



Република Србија
ОСНОВНИ СУД У ВЕЛИКОЈ ПЛАНИ
К.529/21
24.10.2023. године
ВЕЛИКА ПЛАНА

ИНФОРМАТИЧАРУ ОВОГ СУДА

У прилогу достављамо позиве за галвни претрес заказан за 15.11.2023. у 14,30 часова у Основном суду у Великој Плани судница број 9, и налазе и мишљење вештака од 26.05.2023 и од 25.09.2023 ради истицања Тодоровић Горану из Београда улица Браће Јерковић број 666/20 и Тодоровић Младену из Београда улица Браће Јерковић број 66/20 преко интернет странице суда.

Прилог: два налаза и мишљења од 26.05.2023.

два налаза и мишљења од 25.09.2023.

два позива





Република Србија
ОСНОВНИ СУД У ВЕЛИКОЈ ПЛАНИ
Број: К. 529721
Дана 14.02.2023. године
ВЕЛИКА ПЛАНА

ПОЗИВ ЗА ГЛАВНИ ПРЕТРЕС

*дужностим
Магистрат Година из Београда*

позива се да приступи у овај суд на дан 10. II. 23. године у 14³⁰/₆₀ часова у Основни суд у Великој Плани, судница број 9, на главни претрес у предмету против окривљеног *Угњеша Ђорђевића из Београда* број: 283 ст/143, због кривичног дела из чл.

СУДИЈА

Угњеша Мачак, бр. 1
Основни суд у Великој Плани
ОЗ. т. ОСНОВНИ СУД У ВЕЛИКОЈ ПЛАНИ
14.02.2023.

Окривљени је дужан да се одазове на позив суда и да суд обавести о промени адресе, односно о намери да промени адресу (члан 70. ЗКП).

Окривљени може на главни претрес доћи са доказима за своју одбрану или може благовремено предложити доказе које би требало прибавити ради извођења на главном претресу, при чему мора означити које би се чињенице имале доказати и којим од предложених доказа (члан. 506. став 2. ЗКП).

Окривљени има право да узме бранионаца, али у случају када одбрана није на главном претресу, не мора се одложити главни претрес (члан. 506. став. 3. ЗКП).

Уколико окривљени који је уредно позван не дође на главни претрес, главни претрес ће се одржати и у његовом одсуству ако за то постоје законски услови (члан. 506. став. 4. ЗКП). Ако окривљени који је уредно позван не дође на главни претрес нити свој изостанак оправда, суд може наредити његово довођење чије ће трошкове сам сносити (члан. 380. став. 1. ЗКП), а уколико се окривљени крије и очигледно избегава да дође на главни претрес биће му одређен притвор (члан. 498. став. 1. ЗКП).

Уредно позваног сведока, вештака или стручног саветника који изостанак није оправдао, суд може казнити новчаном казном до 150.000 динара или наредити да се на идући главни претрес доведе и одредити да трошкови које је проузроковао падају на његов терет (члан. 384. став. 3. ЗКП).

Ако приватни тужилац не дође на главни претрес нити пошаље пуномоћника, сматраће се да је одустао од оптужбе (члан. 355. став. 6. ЗКП). Учесника у поступку који избегава да прими позив суд може казнити новчаном до 150.000 динара (чл. 193. став. 4. ЗКП).



Република Србија
ОСНОВНИ СУД У ВЕЛИКОЈ ПЛАНИ
Број: К~~529~~/21
Дана 24. 08. 2023. године
ВЕЛИКА ПЛАНА

ПОЗИВ ЗА ГЛАВНИ ПРЕТРЕС

*очистеен
Мошовачки музей из Београда*

позива се да приступи у овај суд на дан 10. 11. '23. године у 19³⁰ часова
у Основни суд у Великој Плани, судница број 9, на главни претрес у предмету
против окривљеног *Угњевца Ђорђа из Срема* због кривичног дела из
чл. 289 ст. 1 КП.



Окривљени је дужан да се одазове на позив суда и да суд обавести о промени адресе,
односно о намери да промени адресу (члан 70. ЗКП).

Окривљени може на главни претрес доћи са доказима за своју одбрану или може
благовремено предложити доказе које би требало прибавити ради извођења на главном
претресу, при чему мора означити које би се чињенице имале доказати и којим од предложених
доказа (члан. 506. став 2. ЗКП).

Окривљени има право да узме брачноца, али у случају када одбрана није на главном
претресу, не мора се одложити главни претрес (члан. 506. став. 3. ЗКП).

Уколико окривљени који је уредно позван не дође на главни претрес, главни претрес ће
се одржати и у његовом одсуству ако за то постоје законски услови (члан. 506. став. 4. ЗКП).
Ако окривљени који је уредно позван не дође на главни претрес нити свој изостанак оправда,
суд може наредити његово довођење чије ће трошкове сам сносити (члан. 380. став. 1. ЗКП), а
уколико се окривљени крије и очигледно избегава да дође на главни претрес биће му одређен
притвор (члан. 498. став. 1. ЗКП).

Уредно позваног сведока, вештака или стручног саветника који изостанак није
оправдао, суд може казнити новчаном казном до 150.000 динара или наредити да се на идући
главни претрес доведе и одредити да трошкови које је проузроковао падају на његов терет
(члан. 384. став. 3. ЗКП).

Ако приватни тужилац не дође на главни претрес нити пошаље пуномоћника, сматраће
се да је одустао од оптужбе (члан. 355. став. 6. ЗКП).
Учесника у поступку који избегава да прими позив суд може казнити новчано до 150.000 динара
(чл. 193. став. 4. ЗКП).

NEUROPSIHJATRIJSKO VEŠTACENJE U PREDMETU 2K. br 529/2021

PODACI IZ SUDSKIH SPISA:

OJT Vel.Plana podnelo je 27.12.2021. godine Osnovnom суду у Vel.Plani optužni predlog protiv Urošević Dejana iz Seleyca , zbog postojanja osnovane suminje da se 31.05.2018. godine oko 15,00 časova u Smed.Palanci nije se pridržavao saobraćajnih propisa te je doveo u opasnost život i telo ljudi tako što se krecao Glavaševom ulicom iz pravca centra Smed.Palanke ka Mladenovcu upravljujući putničkim vozilom tako da brzinu vozila nije prilagodio uslovima i stanju puta , dok je u krvi imao 2,57 promila alkohola usled čega je izgubio kontrolu nad vozilom , prešao na levu kolovoznu traku i prednjom desnom stranom vozila udario u prednju levu čeonu stranu putničkog vozila kojim je upravljao Todosijević Goran koji je usled siline udarca izgubio kontrolu , rotirao se u desno i tom prilikom je vozilo kojim je upravljala oštećena Marković Sladana udarilo u Goranovo vozilo , dok je vozilo okrivljenog nastavilo kretanje preko trotoara i prednjim čeonim delom udarilo u prednju stranu parkiranog vozila marke Peugeot koje se od siline udarca pomerilo i udarilo u zaštitnu ogradišta saobraćajnog preduzeća "Lasta "Beograd.. Vozač u automobilu okrivljenog je naveo da okrivljeni stalno konzumira alkohol ali mu nije izgledalo kao da je nesposoban za vožnju.

Premda podacima iz krivične prijave Urošević Dejan je alkotestiran 31.05.2018. godine u 16,44 časova alkometrom "Alcoquant." gde je na displeju ekrana očitana vrednost 2,25 mg/ml u dahu (stanje potpune alkoholisnosti).

Premda izveštaju opšte bolnice Smederevo 31.05.2018. godine u 16,45 časova u krvi Urošević Dejana bilo je 2,57 promila alkohola .

Na službenoj belešci o obaveštenju primljenom od građana Todosijević Goran se seća da se kritičnom prilikom krecao od pravca Mladenovca ka Smed.Palanci i da je u neposrednoj blizini "Lastine" garaže vozilo koje se krečalo iz suprotnog smere izgubilo kontrolu i počelo da prelazi na levu saobraćajnu traku , udarilo je u prednji srednji deo Goranovog vozila , zarotiralo ga te se prednjim delom okrenuo ka Mladenovcu , a onda je u njegovo vozilo udarilo vozilo marke Mercedes. Vozač koji je prešao na njegovu stranu sišao je na trotoar i udario u parkirano vozilo van kolovoza.

Na isti način se o ovom događaju izjasnila Marković Sladana , kao i okrivljeni Urošević Dejan .

NALAZ :

Udesu u kojem je Dejan učestvovao kao vozač putničkog auta dogodio se 31.05.2018. godine oko 15 časova .

Dejan je alkotestiran u dva navrata , u 16,44 časova alkometrom Alcoquant u dahu je ustanovljeno prisustvo 2,25 mg/ml alkohola , a istog dana u 16,45 časova u krvi je imao 2,57 promila alkohola .

Obzirom da su podaci dobijeni testiranjem krvi pouzdaniji ovu vrednost od 2,57 promila uzimamo kao polaznu za prikačivanje alkoholemije koje se mora uraditi jer je od udesa do alkotestiranja prošlo više od 60 minuta.

Tako dolazimo do alkoholemije u vreme udesa od 2,832 promila .

Ova alkohemija spada , po staroj podeli , u treći najteži stepen alkoholisanosti (vrednosti veće od 2,5 promila.) , a po novoj klasifikaciji pripada fazi konfuzije (2,0 do 3,0) promila .

Pri ovoj alkoholemiji sposobnost funkcionisanja svih čula je duboko kompromitovana. Tesko je redukovana oština viđa , suženo je vidno polje i polje pogleda , gubi se sposobnost razlikovanja boja i procene rastojanja među predmetima , posebno ako se i posmatrač i objekat posmatranja nalaze u pokretu . Uz alkoholemiju od 2,832 promila alkoholisan nije u stanju da lokalizuje izvor zvučnog signala , a prag slušne osjetljivosti je značajno povišen . Rešefksna aktivnost je toliko usporena da se psihička sekunda delovanja (vreme koje protekne od prijema neke informacije iz spoljne sredine do preuzimanja odgovarajućih reakcija što je obično motorna komanda i koje kod nealkoholisanih iznosi 0,8 sec) , višestruko produžava .

Poremećaj kordinacije (saradnja među mišićima neophodna za izvođenje finih , preciznih pokreta) je toliko izražen da su pokreti u vožnji potpuno nesinhronizovani , umesto odmerenih postaju grubi uz tendenciju ka masovnim , neadekvatnim pokretima .

Pažnja je površna , suženog opsegā , kratkotrajna , sa izraženom zamorljivošću , bez disperzionalih svojstava . Sposobnost koncentracije pažnje je bitno smanjena , poremećen je vigilitet (preusmeravanje pažnja sa jednog na drugi predmet ili pojavi) . Mentalna obrada primljenih utisaka je usporena i neadekvatna .

Osećaj opreza i odgovornosti nestaju , ponašanje postaje nekritično , vožnja krajnje diskota , optimistična .

Funkcije shvatanja , rasudivanja i predviđanja posledica svojih postupaka bitno su kompromitovane . Intelektualna sfera ličnosti ustupa emocionalno-nagonskoj instanci najznačajniju ulogu u modifikovanju delanja . Drugim rečima gubi se kočeći efekat moždane kore prema nižim zonama mozga te racionalna instanca ličnosti ustupa emocijama i nagonima dominantnosti u odlučivanju . Sopstvene sposobnosti se nerealno precenjuju a potencijalnu opasnost potcenjuje . Upamćivanje i sećanje su takođe deficitarni .

Vegetativna disfunkcionalnost (pad krvnog pritiska , usporavanje srčanog ritma , odavanje topote preko proširenih kapilara kože zbog vazodilatacije perifernih i vazokonstrikcije centralnih krvnih sudova) dodatno limitiraju psihofizičko funkcionisanje .

Odgovarajući na konkretari zahtev suda dajem sledeće

MIŠLJENJE :

U vreme saobraćajnog udesa 31.05.2018. godine Urošević Dejan je upravljao putničkim vozilom uz alkoholemiju od 2,832 promila .

Radi se o trećem , najtežem stepenu alkoholisanosti (faza konfuzije po novoj podeli) koji je vozaču Dejanu onemogućavao da na odgovarajući način prati saobraćajnu situaciju kao i da blagovremeno i adekvatno reaguje u skladu sa potrebama iste .

Drugim rečima , on zbog prisustva alkohola u organizmu nije bio sposoban da bezbedno upravlja motornim vozilom u saobraćaju .

Njegove sposobnosti da shvati značaj ovakvog svog dela i mogućnosti da upravlja svojim postupcima bile su bitno smanjene .

Nadoknadu za obavljenou veštaciju tražim u iznosu od 10000 dinara neto

25.09.2023. stalni sudski veštak dr Andelka M.Veličković neuropsihijatar

Beogradska M. Andelka
dr.
NEUPSIHIJATAR
HEUPC: U, A, V, M, P, I, J, Y

५६.

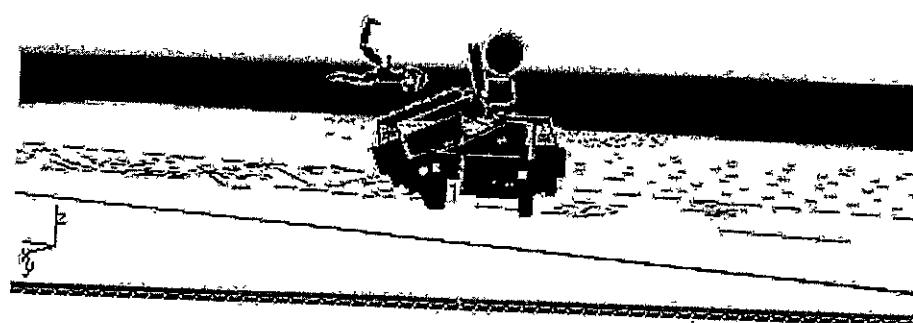
ОСНОВНИ СУД У ВЕЛИКОМ НАЧАЛУ
Приговор члвк средно-зрелога возрасна-прачурења
Приведен 20. год. у 3. пријевара
са ~~—~~ прилога и пруџашак
Грешакопоштога преторучено дана 20. год.
Грешакено таксирато на ~~—~~ динара, недостај такса
дим. ~~—~~ поимено примићење беј такса
Прибављено вредности новац и спл.
Синиције Јовановић ОК. 329/

ОСНОВНИ СУД У ВЕЛИКОЈ ПЛАНИ

САОБРАЂАНО-ТЕХНИЧКО
ВЕШТАЧЕЊЕ

К бр. 529/21

Учесници: Дејан Урошевић из Селевца
Горан Годосијевић из Стојачка
Слађана Марковић из Београда



ВЕШТАК:

НЕНАД МЛАДЕНОВИЋ

МАЈ 2023. ГОД.
ВЕЛИКА ПЛАНА

26-05-2023

Основни суд у ВЕЛИКОЈ ПЛАСИ

Примљен непосредно поштом (абијоне превору број)

126-05-2023 году 3 прије

са ~~прилога и рурурика~~

Предато поштом препоручено дана 20. год.

Писмо таксирано на ~~без~~ динара, недостављају таксират
дин. лисмено примљено је

Примљене вредности (новац и сл.)
односу превоза K-329/21.

Издаје склањајући да пријам

Поступајући по наредби Угњеше Манка, судије Основног суда у Великој Плани, којом се одређује саобраћајно-техничко извештачење у предмету К.бр. 529/21, проучен је предметни спис и извршена су потребна истраживања па је након спроведене анализе, а у складу са задатим захтевима састављен следећи:

НАЛАЗ И МИШЉЕЊЕ

1. Налаз

Саобраћајна незгода се д догодила 31. маја 2018. год, око 15 часова, у месту Смедеревској Паланци, у улици Главашевој у близини гараже власништво: Саобраћајног предузећа „Ласта“ а.д. односно на Држаном путу 2А реда бр. 147, деоница Смедеревска Паланка-Младеновац, на делу пута који пролази кроз насеље.

Обзиром да се незгода догодила у насељу брзина кретања возила је ограничена општим ограничењем за вожњу на путу у насељу на 50 km/h (члан 43, став 1. Закона о безбедности саобраћаја на путевима).

У саобраћајној незгоди су учествовали:

1. Путничко возило марке CITROEN, тип C5 KARAVAN, рег. ознаке SP 019-ZA, којим је управљао Дејан Урошевић из Селевца, б.б, рођен 29. 10. 1975. год. у Смедеревској Паланци. У наведеном возилу се критичном приликом осим возача превозило још једно лице које је према изјавама испитаних лица седело на месту сувозача;
2. Путничко возило марке RENAULT, тип LAGUNA 1.6, рег. ознаке SP 016-RB, којим је управљао Горан Тодосијевић из Стојачка, б.б, рођен 03. 05. 1964. год. у Смедеревској Паланци;
3. Путничко возило марке MERCEDES BENZ, тип A 140, рег. ознаке SP 014-CC, којим је управљала Слађана Марковић из Београда, ул. Паунова бр. 75, рођена 24. 08. 1978. год. у Смедеревској Паланци;
4. Путничко возило марке PEUGEOT, тип 306, рег. ознаке SP 007-CP, власништво Грујиће Јелића из Смедеревске Паланке, ул. Београдска бр. 33, рођеног 10. 09. 1958. год. у Азањи. Наведено возило се у време незоде није кретало, већ је било паркирано на тротоару поред леве увице коловоза, гледано у правцу Младеновца, и у њему се није налазило ни једно лице.

У време незоде у RENAULT-у и MERCEDES-у се осим возача нису превозила друга лица.

Након незоде возила нису упућивана на ванредни технички преглед ради провере техничке исправности у време настале незоде.

Прегледом извештаја о извршеном одређивању алкохола у крви бр. протокола 57, произилази да је возач CITROEN-а у крви имао 2,57% алкохола.

Увидом у потврде о примени посебних мера и овлашћења бр. 140121719 и 140121720, може се констатовати да возачи RENAULT-а и MERCEDES-а критичном приликом нису били под утицајем алкохола.

Незгода се догодила у дневним условима видљивости, на путу са изграђеним коловозом, од асфalta ширине 8,0m. Време је било већро, а коловоз сув и чист. Коловоз је намењен за двосмерни саобраћај, и на њему није постојала средишња линија. Коловоз је био раван и без општећења. Пут је без сужења, и пружа се у правцу. Пут је без већег подужног нагиба. Са леве стране коловоза, гледано ка Младеновцу, налази се тротоар ширине 2,5m, а затим уз металну ограду ауто базе СП „Ласта“ земљана површина ширине 3,0m.

У незгоди су возачица MERCEDES-а и возач и путник са места сувозача из аутомобила марке CITROEN задобили повреде. Увидом у извештај вештака медицинске струке доцента др. сци. мед. прим. Миомира Крајића, произилази да је возачица аутомобила марке MERCEDES у незгоди задобила трајну повреду врата и прелом чланка 5 прста десног стопала, док је путник са места сувозача из CITROEN-а задобио нагњечину у пределу главе, нагњечину у пределу тела, нагњечину десне половине грудног кошта са напрснућем деветог ребра и многобројне посекотине и отреботине у пределима скочних зглобова. Свака од наведених повреда је од стране именованог вештака охарактерисана као лака телесна повреда.

Увидом у пријаву повреда бр. протокола 4902, сачињену од стране здравствених радника Опште болнице „Стефан Високи“ из Смедеревске Паланке, произилази да је окривљени

возач CITROEN-а у незгоди задобио прелом трећег ребра са десне стране, а исте су окарактерисане као тешке телесне повреде.

Анализом фотографија из увиђајне фотодокументације налазим да су на CITROEN-у произведена оштећења по десној бочној страни, и то: предњих десних врата која су теже деформисана заједно са оквиром стакла од тих врата, десног спољног ретровизора, задњих десних врата, предњег десног точка (алуминијумског наплатка и пневматика) заједно са деловима предњег трапа са десне стране (крај споне, стабилизатор, зупчаста лесва), предњег десног блатобрана и предњег десног фара са показивачем правца (слика бр. 1).



Слика бр. 1. Оштећења на десном боку путничког возила марке CITROEN

Оштећења на десној бочној страни CITROEN-а су усмерена од десног ка левом боку, и мање од предњег ка задњем крају возила.

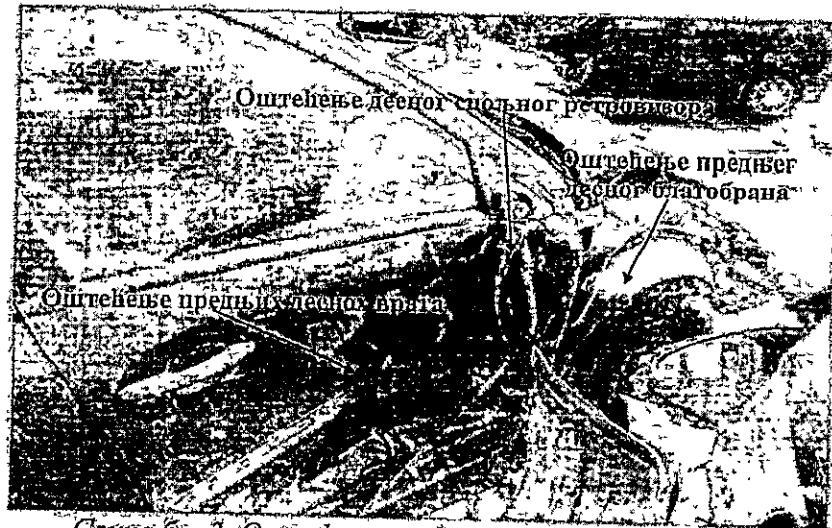
На ченој страни CITROEN-а произведена су оштећења предњег бранника, предњих светала, предње маске, поклопца мотора и предњег ветробранског стакла, а наведена оштећења су усмерена од предњег ка задњем крају возила.

Анализом фотографија налазим да су на RENAULT-у оштећени предњи бранник, оба предња фара са показивачима правца, украсна маска и поклопац мотора (слика бр. 2). Оштећења на предњем крају RENAULT-а су усмерена од предњег ка задњем крају аутомобила, и мање од левог ка десном боку.



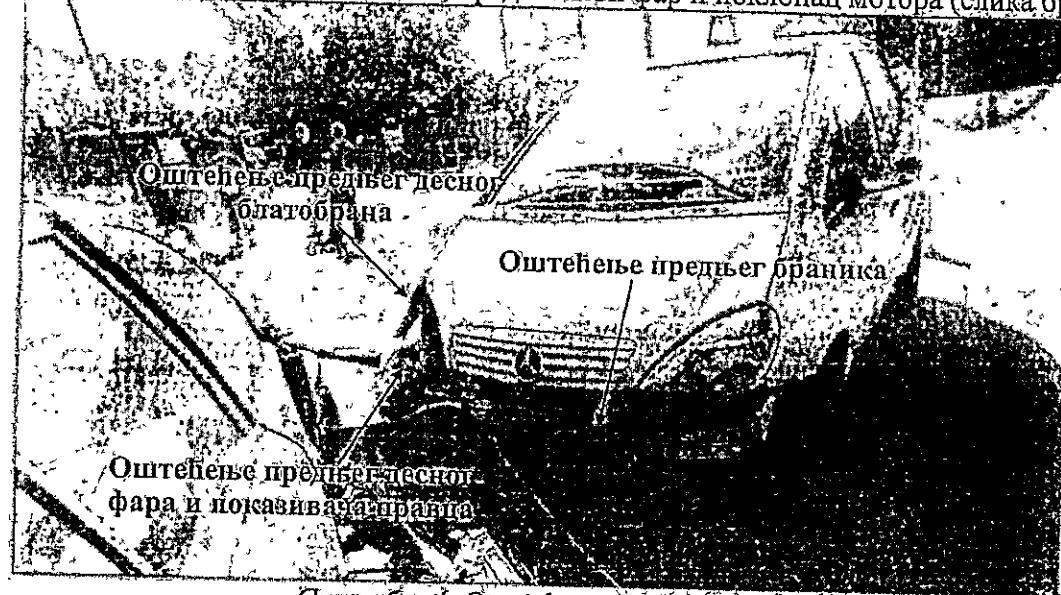
Слика бр. 2. Оштећења ченоог краја путничког возила марке RENAULT

На предњем десном боку RENAULT-а произведена су оштећења предњег десног блатобрана, предњих десних врата и предњег десног спољног ретровизора (слика бр. 3).



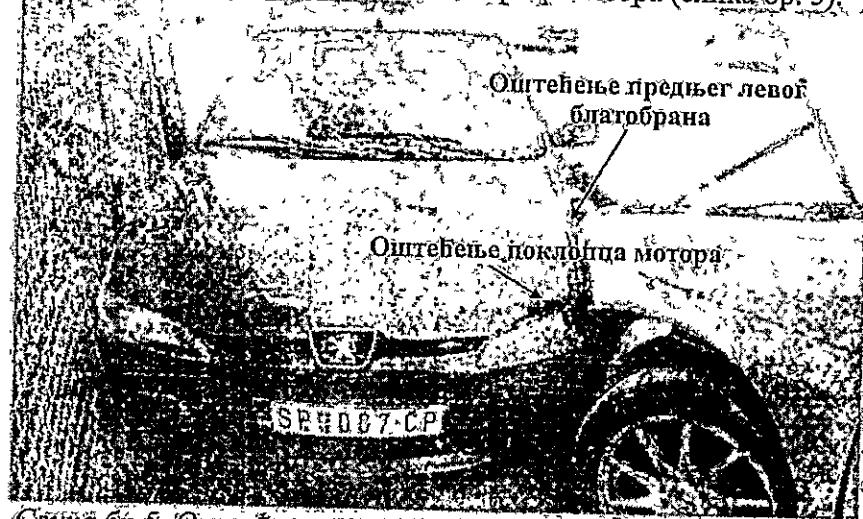
Слика бр. 3. Оштећења на десном боку RENAULT-а

Анализом фотографија налазим да је MERCEDES оштећен у чeonом делу. Оштећен је предњи браник који је отпао са возила, предњи десни блатобран, предњи десни фар са показивачем правца, предњи везни лим, предњи леви фар и поклопац мотора (слика бр. 4).



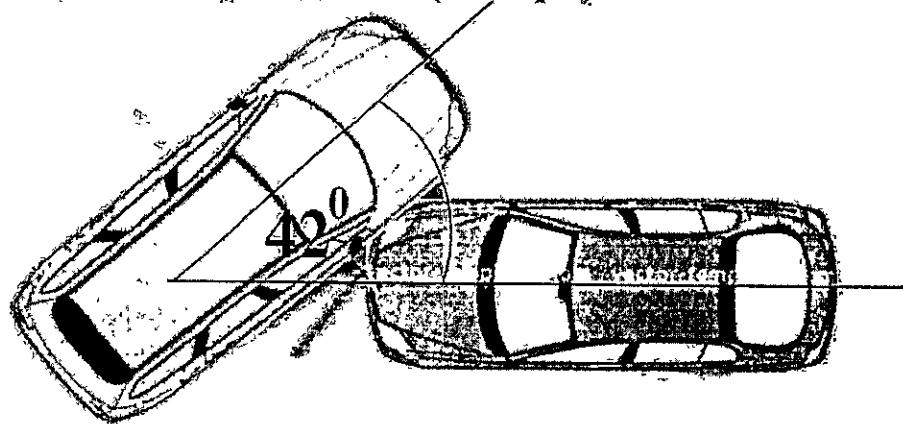
Слика бр. 4. Оштећења MERCEDES-а

На PEUGEOT-у су настале оштећења предњих блатобрана, поклопца мотора, предњег левог шнеуматика, предњих врата, и десног спољног ретровизора (слика бр. 5).



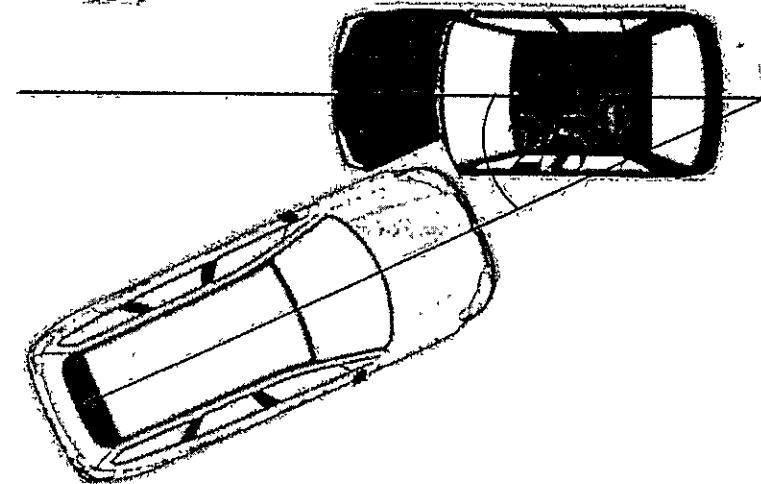
Слика бр. 5. Оштећења на путничком возилу марке PEUGEOT

На основу упоредне анализе оштећења на возилима, налазим да је у судару дошло до контакта десне бочне стране CITROEN-а и чeonог краја RENAULT-а, а у тренутку судара уздужне осе возила су заклапале угао од око 42° (слика бр. 6).



Слика бр. 6. Сударни положај CITROEN-а и RENAULT-а

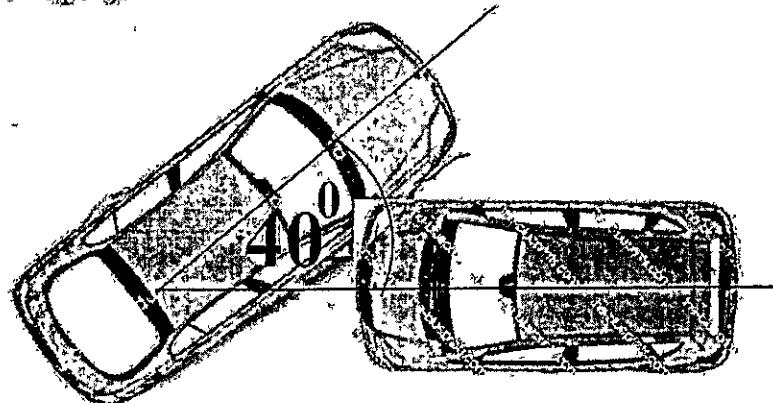
Упоредном анализом оштећења на возилима налазим да је CITROEN чeonим крајем контактирао предњи леви бок PEUGEOT-а, а у тренутку судара уздужне осе возила су заклапале угао од око 25° (слика бр. 7).



Слика бр. 7. Сударни положај CITROEN-а и PEUGEOT-а

У процесу судара PEUGEOT је померан удесно, при чему је десним боком контактирао ограду гараже власништво Саобраћајног предузећа „Ласта“ а.д, када су на металној огради настала оштећења у виду улубљења.

Анализом оштећења на возилима налазим да је аутомобил марке MERCEDES предњим крајем контактирао предњи десни бок RENAULT-а. У сударној позицији возила су заклапала угао од око 40° (слика бр. 8).



Слика бр. 8. Сударни положај RENAULT-а и MERCEDES-а

У записнику са увијаја констатовано је постојање трагова у зони места незгоде. Ти трагови су при увијају описивањем и скцирањем фиксирали у односу на одабрану фиксну тачку и оријентирни правац. За фиксну (ФТ) тачку је узет угао металне ограде дворишта привредног друштва «Стара варош» д.о.о, близи коловозу улице Главашеве и центру Смедеревске Паланке. За оријентирни правац (ОП) је узета десна ивица коловоза државног пута, гледано из правца Младеновца ка Смедеревској Паланци. За оријентирну тачку (ОТ) је узета ортогонална пројекција фиксне тачке на оријентирни правац, од које је удаљена 4,6m. Увијај је вршен из правца Младеновца.

У избегавању опасности од судара возачица MERCEDES-а је реаговала форсираним кочењем, да су на коловозу формирана два трага кочења која су се завршавала испод точкова MERCEDES-а у зауставној позицији. Почетак трага кочења десних точкова се налазио на 15,0m од ОТ и на 1,35m од ОП. Траг кочења левих точкова је на почетку од ОТ био удаљен 15,6m, а од ОП 3,1m од ОП.

Путничко возило марке CITROEN је након незгоде пронађено заустављено на тротоару, предњим левим углом уз металну ограду тараже ОП „Ласта“ а.д. у положају приближно паралелном у односу на осу коловоза, предњим крајем окренuto у правцу Младеновца. Предњи десни угао CITROEN-а се налазио удаљен од оријентирне тачке 25,0m, а од оријентирног правца 2,8m. Задњи десни угао свог возила се такође налазио на тротоару удаљен од ОТ 29,0m а од ОП 1,5m.

Путничко возило марке RENAULT је након незгоде затечено на десној коловозној траци државног пута, предњим крајем окренuto ка Младеновцу. Предњи леви крај возила се налазио на ОП, удаљен од ОТ 25,9m. Задњи леви угао возила марке RENAULT се налазио удаљен од ОТ 29,8m, а од ОП 3,08m, мерено улево од оријентирног правца у правцу вршења увијаја.

Испред и са десне боцне стране RENAULT-а налазе се сломљени пластични делови аутомобила.

MERCEDES- је након незгоде затечен на десној коловозној траци државног пута, предњим крајем окренут ка центру Смедеревске Паланке. Задњи десни угао MERCEDES-а се налазио удаљен од ОТ 21,9m, а од ОП 3,12m, док се предњи леви крај возила се налазио удаљен од ОТ 24,8m, а од ОП 2,5m.

Између MERCEDES-а и RENAULT-а у зауставним позицијама на увијајним фотографијама (фотографије бр. 12, 13, 14 и 15) се на коловозу може видети предњи браник отпао са MERCEDES-а у моменту судара.

Аутомобил марке PEUGEOT се након незгоде налазио на земљанијој површини и тротоару са десне стране коловоза, гледано у правцу вршења увијаја, предњим крајем окренут у правцу центра Смедеревске Паланке. Задњи леви угао PEUGEOT-а се налазио удаљен од ОТ 21,7m, а од ОП 3,6m.

На коловозу улице Главашеве пронађен је при увијају траг гребања који је потицао од возила марке CITROEN. Наведени траг гребања се налазио на 52,0m од ОТ и на 2,4m од ОП.

Трагови гребања коловоза формирају у процесу интензивног судара возила када настају јаче деформације металних делова каросерије који се туживањем потискују ка коловозу и доњој страни возила и контактирају коловоз, трагови паравања коловозног застора су последица судара и налазе се у њепосредној близини места незгоде, зато што се само у моменту судара остварује јак притисак возила на коловоз.

Упоредном анализом зауставних позиција возила и трага гребања коловоза где је траг гребања коловоза удаљен од задњег краја RENAULT-а 22,2m мишљења сам да у процесу судара RENAULT није могао да буде одбацивани од места судара више од неколико метара, одакле произилази да наведени траг гребања обележен на скици незгоде бројем 5 или није потицао из предметне саобраћајне незгоде, или његова позиција у записнику са увијаја и скици незгоде није тачно димензионисана.

У кабини аутомобила марке CITROEN су на десној страни активирани бояни air-beg-ови, док је у кабини RENAULT-а испред седишта сувозача пронађен отворени чеони air-beg, односно ваздушни јастук (слика бр. 9).

О извршеном увијају израђена је Скица лица места саобраћајне незгоде (слика бр. 10).

Обзиром да увијајна скица незгоде није урађена у размери за потребе анализа саобраћајне незгоде помоћу рачунара урађена је нова скица.



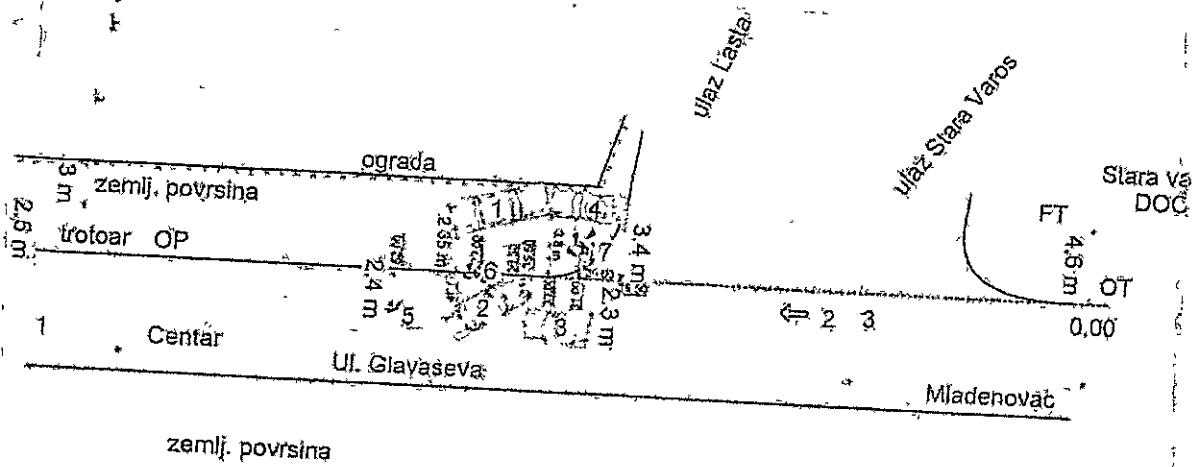
Слика бр. 9. Ваздушни јастуци: А) у кабини CITROEN-a; Б) у кабини RENAULT-a.

Положај возила на Скици места саобраћајне незгоде одговара положају који су возила имала након судара, а који се може видети на фотографијама из увијајне фотодокументације. Међутим, скица незгоде је погрешно димензионисана, и ни једно одстојање/растојање од оријентирне тачке и оријентирног правца се поклапа са оним које је унето у записник о увијају.

Република Србија
МИНИСТАРСТВО Унутрашњих послова
Полицијски управа: Смедеревска
Пословни споменик: Јован Јокчић

СКИЦА ЛИЦА МЕСТА САОБРАЋАЈНЕ НЕЗГОДЕ
која је додојдла датум: 25.05.2013. године у 15 часова
у мјесту улица: Градска Паланка, улица Јадовачка

РАЗМЕРА: 1:100

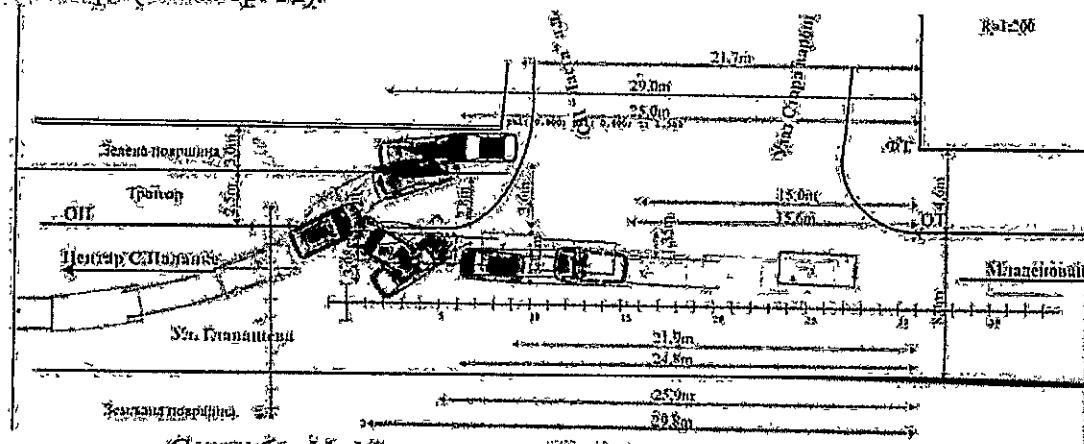


Слика бр. 10. Скица места саобраћајне незгоде

Детаљном и упоредном анализом материјалних трагова ове незгоде и зауставних позиција возила, напазим да се незгода дододила на десној коловозној траци којом се пре незгоде кретала возила марке RENAULT и MERCEDES из правца Младеновца ка центру Смедеренске Паланке, као и на тротоару (земљанијој површини) са десне стране коловоза гледано из правца Младеновца, на коме је био паркиран PEUGEOT.

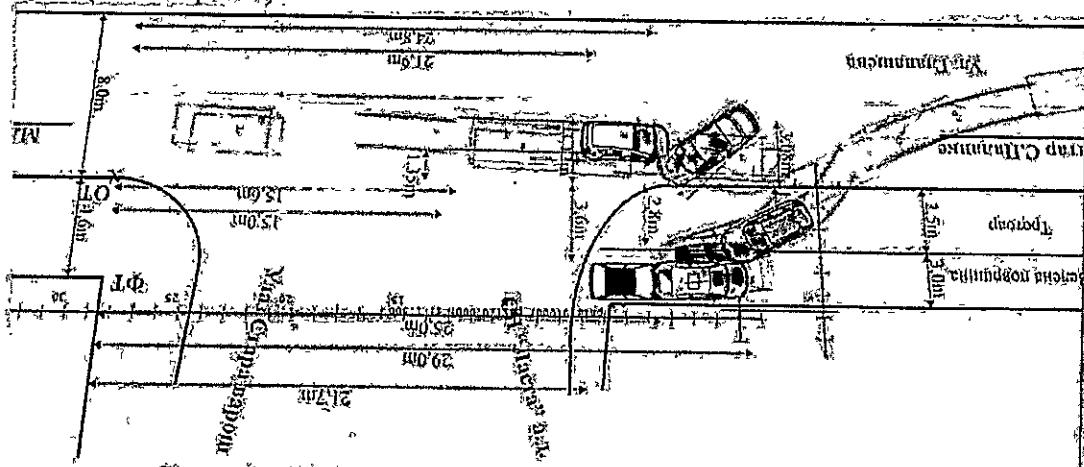
Анализом саобраћајне незгоде помоћу рачунарског програма, употребом софтвера за симулацију Virtual Crash, место судара CITROEN-a и RENAULT-a је било у тренутку када је предњи крај RENAULT-а био удаљен од оријентирне тачке око 31,0m, мерено у смеру центра Смедеревске Паланке, док се предњи десни точак истог возила налазио на оријентирном правцу.

RENAULT се у моменту судара налазио на својој десној саобраћајној траци, док се CITROEN у сударној позицији потпуно налазио на половини коловоза намененој кретању возила из супротног смера (слика бр. 11).



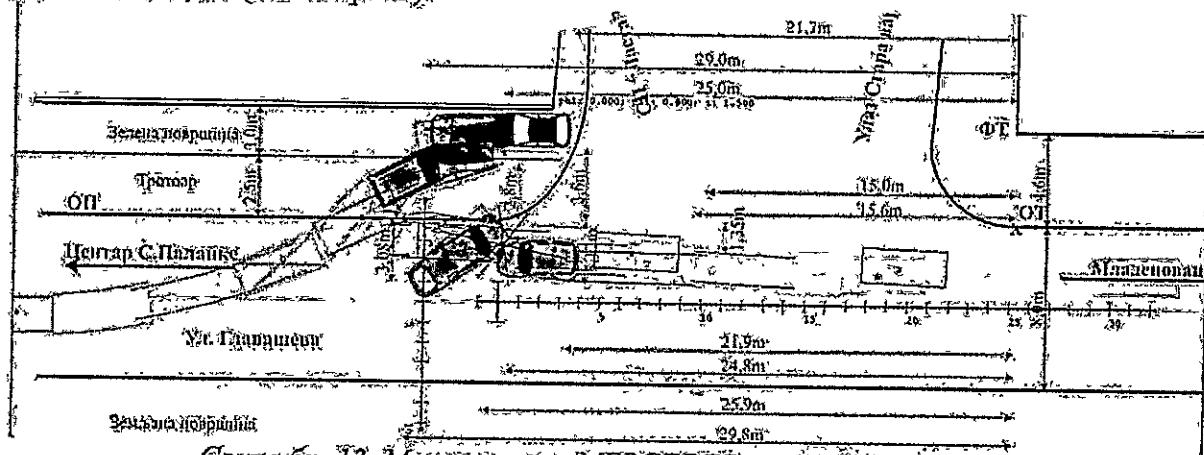
Слика бр. 11. Место судара CITROEN-а и RENAULT-а

Анализом материјалних елемената налазим да се у моменту контакта са CITROEN-ом PEUGEOT није кретао већ је био паркиран ван коловоза на земљанијој површини која се налази са леве стране коловоза, гледано ка Младеновцу. На основу спроведене анализе помоћу наведене програмске апликације добивено је да је PEUGEOT у сударној позицији десном бочном страном био удаљен од оријентирног правца око 5,0м, док је неони крај возила од оријентирне тачке био удаљен 28,5м (слика бр. 12).



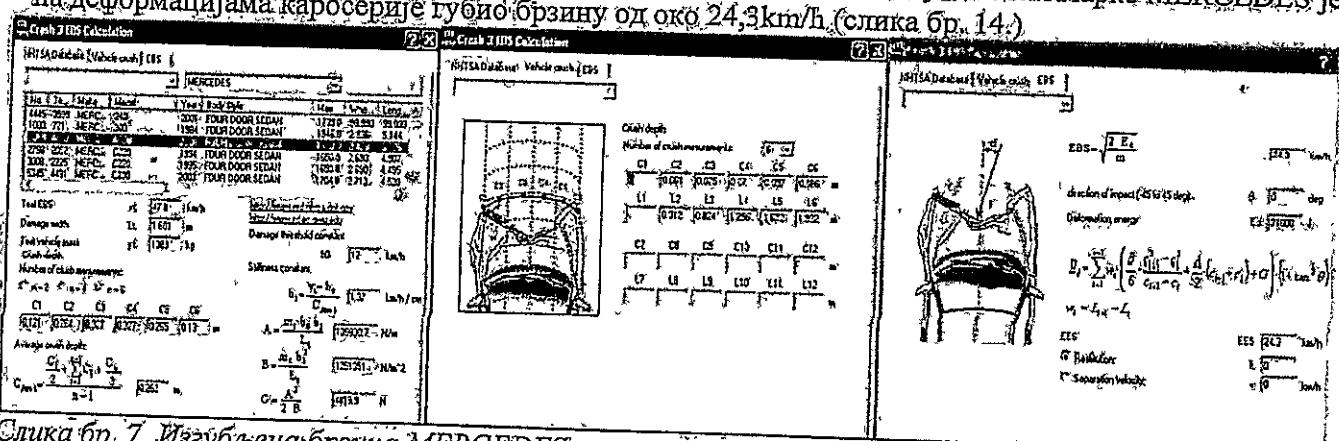
Слика бр. 12. Место судара CITROEN-а и PEUGEOT-а

Анализом локације трагова кочења MERCEDES-а и зауставних положаја RENAULT-а и MERCEDES-а, налазим да је у моменту судара предњи крај MERCEDES-а од оријентирне тачке био удаљен 25,5м. Десни бок MERCEDES-а је на месту контакта од своје десне њивице коловоза био удаљен око 1,0м (слика бр. 13).



Слика бр. 13. Место судара MERCEDES-а и RENAULT-а

Услед судара са путничким возијима марке RENAULT аутомобил марке MERCEDES је на деформацијама каросерије губио брзину од око 24,3km/h (слика бр. 14.)

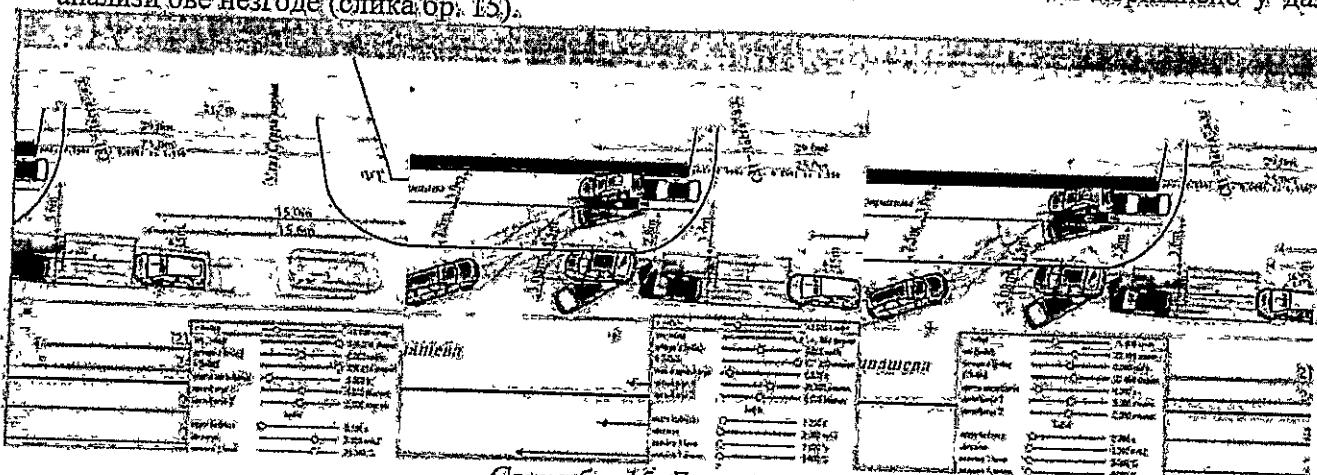


Слика бр. 7. Изгубљена брзина MERCEDES-а у процесу деформисања возила (енергетски растер)

Брзина возила марке MERCEDES непосредно пре предузетог кочења је износила око

$$V_{15} = \sqrt{2 \cdot 7,0 \cdot 7,2 + \left(\frac{24,3}{3,6}\right)^2} = 12,09 \text{ m/sec} \quad \text{или} \quad 43,5 \text{ km/h}$$

Применом програма Virtual Crash добијено је да је брзина кретања путничког возила марке MERCEDES била 43,0km/h, брзина RENAULT-а је била 45km/h док је брзина кретања возила марке CITROEN у моменту судара била 75,0km/h, што ће и бити коришћено у даљој анализи ове незгоде (слика бр. 15.).



Слика бр. 15. Брзине кретања

CITROEN је прешао на подовину коловоза намењену кретању возила из супротног смера, и кретањем левом коловозном траком је до места судара прешао пут од око 11,0m, за време од око $11/(75,0/3,6) = 0,5 \text{ sec}$.

У циљу избегавања опасности од судара, возачу је за реаговање управљачем потребно време од 0,3 до 0,5 sec, док време реаговања на кочне уређаје износи око 0,8 sec.

Упоредном анализом времена реаговања возача и времена кретања CITROEN-а по коловозној траци којом се RENAULT кретао до момента судара, произилази да возач RENAULT-а није имао техничких могућности да на опасност од незгоде реагује форсираним кочењем.

Путничко возило вожено брзином од 43,0km/h на сувом асфалтном коловозу форсираним кочењем може остварити успорење од $7,0 \text{ m/sec}^2$. Зауставни пут за минимално технички исправне кочне уређаје износи око:

$$S_{24,3} = 11,9 \cdot (0,8 + 0,1 + 0,15) + \frac{11,5^2}{2 \cdot 5,3} = 24,9 \text{ m}$$

За заустављање би било ангажовано време од око:

$$t_{243} = 0,8 + 0,1 + 0,15 + \frac{11,5}{5,3} = 3,2 \text{ sec.}$$

Анализом локације трагова кочења и зауставних позиција возила, налазим да је MERCEDES у моменту реаговања возача на опасност од незгоде форсираним кочењем био удаљен од места судара са RENAULT-ом око 23m.

Упоредном анализом зауставног пута MERCEDES-а и одстојања MERCEDES-а од места контакта са RENAULT-ом, налазим да возачица MERCEDES-а није имала техничких могућности за заустављањем испред места незгоде.

2. Мишљење

На основу упоредне анализе општећења на возилима, мишља сам да је у судару дошло до контакта десне бочне стране CITROEN-а и чeonог kraja RENAULT-a, а у тренутку судара уздужне осе возила су заклапале угао од око 42°.

Упоредном анализом општећења на возилима мишљењасам да је CITROEN чeonим krajem контактирао предњи леви бок PEUGEOT-a, а у тренутку судара уздужне осе возила су заклапале угао од око 25°.

У процесу судара PEUGEOT је померан удесно, при чему је десним боком контактирао ограду гараже власништво Саобраћајног предузећа „Ласта“ а.д. када су на металној огради настала општећења у виду улубљења.

Анализом општећења на возилима мишљења сам да је аутомобил марке MERCEDES предњим krajem контактирао предњи десни бок RENAULT-a. У сударној позицији возила су заклапала угао од око 40°.

Детаљном и упоредном анализом материјалних трагова ове незгоде и зауставних позиција возила, мишљења сам да се незгода д догодила на десној коловозној траци којом се пре незгоде кретаја возила марке RENAULT и MERCEDES из правца Младеновца ка центру Сmederevске Паланке, као и на тротоару (земљаној површини) са десне стране коловоза гледано из правца Младеновца, на коме је био паркиран PEUGEOT.

Анализом саобраћајне незгоде помоћу рачунарског програма, употребом софтвера за симулацију Virtual Crash, место судара CITROEN-а и RENAULT-a је било у тренутку када је предњи kraj RENAULT-а био удаљен од оријентирне тачке око 31,0m, мерено у смjeru центра Сmederevске Паланке, док се предњи десни тоčak истог возила налазио на оријентирном правцу. RENAULT се у моменту судара налазио на својој десној саобраћајној траци, док се CITROEN у сударној позицији потпуно налазио на половини коловоза намењеној кретању возила из супротног смјера.

Анализом материјалних елемената мишљења сам да се у моменту контакта са CITROEN-ом PEUGEOT није кретао већ је био паркиран ван коловоза на земљаној површини која се налази са леве стране коловоза гледано ка Младеновцу. На основу спроведене анализе помоћу наведене програмске апликације добивено је да је PEUGEOT у сударној позицији десном бочном страном био удаљен од оријентирног правца око 5,0m, док је чeonи kraj возила од оријентирне тачке био удаљен 28,5m.

Анализом локације трагова кочења MERCEDES-а и зауставних положаја RENAULT-а и MERCEDES-а, налазим да је у моменту судара предњи kraj MERCEDES-а од оријентирне тачке био удаљен 25,5m. Десни бок MERCEDES-а је на месту контакта од своје десне ивице коловоза био удаљен око 1,0m.

Применом програма Virtual Crash добијено је да је брзина кретања путничког возила марке MERCEDES била 43,0km/h, брзина RENAULT-а је била 45km/h док је брзина кретања возила марке CITROEN у моменту судара била 75,0km/h.

CITROEN је прешао на половину коловоза намењену кретању возила из супротног смјера, и кретањем левом коловозном траком је до места судара прешао пут од око 11,0m, за време од око 0,5sec.

Упоредном анализом времена реаговања возача и времена кретања CITROEN-а по коловозној траци којом се RENAULT кретао до момента судара, мишљења сам да возач RENAULT-а није имао техничких могућности да на опасност од незгоде реагује форсираним кочењем.

Зауставни пут путничког возила воженог брзином од 43,0 km/h за минимално технички исправне кочне уређаје износи око 24,9 m, при чему би за заустављање било ангажовано време од око 3,2 sec.

Анализом локације трагова кочења и зауставних позиција возила, налазим да је MERCEDES у моменту реаговања возача на опасност од незгоде форсираним кочењем био удаљен од места судара са RENAULT-ом око 23 m.

Упоредном анализом зауставног пута MERCEDES-а и одстојања MERCEDES-а од места контакта са RENAULT-ом, налазим да возачица MERCEDES-а није имала техничких могућности за заустављањем испред места незгоде.

Разлог због кога је возач аутомобила марке CITROEN прешао на леву половину није могуће утврдити на основу материјалних података из списка, и он је могао бити у вези са небезбедном брзином, погрешном проценом, алкохолисаности возача, могао би бити последица погрешног маневра, погрешног управљања, погрешног начина вожње, неког другог сличног разлога, последица неког субјективног разлога и/или у садејству више разлога истовремено.

На основу анализе свих околности мишљења сам да се предметна саобраћајна незгода дододига услед неадекватног поступања и понашања у саобраћају возача путничког возила марке CITROEN, који је при кретању возилом прешао на коловозну траку намењену кретању возила из супротног смера, у ситуацији када је та трака била ангажована од стране путничког возила марке RENAULT које се тим путем кретало, и у ситуацији када возач тог возила није имао могућности да саобраћајну незгоду избегне кочењем или бочним измиштањем.

26.05.2023. год.
Велика Плана

Вештак:

Ненад Младеновић дипл. инж.
МЛАДЕНОВИЋ НЕНАД
 ДИПЛ.ИНЖ. САОБРАЋАЈ
 МАСУКИНА 1, ВЕЛИКА ПЛНА
СУДСКИ ВЕШТАК
 ЗА ОБЛАСТ САОБРАЋАЈ-ТРАНСПОРТ
 >БЕЗБЕДНОСТ САОБРАЋАЈНЕ
 НЕЗГОДЕ