



שלוש הגנות

אם נסעה לפני מכונית הראדאר משאית איטית, יתכן שהיא הטילה את צלליתה על מסך הראדאר. אם היה בדרך גשר עילי הוא יכול לשבש את המהירות. אם נתקלה קרן הראדאר בעקומת גדר

מישטרתי כאשר מפעילים את הראדאר במכונית. אם שוחח המפעיל במכשיר הרדיו או הקשר שלו בזמן שנקלטה, טר

ביום סוכיין לצאת וכאן.

תירשם תהיה מהירותה של מכונית בלתי נראית זו.

שידה

כאשר נוסעת יותר ממכונית אחת בטווח קרן הראדאר, אין כל ביטחון איוו מכונית נקלטה על ידה. לכן ממליץ מכונית-התקנים

הפרעות מכאניות פנימיות

אם נתפסת ביום קיץ חם או ביום חורף קר, יש לך סיכוי. שכן הפעלה של מערך כת החימום או המיווג עלולות לגרום לקריאות שגויות.

לפי הנחיות היצרן יש לחבר את מכשיר הראדאר ישירות למצבר המכונית באמצע עות כבל מסובך, המונע שיבושים כאלה. לדיברי המישטרה, החל בהפעלת שיטה זו במחצית השנייה של שנת 1981. אך בית-המישפט לא השתכנע כי במכוניות פירמונט החדשות אין אפשרות של שגיאה כזו.

מטרות ראדאריים

יצאות דופן

כאשר יש בשטח עצמים המהורים מטרות ראדאריים טובה במיוחד, כמו משאיות גדולות הנוסעות באיטיות או עומדות. שלטי מתכת, תיבות-ראדאר גדולות או מחזירי-רדיו, תוחר מהירות מכונית-המישטר רה עצמה למכשיר הראדאר, כאשר היא מוכפלת או משולשת, ותיקרא כמהירות מכונית-המטרה.

כלומר, אם מכונית המישטרה נוסעת במהירות של 60 קמ"ש, והיא מוחזרת על-ידי עצם כזה, יופיע רישום המכונית הנקלטה במהירות של 120 קמ"ש או אפילו 180 קמ"ש.

במיקרה של עקומת גדר-ביטחון, על-י לה קרן הראדאר לפגוע בגדר, לסטת ממנה, ולפגוע במכונית שהיא עדיין מציי זה השני של עקומת הגדר. המהירות ש-

ביטחון, יתכן שהמכונית שנתפסה בראדאר היתה בכלל מכונית אחרת. גם מחזירי-רדיו, מכשירי-רדיו, חימום ומיזוג-אוויר יכלו לשבש את מיקרא לוח הראדאר. כל הנאמר מתייחס לראדאר ניח, אולם כיול הפעלה ותחזוקה חלים על כל סוגי הראדארים.

תיו באשר לשגיאות אפשריות חל גם על הראדאר הניח, וגם על זה המופעל ב-אמצעות מצלמה.

האמריקאי לא לקלוט כאשר עוברת שיי-רה, אלא להמשיך לעקוב ולחכות עד ש-המטרה תהיה ברדה בשטח.

ראדאר ניח

כל הנאמר על כיול, הפעלה ותחזוקה חל על כל סוגי הראדארים. אך עד שיתעורר משוגע לדבר, ויציא כמה מיליוני לירות על בדיקת הראדאר הניח, אין עדיין פסק-דין מוסמך לגביו.

פסק-הדין אינו מתייחס אומנם לראדאר ניח, אולם השופט פוסק כי חלק מקביעור

המיקרה הנדון



ל ישראל קו, יבואן מכוניות, נסע במכוניתו מירושלים לתל-אביב ביום ה-17 באוגוסט 1981, בשעות הערב. סמוך לאבן הקילומטר ה-37 מכיוון תל-אביב, ליד עקומה מתה בכביש, נעצר על-ידי מכונית פירמונט של המישטרה, הרס"ר שנגז בה אמר לו כי מהירות נסיעתו היתה 105 קמ"ש.

קו העיר כי "הפעם קצת מיהרתי", אך במישפט טען כי התכוון לכך שנסע במהירות קבועה של 90 קמ"ש. בשעה שעצרה אותו המישטרה, שוחח קו באלחוט ממכוניתו, ובין היתר טען כי גם מכשיר האלחוט שלו עלול לגרום לשגיאות בראדאר.

הסניגור, עורך-הדין עמיקס לוימן, הזמין לבית-המישפט מומחה, יורם אבן, שהסביר באילו מיקרים עלול הראדאר לשגות. הוא מנה אותם אחד לאחד, והצביע כי במקרה של קו אירעו כמעט כל השגיאות האפשריות.

ראשית, הראדאר הופעל בנעילה אוטומטית. שנית, לא נעשה כיול הראדאר באמצעות קולנים לפני ואחרי המישמרת. בעקומה

שבה נעצר על-ידי המישטרה היתה גדר-ביטחון, ועליה מחוי-רויים. גדר זו עלולה לגרום לשגיאת קוסינוס וגם להססת קרן הראדאר לעבר מכונית אחרת הנמצאת עדיין מעבר לעקומה.

מחמת כל אלה זוכה קו, השופט, משה רנד, נתן בפסק-דינו הנחיות למישטרה כיצד לנהוג בעתיד. אילו הודה קו באשמה, הוא היה צפוי לקנס כספי של כ-2000 שקל בלבד. על המישפט הוא הוציא מיליון וחצי לירות, אך שמח כליכך על הזיכוי ועל פסק-הדין העקרוני. עד שתרם עוד מיליון לירות לפרוייקט בטכניון העוסק במניעת תאונות דרכים.