחבל.

5. נושאי הבדיקה

א. הועדה בדקה את הנושאים הבאים :

1. נסיבות התרחשות התאונה.
2. תלונות משתתפים על עומס רב מדי של רוכבים בכביש הערבה - והקשר הסיבתי בין טענה זו לבין התאונה.
3. הטיפול הרפואי והפינוי הרפואי.

ב. ראוי כבר בשלב זה להביא את עיקרי המסקנות אשר ניתן להסיק מהעובדות שהתבררו :

1. תלונות המשתתפים בדבר עומס רב מדי על כביש הערבה, מוצדקות.

2. אין שום קשר סיבתי, בין העומס שהיה בכביש הערבה בעת רכיבת משתתפי התחרות כולה, לבין התאונה. מדובר בארוע נקודתי, וכפי שיבהירו העובדות המפורטות להלן.
3. זמינות הטיפול הרפואי והפינוי הרפואי טעון שיפור, ויש לפעול להצבת אופנוע עם ציוד נט"ן ורופא בתחום הכורוגיה אשר יהיה זמין למתן טיפול רפואי בעת פציעה.

ב. תאור התאונה - עובדות המקרה :

1. על מנת לקבל תמונה מלאה של נסיבות התאונה נגבתה עדות טלפונית מהעדים הבאים :

- | | |
|---------------------|---|
| א. תובל אפרת - | היה מעורב ישירות בתאונה ונפצע. |
| ב. דני גרסטנפלד - | היה מעורב בהשתלשלות הארועים שגרמה לתאונה. |
| ג. אורנה שמיר - | היתה נוכחת בעת התאונה |
| ד. שרה פינסלי - | היתה נוכחת בעת התאונה |
| ה. שרון רוזנמן - | היתה נוכחת בעת התאונה. |
| ו. אריה איגנפלד - | שופט, הגיע למקום התאונה כ 2 דק' לאחר התרחשותה |
| ז. ד"ר גבי דרמון - | רופאה שהגיעה באמבולנס |
| ח. ד"ר אמיר שחר - | מתחרה שטיפל ראשון בפצועים |
| ט. ד"ר ערן רפפורט - | הגיע למקום התאונה בסמוך לאחר התרחשותה |
| י. רוני רצבי - | שופט ראשי |

6. תמצית העדויות בהתאם לרשימת העדים :

- א. עדות תובל אפרת :
יצוין כי זוכר כיום את הארועים עד כמה שניות לפני התאונה, אולם לאחריה, זכרונו מעורפל. השתתף בתחרות הספרינט. סיים את עשרת הק"מ הראשונים והיה בדרכו חזרה. גיסו רכב כ 50 מ' לפניו, ולמיטב זכרונו לא היו בסביבתו רוכבים נוספים. מהירות הרכיבה היתה כ 45 קמ"ש.
לפתע הבחין ברוכב אופניים הנכנס לנתיב רכיבתו **באלכסון** וחוסם את הנתיב הרכיבה שלו. תמונה זו נצרבה בזכרונו וזה למעשה הזיכרון האחרון שנותר לו מהתאונה. למיטב זכרונו רכב כחצי מטר שמאלה מקו השול הימני, אשר בכיוון רכיבתו.
- ב. עדות דני גרסטנפלד :
השתתף במקצה הספרינט. בסמוך למקום התאונה התקרב לקבוצה של 3 רוכבים, ששנים מהם רכבו במקביל ורוכב שלישי קרוב אליהם ובאופן מדורג לפניהם. (להלן : קבוצה א').
במשך מספר דקות רכב בקרבתם כאשר מדי פעם מצמצם את הרווח בינו לבינם, ובתוך קבוצת שלושת הרוכבים, היתה דינמיקה שכל פעם אחד מהם התקדם יותר מהאחרים.
בשלב מסוים החליט לעקוף את הרוכבים, כאשר לצורך ביצוע העקיפה התקרב כחצי מטר מהקו המפריד בין המסלולים בכביש הערבה.
תוך כדי ביצוע העקיפה שמע קריאה מאחוריו "קח ימינה" ומיד לאחר מיכן הרגיש פגיעה בכידון האופניים.
עם הפגיעה בכידון האופניים הבחין באילן, סוטה באופן חד שמאלה לתוך הנתיב הנגדי. הספיק לשמוע צעקה מתובל, ואז ארעה התאונה.
למיטב זכרונו התאונה ארעה במרכז הנתיב היורד מכיוון באר אורה לאילת.

ג. עדות אורנה שמיר :

השתתפה בספרינט נשים. רכבה לכיוון צפון. בסמוך אליה רכבו מספר בנות נוספות. זוכרת כי נעקפה על ידי מספר רוכבים, אינה זוכרת את מספרם. לפתע שמעה צעקה, ומיד לאחר זאת ראתה את ההתנגשות בין אילן לתובל.

ד. עדות שרה פינסלי :

השתתפה בספרינט נשים. רכבה לכיוון צפון. זוכרת כי בסמוך אליה רכבו מספר נשים, אינה זוכרת מספרן במדויק. רכבה במרכז התיב העולה צפונה. זוכרת כי אילן עקף אותה משמאל. לפניו היה רוכב נוסף. הבחינה כי אילן פגע עם הגלגל הקדמי בגלגל האחורי של הרוכב לפניו. לא איבד שליטה, המשיך ברכיבה ושניות ספורות לאחר מיכן הבחינה באילן מאבד שליטה וסוטה באופן חד שמאלה לנתיב הנגדי. אינה זוכרת כמה רוכבים היו לפניו או בסביבתה, למעט מספר מועט של נשים ובהם אורנה שמיר. נוכח הדברים שפורסמו בפורום תפוז על ידי בעלה, בדבר נסיבות התאונה, נשאלה האם זיהתה באופן ודאי פגיעה בגלגל אופניים של רוכבת לפניו. מתשובתה מתברר כי אינה יודעת בוודאות האם מדובר ברוכב או רוכבת, אולם זוכרת פגיעה בגלגל אחורי שלא גרם לאיבוד שליטה. איבוד השליטה ארע מספר שניות לאחר מיכן כאשר אילן כבר החל עוקף את הרוכב/ת אשר בה הבחינה שרה, כמי שאילן פגע בגלגל האחורי. הערה - נוכח עדותה של שרה פינסלי נשאל דני גרסטנפלד האם זוכר פגיעה בגלגל האחורי באופניו. אינו זוכר זאת, אלא רק את הפגיעה בכידון ומיד לאחריה את סטייתו של אילן לנתיב הנגדי.

ד. עדות שרון רוזנמ :

השתתפה בספרינט נשים. רכבה לכיוון צפון. רכבה בצידו הימני של הנתיב העולה צפונה. זוכרת כי בקרבתה היתה קבוצה של רוכבים ובעיקר רוכבות. בשלב מסוים נעקפה על ידי מספר רוכבים ולכן נצמדה לימין. לפתע שמעה צעקה ולאחריה את ההתנגשות. עצרה את אופניה והגיע למקום ההתנגשות. למיטב זכרונה הרוכבים שכבו בקרבת קו הפרדה שבין הנתיבים.

ה. עדות אריה איגנפלד - שופט :

קיבל הודעה בקשר על התאונה, כאשר היה רכוב על אופנוע, בדרכו לנקודת הסיבוב של המקצה האולמפי. שב על עקביו והגיע למקום כ 2 דקות לאחר התאונה, כך להערכתו. הבחין כי במקום נמצא כבר ד"ר שחר המטפל בפצועים. סייע להכוונת התנועה של הרוכבים צפונה ודרומה.

ו. עדות ד"ר גבי דרמון :

בעת הגיעה למקום, הפצועים טופלו על ידי ד"ר שחר וכן על ידי פרמדיק של מד"א. הבחינה בכתם דם, ככול הנראה של אילן כ 30 ס"מ מקו הפרדה שבין הנתיבים. עדותה העיקרית נוגעת לקושי להגיע עם אמבולנס למקום התאונה נוכח עומס הרוכבים.

האמבולנס התקשה לפתח מהירות נסיעה כנדרש, וסיכן את הרוכבים בדרך. להערכתה הפינני בוצע כ 10 דק' לאחר התאונה.

ז. עדות ד"ר אמיר שחר :

רכב כ 10 מ' לפני קבוצה א', לבדו בכיוון צפון. בקרבנו ולפניו אינו זוכר רוכבים נוספים. תוך כדי רכיבה שמע לפתע את קול ההתנגשות. סובב את ראשו והבחין בשני הרוכבים שרועים על הכביש. הפסיק את רכיבתו הגיע בתוך מספר שניות למקום, ולאחר שניתח את המצב הרפואי, החל בביצוע טיפול רפואי, שכלל החיאה לרוכבים ובעיקר לאילן. למיטב זכרונו רק בחלוף מספר דקות חלפה במקום קבוצת רוכבים גדולה. (להלן : קבוצה ב'). מיד לאחר התאונה אינו זוכר שהבחין במספר רוכבים, ורק שתי נשים שבאו לסייע לו בטיפול הרפואי. שופט שהגיע למקום כ 2 ד' לאחר המקרה, סייע להכווין את הרוכבים, ולאחר זאת הגיע אמבולנס. אינו מסוגל להעריך את משך הזמן שהאמבולנס הגיע, אולם "יחסית מהר". המשך עדותו של ד"ר שחר התמקדה בשאלות הנוגעות לזמינות הטיפול הרפואי, במידה ולא היה במקום, אמצעים נדרשים על מנת לתת טיפול עזרה ראשונה, ברמת ניידת טיפול נמרץ לרוכבים שנפגעים במהלך הרכיבה. להערתו של ד"ר שחר חשיבות רבה מאוד, וכפי שיובא בהמשך.

ח. עדות ד"ר ערן רפפורט :

השתתף במקצה האולימפי ורכב בכיוון צפון. הגיע למקום התאונה מספר דקות לאחר התרחשותה. עזר ליד ד"ר שחר, אולם הבחין כי מטופלים על ידו, ומשלא נדרשה עזרתו המשיך. היה מאחרי קבוצת רוכבים שמנתה כ 15 עד 20 רוכבים. הקבוצה כולה יחד עם ד"ר רפפורט הגיעו למקום התאונה מספר דקות לאחר התרחשותה, וכאשר ד"ר שחר כבר מטפל בפצועים. השופט אריה איגנפלד היה כבר במקום והורה לרוכבים להמשיך לרכב ולא להפריע לטיפול הרפואי. הערה - הח"מ (ערן יוליש), רכב בסמוך לד"ר רפפורט וקבוצה ב'. והאמור בעדותו של ד"ר רפפורט תואם את שהח"מ הבחין במהלך הרכיבה.

ט. עדות רוני רצבי :

רוני רצבי שימש כשופט ראשי בתחרות קבוצת הגיל ביום שישי. קיבל הודעה בקשר על התאונה. קיבל דיווח מהשופט במקום על התאונה. הורה לשופטים לסייע בהכוונת תנועת הרוכבים ולא לעסוק בשיפוט ועד פינני הרוכבים מהכביש.

7. התאונה - נסיבותיה

מן המקובץ עולה כי התאונה התרחשה כשלושה ק"מ מנקודת הסיבוב של מקצה הספרינט. כאשר בוחנים את השתלשלות העיניים, על גרף הזמן שמרגע קרות התאונה אחורה, נמצא כי מספר דקות קודם לתאונה היו 4 "קבוצות" רוכבים במקום:
א. ד"ר שחר, שרכב לבד וכעשרה מ' לפני קבוצה של 3 רוכבים, אשר הוגדרה קבוצה א'.

- ב. מאחרי קבוצה א' ובסמוך מאוד אליה, רכב דני גרסטנפלד.
ג. מאחרי דני וקבוצה א', רכבה קבוצה של מספר רוכבות, ובהן שרון רוזנמן, שרה פינסלי ואורנה שמיר.
ד. מאחרי קבוצת הנשים במרחק של מספר דקות רכבה קבוצה גדולה יחסית של כ 15 עד 20 רוכבים ובהם ד"ר רפפורט והח"מ. (קבוצה ב').
ה. אילן שהיה לפני קבוצה ב' עקף את קבוצת הנשים והגיע לקבוצה א' בה היה באותה עת דני. תוך כדי עקיפה, יתכן ופגע לדני בגלגל האחורי, ענין זה אינו וודאי.
ו. כאשר אילן הגיע במקביל לדני, פגע בכידון של דני, עקב כך איבד שליטה, עבר לנתיב הנגדי בתנועה אלכסונית ביחס לתובל שהגיע במהירות של 45 קמ"ש, מצפון לדרום.
ז. העקיפה של דני בוצעה כאשר אילן מצוי במרכז הכביש.
ח. התאונה ארעה במרכז הנתיב היורד מצפון לדרום, כאשר אילן חוסם את דרכו של תובל, אשר היה מרוחק ממנו מטרים ספורים בלבד. כניסת אילן לנתיב הרכיבה של תובל היה פתאומית ולאחר הפגיעה בכידון של דני. בנסיבות אלו תובל אינו מסוגל לתמרן את האופניים או לעצור. מאחר ואילן היה כמעט בניצב לתובל, המגע בין הרוכבים נעשה כאשר אופניו של תובל פוגעים באילן ולא בחלק הקדמי של אופניו.
ט. מיד לאחר התאונה, הגיע למקום ד"ר שחר, אשר החל לטפל בפצועים בעזרת הנשים אשר עצרו את רכיבתם.

8. הטיפול הרפואי ופינוי רפואי

- א. הטיפול הרפואי הראשוני ניתן על ידי ד"ר שחר, אשר בהחלט היה האדם הנכון במקום הנכון ובעת המתאימה. למיטב זכרונו של ד"ר שחר, הפרמדיק של מד"א הגיע למקום כ 2 עד 3 דקות לאחר התאונה.
ד"ר שחר נשאל - מה היה קורה אלמלא היה מטפל בפצועים, והטיפול הראשוני היה ניתן רק בעת הגעת הפרמדיק למקום.
ד"ר שחר ציין כי אינו יכול להעריך מה היתה התוצאה, אולם בוודאי שמצבו של אילן חייב טיפול רפואי מיידי, על מנת למנוע נזק גדול יותר בהמשך. בדרך כלל, אין אפשרות לספק טיפול רפואי מיידי בעת קרות תאונה, אלא, שככול שזמינות הטיפול הרפואי גבוהה יותר, כך סיכויי ההחלמה גדולים יותר.
ד"ר שחר ציין שיש למצוא פתרון לזמינות הטיפול הרפואי הראשוני, כאשר ענין הפינוי הרפואי הוא משני בחשיבותו.
ב. ד"ר שחר ציין כי כיום יש אופנועים של מד"א ושל זק"א, המצוידים בערכת טיפול נמרץ מלאה, ומאפשרים טיפול ראשוני מלא בנפגעים.
לדעתו של ד"ר שחר חייב להיות במסלול האופניים, אופנוע עם ערכת טיפול נמרץ, עם רופא המתמחה בתחום הכורוגיה, אשר יאפשר טיפול מהיר בפצוע על מסלול הרכיבה.
דבריו אלו של ד"ר שחר, משתלבים בעדותה של ד"ר דרמון שציינה כי נסיעת האמבולנס סיכנה את הרוכבים, יצרה עומס גדול יותר על הכביש, וגם לא אפשרה לנהג האמבולנס לפתח את מהירות הנסיעה הנדרשת כדי לקצר את זמן ההגעה למקום הארוע.
ההחלטה לאן לפנות את הפצועים, ודרך הפינוי (רכב או מסוק) היא החלטה רפואית של הרופא המצוי בשטח יחד עם גורמים רפואיים בבית החולים אליו יש לפנות את הפצוע.

9. מה היה צריך להיות

- א. רכיבה ע"פ תקנון האיגוד וההנחיות שניתנו בתדריך.

- בתדריך אשר התקיים ערב התחרות, צויין בפני המתחרים כי יש להקפיד על הוראות חוקת ה ITU באשר לאופן הרכיבה, והודגש כי יש להמנע מביצוע דרפטינג. כמו"כ נאמר במפורש כי יש להקפיד על רכיבה בצד ימין של הדרך ולא לעבור לנתיב הנגדי.
- ב. מסביב לכל רוכב קיימת מסגרת של של 3 מ' על 7 מ'. כניסה למסגרת זו שלא לצרכי עקיפה נחשבת כדרפטינג אסור.. ניתן לבצע עקיפה בתוך המסגרת ובלבד שתסתיים בתוך 15 שניות מתחילת הכניסה לתחום האסור. (סעיף E2.3 לחוקת ה ITU).
- ג. את העקיפה יש לבצע ללא מגע עם הרוכב הנעקף, כאשר חובתו של הנעקף לפנות את הדרך לעוקף, חלה רק כאשר הגלגל הקדמי של העוקף נמצא לפניו. (סעיף E2.5 תת סעיף a).
- ד. המבקש לעקוף, חייב לעשות כן רק אשר העקיפה בטוחה, תוך שהוא מצוין בפני הנעקף את דבר העקיפה. העקיפה צריכה להתבצע בתוך 15 שניות כמפורט לעיל.

10. מסקנות

1. ועדת הבדיקה הוקמה לבחון את נסיבות התאונה ולהסיק מסקנות מתבקשות מהתרחשות הארוע.
- הועדה לא דנה בכלל המסקנות הנדרשות מבעיות, פגמים או כשלים שונים שהיו בתחרות. עם זאת, אין להתעלם כי הועדה קמה, בין היתר, נוכח האווירה הכללית לפיה, עומס הרוכבים בכביש הערבה היה גדול, ובעל פוטנציאל מסוכן לתאונות נוספות, אשר לשמחת כולם, לא ארעו.
2. **למצער, התאונה נגרמה עקב רכיבה שלא על פי ההוראות, הנוהלים וכללי ההתנהגות הטובה בכביש אשר הביאה לביצוע עקיפה במרכז הכביש, הגם שלא היה עומס של רוכבים שחייב עקיפה שכזו.**
- בעת התאונה היו כשלושה עד ארבעה רוכבים בנתיב העולה צפונה. העקיפה בוצעה על קו הפרדה שבין הנתיבים או מאוד סמוך אליו, באופן שאינו מאפשר עקיפה בטוחה.**
- בכל מקרה, אסור היה לבצע את העקיפה על ידי מעבר על קו הפרדה שבין המסלולים.**
- נראה כי אילן צעק לדני, לפנות את המסלול ימינה, אולם לא המתין כי הדבר יעשה בפועל, ועקף תוך כדי הצעקה " קח ימינה". תוך כדי כך, פגע עם הכידון בכידונו של דני, ועקב כך איבד שליטה.
- איבוד השליטה במרכז הכביש גרר סטיה חדה לשמאל, וכניסה באלכסון לנתיב הרכיבה של תובל.
- במצב דברים זה, לתובל לא נותר לעשות דבר, ולדעת הוועדה בשלב זה התאונה היתה בלתי מנעת.
3. ההנחיה של השופט הראשי, שלא לעסוק בשלב מסוים בשיפוט אלא לסייע בהכוונת הרוכבים בעת התאונה היתה נכונה וראויה, לאותה עת.
- אולם, אין זה פתרון ראוי לעתיד.
- על השופטים לעסוק בשיפוט גם כאשר מתרחשת תאונה, ויש להזניק למקום נציג טכני או סדרן. אם השופט היה רוכב על אופנוע, יש להורות לנהג האופנוע לאסוף נציג טכני או סדרן הקרוב ביותר למקום התאונה, ולאפשר לשופט לשוב לשיפוט.
- השופט יעזוב את המקום רק כאשר יגיע נציג טכני להחליפו, שכן על פי הוראת החוקה, בטיחות קודמת לכל.

11. המלצות

1. לדעת הועדה, הפתרון הנדרש הוא משולב - חינוך הרוכבים ומשתתפי התחרות לשמור על כללי הרכיבה הנכונה וחוקי התחרות, אכיפה רבה והדוקה יותר של השופטים את חוקי התחרות, ויצירת מרווחים גדולים יותר בין המקצים השונים.

ריבוי משתתפים מחייב יצירת מרווחי זמן מספיקים בין המקצים השונים, לרבות שינוי שיטת המקצים על ידי ריווח קבוצות הגיל.
אין די בדרישה לאכיפה הדוקה יותר - יש ליצור עבור השופטים את המתווה אשר יאפשר להם לשפוט באופן יעיל ולאכוף את חוקי התחרות.
קיימים אילוצים רבים והעיקרי בהם - משך הזמן שמשרתת ישראל מאפשרת לרכב על עורק התנועה שנסגר לטובת התחרות.

2. הוועדה ממליצה להנהלת האיגוד לשקול האם יש צדק בשיתוף כל קבוצות הגיל, החל מילדים ועד המבוגרים שמבין המתחרים, כאשר בתחרות מוזנקים מספר רב של מתחרים.
יש לבחון את הצורך בקביעת קריטריונים כך, שרישום מעל מספר מסוים של מתחרים, יחייב הפרדה מוחלטת בין הגילאים הצעירים לבין קבוצות הגיל הבוגרות.
בהתאמה, קבוצות הגיל הבוגרות יזנקו בקבוצות גיל רבות יותר מאשר שתיים כפי שהדבר מתקיים כיום, ובמרווחי זמן גדולים יותר.
האמור לעיל, הינו בגדר בסיס למחשבה באשר לאופן הנדרש לפתור את בעיית העומס, ומתן אפשרות לשופטים לאכוף באופן ראוי יותר את חוקי התחרות.
חובה על הנהלת האיגוד למצוא את הפתרונות הנדרשים, על מנת למנוע קיומו של עומס בנתיבי הרכיבה, שאחרת התאונה הבאה אינה ענין של אפשרות אלא רק של מידת החומרה שבה תסתיים.

3. יש לפעול בהתאם להמלצתו של ד"ר שחר, ולהציב אופנוע של מד"א עם ערכת טיפול נמרץ, עם רופא בתחום הכרורגיה, במסלול האופניים.
הוועדה ממליצה להנהלת האיגוד לדאוג לכך או לפתרון דומה כבר החל מהתחרות הבאה, שכן הדבר בנפשנו. בעת תכנון מסלול התחרות, יש להביא בחשבון גם את הצורך שאמבולנס ידרש להכנס למסלול הרוכבים, ולכן יש לתכן מסלול חליפי לאמבולנס, כך שלא יסע במסלול הרוכבים זמן ממושך.

12. סיכום בדיקת ארוע התאונה

1. כפי שעולה מהעדויות המפורטות לעיל, התאונה הינה ארוע נקודתי, אשר לצערנו תוצאותיה חמורות כשלעצמן. במהלך התדרוך שהועבר למשתתפי קבוצות הגיל יום קודם לתחרות, התבקשו הרוכבים להקפיד על כללי רכיבה נכונים, לשמור על ימין הדרך ככול שניתן, ובשום אופן לא לעבור לנתיב הנגדי.
2. נבחנה השאלה האם ניתן היה למנוע התאונה, על ידי יצירת חיץ פיזי בין הרוכבים צפונה לאלו דרומה.
להערכת הוועדה, פתרון שכזה אינו ישים ויוצר סיכון גדול יותר מכפי המצב שהיה בעת התחרות. גידור או תיחום המסלול לאורך 20 ק"מ, אינו אפשרי, שכן מדובר באמצעים יקרים ביותר, שפריסתם ממושכת, ואיסופם ממושך גם הוא.
מדובר בעורק התנועה המרכזי לעיר אילת, אשר נסגר על ידי המשטרה לטובת משתתפי התחרות לתקופת זמן קצובה וקצרה יחסית.
כמו"כ, תיחום המסלולים יכול לגרור התקלות או פגיעה של רוכב בהם, בהעדר שוליים (כפי שקיימים בדרך כלל בכבישים בינעירוניים בהם קיימת חציצה של גדר הפרדה), ולהגדיל את פוטנציאל התאונות ופגיעות הגוף.
הצבת קונוסים מפלסטיק אינה ישימה, מאחר והרוח החזקה תסיט אותם ממקומם, והם יהפכו למכשול מסוכן אשר עלול לגרום לתאונות.

- 3 במהלך גביית העדויות מהעדים השונים כמו גם גורמים נוספים כמפורט לעיל, לא ניתן היה להתעלם מהטענה לפיה, העומס בכביש הערבה, גם אם לא היווה גורם ישיר לתאונה הנדונה, גרר תופעות שליליות של דרפטינג, ויחד עימו, יצר סיכון ממשי לתאונות, אשר רק בדרך נס לא התממשו והתרחשו.
- עבודת הוועדה לא תושלם ולא תעשה כהלכה, במידה ותתעלם מאותן עדויות "במעגל המשני" אשר התייחסו לעומס בכביש הערבה.
4. ראוי לציין כי דרפטינג בתחרויות בהן הוא אסור יוצר שתי בעיות מהותיות - בטיחותית ומוסרית. בין הרוכבים - יש המיומנים בביצוע דרפטינג ויש שאינם. קרבת הרוכבים אחד לשני בקבוצות גדולות "מזמינה תאונות" עם פוטנציאל סיכון מאוד גבוה לפציעות. קבוצות המתארגנות לדרפטינג יוצרות יתרון בלתי הוגן כלפי אלו שאינם חלק מקבוצה שכזו או שאינם מעוניינים להיות חלק מקבוצה שכזו. מושג "ההגינות בספורט" אשר מהווה את אחד מעיקריו של איגוד הטריאתלון, נרמס ופוגע בכלל המתחרים.
5. התחרות באילת, אשר היתה הגדולה ביותר שאורגנה אי פעם בישראל, היתה מחד דוגמא ליכולתו של איגוד הטריאתלון להפיק ארוע ספורטיבי בקנה מידה ורמה בינלאומית, הן בתחרות שהתקיימה ביום שישי והן בזו שהתקיימה בשבת. עם זאת, ריבוי המשתתפים חשף את איגוד הטריאתלון לבעיות שלא היו מוכרות קודם לכן, ומחייב את כלל המשתתפים וחברי ההנהלה, לשידוד מערכות ולבחון כיצד ניתן לערוך את התחרויות לבטוחות יותר.
- התאונה לא נגרמה מחמת עומס או כשל, נקודתי או כללי בנושאי הבטיחות בתחרות, אולם היוותה בהחלט זרקור המאיר את הצורך במציאת פתרונות מתאימים, למניעת האפשרות כי תאונות יתרחשו בתחרויות הבאות עלינו לטובה.**
6. ראוי לאיגוד, ולכל משתתפי התחרויות המאורגנות על ידי האיגוד, כי התחרות באילת תהווה את נקודת הצינון, ממנה יצליח האיגוד ללמוד כיצד לארגן תחרויות טובות יותר, גדולות יותר והעיקר בטוחות.
- אין לוועדה ספק, כי יש באיגוד, ובהנהלת האיגוד, האנשים הראויים והמוכשרים לעמוד באתגר זה ולממשו בדרך הטובה ביותר לרווחת כולם.

בכבוד רב
חברי הוועדה
יובל חץ, אייל בוזגלו, ערן יוליש