

גמ"ר 4609/10-14 - מדינת ישראל נגד ליאור בושרי

בית משפט השלום לתעבורה בפתח תקווה

גמ"ר 14-10-4609 מדינת ישראל נ' בושרי
בפני כבוד השופטת מגי כהן

בעניין: מדינת ישראל
המאשימה
נגד
ליאור בושרי
הנאשמים

הכרעת דין

האישום

כנגד הנאשם הוגש כתב אישום לפי בתאריך 14/07/07 בשעה 14:00 נגדו לכך, נהג הנאשם ברכב פרטי מסחרי מסוג איסוזו, מ.ר. 7966660 (להלן: "הרכב"), בכביש מס' 483, מכיוון מערב לכיוון מזרח (להלן: "הכביש").

אותה עת, היו תנאי הדרכ תקינים: כביש אספלט סלול, תקין ויבש; כביש ביןעירוני, דו סטריא, המופרד על ידי אי תנועה בניוי, שני נתיבים לכל ציוון; מזג אוויר בהיר ונאה, ראות טובות; שדה הראייה בכיוון נסיעת הנאשם פתוח לפנים למרחק של כ-260.80 מטרים לפחות. הנאשם נהג ברכב בנתיב הימני בכביש.

באותה העת, נהג בכביש דוד אחrik ז"ל (להלן: "המנוח") באופנוו מסווג פיג'ו עם סירת צד, מ.ר. 3875710 (להלן: "האופנוו"), בכיוון נסיעת הנאשם ומולפניו בנתיב הימני.

טרם הגיעו לק"מ 3 בכביש, הבחן הנאשם במנוח נסע לפניו למרחק של 216.30 מטרים לפחות וה הנאשם המשיך בנהיגתו, לא שמר מרחק כנדרש מהמנוח ופגע עם חיזית ימין של הרכב בחלקו האחורי של האופנוו (להלן: "הפגיעה"). כתוצאה מהפגיעה, הוטח האופנוו אל שול ימין, פגע בצד הברזל על השול, שב לנטיב הימני ונעצר שם (להלן: "התאונה").

כתוצאה מההטונה, נפצע המנוח באורח אנוש, פונה לבית חולים "השרון" בפתח תקווה, שם נפטר מפצעיו.

במעשיו האמורים לעיל, גרם הנאשם, בנהיגתו הרשלנית, למוות של אדם, ואלו הם פרטי הרשלנות המיוחסים לנายน, לחילופין או במצטבר:

עמוד 1

כל הזכויות שמורות לאתר פסקין דין - verdicts.co.il

א. לא נקט בamuן זירות על מנת למנוע את הפגיעה במונוח, חurf העובדה כי הבחן ממוקם רב
במנוח נסוע לפניו.

ב. לא האט או בלם את רכבו כדי להימנע מפגיעה במונוח.

ג. לא נהג כפי שנרגע מן היישוב היה נהוג בנסיבות העניין.

הוראת החוק לפיה מואשם הנאשם הינה גרים מות ברשות, עבירה לפי סע' 64 לפקודת התעבורה, [נוסח חדש] התשכ"א-1961.

התיק הועבר לטיפולו על פי החלטת כב' השופט צימרמן מיום 15/04/30.

הכפירה

הנאשם כופר בסעיפים 4, 5 ו-7 לכתב האישום ביחס למקום נסיעת המונוח, אופן קורת התאונה ובהיות נהגתו רשלנית אשר גרמה למותו של המונוח. הנאשם הודה בשאר סעיפי כתב האישום.

פרשת התביעה

מטרם התביעה העידן:

ע"ה-3- אמנון ביבי, בוחן תאונות דרכים (להלן: "הבחן") העיד כדלקמן:

הבחן ערך את המסמכים או היה מעורב בערכתם: הודיעת נהג תחת זהירות מתאריך 07/07/14 שעה 19:25 - **ת/1**; הודיעת חשור מתאריך 20/10/14 שעה 13:21 - **ת/2**; חקירת הנאשם במסגרת השחוור וההצבעה שביצעו עם המשטרה במקום התאונה מתאריך 05/08/14 - **ת/3**; דוח בוחן - **ת/4**; תוספת לדוח הבחן - **ת/5**; חוות דעת מקצועית-חלוקת בלתי-פרט מדו"ח הבחן - **ת/6**; טרשים - **ת/7**; סקיצה - **ת/8**; מזכיר של קצין הבוחנים - **ת/9**; דוח ניסוי שדה ראייה של הבחן - **ת/10**; דוח ניסוי שדה ראייה של רצץ הבוחנים - **ת/11**; דיסק של צילום ניסוי שדה הראייה - **ת/12**; דוח הצבעה - **ת/13**; דיסק של הקלהת ההובלה וההצבעה - **ת/15**; דוח ניסוי מעבר משול ימין לנטייב נסיעה הימני - **ת/16**; דוח חישובי שחזור - **ת/17**;لوح צלומים - **ת/21**;لوح תאימות נזקים - **ת/22**; דיסק תמונות - **ת/23**; דיסק של צילום שחזור התאונה - **ת/19**; מזכיר - **ת/26**; מזכיר - **ת/27**.

הבחן קבע בת/4 ובת/6 כי על פי הממצאים והנזקים שמצא בכל הרכב ובמקום התאונה, הרכב המסתורי נסע ממערב למזרח בכביש דו סטרוי דו נתיבי המופרד על ידי אי תנועה בניי עם גדר בטון והוא בנתיב הימני מבין שניים. בעת ההתנגשות האופנאות נסע ישר לפנים בנתיב הימני למזרחה, בחלוקת הימני של הנתיב והרכב המסתורי הגיע בנסיעתו ישר ומאחריו ובהגיעו בסמוך לק"מ 3 למזרחה פגע פגיעה ישירה עם פינה קדמית ימנית של הרכב בחלוקת האחורי של האופנאות, כתוצאה מהפגיעה, האופנאות המשיך את תנועתו קדימה ולימין ירד לשול, פגע בגדר Wברזל וחזר שמאלה לנטיב הימני ונעצר עליו כשחיזית האופנאות לכיוון צפון. הבחן לא מצא כל ליקוי בכל הרכב, בכביש או בשדה הראייה יכול לגרום לתאונה.

הבחן הגיע למסקנה זו לאחר שערך התאמה המקום במונוח בין אחר שמאלי האופנאות לחזית צד ימין הרכב ומצא כי ישנה התאמה מלאה בנזקים בין תחתית האופנאות והחריצים אשר נגרמו בכביש מתחתיות האופנאות והרגליות

המציע על מקום האימפקט.

בתוספת לדוח הבדיקה (ת/5), בהצבעה שבוצעה יחד עם הנאשם במקום התאונה (ת/3), הבודן ציין כי גרסת הנאשם שהאופנו הגע מהשלויים וסטה לנטייה הנטייה אינה מתישבת עם הממצאים שנמצאו במקום התאונה (עמ' 11, ש' 5-1 לפורתוקול), בcoli הרכב וההתאמת הנזקים (מפנה לת/22, תמונה 2, 13, 14), מה גם שגם הוא לא ידע לומר מה היה מיקומו / או סטיית האופנו בזמן התאונה, למרות שמספר שהוא בקשר עין רצוף עם האופנו ואינו יכול היה להסביר את הסטייה.

על פי ניסוי שדה ראייה שבוצע (ת/10), בכיוון נסיעת רכבו של הנאשם, שדה ראייה לפנים היה 260.80 מטרים והסביר כיצד בוצע הניסוי (עמ' 12, ש' 24-27). לא נבדק שדה ראייה לאחר.

יתריה מכך, על פי **הצבעה (ת/3, ת/13)** שבוצעה יחד עם הנאשם, מהנקודה הראשונה שבה הנאשם אמר שניית להבחן באופנו בשול ימין עד לנקודת האימפקט, התקבל מרחק כולל של 302 מטרים של שדה ראייה פתוח.

הבודן לא יכול היה לשול באופנו נסע על השול אבל, בזמן התאונה ידע לומר שהאופנו נסע ישירות בנטייה הנטייה (עמ' 34, ש' 10-9). הבודן טען בעדותו כי הממצאים, הח:right על הכביש וההתאמת הנזקים, לא מתאימים לרכב שמתפרק לנטייב מצד ימין וכי היה לו קח זמן לאופנו לפנות ולהתישר, כיוון שהה אופנו ישן עם יכולת תמרון פחות טובה מזו של אופנו ספורט. בכל אופן, ביצע את ניסוי המעבר מהשול לנטייב כאשר האופנו נסע סמוך לפס הצהוב, מה שקיים את המעבר (על אף שלא מצא שם סימן לסטיית האופנו). הבודן מدد את **משך המעבר** של אופנו עם סירת צד **שול ימין לנטייב הנטייה ימני (ת/16)**, בmahירות של 60 קמ"ש ונמדדתו 3.21 שניות ו- 6.24 שניות לביצוע המעבר; בmahירות של כ-40 קמ"ש, נמדדתו בממוצע 3.3 שניות (4.44 ו-2.91 ו-2.56 שניות); בmahירות של 30 קמ"ש, נמדדתו 5.12 שניות.

המהירות המותרת במקום הינה 90 קמ"ש, אם כי נרשם בטיעות לדוח בוחן 80 קמ"ש.

מהירות האופנו נקבעה בהסתמך על ניסוי ב' שבוצע בת/16, להערכת הבודן ובהתחשב בסוג האופנו המערבבת בתאונה ומבנה גופו הכביד של הרוכב, מהירות האופנו בעת התאונה הייתה כ-40 קמ"ש. כמו כן, בגין ממצא לקביעת מהירות רכבו של הנאשם ולצורך השחזור, הבודן קבע שמהירותו הייתה 80 קמ"ש (על פי עדות הנאשם, אם כי להערכת הבודן מהירות רכבו של הנאשם הייתה גבוהה ממשוערת מ-80 קמ"ש. זאת, משומם שבניסוי ההצבעה (ת/13), הנאשם הציע על מרחק של כ-216 מטרים וטען כי לוקח לו 10 שניות להגיע לאופנו. על מנת להדביק מרחק זה ב-10 שניות, הפרש המהירות בין רכבו של הנאשם לאופנו היה צריך להיות 77.7 קמ"ש, משמע, מהירות רכבו של הנאשם הייתה צריכה להיות 117 קמ"ש לפחות).

בחישוב השחזור למניעת התאונה בבלתי, הבודן הגיע למסקנה כי אם הנאשם היה מגיב ובולם מיד עם סטיית האופנו, הוא היה נעצר במרחק של 14 מטרים לפני מקום האימפקט וההתאונה הייתה מננעת.

בחישוב השחזור למניעת התאונה בהתחמקות, הבודן הגיע למסקנה כי כאשר הנאשם היה במרחק של 73.3 מטרים ממקום האימפקט, אם הוא היה סוטה שמאלית במטרה להתחמק מסטיית האופנו, הוא היה משלים את ההתחמקות במרחק של 38.4 מטרים לפני מקום האימפקט.

לסיכום השחזור, הבודן קבע כי גם אם קיבל את גרסת הנאשם על סטיית האופנו לנטייב נסיעתו, הוכיח כי הנאשם עמוד 3

יכול היה למנוע את הפגיעה באופנוו בבלימת חירום או בביצוע התחמקות בסטייה שמאלה.

הבחן ציין כי לא נמצא סימני בלימה או סימני חריצה לפני מקום האימפקט, אלא רק אחורי, שם נמצא סימן חיכוך צמיג של הרכב המסחרי (עמ' 10, ש' 18, עמ' 5-11, ש' 24-25).

ע"ת-9- גבי טסה, השתף בניסוי המ עבר (ת/16) כרכוב האופנוו, העיד כי יש לו ניסיון רב בהניגה על אופנוו מסווג זה חוזר על פרטיו הניסוי בו השתף כפי שיפורטו בעדות הבוחן וצין כי מכיר את המנוח באופן אישי כיוון שעבדו יחד בעירייה (עמ' 47, ש' 13-15).

ע"ת-5- רס"ב ארץ קפלן, בוחן תאותות דרכים בכיר, גבה עדות מהנאשם (ת/2). ע"ת/5 ציין כי מטרת חקירה זו הייתה לשמעו מהנאשם את דעתו לגבי התוצאות של הבדיקות והניסויים שביצעו (עמ' 53, ש' 17-27).

ע"ת-4- משה זינגר, רץ בוחנים מרחב שרון, השתף בעריכת ת/3 (חקירה הנאשם במסגרת השחזר), ת/14 (דו"ח ניסוי שדה ראייה), ת/18 (דו"ח ביצוע צילום וידאו) ות/19 (דו"ח ביצוע צילום וידאו) ות/3 (דיסק של צילום שחזור התאונה). הסביר כי השחזר בוצע על מנת לבדוק כמה זמן לוקח לאופנוו לעבור ממרכז שלו ימין לנטייב ימין למקום האימפקט ואם התאונה מנעה או לא (עמ' 57, ש' 31-26).

הבהיר כי הרוכב בניסוי קיבל הנחיות לנסוע במהירות מסוימת ולהגיע לנוקודה מסוימת כשהוא יוצא משול ימין (עמ' 59, ש' 28-23, עמ' 60, ש' 1-2).

בנוסף, העד ציין כי יתכן שהזמןאים השונים של שלושת הניסויים שביצעו ב-40 קמ"ש נבעו מכך שהמרחקים היו שונים (עמ' 61, ש' 10-13).

ע"ת-8 רס"ל דוד סלטן, ימת"א שרון (להלן: "ע"ת/8") ערך את ת/30 (דו"ח פועלה). ע"ת/8 ציין כי אכן נתן את הטיפול הראשוני במקום אולם רשם את הדו"ח חודשיים לאחר האירוע.

ע"ת-1- צביקה מוזס, קצין בוחנים במחוז מרכז, השתף בעריכת ת/9 (מצר) ות/17 (דו"ח חישובי שחזור).

ע"ת/1 העיד לגבי פעולותיו וחישובים שביצע לגבי התאונה. העד ציין כי בהצבעה שבוצעה בת/9, הנאשם לא ידע לענות על שאלות רבות לגבי פעולותיו כדי לא לפגוע באופנוו, כגון היכן ומתי סטה ובאיזה מרחק מהאופנוו (עמ' 61, ש' 29-26) וכן, גרסתו של הנאשם הייתה חסרה באשר לחוסר יכולתו להציב על הנוקודה בה האופנוו סטה מהשולים ומיקומו שם, על אף שטען שהבחן בו ממרחך של כ-200 מטרים (עמ' 62, ש' 8-3).

ע"ת/1 הסביר כי השחזר ת/17 בוצע לביקשת הפרקליטות ומטרתו הייתה להראות לבית המשפט (בהתבה שמקבלים את גרסת הנאשם) שהאופנוו סטה, והאם התאונה מנעה (עמ' 62, ש' 15-19), גרסתו של הנאשם נבדקה בצוותה מעמידה שהתרברה ללא מבוססת. גם היה יוצא בשחזר שההתאונה בלתי מנעה, עדין היה ממליץ להעמיד לדין את הנאשם על סמך כל הממצאים (עמ' 71, ש' 7-11).

ע"ת/1 הסביר כי בת/17, חושבה תוצאה של 14 מטרים ממוקם האימפקט ממוחך בו היה עוצר הרכב, אילו היה הנאשם מגיב מיד ובולם, אם רוכב האופנוו היה סוטה מהשול לנטייב, אולם בפועל מרחק זה גדול יותר כיון שגם האופנוו היה בתנועה (עמ' 63, ש' 17-22).

ויתר מאותה סיבה (עמ' 63, ש' 30-23).

ע"ת/1 ציין בעדותו כי בניסוי המعبر (ת/16), הם הנחו את הרוכב לנסוע על השוליים מעל 100 מטרים ולבצע את אותה סטיה מספר פעמים מהנקודות שסימנו לו מראש על הכביש, באופן שבו ירגיש בטוח (עמ' 64, ש' 10-1).

עוד הסביר בעדותו, כי לא מדובר בפגיעה חזית אחריו שנובעת מאי שמירות מרחק אלא מדובר בשני רכבים שננסעו אחד אחרי השני ומספר שניות לפני הפגיעה, הרכב היה במרחק של מעל 200 מטרים והבחן באופנו, כך שגם פגיעה חזית לאחר שהתרחשה כי הנהג לא התיחס למה שקרה בכביש ומה שימושו זה המהירות של שני כלי הרכב ולא ספציפית זו של האופנו (עמ' 64, ש' 20-16).

בנוגע לגורסת הנאשם ביחס לסתיה של האופנו היישן של המנוח, לאור משקל שניהם, לא יכול היה באופן פתאומי לבצע סטיה מהשול לנטייה כיוון שהחלים האלה דורשים מרחק תמרון כך שפיזיקלית זה בלתי אפשרי לבצע את המعبر הזה בקלות ולראיה עדותם של ע"ת/9 הרוכב בניסוי חשש לא בטוח באופנו חדש יותר, על אחת כמה וכמה באופנו ישן יותר (עמ' 65, ש' 17-9).

העד הוסיף כי גם אם היה לווקח לאופנו 2 שניות לעבור מהשול לנטייה, עדין אם הנאשם היה מתחמק, התאונת הייתה נמנעת.

ע"ת/1 חיזק את דברי הבחן וטען כי לפי הממצאים הנאשם לא התחיל את ההתחמקות לפני הפגיעה והאופנו לא היה בסטיה וזאת על פי התאמת הנזקים (עמ' 66, ש' 8-12, עמ' 67, ש' 5-20). העד ציין כי גם אם הנאשם היה נסע במהירות של 90 קמ"ש, גם אם זו המהירות המותרת במקום, הוא עדין יכול היה להתחמק וכך, זה לא מהותי (עמ' 66, ש' 3, עמ' 68, ש' 8-5).

ע"ת/1 ציין כי בחר לבצע את השחזר במהירות של -80 קמ"ש על סמך עדות הנהג וכי לא היה מצוי אחר שיכל היה לסתור את טענת המהירות (עמ' 68, ש' 11-12).

ביחס לשימוש נתון ת/17, ציין ע"ת/1 כי בוצע רק כדי לבדוק את מהירות הרכב וכי בסופה של דבר החישובים התיחסו למהירות של 80 קמ"ש בהתאם לעדות הנאשם (עמ' 73, ש' 2-1).

העד ציין כי הממצאים בכביש מעידים על כך שבזמן הפגיעה האופנו נסע ישר בנתיב.

אין מצוי שמייד על המקום שבו עבר האופנו מהשול לביש ושנה רק העודת של הנהג, שהוא לא יודע מה היה מקום המعبر.

ביחס לניסוי בת/16 הסביר העד כי מדובר ברכוב אופנו שביבע 6 פעמים את הניסוי ובנקודה מסוימת אמר לבעץ סטיה, והזמנים השונים נבעו ממהירותים שונות, מרחקים שונים ואופן ביצוע הפניה שבוצע באופן שונה (עמ' 77, ש' 1-7).

העד הסביר כי גם אם בניסוי בת/16 היו מודדים את המהירות עם מיל"ז עדין הם לא יודעים מה הייתה מהירות האופנו ולכן, אין ממשות למהירות (עמ' 83, ש' 5-1).

ע"ת/1 הוסיף כי זמן תגובה הפתעה לא נבדק בשחוור כי האופנו לא הפתיע את הנוהג כי הוא ראה אותו מרחק של יותר מ-200 מטרים ושדה הראייה היה פתוח לו לפנים ולצדדים.

פרשת ההגנה

הנאשם, ליאור בושרי, בחור להיעד ומספר כי ביום התאונה בצהרים, מתחילה התסעה מכפר אברם עד למקום התאונה, נסע בנתיב הימני בין שני נתיבים בכביש 483 מכיוון פתח תקווה לראש העין, במהירות של לא יותר מ-70, 80 קמ"ש וכאשר עבר את העיקול בכביש, בדיק אחורי גבעת השלושה, שם ראה את כל הכביש והבחן בפעם הראשונה באופנו של המנוח על השוללים. הוא המשיך בנתיב נסיעתו, פתחם הבוחן באופנו מולו בנתיב שלו. הנאשם טוען כי סובב חזק את הרגה לכיוון שמאל ופגע בו, עצר את הרכב בצד ימין, רץ בחזרה למקום וראה את האופנו ואת המנוח, שהוא שם פצע. לאחר מכן, הגיעו אנשים נוספים, הנאשם ביקש מאחד מהם את הטלפון כדי להתקשר לכוחות ההצלה והיה איתם על הקו עד שהגיעו.

הנאשם ציין כי האופנו היה בסטייה (לא ממש אלכסון אבל גם לא ממש ישר) כי הוא בא מהשוללים, כך שהוא היה כמעט באותה הזווית של רכבו של הנאשם (עמ' 90, ש' 14-13).

הנאשם ציין בחקרתו כי הוא מכיר היטב את מקום התאונה כי הוא נושא בו כל יום (עמ' 90, ש' 22).

הנאשם הוסיף כי לא זכר שבת/1 אמר שנגע 60 קמ"ש, סמך על החוקר, עין באופן כללי וחתם כי היה בלחץ באותו יום (עמ' 91, ש' 19-5).

הנאשם אינו יודע מה הייתה מהירותו של האופנו אך, טוען כי הוא היה בנסיעה והבחן בו בנקודות נושא בשול והוא נסע בנתיב הימני ולא ייחס לכך חשיבות והמשיך בנסיעתו (עמ' 93, ש' 6-4).

הנאשם טען כי אינו יודע היכן בדיק נגע האופנו בשול אך, טוען כי היה מעבר לקו הצהוב (עמ' 93, ש' 10-7).

מר ניר קוסטיקה, המומחה מטעם ההגנה (להלן: "המומחה") ערך חוות דעת והגיע למסקנה כי התאונה בלתי נמנעת.

לצורך חוות הדעת, המומחה ביקר ביחיד עם ב"כ הנאשם במקום התאונה בתאריך 14/08/2014 לצורכי התרשומות, מדידות וצלומים וכן, הגיעו לגרר המשטרתי לצורך בדיקה וצילום הנזקים בכל רכיב המעורבים. כמו כן, בתאריך 28/05/16 ביצע מדידת זמנים בניסוי מעבר של קטנו מחבר לסירה מהשול הימני לנקודת האימפקט בכביש.

בחוות הדעת קבע המומחה את המסקנות הבאות:

1. המצב בו הועמדו כלי הרכב בשחוור התאמת הנזקים האחד מול השני, מעיד על חוסר התאמה בין החלקים אשר נזקקו ברגע הראשוני ביניהם.
2. הנזקים האלכוסוניים על הרכב והנזקים מצד שמאל של האופנו, מעידים על התנgesות זוויתית ושוללים אפשרות להtanegoshot ישירה.
3. העובדה שהאופנו, אחרי המגע הראשוני, הסתובב ימינה ופגע בכנף ימני קדמי של הרכב, מעידה על

כך שבעת ההתנגשות, הרכב היה בתנועה אלכסונית שמאליה, כפי שמסר הנאשם בעדותו.

4. הוכח כי ההתנגשות בין כלי הרכב התרחשה עוד קודם למועד החירץ בכביש ולכן, העובדה שהחירץ נמצא ישר אינה מעידה על כך שהקטנוע בעת ההתנגשות נסע ישר.
5. הוכח שבתהליך הקriseה מרגע בו הקטנוע נפגע ועוד אשר חירץ את החירץ בכביש, האופנוע נדחף למרחק של 11 מטרים לפחות אשר במהלכם נדחף לפנים וימינה. لكن, ניתן לקבוע כי עבר להתנגשות האופנוע היה בסטייה שמאליה ובמהלך תהליכי הקriseה, בשל מבנהו הייחודי, הסתחרר ימינה וחירץ בכביש חירץ ישר.
6. ניסוי מעבר הקטנוע מהשול לביש הוכיח שהતנגשות חייז אחור ישירה כפי שקבע הבודן, יכולה להתרחש כאשר הקטנוע סוטה מהשול לביש ומתיישר לפני חייז הרכב. מצב זה מתישב עם גרסת הנאשם על כך שקדם להתנגשות, סטה האופנוע מהשול לביש.
7. בניסוי שביצעה המשטרה עולה, שהאופנוע סטה מהשול לביש עד להתיישרות בזמן של 1.8 שניות. הוכח כי בשחזר, על פי זמן של 1.8, התאונה בלתי נמנעת.
8. בניסוי שביצעה המומחה עם אופנוע מחובר לסירה, הוכיח כי ניתן לבצע את תמרון המעבר מהשול הימני עד לנקודת החירץ בזמן של 1.28 שניות ללא כל בעיה. لكن, ניתן לקבוע שלמנוע לא הייתה כל בעיה לבצע מעבר כזה בזמן דומה.
9. העובדה שלאופנוע לא היו מראות תשקיף מעידה על כך שהמנוע לא בדק את תנועת כלי הרכב מאחור ולכן, סטה מהשול לביש בשעה שהרכב היה במרחק קצר מאוד מאחוריו.
10. בשחזר התאונה לפי זמן של 1.28 שניות עולה, שהמנוע סטה ו עבר לביש כאשר הרכב היה למרחק של 28.45 מטרים ממוקם האימפקט ומරחק זה לא ניתן למנוע את התאונה, לא באמצעות בלימה ולא באמצעות עקיפה.
11. התיאוריה להתרחשות התאונה אותה הציג הבודן, נסמכת על פרשנות לפיה ההתנגשות הישירה בין כלי הרכב שוללת אפשרות שהקטנוע סטה מהשול לביש, בעוד שנייסי המעבר שביצע הבודן עם אופנוע דומה, מוכיח כי מנגנון של התנגשות ישירה יכול להתרחש גם כאשר האופנוע סוטה ומתיישר לפני הרכב.
12. הניסוי שביצעה המשטרה לבקשת הפרקליטות מוכיח כי בנסיבות המקרה ביצע המנוע סטייה מהשול לביש באופן מפתיע, שלא אפשר לנאים למנוע את התאונה.

המומחה הסכים עם טענת התביעה כי לנאים היה שדה ראייה גדול לפניים.

המומחה הוסיף כי מצופה מהנאשם, אשר לו שדה ראייה לפניים של כמה מאות מטרים, שיבחין באופנוע כשהוא נסע על השול והօפנוע גם לא אמר להיות נסתר מהנאשם לאורך כל ההתקדמות שלו מהרגע שבו הבחן בו לראשונה. אולם, אינו מצפה מההנаг שיעקבו במבטו אחרי אותו אופנוע לאורך כל נסיעתו.

המעבר של האופנוע לביש היה מהיר, כשנייה ורביע על פי המרחק הקצר שצרכן לעبور ועדין לא התיישר מהשול לנתייב, הזמן הוא קצר מאוד, סדר גודל של עשריות שנייה כאשר גם הרכב בתנועה של 80 קמ"ש וגם האופנוע בתנועה

מקבילה.

המומחה ציין בחוות דעתו וגם בעדותו כי אין מחלוקת על כך שהחריצים בתמונה 35, 36 בת/21, הם ישרים על האופנו וכי האופנו גرم להם.

המומחה הסביר את חישובו באשר לקביעתו כי ההתגשות הראשונית אירעה במרחב של 11 מטרים לפני תחילת החריצים בכיבש בתבוסס על עדויות הבוחנים.

לאחר הפגיעה, האופנו הואץ קדימה על ידי הרכב שמשקלו גדול יותר ומהירותו גבוהה יותר ועד לكريיסטו, שתרחשת הרבה אחרי הפגיעה הראשונית אז נוצר החץ.

המומחה הוסיף כי החץ לא נוצר במקום האימפקט כי הרכב שנפגע נדחף מאחור ומואץ לפנים, זאת גם טענו הבוחן וקצין הבוחנים (עמ' 111, ש' 17, 25-26).

האופנו נפגע משמאלי למרכז המכובד שלו ובהתאם לו בעל שלושה גלגולים, הפגיעה סובבה את האופנו ודחפה אותו לפנים כך שהוא ימינה ובנקודות החץ האופנו כבר התישר ימינה, ולדעתו, החץ בנטיה ימינה ולא לגמרי ישר.

המומחה שלל אפשרות לפיה הייתה פגיעה אחרת ישירה כיוון שאין זה היה מתרחש כך, לאחר הפגיעה הראשונית, האופנו היה מסתובב ימינה והחץ היה צריך להיות ימינה ולא ישר.

המומחה לא ידע לומר אילו נזקים נגרמו בפגיעה הראשונית עד להיווצרות החריצים (עמ' 115, ש' 25).

המומחה הסכים עם אופן ביצוע התאמת הנזקים על ידי המשטרה, אך חולק על ההתאמנה כיון שלא דעתו לא הייתה כזו, משום שהבחן ראה דברים מתאימים כשהם לא קרובים אחד לשני, כך שאין התאמנה בכלל (עמ' 116, ש' 19-10).

אופן ביצוע התאמנה נעשה נכון, על פי הנהול, הם לקחו את שני כלי הרכב במקום התאונה, העמידו את זה על החץ, הצמידו רכב לרכב, אבל כשהצמידו אחד לשני אין התאמנה, כי הם לא הצליחו להתאים נזק לנזק (עמ' 116, ש' 28-31).

המומחה ציין כי אין מתייחס רק להתאמת הנזקים בת/22, אלא לכל התמונות, בزواיות שונות, וראים שהאופנו מרוחק מהרכב והוא לא קרוב אפילו לנזקים, הוא לא מוצמד.

המומחה הוסיף כי לאופנו אין נזק מאחור בכלל (עמ' 117, ש' 18-16).

המומחה ציין כי מה שהוא חשוף למגע זה החלק השמאלי של האופנו, המוט השמאלי, מכסה מנוע שמאלי, יכול להיגרם נזק רק אם האופנו היה בסטייה שמאלה וזה הייתה פגיעה חזית אחר אר, לא לכל הרוחב אלא רק מצד שמאל لكن, המוט השמאלי של הסבל התעקלם ولكن, יש נזק במכסה מנוע מצד שמאל של האופנו.

המומחה טען בעדותו כי בניסוי המעבר מהשול לנطיב שביצעה המשטרה, הרוכב לא סטה אלא עבר ישר לכיבש, בעוד שבניסויו שלו בוצע תמרון שמאלה והטיישות ימינה והרוכב מטעם המשטרה לא עשה זאת בניסוי שלהם (עמ' 121, ש' 3-5).

מר נתיאל אלטוויל, הרכוב שביצע את הניסוי המעביר מהשל לכבש מטעם ההגנה (להלן: "הרכוב מטעם ההגנה") סיפר בעדותו על הניסוי אותו ביצע. בחקירה הנגידית, ציין כי הינו חבר ילדות של הנאשם, בעל רישיון נהיגה על אופנו ע-11 שנים ויש לו רקע של נהיגה על מגוון אופניים ווספות.

הרכוב מטעם ההגנה ציין כי בניסוי שביצעו השתמשו באופנו דגם חדש. עוד ציין כי לפני הניסוי הנאשם אמר לו שמדובר לבצע שחזור של התאונה ואף אחד לא יכול לדעת מה יקרה וכי מי שהסביר לו מה לעשות היו בעלי מקצוע במקום, הסבירו איך זה קרה ומה הם צריכים להבין (עמ' 128, ש' 10-2).

העד ציין כי אף אחד לא אמר לו שדים להביא הוכחות לגבי דבר מה והוא צריך לעזור לשם כך, אלא רק אמרו לו שמבצעים שחזור והוסיף כי לא אמרו לו להגיע לתוצאה הטובה ביותר אלא פשוט עשו שחזור, כאשר הוא היה צריך לצאת מנוקודה מסוימת ולהגיע לנוקודה אחרת, ללא הכרח שיצליה או לא (עמ' 128, ש' 29-27). בחקירה חוזרת, הדגיש העד כי בטרם הגעתו לניסוי, לא ידע מה הוא הולך לעשות מבחינות אופן השחזור אלא רק ידע שהוא בוצע שחזור (עמ' 130, ש' 19-21).

העד ציין כי לפני שהתחילה לצלם, עשו ניסיון אחד או שניים לאות כדי שהרכוב מטעם ההגנה יחווה זאת ויראה שהיא בסדר וגם שיראו לו לבדוק את הנוקודה אז חזר אחרת. לדבריו, לא היה טעם לצלם את הניסיונות כי הם בוצעו לאט וזה בזבוז זמן (עמ' 129, ש' 19-16).

העד ציין כי הוא נהג לפני התאונה על האופנו של המנוח כיוון שהכיר אותו והוסיף כי יצא לו לנוהג יותר מפעם אחת על אופנו עם סירה ויצא לו לרדת לשוליים ולנסוע שם, כי כל רוכב אופנו מבלה את רוב נסיעתו על השוליים, לדבריו (עמ' 129, ש' 31-30).

לשאלת הتبיעה, השיב העד כי אינו חושב שagal התרומות וגם אם כן, מה שחשוב זה שני הגלגלים של האופנו עצמו על הכביש וכי מביחינו, זה לא עליית גלגל או גלגל באוויר. העד הוסיף כי "עשינו את זה בצלום אחד. אם הייתי עשה את זה בכמה צילומים הייתי עשה את זה בפיקס. פשוט בaned ועשינו את זה כדי להראות" (עמ' 130, ש' 15-3).

דין והכרעה

אין מחלוקת ביחס להתרחשויות, שהיא מגע בין רכבו של הנאשם לתאונה ותוכאותיה, בזמן ובמקום, שהנתבע נהג ברכב מסחרי והמנוח באופנו עם סירה, לכਬש ולמצבו התקין. כמו כן, אין מחלוקת כי הנאשם נהג ברכב בכביש בנתיב הימני מתוך שני נתיבים מכיוון מערב למזרח וכי המנוח נהג על האופנו בכיוון נסיעת הנאשם ומפניו וכן, לעובדה כי לנายน היה ראייה של כ-80.260 מטרים מלפנים וכי הבחן במנוח מרחק של 216 מטרים לפחות.

המחלוקה נסובה סביר מיקום המנוח על הכביש בעת התאונה. הتبיעה טוענת כי בעת התאונה המנוח נסע בנתיב הימני בכו ישר עם הכביש ולא סטה. מנגד, ההגנה טוענת כי הנאשם פגע במנוח מוביל שהיתה לו אפשרות למנוע את התאונה וזאת ממשום שהמנוח נסע תחילת על השול, סטה לפטע ובמהירות אל תוך הכביש.

ההגנה חולקת לכל מסקנות הتبיעה שהמנוח נסע בנתיב הימני בכו ישר בכיוון הנסעה, התאמת הנזקים והחריצים, ניסוי המעביר מהשל לכבש והשחזור.

בנוסף, ההגנה טענה למחדלי חקירה משמעותיים מצד המשטרה.

אופן נסיעתו של המנוח בעת התאונת

החריצים

ההגנה חולקת על מסקנות התביעה ביחס לחריצים שנמצאו בזירה.

הבחן הסביר בעדותו את החריצים המופיעים בתמונות ת/21, שנמצאים במרכז הנטייב ימני, שנגרמו מתחית האופנוו, כאשר ישנו שני חריצים דקים מהרגליות של האופנוו והחרץ המלבני הארוך נגרם כתוצאה מהברזל בצורת מלבן שיש מתחית האופנוו (בתמונות 32 ו-33).

הבחן ציין כי ביצע התאמת נזקים בין החרץ עצמו והרגליות וכן, בתוך הברזל המרובע היה את האספלט שנאסף תוך כדי שהוא גורף אותו ופוגע באספלט ומושך את החרץ. כך למעשה ידע שהחריצים מתאימים בדיק לפרויל של האופנוו (ת/21, תמונות 35 ו-36). כמו כן, היו שפשופים של האספלט ברגליות (ת/21, תמונות 32 ו-33), כאשר במחשב ניתן לראות גם זהה שפשור טרי. הבחן ידע לומר שהחריצים נגרמו מהתאונת כי הם טריים מאוד והם מובילים לכיוון תנונת האופנוו, פגעה בגדר ועד לעצירתו. כמו כן, ניתן לראות היכן האופנוו היה ביחס לנטייב, כאשר הרגלית עומדת על החרץ (ת/21, תמונה 38).

הבחן הבHIR בעדותו שהאימפקט קורה אול' כמה ס"מ עד שהאופנוו קורס וזה משאיר את החרץ. החרץ זה מקום האימפקט היל' קרוב שיכל להיות זהה נמצא במרכז הנטייב של הרכב והאופנוו (עמ' 20, ש' 19-18).

הבחן ציין כי ניתן להגיע לרמת וודאות של 100 אחוז ביחס לאופן שבו עמד האופנוו ובזמן האימפקט (ת/21, תמונה 37) כי העמידו אותו על החרץ עצמו ועל החריצים הקטנים שנגרמו מפגיעה הרכב.

הבחן קבע כי האופנוו קיבל מכיה מאחור וככלו קרס למטה ותוך כדי קירישה ודחיפה שלו קדימה, הוא השאיר את החריצים. הבחן הפנה לת/21, תמונה 12, בה ניתן לראות שכח חלק האחורי עלה למלחה והוא כרע כמו משולש שכח חלק האחורי עלה למלחה, החלק האמצעי קרס למטה, זה מה שהשאר את החריצים במרכז נטייב ימין, וזה קרה כי הוא קיבל את המכיה מאחור (עמ' 7, ש' 7-4).

הבחן גם התייחס להמשך החריצים שנוצרו מהאופנוו לאחר הפגיעה מהם ניתן לדעת מה היה מסלול האופנוו לאחר הפגיעה כיוון שהפגיעה היא במרכז הנטייב והוא לא של מרכז' כובד אלא של חיזית צד ימין של הרכב שפגע באמצעות האופנוו וגרם לו לנסוע קדימה וימינה ואפשר לראות את החריצים בתמונה 3 שימושיים לצד ימין, זהה כבר מעבר לאימפקט. הוא הולך לכיוון שול ימין, ושם מתרחבים טיפה הסימנים ויש פגעה בגדר ובתמונה 8 אפשר לראות את השפשופים של האופנוו ואז הוא נעצר על הגלגלים שלו (עמ' 7, ש' 15-8).

הבחן ציין כי עצם זה שהפגיעה הייתה של הרכב בחלק האחורי של האופנוו עצמו, ללא פגעה בסירה, זה גרם לו להמשיך קדימה ולסתות ימינה לאחר הפגיעה, לפגוע בגדר ואז לחזור לככיש, זאת משומש זהה לא היה במרכז' הכבוד של האופנוו אלא האופנוו קרס והמשיך ימינה. אילו הפגיעה הייתה במרכז' הכבוד, האופנוו היה נזרק קדימה.

המומחה אינו חולק על כך שהקטנו גרם לחריצים ישרים (עמ' 111, ש' 4-5) אולם, לטענותו, נקודת האימפקט הייתה 11 מטר ויתר לפני החריצים, בהסתמך על עדותו של הבחן כי התאונה התרחשה כשניה בערך לפני החרץ, כשהוא חישב שמהירות האופנו 40 קמ"ש והтенדר 80 קמ"ש, כך שבעת הפגיעה האופנו הואץ מהירות גבוהה יותר, החלק האחורי של האופנו קרס והשאר את החריצים.

בالمושך, הסביר כי החרץ יצר האטה של האופנו ביחס לרכב, הרכב ממשך שמאליה והאופנו ימינה והחרץ גורם להם להתנתק ואחריו שהאופנו השחרר מהרכב הוא ממשיך ימינה (עמ' 114, ש' 22-26).

המומחה לא מסיר הסבר מה קורה עם האופנו מרגע האימפקט ובמהלך 11 מטר עד שמתחלים החריצים. ההיגיון מתישב עם קביעתו של הבחן שתחילת החריצים מעידים על הנזודה הקрова ביותר לאימפקט כי הקטנו קורס למיטה, תוך כדי נדחף קדימה ומתחיל להשיר חריצים. הסברו של הבחן מכיוןיו ועומד בבחן ההיגיון, על כן הnneni מקבלת קביעתו של הבחן בעניין זה ביחס למקום האימפקט.

עוד טוען המומחה כי סימן הטבעת צמיג שנמצא מנקודת החרץ מצביע על מגמה של תנועה של רכב עוד לפני החרץ, כך שלפי היסמן באלבוסון שמאליה ניתן לקבוע כי לפיה הרכב הצמיג הרכב היה בסטייה שמאליה (עמ' 115, ש' 13-8).

יחד עם זאת, בעדותו של הנאשם בת 1 גיליאן 2, ש' 36 מסר כי האופנו היה: "**כמעט על אותה זווית של הרכב**", ובגיליאן 3, ש' 38 מסר: "**הוא היה כמעט ישר וזה מה שאני זוכר משבריר שנייה של התאונה**".

המומחה מסר בעמ' 113, ש' 15-12: "**אנחנו מתייחסים קודם למה קורה לאופנו ביחס לרכב, אני אומר שביחס לרכב הוא ישר**".

בעמ' 112, ש' 31-27 העיד המומחה:

"**אני אומר שהיחס בין שני כלי הרכב בזמן המגע הוא כמעט ישר, זה אם סטה או זה אם סטה, הפגיעה הזאת כיוון שכיוון הכוח עובר משמאלי למרכז הגוף הוא גורם לסבסוב תוך כדי דחיפה לפנים של האופנו ימינה. מכיוון שהאופנו קודם לכך היה בסטייה שמאליה, אחרי הפגיעה הסטובב ימינה, הוא קרס כשהוא כבר ישר**".

עמ' 115, ש' 6-4 הוסיף המומחה:

ש. "**יכול להיות שהייתה זווית ישירה?**"

ת. "**אני יכול להניח, אני לא קובע. כיוון שהאופנו סטה והנ帞ם גם סטה לאוטו כיוון אז בערך בהתנגשות הם היו באותו זווית**".

מדברי המומחה עולה כי הוא מאשר את קביעתו של הבחן באשר למקום האופנו ביחס לרכב כל שהפגיעה הייתה ישירה אחרת.

אוסף שהחריצים מצביעים על אזור האימפקט במרכז הנטייב, כך שגם אם אין לטובתו של הנאשם כי האופנו סטה מהשל לככיש, בעת ההתנגשות הוא כבר היה במרכז הנטייב והתיישר.

התאמת הנזקים

ההגנה חולקת על התאמת הנזקים שבוצעה על ידי הבחן וטוענת כי אין התאמת נזקים.

הבחן הסביר בעדותו על הנזקים שנגרמו לאופנוו (עמ' 8, ש' 14-7) ומפנה לת/21, תמונה 29 בה ניתן לראות את סימן שחור שהוא של גלגל הרכב. כמו כן, הבחן תיאר בעדותו את הנזקים שנגרמו לרכב המסחרי, תוך שהפנה לת/21, תמונה 19 ואילך (עמ' 8, ש' 20-17). הבחן ציין כי הנזק שנגרם לפס הקישוט ברכבו של הנאשם נגרם כתוצאה מפגיעה מלפנים ולא מהצד (עמ' 9, ש' 8-5).

הבחן ציין בעדותו כי התאמת הנזקים בין הרכב לאופנוו, של מסגרת הסבל ושל הפנס האחורי של האופנוו, הינה מלאה של חיזית אחר נקייה (עמ' 10, ש' 4-1).

הבחן ציין כי לא נמצא סימני בלימה או סימני חריצה לפני מקום האימפקט, אלא רק אחורי, שם נמצא סימן חיכוך צמיג של הרכב המסחרי (עמ' 10, ש' 11-5, עמ' 18, ש' 24-25). בנוסף, ישנו שפשופים של האופנוו לכיוון נתיב הנסיעה (עמ' 10, ש' 18-19).

הבחן טען כי אם הנאשם היה מנסה להתחמק מהאופנוו, בסטייה שמאללה, הוא לא היה פוגע במנוח.

וגם אם הוא היה מנסה להתחמק ועדין פוגע באופנוו, כשהוא בזווית והאופנוו ישר, הנזקים לא היו מתאימים להתאמת הנזקים והאופנוו היה מקבל ציר מסתווב לצד ימין וסביר להניח שגם היה פוגע בדופן ימין של הרכב (זה לא מה שמצא הבחן) וגם הפגיעה ברכב היו שונות ממה שמצא בהתאמת הנזקים (עמ' 11, ש' 24-16).

הבחן נשאל על לת/21, תמונה 29, על סימן הצמיג על גבי האופנוו וטען כיلوح התצלומים הינו חלק בלתי נפרד מדו"ח הבחן וכי סימן זה טרי ולא נגרם ממשהו אחר כי הייתה התאמת לנזק. הבחן הפנה לת/22, תמונה 12, בה ניתן לראות שאם מכניסים את הרכב עד לפנים, ככלומר משאיר את הנזק עד הסוף, כך לדברי הבחן, אפשר לראות שהגלגל פוגע בחלק של הכנף האחורי ימין. בנוסף, בת/22, תמונה 10 רואים את התאמת הנזקים וכי אם היו מכניסים אותו עד הסוף בכוח כמו שהיה בזמן התאונה, הצמיג היה מגיע עד למקום אולם, הם הכניסו עד למידה כזו שלא יגרם נזק נוספת לרכב (עמ' 19, ש' 15-2).

הבחן לא יכול לקבוע ממה נובע הנזק בזווית אלכסון ימינה על מכסה המנווע של הרכב (ת/21, תמונה 31,34), וטען כי הוא נראה מהאופנוו וכי הוא טרי אולם, שולל את העובדה כי סימן זה מעיד על כך שהרכב היה למשהה בסטייה שמאללה וכי בהנחה שהיא כך, כפי שטוענת ההגנה, הוא אמרור היה להתחמק מהאופנוו והנזק שהבחן מצא לא היה מתאים לנזק שיש פה כי היה לו גם נזק בדופן ימין כי האופנוו היה מסתווב על ציר ימינה. ככלומר נזק זה לא מתאים לרכב שהוא בסטייה (עמ' 21, ש' 17-19, 29-30).

הבחן ציין כי סימן הצמיג של גלגל ימין של הרכב הוא אלכסון שמאללה אחורי הפגיעה לא בהכרח מצביע על כך שהרכב של הנאשם היה בסטייה שמאללה כיון שהפגיעה עצמה הייתה ישירה והאופנוו זו ימינה והרכב המשיך טיפה שמאללה אבל לא כתזאה מسطיה. לאחר שהפגיעה בשני צלי הרכב לא הייתה במרכזי הכבוד, כל אחד החל לכיוון אחר, הרכב שמאללה והאופנוו ימינה (עמ' 23, ש' 25-32).

הבחן הדגיש כי הסימן המופיע בת/21, תמונה 2 הוא לא סימן בלימה כי הנאשם לא בלם לפני כן. מדובר בסימן שנוצר

לאחר האימפקט כתוצאה מהפגיעה של הגלגל הקדמי של הרכב באופנו שדחף אותו קדימה (עמ' 24, ש' 14). הבחן הוסיף כי החץ שנוצר לאחר האימפקט הוא ממשועטי כיוון שהוא מלמד על מיקום האופנו בזמן הפגיעה, במרקם הנתיב ובנסעה ישירה וכן, על מיקומו לאחר הפגיעה, בצד ימין (עמ' 24, ש' 21-19).

הבחן הסביר כי השוני בכיפוף המוטות בחלקו האחורי של האופנו (ת/21, תמונה 40, 42), כך שהמוטה השמאלי קיבל את הכיפוף המשמעותי יותר, אינו מעיד על כך שהאופנו היה בסטייה בעת הפגיעה שכן ישנים ממצאים נוספים התומכים בכך שהאופנו היה בנסעה ישירה (סימן גלגל קדמי ימני של הרכב על כיסוי צד ימין של האופנו); מסגרת הפנס השאייה הטבעה על הפגוש הקדמי לצד ימין ליד הפנס וקדמי של הרכב). ההסבר לכיפוף יתר של מוט שמאלי יכול להיות מהפגיעה עצמה או מתנועת האופנו לאחראית אולם, לא עשה התאמת נזקים לגדר או לכביש וקבע כי הפגיעה הייתה מהחלק הקדמי של הרכב.

ביחס להתאמת הנזקים ציין המומחה כי " הם עשו את זה בצורה הנכונה ביותר" (עמ' 116, ש' 11).
וכן, "אני סומך ב- 100 אחוז על התאמת הנזקים שביצעה המשטרה. אין לי מחלוקת על זה. אני חולק על ההתאמנה עצמה" (עמ' 116, ש' 16-15).

לטענת המומחה, התאמת הנזקים לא מצמידה את מכלולי הרכב אל הנזק שנגרם מהרכב וכן, חלק על חלק ניכר של התמונות שלטענת הتبיעה צולמה התאמת.

ניתן להתרשם מהתמונות בת/22 ביחס להתאמת הנזקים כי קיימת התאמת נזקים ואי הצמדה הדוקה היא תוצאה של אופן הצלום כפי שבוצעה על מנת להראות את התאמת הנזקים.

ביחס לנזק אלכסוני במכסה המנוע, המומחה גם לא יכול היה לקבוע ממה הנזק האלכסוני במכסה המנוע:
"אין לי מושג. אם הייתי הבחן הייתי בודק את זה ולא משאיר את זה סתום ללא מענה" (עמ' 118, ש' 31).

המעבר מהשול לכביש- סטיית המנווח והניסויים שבוצעו

ההגנה טענת כי התיאוריה להתרחשות התאונה אותה הציג הבחן נשמכת על פרשנות לפיה ההתגשות הישרה בין כל הרכב שוללת אפשרות שהאופנו סטה מהשול לכביש, בעוד שניסי המעבר שביצע המומחה עם אופנו דומה, מוכיח כי מגנון של התגשות ישירה יכול להתרחש גם כאשר האופנו סוטה ומתיישר לפני הרכב (סע' 101 לסייע ב'כ הנאשם).

עלוי לציין כי אין אינדיקציה עובדתית לכך שהמנוח סטה באופן פטامي מהשול לכביש, אלא רק על פי טענת הנאשם, אולם לא ידע לומר היכן סטה או כיצד, אם הוא הסתכל על הכביש או לא וכך' (עמ' 99, ש' 23-20).

בעניין זה מסר הנאשם:

"הוא היה בנסעה. אני רأيت אותו بن kedot ומשכתו בנסעה, לא ייחסתי לו זה חשיבות" (עמ' 92, ש' 14).

"ראיתי אותו בנ kedot ספציפיות. אני לא מסתכל עליו, אני מסתכל על הנתיב שלי, רואה אותו שם, מגייע קרוב אליו, ופתאום אני רואה אותו אצלית בתוך הנתיב שלי" (עמ' 94, ש' 14).

"אני צריך להסתכל על הנתיב שלי. כמו שראיתי אותו בפעם הראשונה, המשכתי בנסיעה, אני מאמין שהסתכלתי עליו עוד פעם, כשהיינו צמצמנו פערים נכנסתי בו, הוא פשוט היה אצלי בנתיב" (עמ' 94, ש' 21).

"אני לא הסתכלתי עליו, אני הסתכלתי ישר לכיוון הנתיב שלי, אתה לא מסתכל לצדדים כשאתה נוסע על הנתיב שלך" (עמ' 95, ש' 1).

"אני כל הזמן לא הסתכלתי עליו, הוא היה בשדה הרואה שלי אבל לא מסתכל לצדדים התרכזתי בנתיב הימני ובדרך שלי" (עמ' 97, ש' 16).

הנאשם לא ראה את הסטייה של האופנוו לה הוא טוען: "**לא יכול להגיד לך כי לא ראייתי**" (עמ' 96, ש' 15).

הנאשם חזר על כך שהכול קרה בשבירר שנייה והסביר כי שבירר שנייה מבחינתו זה על גבול השנייה ואף פחות, במהירות הבזק.

אולם, המנוח הגיע עד למרוץ הנתיב זהה לא שבירר שנייה (עמ' 99, ש' 25-27) ובניסוי שעשתה ההגנה הזמן הכיל מהר שהצליח הרוכב להיכנס לתוך הנתיב היה 1.3 שניות וזה לא שבירר שנייה כהגדרת הנאשם.

הנאשם ציין כי העובדה שהוא פגע באופנוו בחלק הקדמי יmani של רכבו מעידה על כך שבירר את ההגה שמאלה בניסויו לבסוף מהאופנוו ובריחה זו הייתה ברגע שראה אותו בתוך הנתיב שלו (עמ' 103, ש' 7-2).

מדוברו הנאשם עולה כי לא ראה את המנוח סוטה בפתאומיות אלא גילה אותו כאשר היה בתוך הנתיב.

לשאלת בית המשפט, הנאשם ציין כי בנקודת האחורה שראה את האופנוו לפני הפגיעה האופנוו היה מלפניו אבל היה ממש קרוב אליו, במרחק של שנייה, חצי שנייה ולא הייתה לו אפשרות לבלום. כמובן, שנייה עברה מהרגע שבו ראה את האופנוו על השול עד שראה אותו בתוך נתיב שלו (עמ' 104, ש' 12-2), כך שלא יוכל היה לראות אותו כשהוא סוטה מהשול את הכביש.

הבחן ציין בעדותו כי ביצעו 6 ניסויים כי לא ידעו לומר מהikan וכייד האופנוו ירד לכਬיש וגם הנאשם לא ידע לומר זאת בהבוצה שבוצעה עמו ונקודת הייחוס שלהם הייתה מקום האימפקט. כמובן, הרוכב בניסוי החליט מתי להתחיל לסתות שמאלה (עמ' 34, ש' 32-33, עמ' 35, ש' 17).

הבחן טען כי לא נמצא לנכון להוסיף בוחן שיזע עם הרוכב בניסוי והודיעו שאדם מן היישוב שלא מכיר את התאונה עשה זאת (עמ' 37, ש' 10-11). הבחן הסביר כי אם היו מתיחסים גם לזמן של 60 קמ"ש זה היה מאריך את משך המעבר של האופנוו מהשול לנתק והרשלנות של הנאשם הייתה הרבה יותר גבוהה וכי הם התיחסו למחריות של 40 קמ"ש (עמ' 37, ש' 24-22).

בנוספ', הבחן מסר בעדותו כי אותו עובד שנרגע על האופנוו בקייא בהפעלוoci וכי מצאו אותו עם אופנוו על סירה שדומה לזה של המנוח וכינראה שהוא גם עבד עם המנוח אבל, לדבריו, זה לא קשור לניסוי והוא לא מכיר אותם אישית (עמ' 14, ש' 19-23). כמו כן, מסר כי למיטב זכרונו המהירות הראשונה הייתה של 60 קמ"ש ולאחר שהרוכב ראה שקשה לו להיכנס במחירות זו וכי זה מסכן אותו, הם אמרו לו שיזע על 40 קמ"ש.

כמו כן, הבחן הדגיש בעדותו כי ביצעו את ניסוי המעבר מהשול לנטייב כאשר האופנוו נסוע סמוך לפס הצהוב, מה שקיים את המעבר, מאחר שהנאים לא ידע להסביר אם האופנוו היה צמוד לדגר, באמצעות השולים או סמוך לפס הצהוב (עמ' 15, ש' 4-1). הבחן הוסיף כי בחרו ב מהירות אלה בניסוי לאור העובדה שהאופנוו המעורב בתאונה היה ישן יותר וכי סביר להניח שנסע במהירות של 40 קמ"ש אך, ביצעו גם במהירות של 60 קמ"ש (עמ' 14, ש' 12-6).

בעניין זה ראיו להזכיר דבריו הנאים בת/2, גילון 2, שורה 16 שמדובר באופנוו ווספה ישן.

לදעת הבחן, ככל שהאופנוו יציב יותר, יכולת התמרון שלו טוביה יותר וכן, משך המעבר לנטייב יהיה קצר יותר. לראייה, העובדה בכל ניסוי נוספת, התקבלה תוצאה נמוכה יותר בזמןם כיוון שהרוכב שיפר את מיומנותו במבצע. הבחן העיד כי בהינתן העובדה כי האופנוו המעורב בתאונה מאוד לא יציב והמצאים במקום, לא הייתה סטייה פתאומית של האופנוו ואם הייתה הוא היה צריך לסתות כמו בניסויים שביצעו (עמ' 34, ש' 12-14).

כמו כן, הבחן שלל את טענת הסגנור כי הסימנים על הכביש והעובדה כי הפגיעה הייתה לפניהם, האופנוו היה הרבה יותר קרובה לשול בזמן הפגיעה, מה שמעיד על סטייה שלו (עמ' 31, ש' 27-29, עמ' 32, ש' 2-1).

אצין כי לא ידוע באיזו מהירות נסע האופנוו בזמן התאונה, ולכן ביצעו את ניסוי המעבר על סמך הערכה והעובדה כי קצין הובנים קבע תחילת מהירות של 30 קמ"ש זו גם הערכה וכך גם הטענה כי האופנוו נסע מהשולים לנטייב (עמ' 40, ש' 23-7).

למומחה טענות רבות בעניין הניסוי, במהירות ובחויבים. אולם, יש להזכיר כי ע"ת/1 העיד כי אין משמעות ל מהירות של הנאים או של המנוח, כי לא ידוע מה הייתה מהירות האופנוו (עמ' 83, ש' 1-5). עוד הסכים ע"ת/1 עם טענת ההגנה כי לא ניתן לעשות ממציע של זמנים כאשר המרחקים שונים אולם, חזר ואמר גם אם היה לוקח את הזמן של 2.56 שניות, בו ישנה אפשרות שבה רוכב האופנוו מתישר לפני מקום האימפקט ויש פגיעה חייה אחר, והוא מתќבל שההתאונה בלתי נמנעת, עדין היה ממליץ להעמיד את הנאג לדין (עמ' 83, ש' 30-27).

הסגנור טען בפני ע"ת/1 כי בת/16 בניסוי 6 שבוע התקבל זמן של 2.56 שניות, בדקה זו האופנוו כבר התקישר כ-10 מטרים לפני מקום האימפקט. בהינתן זאת, אם הרכב נסע במהירות של 80 קמ"ש, מרחק העציה החדש לו הוא 59.3 מטרים והוא היה במרחק של 56.9 מטרים בזמן שהאופנוו ירד מהשול לכਬיש, כך שהרכב היה עוצר 2.4 מטרים אחרי מקום האימפקט. באופן דומה, במהירות של 90 קמ"ש, הרכב היה נעצר במרחק של 7.81 מטרים אחרי מקום האימפקט. כאמור, שני המקרים התאונה בלתי נמנעת. ע"ת/1 הסכים עם הטענה של מרחק העציה אף טען כי התאונה נמנעת כי אם הנאג בולם כשהתחללה הסטייה של האופנוו מהשול לנטייב אכן היה מרחק של 56.9 מטרים, אבל הפעולה של הבלימה אורכת יותר זמן ואם הוא מבצע עצירה, הוא עובר מרחק עצירה של זמן בלבד. במהירות של 80 קמ"ש זמן העציה הכלול הוא 4.3 שניות, לעומת זאת זמן הסטייה שהוא 2.56 שניות בניסוי 6. כאמור, האופנוו מתќדם זמן נוסף של 1.7 שניות לפני מוקודת האימפקט, כשהרכב מגיע למקום האימפקט והתאונה לא מתרחשת (עמ' 84, ש' 17-25).

הניסויים שבוצעו, הן על ידי התביעה והן על ידי ההגנה, אין בהם כדי לבסס את טענתו של הנאים שהאופנוו סטה בפתאומיות, כי לא היו נתונים עובדיים כגון מקום הסטייה, מהירות האופנוו ואורך ומישר הסטייה.

בכל אופן, גם אם קיבל את הניסוי שבוצעה ההגנה המעביר מהשול לכביש הייתה בזמן מינימלי של 1.3 שניות, כאשר

בכל אופן בעת ההתגשות האופנוו כבר התיישר, ולכל היוטר היה בסטייה מינורית של 10 ס"מ כפי שעולה מעדותו של הבוחן עדותו של הנאשם ועדותו של המומחה כפי שפירטתי לעיל.

השחזר לבחינת גרסת הנאשם

בת/17 שלל הבוחן את גרסת הנאשם כי בעת התאונה האופנוו סטה מהשול ימין לנטייב נסיעתו של הנאשם וזהת לאור ממצאי החקירה המעיד על כך שהאופנוו נסע לפני הנאשם.

הניסוי בוצע עם אופנוו חדש אשר יציב משמעותית מזה של המנוח.

הבוחן קבע, בין היתר, כי מהירות רכבו של הנאשם הייתה צריכה להיות לפחות 117 קמ"ש.

בשחזר למניעת התאונה בבלימה קבע הבוחן האם הנאשם מגיב ובולם מיד עם סטיית האופנוו, היה נעצר למרחק של 14 מטר לפניו מקום האימפקט והתאונה הייתה נמנעת.

בשחזר למניעת התאונה בהתחמקות קבע הבוחן כי אם נהג הטנדר היה סוטה שמאליה במטרה להתחמק מסטיית האופנוו, היה משלים את ההתחמקות למרחק של 38.4 מטר לפניו מקום האימפקט.

לפי השחזר של המומחה, התאונה בלתי נמנעת.

לדברי הגנה, המאשימה לא חקרה על קבועות המומחה ביחס לחישובי השחזר מההתחמקות ממศาล, אשר קבע שתיאוריה זו אינה רלבנטית לתאונה שבה מעורב הנאשם והן לשחזר זמני תוצאות הניסוי, אשר נעשו על ידי הבוחנים ונמצא כי התאונה בלתי נמנעת והן על ידי הניסוי שערק המומחה ותוצאותיו שהתאונה בלתי נמנעת (סע' 103 לסתוקמי הנאשם).

לא נשפט מעוני כי ע"ת/1 ציין בעדותו שם נאמר שהאופנוו התיישר לפני מקום האימפקט והתאונה יכולה להיות בלתי נמנעת, יכולה להתקבל תוצאה של פגיעה חיית אחר عم ההתישרות. העד הוסיף כי זמן תגובה הפתעה לא נבדק בשחזר כי האופנוו לא הפתיע את הנהג כיוון שהוא ראה אותו למרחק של יותר מ-200 מטרים, שדה הראייה היה פתוח לו לפנים ולצדדים, הוא זיהה את האופנוו ש מבחינתו מהוות סכנה ולדבריו, הוא התעלם ממנו והמשיך לנסוע באותה מהירות (עמ' 84-85, ש' 30-32, 1-8).

כמו כן, הבוחן ציין כי אמן בת/21, תמונה 48 וגם בת/7 רואים שהרכב עומד בסטייה שמאליה אבל, יש לזכור בחשבו שהכבש אינו ישר אלא מעין עקומה קלה ביוטר כלומר, אם מסתכלים על הכבש והוא היה ישר והרכב בסטייה מינורית של 10 ס"מ שזה לא משמעותי, לדבריו. הבוחן הוסיף כי לא בדק את הזווית של הכבש אולם, ידוע שהוא בעקומה קלה ביוטר והרכב בזווית מינורית שמאליה זהה עדין לא משנה את הפגיעה שהייתה בין חזית הרכב מצד ימין לאחר האופנוו בפגיעה ישרה/ישראל (עמ' 20, ש' 32-20). הבוחן ציין כי הזווית לא הייתה יכולה להיות גדולה יותר ואם הנאשם נסה לבסוף, זה היה מאוחר מדי. כלומר, אם היה לו 100 מטרים הוא יכול היה למנוע את התאונה בכל מצב והרכב עומד בזווית קטנה זהה מאוד מינורי לרכב כזה של 1.80 מטרים וכי הוכח כך לפי התאמת הנזקים (עמ' 21, ש' 10-3).

ראוי לציין גם כאן את עדויות המומחה וה הנאשם בעניין זה:

הנואם ציין בעדותו כי האופנוו היה בסטייה (לא ממש אלכטן אבל גם לא ממש ישר) כי הוא בא מהשולאים, כך שהוא היה כמעט באוטה היזוית של רכבו של הנואם (עמ' 90, ש' 13-14). כמו כן, בת/1, ש' 38-36 ציין הנואם: "האופנוו היה כמעט על אותה זווית של הרכב. הוא היה כמעט ישר".

וכן, המומחה העיד אמרו:

עמ' 113, ש' 12:

"אנחנו מתייחסים קודם למה קורה לאופנוו ביחס לרכב, אני אומר שביחס לרכב הוא ישר".

עמ' 112, ש' 31-27:

"אני אומר שהיחס בין שני כלי הרכב בזמן המגע הוא כמעט כמעט ישר, זה אם סטה או זה אם סטה, הפגיעה הזה כיוון שכיוון הכוח עובר משמאלי למרכז הגוף של האופנוו הוא גורם לסבסוב תוך כדי דחיפה לפנים של האופנוו ימינה. מכיוון שהאופנוו קודם לכן היה בסטייה שמאליה, אחרי הפגיעה הסתובב ימינה, הוא קרס כשהוא כבר ישר".

עמ' 115 ש' 6-4:

ש. "יכל להיות שהייתה זווית ישרה?"

ת. "אני יכול להניח, אני לא קובלע. כיוון שהאופנוו סטה והנואם גם סטה באותו כיוון אז עבר בקשר ההתקשרות הם היו באותו זווית".

לסיכום, גם אם המנוח סטה מהשול לנטייב, בעת ההתקשרות הוא כבר התישר בנתיב הנסיעה. על כן, הנני מקבלת את טענות התביעה ודוחה את טענות ההגנה בנושא זה.

שדה הראייה

בניסוי שדה הראייה שנערך על ידי התביעה (ת/17), נקבע כי שדה הראייה בכיוון נסיעת הנואם לפנים הוא 80.80 מטר כשהאופנוו עומד בזמן הניסוי על חוץ בנתיב הימני, חזון הנקודה הcli קרובה לאימפקט.

הבחן קבע שם האופנוו נסע 200 מטרים לפני בשוליים, הנואם יכול היה לראות אותו לפני זה (עמ' 18 ש' 15-20) וכן, לא ביצע שדה ראייה אחריו כיוון שהוא לא רלבנטי.

לאור קביעות הנק"ל כי האופנוו כבר התישר בנתיב הנסיעה, אני קובעת כי הבדיקה של שדה ראייה אחריו אינה רלבנטית.

תשובה הנואם לא ברורה באשר לטענת התביעה כי אם האופנוו היה על השול, אז בוודאי מרחוק ראה הנואם את נתיב נסיעתו וגם את השול חלק משדה הראייה שלו, עמ' 95, ש' 14-8:

ש. "אני אומרת שלא צריך מבט מהדרך כדי לראות את השול. אתה מסכים איתמי?"

ת. "אני לא יודע איך את נהוגת, אני יודע שאני נהוג וمستכל לנטייב שלי, מסתכל לצדדים, בודק את השיטה באזר שאני נהוג וממשיך בנסעה רגילה בנטייב ימני כמו שצריך לעשות".

ש. בשבייל לראות את השול ואת האופנו מספיק להסתכל קדימה, לא צריך להסיט את המבט.

ת. "כשהייתי רחוק נפתח לי האופנו על השול. זה היה השדה ראייה שלי. ככל שהתקרבתי הסתכלתי עליו, ראיתי אותו נושא על השולים, לא יודע באיזה מהירות ואם התכוון להאט, אבל היה על השולים בנסעה. כשצמצמנו פערים הוא היה אצליתו בנטייב".

הנאשם ציין כי אינו יודע איך ומהי האופנו נכנס לו לנטייב, באיזה נקודה ובאיזה אופן וחווית החלטת לסתות וגם לא באיזה מהירות, אלא כאשר זה קרה הוא קרוב אליו ולכן יכול להגיד איך הוא היה כשבגעו בו. עמ' 96, ש' 19-10. ההסבר שלו הענשן לכך שלא יודע את הדברים האלה הוא שהכול קרה בשניה.

עמ' 97, ש' 14-26:

ש. "איך אתה יודע. היו לך מרווחים שלא הסתכלת עליו".

ת. "אני כל הזמן לא הסתכלתי עליו, הוא היה בשדה ראייה שלי אבל לא הסתכלתי עליו, התרכזתי בנטייב הימני ובדרכך שלי".

ש. "ולא הסתכלת עליו".

ת. "לא".

ש. "אז יכול להיות שהוא סטה גם כמה זמן לפני לתוך הנטייב שלך".

ת. "לא. זה לא קרה. הכל קרה בשניה. אם הוא היה סוטה לפני אני מאמין שהוא עוברות כמה שנויות שהייתי רואה אותו או חומק ממנו או מאט".

ש. "איך הייתה יכול לראות אותו".

ת. "כי אני מסתכל ישר בנטייב שלי. אם הוא היה נכנס לי לנטייב רחוק יותר ולא צצמצנו פערים אני מניח שהייתי יכול למנוע את התאונה זו".

ש. עדין אני אומרת שאתה אומר שהסתכלת לתוך הנטייב שלך, לא ראית מה קורה בשולים, להגיד שהיית כל כך מרוכז בתוך הנטייב שלך ורק אם הוא היה בתוך הנטייב שלך הייתה מבחן בו זו טענה שאי אפשר לקבל אותה. במה הבחנת? בקי המקווקו?"

ת. "בין הקו המקווקו לשולים. אני נושא ואוי אפשר להתבונת על מהهو שקרורה בצד. אפשר להסתכל ולראות שיש אבל אי אפשר להתבונת על מהهو שלא קורה בנטייב שלך ונושא ולהמשיך בשולים של הכביש".

הגונית טענת התבונת כי אם הענשן טוען שנסע בנטייב הימני והרי הענשן בעצמו טוען שראה את האופנו עוד לפני

הפגיעה נסוע על השול, בהכרח ראה הנאשם גם את השול והאופנוו באופן רצוף כחלק משדה הראייה שלו ולא רק בנקודות. הדרך היחידה שהוא לא יכול היה לראות את הסטייה לה הוא טוען היא שהוא כלל לא שם לב בדרך או הסיט את ראשו ולא הביט במה מתרחש בכਬש ובכך רשלנותו.

התביעה ציינה שהנאשם טען שהמנוח לא אותה ולא הסתכל כשעבר לtower הנתיב שלו. הנאשם השיב כי בנקודות שבין הסתכל עליו הוא לא אותה, לא דלק או ברקס ולא ראה שום תנועה שמעידה על כך שהוא מתכוון להיכנס לנתק וטען כי לא יתכן שהוא בין הנקודות כי אם מישחו מאותה זה רצוף (עמ' 99, ש' 5-1).

התנהגות המנוח, גם אם הייתה רשלנית, אין במקרה זה כדי לנתק את הקשר היסיבתי ואת אחוריותו של הנאשם לגורם התאונה וזאת לאור קביעות הנ"ל כי הנאשם כבר ראה את המנוח נסוע בשול לפני הפגיעה והוא אמרור לראותו סוטה בפתרונות אולם, לא כך היה עקב רשלנותו של הנאשם.

חיזוק לכך ניתן למצאו בעדותו של הנאשם:

הנאשם טען כי יתכן והסתכל למראה לשנייה אחת ואף פחות מכך שהוא כבר היה בתower הנתיב שלו (עמ' 90, ש' 18-23). הנאשם לא ידע לומר כמה זמן הסתכל במורה וחזר על כך שהכול קרה בשבריר שנייה **"להסתכל למראה לא מסתכלים 3 שניות"** (עמ' 100, ש' 2-1).

עוד טען הנאשם בסיום עדותו, עמ' 102, ש' 18-11:

ש. "אתה רואה את הקו הצהוב הבורר".

ת. "נכון".

ש. "לא ניתן להתבלבל בין כביש לנתק".

ת. "כן".

ש. אתה רואה שעומד מישחו מצד".

ת. "כן".

ש. כי כשאתה מסתכל על הכביש אתה גם רואה את השוליות".

ת. "כן".

אם ניתן לראות זאת מתוך תמונה, על אחת כמה וכמה ניתן לבדוק זאת בשטח עצמו, בישיבה ברכב, כשדה הראייה פתוחה, מזג האוויר בהיר, הראות טובות וכו'.

מצד אחד הנאשם טען שלא ראה אותו בכלל ומצד שני ידע לומר שהמנוח לא אותה, סטה בפתרונות ולא עשה סימנים שהוא הולך לסתות. ההסביר שלו לכך שהוא שהכול קרה בשנייה.

על כן, הנני קובעת שהנאשם יכול היה להבחן היטב במנוח ולהיות בקשר רציף אליו, ללא שום מאמצז מיוחד ותוער הסתכלות היקפית על הדרך, כפי שמצופה מכל נג סביר.

מחדרי החקירה

ההגנה טענה למחרדי חקירה, לטענתה ממשמעותיים, מצד המשטרה שלדבריה, בכךם לפגוע בצורה ממשית בהגנתה הנאשם ולהלן המחרדים:

1. עדי התביעה ישבו בשולחן אחד עם ב"כ המאשימה על מנת לתאם גרסאות והכנות לשאלות הקשורות בפעולות שבוצעו בתיק. אתייחס לכך בהמשך.
2. הבוחן פעל בניגוד להנחיות לטיפול בתאונת דרכים בה נג דם:
 - לא ערך דוח פעולה לגבי פעולותיו בזירה ולא תיעד בויאדו את זירת התאונה הקטלנית.
 - שחרר את גופת המנוח מבלי לחתך דגימת דם.
 - הבוחן ערך את דוח הבדיקה כבר למחמת התאונה וחרץ את גורלו של הנאשם מבלי לבדוק את גרסתו, שזכה להתייחסות ולהשלמות רק לאחר שהתיק הגיע לפרקליטות.
 - הבוחן התרשל כאשר היה בתיק החקירה חוות דעת של מהנדס מטעם המשטרה שציין כי בדק את המהירות במקום שהוא 90 קמ"ש בעוד שהבוחן לא בדק זאת וקבע שהיא 80 קמ"ש.
 - הבוחן לא בדק כלל האם היו מראות תשקיף באופנוו.
 - הבוחן לא התייחס בדו"ח שלו לסייע הצמיג מרכיב הנאשם ולא כתב על המשמעות של הטעעת סימן הצמיג על הכבש באלקסון. הבוחן גם לא מצא לנכון לבדוק את גרסתו של הנאשם על סטיית הרוכב.
 - הבוחן לא ידע להסביר את הסימן או כיצד נוצר שונמצא בהתאם הנזקים של נזק בכיוון אלכסוני על מכסה המנווע של רכב הנאשם ולא התייחס לכך בדו"ח הבדיקה.
 - הבוחן קבע את מהירות רוכב האופנווע על פי מבנה גופו וגילו.
 - מד האוז באופנווע הניסוי נעשה על ידי אפליקציית ריצה מהנייד של הבוחן. הבוחן גם לא בדק את מד האוז של אופנווע הניסוי. כמו כן, בחישובים קבע הבוחן מהירות של 36 קמ"ש אך, השחזורים נעשו ב מהירות של 40 קמ"ש. הבוחן לא השתמש בוריקום במהלך הניסוי, אשר היה נתון מודדים מדויקים לניסוי, כמו מרחק ומהירות.
 - ע"ת/9 הרוכב בניסוי של המשטרה העיד כי לא הודרך כלל לפני הניסויים ואף לא ידע כלל כי הינו מצולמים.
 - הבוחן התעלם מגרסת הנאשם למרות שזו הגרסה היחידה בתיק.

- ניסוי המעבר מהשלול לכਬיש היה ללא נתוניים קבועים, נערכו נסיעות באופן אקריאי ועל פייהם נעשה שכלול זמינים, דבר אשר לא ניתן לחישוב כלל.

ברע"פ 15/2326(עליזון) עידן בנימין נ' מ.י. קבע כב' הש' שוהם:

"גם לגופו של עניין אין בידי לקבל את טענותיו של המבקש בדבר קיומם של מחדלי חקירה בעניינו, והשפעת הדבר על הגנתו. כפי שנקבע, לא אחת, בפסקתו של בית משפט זה, על הטוען למחדלי חקירה, להראות כי נוכחות המחדלים "נפגעה יכולתו של הנאשם להתחזק כראוי עם חומר הראיות אשר עמד נגדו, עד כי קיימים חשש ממשי כי הגנתו קופחה, כמו גם זכותו להליך הוגן" (ע"פ 12/5633 נימן נ' מדינת ישראל [פורסם ב公报] 10.7.2013) בפסקה 48, וראו גם, ע"פ 3947/12 סלאח נ' מדינת ישראל [פורסם ב公报] (2013) 21.1.2013; ע"פ 5386/05 אלחרוטי נ' מדינת ישראל [פורסם ב公报] (18.5.2006)). סבורני, כי המבקש לא עמד בנטול המוטל על ש坎坷 להראות כי מחדלי החקירה, גם אם היו כ אלה, פגעו בזכותו להליך הוגן, וגרמו לו לעיוות דין".

מעיוון בחומר עולה כי אין בכשלים שפורטו לעיל כדי לפגוע בהגנתו של הנאשם שכך, קיימ תיעוד של זירת התאונה, כולל תמונות, וידעו לגבי הניסויים, פירוט, תרשימים, סקיצה, דוחות פועלה ומסמכים נוספים שיש בהם כדי לתאר את זירת התאונה.

ההגנה לא מסורת הסבר כיצד או לקיחת דם מגופת המנוח פוגעת בהגנתו של הנאשם וכיולה לנטרל את אחוריות הנאשם לתאונה.

בחיקירתו הנגדית, ציין הבוחן כיאמין לא מילא דוח פגולה על פעולותיו בזירה בנוסף לסקיצה, על פי ההנחיות והdagish כי הסקיצה הרבה יותר מקיפה (עמ' 16, ש' 24-21). כמו כן, לא תיעדו את הזירה בוידאו אלא יש תМОונות של הזירה, כולל התאמת נזקים עם כל הרכיב המעורבים והסתרתה של הניסויים (עמ' 16, ש' 31-29). כמו כן, הבוחן הסביר כי התאריך 28/08/14 שופיע פעמיים בת/5 איננו נכון וכי הצבעה בוצעה כנראה ב-14/07/30 ות/5 צורף לת/4 באותו מועד (עמ' 17, ש' 30-24). הבוחן תיקן בעדותו כי המהירות המותאמת במקומות הינה 90 קמ"ש וכי 80 קמ"ש בת/4 נכתבו בטעות (עמ' 18, ש' 7-5).

הבוחן בהגינותו התייחס לנזק במכסה המנווע של רכב הנאשם וציין כי לא יכול היה לקבוע את מקור הנזק. תשובה זהה נמסרה גם על ידי המומחה מטעם הגנה. בוגע ל邏輯יות, מפני שהתיחסות בהכרעת הדין בכרך שלא ניתן היה לקבוע את מהירות המנוח ולגביה הנאשם, הוא בעצם מסר את מהירות נסיעתו- 70-60 קמ"ש על פי ת/1, 70-80 קמ"ש על פי ת/2.

עוד אצין כי השלמת החקירה לביקשת הפרקליטות נועדה לבחון לעומק את גרסת הנאשם, שכאמור לא ידע למסור פרטים.

במקרה שלפנינו, המחדלים עליהם מצביע ב"כ הנאשם, לא היה בהם כדי לפגוע בהגנתו של הנאשם.

במה שראה החלטתי בעמ' 88, ש' 7 לפרטוקול ביחס לחוקיות ההכנה לתיק של הבוחן ושל קצין הבוחנים על ידי

התביעה, ההגנה לא הציגה נתונים עובדיים שמעידים על כך שאכן נפל בהכנת העדים, ביחוד כאשר התביעה טענה כי זה נכון רק במקרים לת/17 לצורך השאלה מי ערך אותו אבל שני העדים הוכנו בנפרד לעדות. על כן, אינני מוצאת כל פגם בעניין שהרי מדובר בעדויות, דו"חות, פעולות וניסויים שבוצעו זמן רב לפני מתן עדותם.

כמו כן, בהמשך להחלטתי בעמ' 123 לפרוטוקול ביחס להכרעת דין 2657-10-09 (ת/35) שהוגשה על ידי התביעה לגבי מהימנותו של המומחה מטעם ההגנה, המסמן מתייחס להתרשםות של שופט אחר במסגרת הליכים אחרים ואין בו כדי לכבות אותו בעניין ההתרשםות מהעד מהליכים שנוהלו בפניי.

לסיכום, לאחר ששמעתי את העדויות, התרשםתי מהופעת העדים לפני, בחרנתי את כל חומר הראיות שהגישו התביעה והגנה, מצאתי כי התביעה הוכיחה מעלה לכל ספק סביר שהנאשם גרם למוות המנוח בנהיגתו הרשלנית ומרשיעה אותו עבריה המיוחסת לו בכתב האישום.

ניתנה היום, כ"ח בטבת תשע"ז, 26 ינואר 2017, במעמד הצדדים