

5. ODREĐIVANJE MESTA SUDARA I MEĐUSOBNOG POLOŽAJA UČESNIKA U SAOBRAĆAJNOJ NEZGODI

Mesto sudara je neophodno pouzdano utvrditi kako u podužnom tako i u poprečnom smislu i jednoznačno ga opredeliti u odnosu na prethodno utvrđenu fiksnu tačku. U nekim slučajevima, kada na kolovozu ostanu određeni tragovi (lom traga kočenja, promena širine traga, tragovi grebanja, trag đona...), mesto sudara je nedvosmisleno utvrđeno, u drugim slučajevima je moguće utvrditi samo garnične pozicije gde bi mesto sudara moglo biti, podužno i poprečno gledano po kolovozu (početak tragova, rasuti tragovi po kolovozu...). Naime, kada se mesto sudara ne može jednoznačno utvrditi tada je neophodno izvršiti analizu gde bi mesto sudara moglo biti najkasnije (najdalje), odnosno najranije (najbliže) u odnosu na fiksnu tačku i/ili neki fiksni trag.

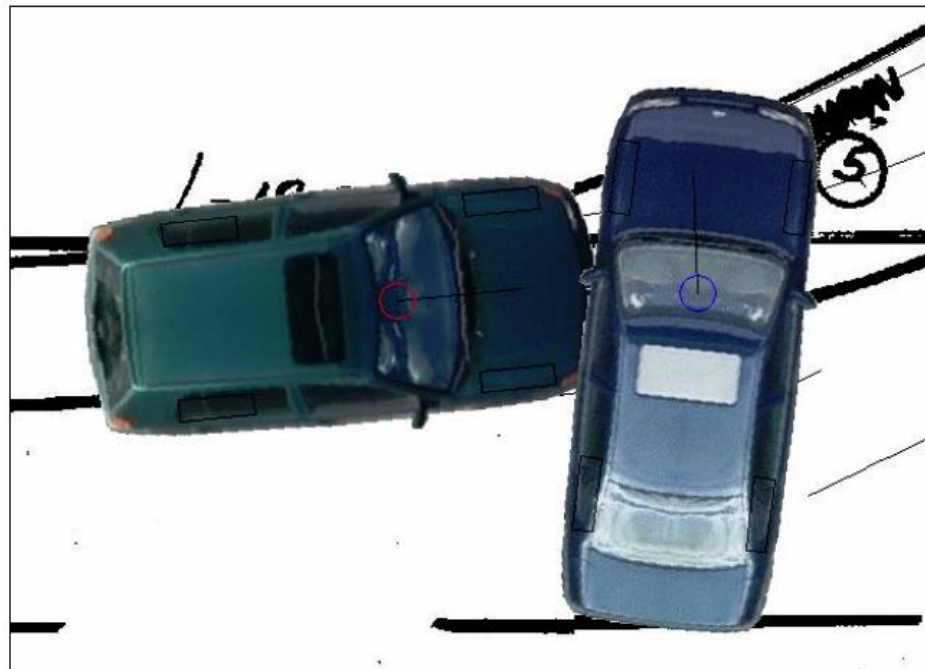
Veoma često je za utvrđivanje mesta sudara neophodno prethodno pouzdano utvrditi brzinu vozila, pa se u tim slučajevima pre utvrđivanja mesta sudara sprovodi analiza brzina učesnika nezgode i na osnovu sprovedene analize utvrđuje mesto sudara. Primer za ovakav slučaj je utvrđivanje mesta sudara na osnovu dužine odbačaja tela pešaka, odbačaja komadića stakla fara, itd.

Kada se pouzdano utvrdi mesto sudara, odnosno pozicija na kojoj je došlo do sudara, potrebno je pouzdano utvrditi i tačne pozicije učesnika u sudaru na mestu sudara. Naime, nakon utvrđivanja mesta sudara, neophodno je utvrditi i položaje učesnika nezgode (vozila, bicikla, pešaka) međusobno, kao i u odnosu na ivice kolovoza i fiksnu tačku i usmerenost. Tek po utvrđivanju mesta sudara i međusobnih položaja učesnika nezgode na mestu sudara moguće je utvrditi i načine kretanja učesnika nezgode pre saobraćajne nezgode.

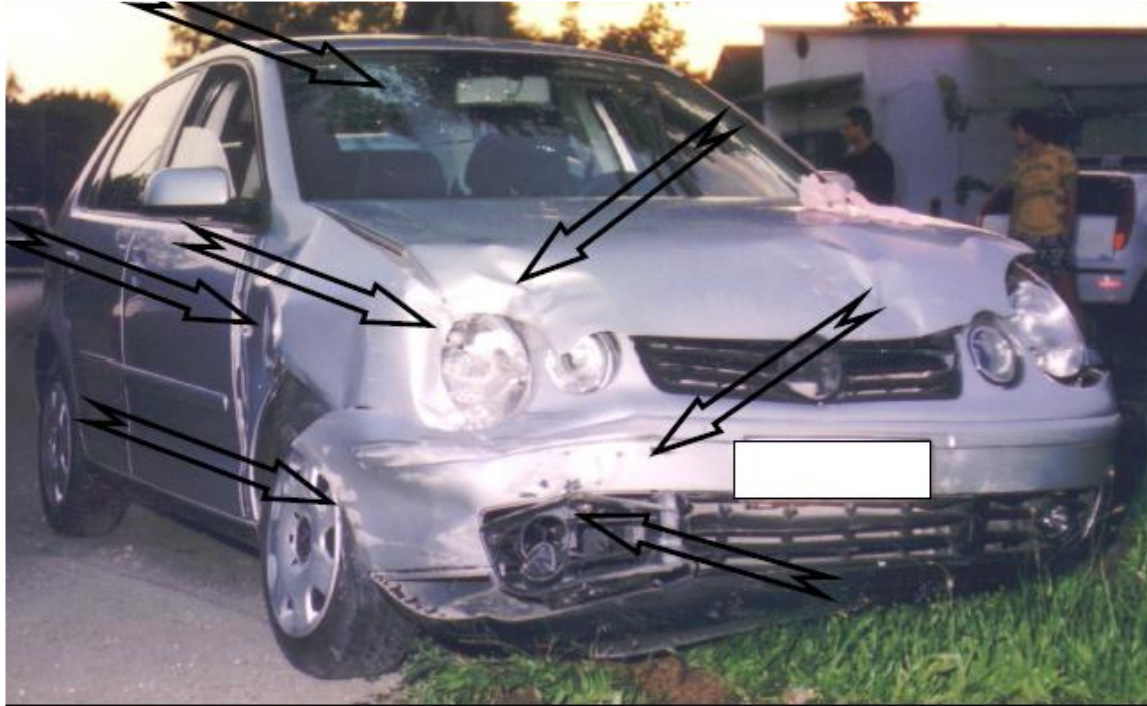
5.1. ODREĐIVANJE MESTA SUDARA PRILIKOM SUDARA VOZILA PRIMER 1.

На основу детаљне и упоредне анализе оштећења POLA и OPEL-а мишљења смо да је до судара дошло између предњег десног ћошка POLA и левог бока OPEL-а, при чему би се предњи десни ћошак POLA налазио у висини средњег левог стуба OPEL-а. На основу правца пружања оштећења POLA и OPEL-а мишљења смо да су подужне осе POLA и OPEL-а у тренутку судара заклапале угао од 80° .

На основу детаљне и упоредне анализе оштећења POLA и OPEL-а и повреда учесника незгоде, мишљења смо да је брзина POLA у тренутку судара била најмање 40 km/h, а највише 60 km/h.



Слика број 8



Место судара

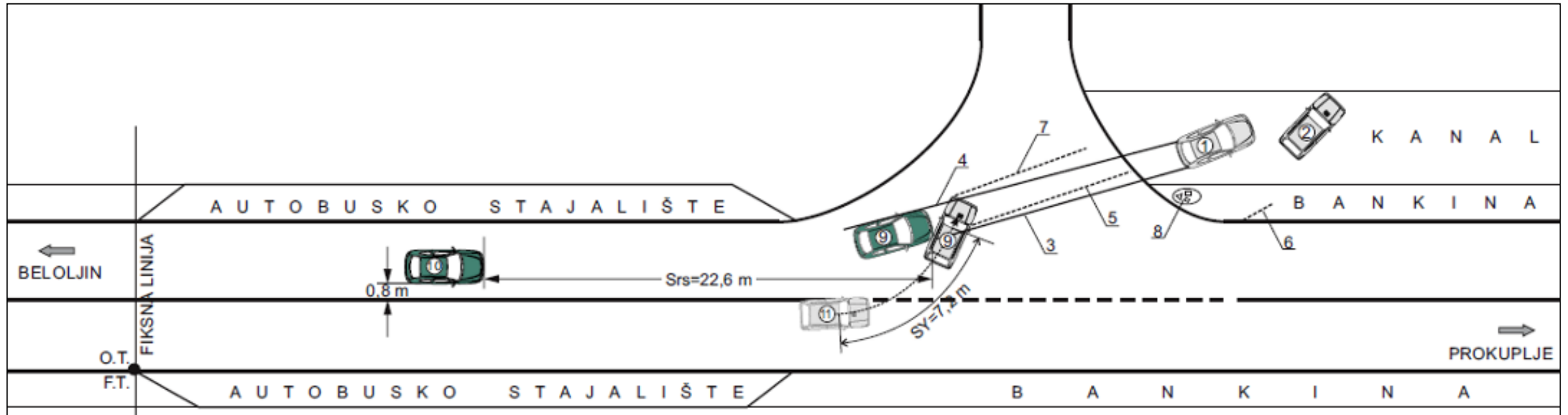
На основу детаљне и упоредне анализе материјалних елемената из Списа, а посебно фотографија Фотодокументације налазимо да би место судара POLA и OPEL-а било у висини леве ивице коловоза улице 8. Сутјеске попречно по коловозу, а подужно по коловозу у висини лома трагова кочења POLA, тј. када се POLO налазио предњим точковима на месту лома трагова кочења и предњим левим точком на тротоару са леве стране коловоза (види Слику број 9).

Применом програма PC CRASH место судара POLA и OPEL-а би било у висини лома трагова кочења POLA, односно подужно по коловозу на 17,4 m након ФТ и у висини леве ивице коловоза, при чему би се POLO налазио на траговима кочења благо закошен у своју леву страну под углом од $5,53^{\circ}$, а OPEL управно у односу на подужну осу коловоза под углом од $83,29^{\circ}$.



Слика број 9

PRIMER 2.



Na osnovu pozicije početka tragova grebanja-zanošenja koji prema Zapisniku o uviđaju „najverovatnije“ potiču od prednjeg, odnosno zadnjeg desnog točka „YUGA” (Tragovi označeni pozicijom br. 5 i 7 na skici lica mesta) i pozicije tragova kočenja zadnjih točkova „RENO-a” (Tragovi označeni pozicijom br. 3 i 4 na skici lica mesta), nalazim da je sudar između „RENO-a” i „YUGA” u podužnom smislu, ostvaren na 40,2 m od fiksne linije. Postavljanjem „RENO-a” na poziciju tragova kočenja, nalazim da se položaj mesta sudara u poprečnom smislu nalazio se na levoj kolovoznoj traci na 6,8 m od desne ivice kolovoza.



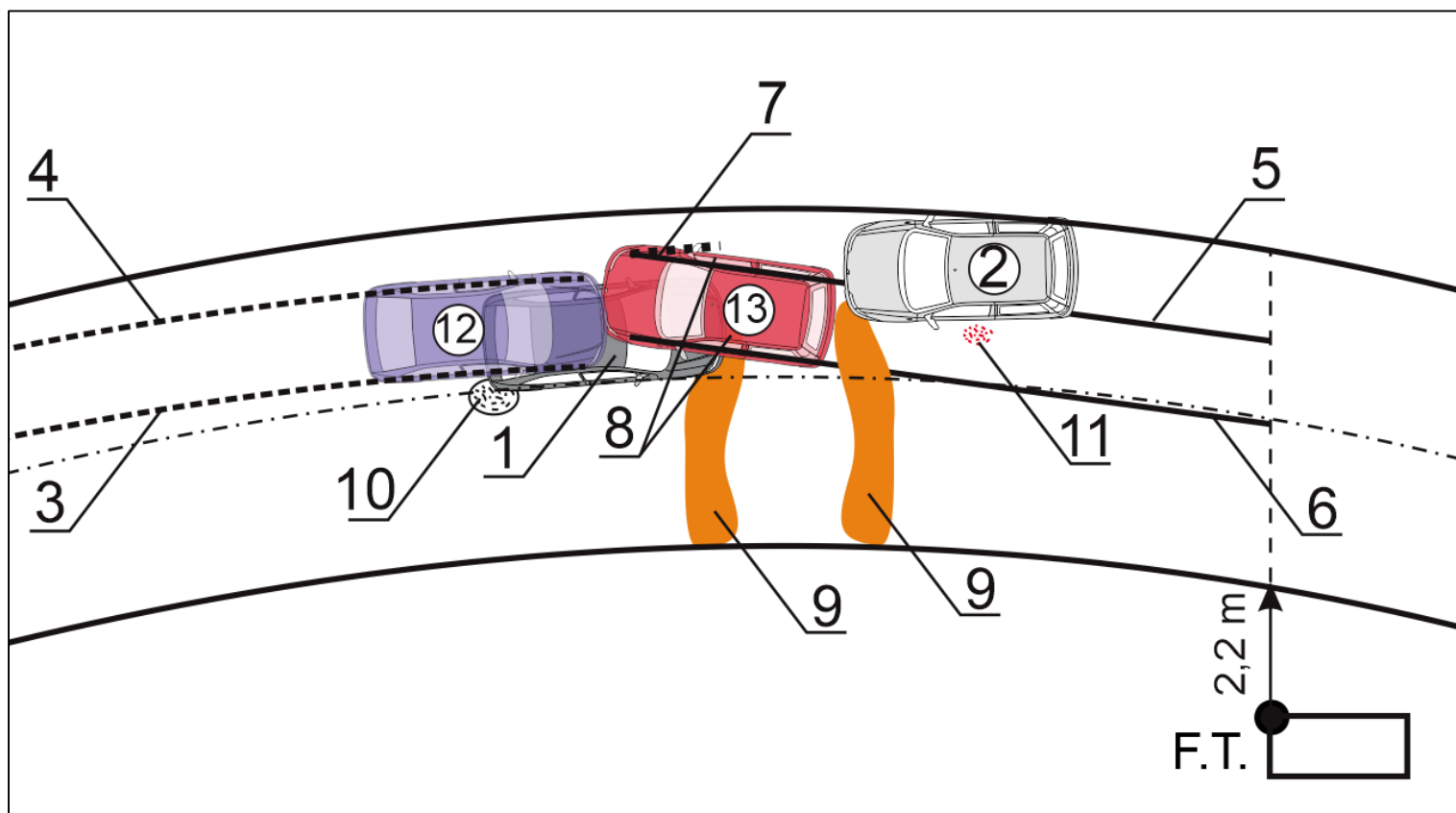




Analizom lokacije, izgleda i veličine oštećenja koja su nastala na vozilima, nalazim da je sudar ostvaren između prednjeg desnog ugla „RENO-a” u visini prednjeg desnog fara „RENO-a” i prednjih levih vrata „YUGA”. Na osnovu položaja tragova kočenja „RENO-a”, izgleda oštećenja na vozilima kao i na osnovu zaustavnih pozicija vozila, nalazim da su u trenutku sudara uzdužne ose vozila zaklapale ugao od oko 50°. U trenutku sudara „RENO” je bio ukošen u svoju levu stranu, i njegova uzdužna osa zaklapala je ugao od 15° u odnosu na uzdužnu osu kolovoza, a „YUGO” je takođe bio ukošen u svoju levu stranu, i njegova uzdužna osa zaklapala je ugao od 65° u odnosu na uzdužnu osu kolovoza.

PRIMER 3.

Na osnovu pozicije početka traga zanošenja prednjeg desnog točka „FIAT-a“ (trag označen pozicijom br. 7), završetka tragova kočenja „FIAT-a“, završetka tragova zanošenja „OPEL-a“ i koncentrisanih tragova delova otpalih sa vozila, nalazim da je sudar između „FIAT-a“ i „FORD-a“, posmatrano u podužnom smislu, ostvaren na 13,2 m od fiksne linije, odnosno položaj mesta sudara posmatrano u poprečnom smislu nalazi se na levoj polovini kolovoza (posmatrano u smeru M. Jastrepcu), na 1,8 m od leve ivice kolovoza, odnosno na 1,1 m ulevo od uzdužne ose kolovoza.



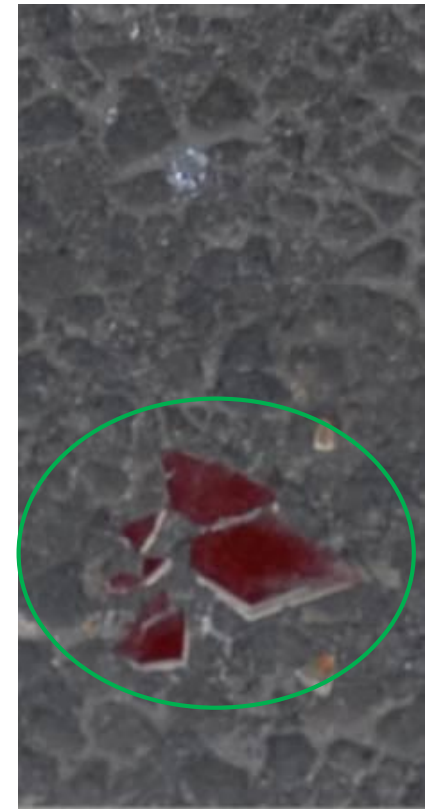
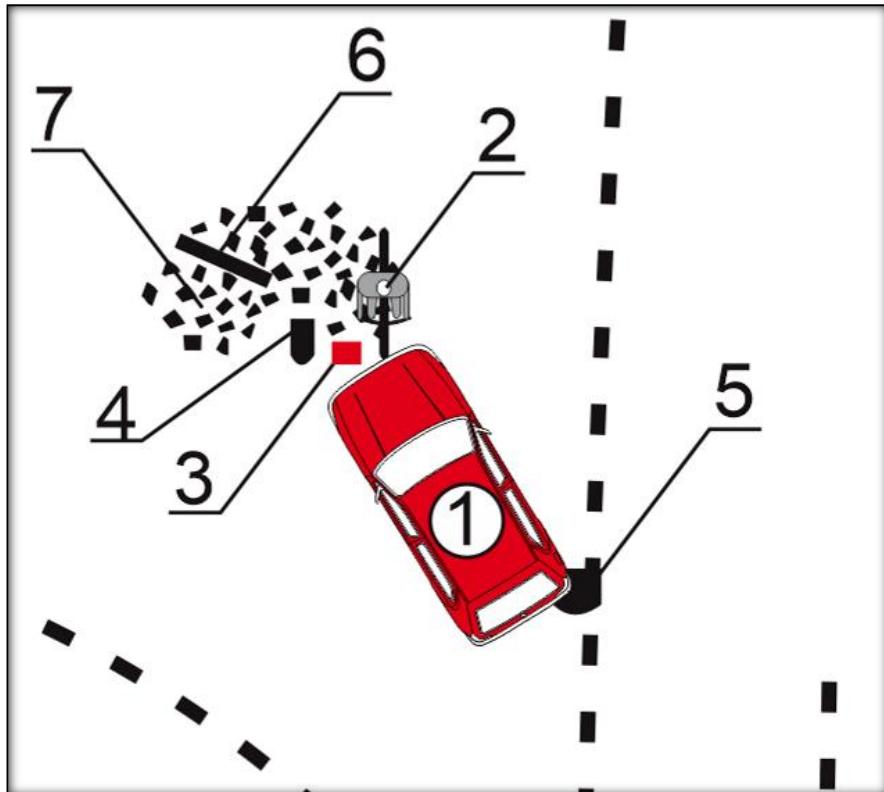
Detaljnom i uporednom analizom lokacije, izgleda i veličine oštećenja koja su nastala na vozilima, nalazim da je sudar ostvaren između leve polovine čelone strane „OPEL-a” i prednjeg levog dela „FIAT-a”. Na osnovu izgleda oštećenja na vozilima kao i na osnovu zaustavnih pozicija vozila, nalazim da su u trenutku sudara uzdužne ose vozila zaklapale ugao od oko 169° . U trenutku sudara „OPEL” je bio ukošen u svoju desnu stranu i njegova uzdužna osa zaklapala je ugao od 4° u odnosu na uzdužnu osu kolovoza, a „FIAT” je bio ukošen u svoju desnu stranu, i njegova uzdužna osa zaklapala je ugao od 7° u odnosu na uzdužnu osu kolovoza.



5.2. ODREĐIVANJE MESTA SUDARA PRILIKOM SUDARA SA DVOTOČKAŠIMA

PRIMER 4.

Na osnovu pozicije na kojoj je zatečen trag farbe, odnosno ljuspica crvene boje otpale sa „GOLF-a” (Trag označen pozicijom br. 3 na skici lica mesta), nalazim da je sudar između „GOLF-a” i „BICIKL-a” u podužnom smislu, ostvaren na 14,7 m od fiksne linije.

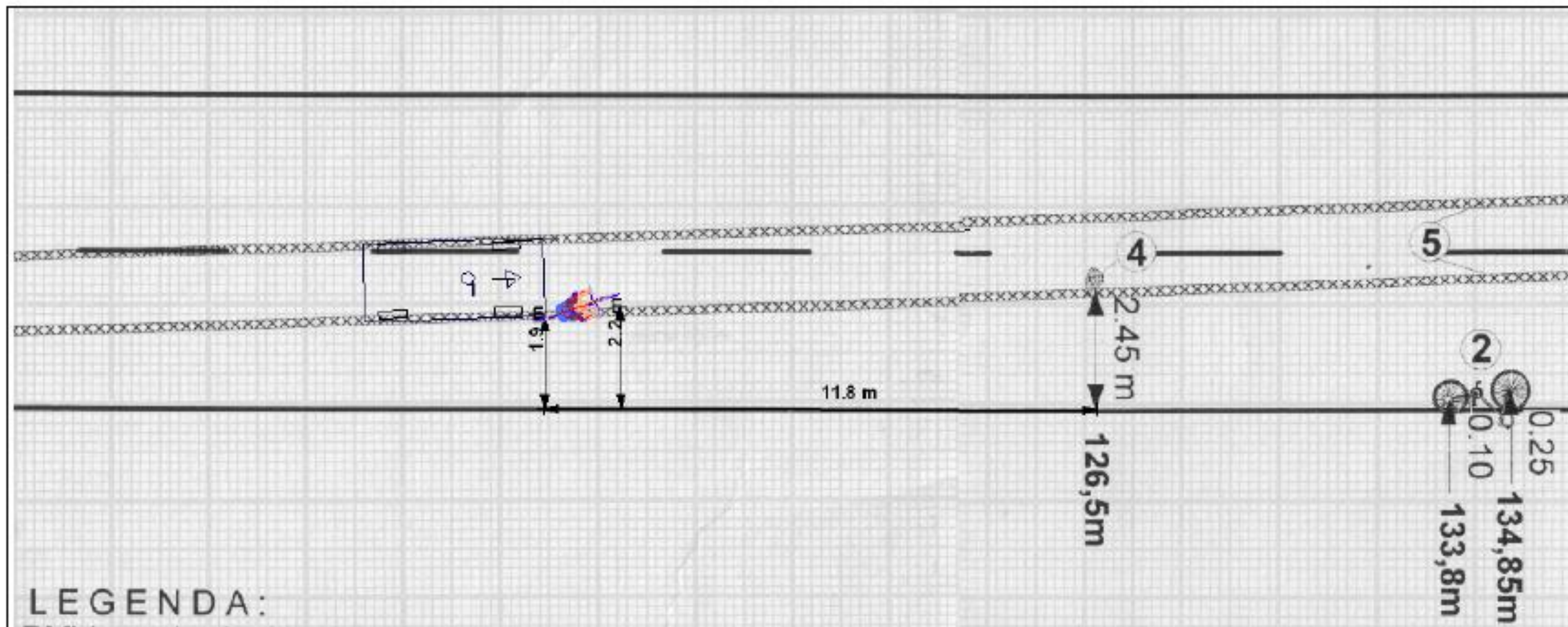




Postavljanjem „GOLF-a” na poziciju neposredno ispred traga farbe, odnosno ljustica crvene boje otpale sa „GOLF-a”, nalazim da se položaj mesta sudara, posmatrano u poprečnom smislu, nalazi na levoj kolovoznoj traci ulice V.Đ. Žarki, odnosno na traci namenjenoj za kretanje vozila iz smera kretanja bicikliste, a na 8,2 m od desne ivice kolovoza ulice V.Đ. Žarki

Detaljnomo i uporednom analizom izgleda i pozicije prethodno opisanih oštećenja na vozilima, nalazim da je sudar između „GOLF-a” i „BICIKL-a” ostvaren između prednjeg točka „BICIKL-a” i prednje strane „GOLF-a” u visini oštećenja nosača prednje registarske tablice (pozicija „A” na slici 4). Na osnovu izgleda i položaja oštećenja na vozilima i povrede koje je zadobio biciklista, nalazim da su u trenutku sudara uzdužne ose vozila zaklapale ugao od oko 150°. U trenutku sudara „GOLF” je bio ukošen u svoju levu stranu, i njegova uzdužna osa zaklapala je ugao od oko 30° u odnosu na uzdužnu osu kolovoza ulice V.Đ. Žarki, a uzdužna osa „BICIKL-a” je bila približno paralelna sa uzdužnom osom kolovoza ulice V.Đ. Žarki.

PRIMER 5.



Слика бр. 8 – Сударни положај и место судара PUNTA и црног бицикла према PC CRASH-у

На основу детаљне анализе материјалних елемената из Списа налазимо да би до судара PUNTA и црног бицикла дошло када би се чеони део PUNTA налазио пре затеченог трага бр. 4 ("положај качкета ..."), односно када би се чеони део PUNTA налазио на највише 126,5 m након ОТ.

Након судара PUNTA и црног бицикла PUNTO је наставио кретање по траговима кочења где је до зауставног положаја (на крају трага кочења) дошло до судара PUNTA и плавог бицикла.

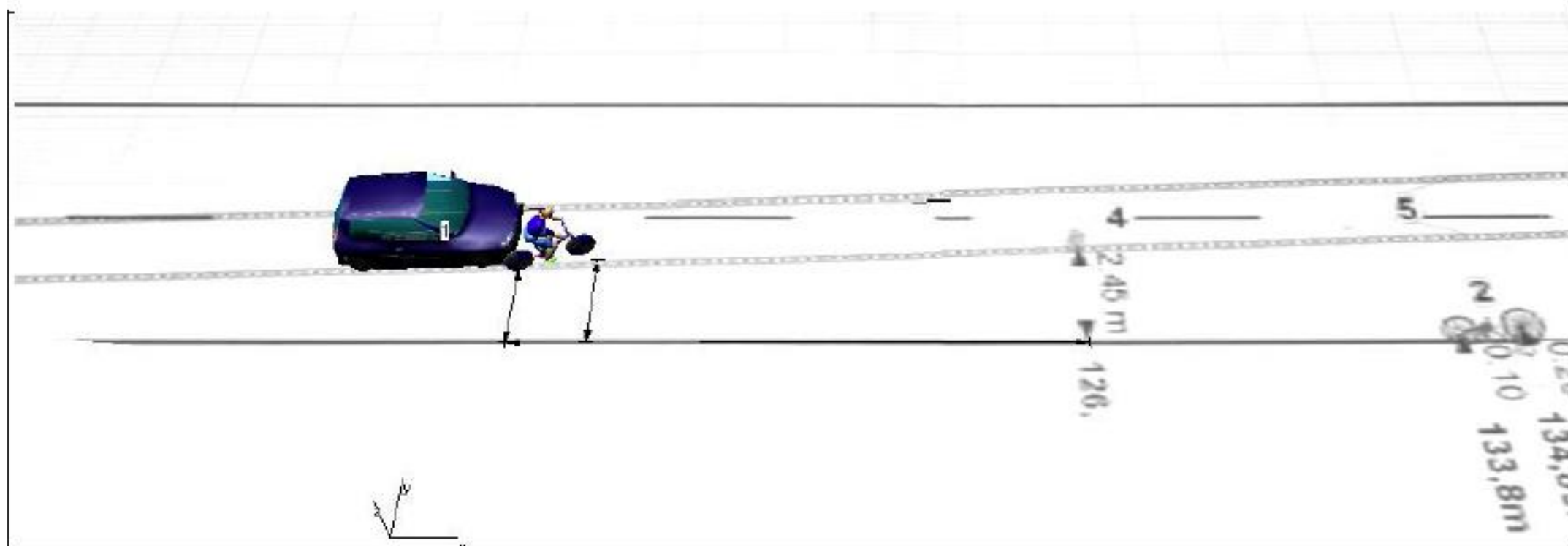
Црни бицикл и бициклиста црног бицикла су након судара били одбачени унапред и удесно од места судара ка зауставном положају фиксираном увиђајном докуменатцијом (позиције бр. 9 и бр. 3 на Скици лица места).

Плави бицикл је након судара био одбачен унапред и улево од места судара, а што је сагласно и са наводима саслушаних у Списима (возач PUNTA и бициклиста плавог бицикла сагласно наводе да је плави бицикл након судара пао улево).

Имајући у виду да је плави бицикл након судара, одбачаја и заустављања померен на зауставну позицију фиксирану увиђајном документацијом, то смо при анализи саобраћајне незгоде програмом PC CRASH користили зауставни положај црног бицикла (траг бр. 3 на Скици лица места), зауставни положај бициклисте црног бицикла (траг бр. 9 на Скици лица места) и зауставни положај PUNTA на крају трагова кочења. Другим речима, при анализи саобраћајне незгоде програмом PC CRASH нисмо анализирали судар PUNTA и плавог бицикла због непознате зауставне позиције плавог бицикла. У претходно описаним околностима место судара PUNTA и црног бицикла, применом програма PC CRASH, било би када би се чеони део PUNTA налазио на 114,7 m (126,5-11,8) након ОТ и 1,9 m улево од ОП. PUNTO би се, у тренутку судара, налазио на траговима кочења, укошен у своју леву страну, под углом од $1,65^{\circ}$. Црни бицикл и бициклиста би се у тренутку судара, посматрано попречно по коловозу, налазио на 2,2 m улево од ОП, при чему би црни бицикл у односу на уздужну осу коловоза био укошен у своју леву страну под углом од $18,39^{\circ}$. Међусобна укошеност PUNTA и црног бицикла би према PC CRASH-у била $16,74^{\circ}$. Сударни положај и место судара PUNTA и црног бицикла представљени су на Сликама бр. 8 и бр. 9.







Слика бр. 9 – Сударни положај и место судара PUNTA и црног бицикла према PC CRASH-у

PRIMER 6.

На основу детаљне и упоредне анализе материјалних елемената из Списа, налазимо да је место судара RENAULT-а и бицикла било на десној половини коловоза, уназад од позиције где је затечен траг бр. 3 односно регистарска таблица.

Применом програма PC CRASH, место судара RENAULT-а и бицикла би било 26,1 m после Ф.Т. и 2,6 m удесно од леве ивице коловоза. Уздужна оса RENAULT-а би, у тренутку судара са бициклом, била приближно паралелна са уздужном осом коловоза, док би бицикл у тренутку судара био укошен у своју леву страну под углом од $6,5^{\circ}$ у односу на уздужну осу коловоза. Имајући то у виду, у тренутку судара уздужне осе RENAULT-а и бицикла су заклапале угао од $6,5^{\circ}$.



Слика бр. 4

Регистарска таблица RENAULT-а затечена је 28 m након С.Т. и 2,5 m удесно од леве ивице коловоза (Позиција 3 на Скици лица места).

Имајући у виду међусобни положај у тренутку судара RENAULT-а и бицикла, заставне позиције RENAULT-а и бицикла, као и промене на траговима кочења (лом трага) то би место судара RENAULT-а и бицикла било после промене на траговима, а пре позиције где је затечен траг бр. 3 односно регистарска таблица која је затечена на 28 m након С.Т. и 2,5 m удесно од леве ивице коловоза (Види слику бр. 4). Узимајући то у обзир RENAULT би у тренутку судара био кочен, налазећи се на затеченим траговима кочења.

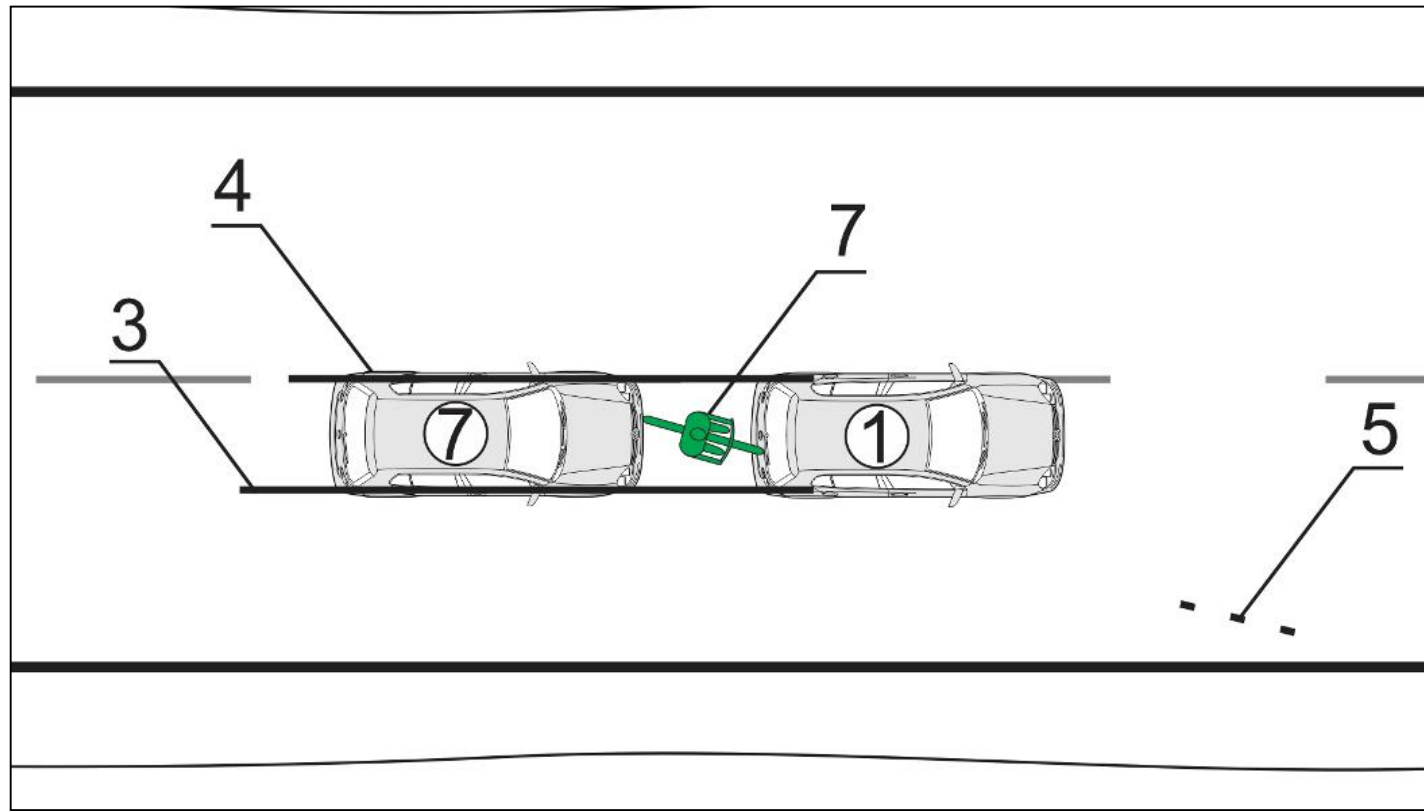


Слика бр. 4

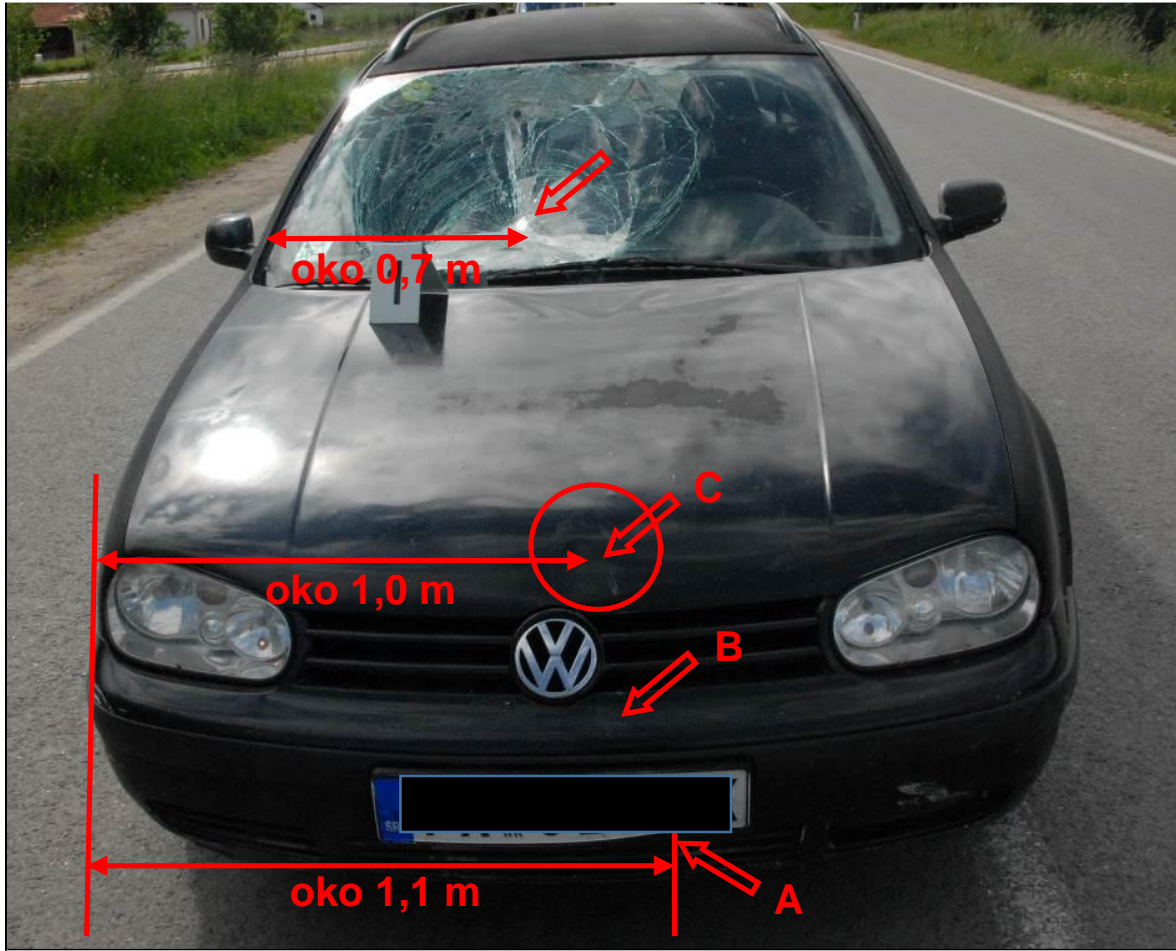
На основу детаљне и упоредне анализе оштећења RENAULT-а и бицикла, налазимо да је до судара RENAULT-а и бицикла дошло предњим десним делом RENAULT-а са задњим точком бицикла. Уздужне осе RENAULT-а и бицикла, у тренутку судара, по нашем мишљењу, би заклапале угао од највише 10^0 , при чему не искључујемо могућност да је тај угао могао бити мањи, с тим да је уздужна оса бицикла у тренутку судара била благо укошена у десну страну.

На основу детаљне и упоредне анализе оштећења, трагова и зауставних положаја RENAULT-а и бицикла, налазимо да су RENAULT и бицикл у тренутку судара били у кретању, при чему је уздужна оса RENAULT-а била паралелна оси коловоза, док је бицикл био закошен у своју десну страну при чему је уздужна оса бицикла заклапала угао од највише 10^0 .

PRIMER 7.



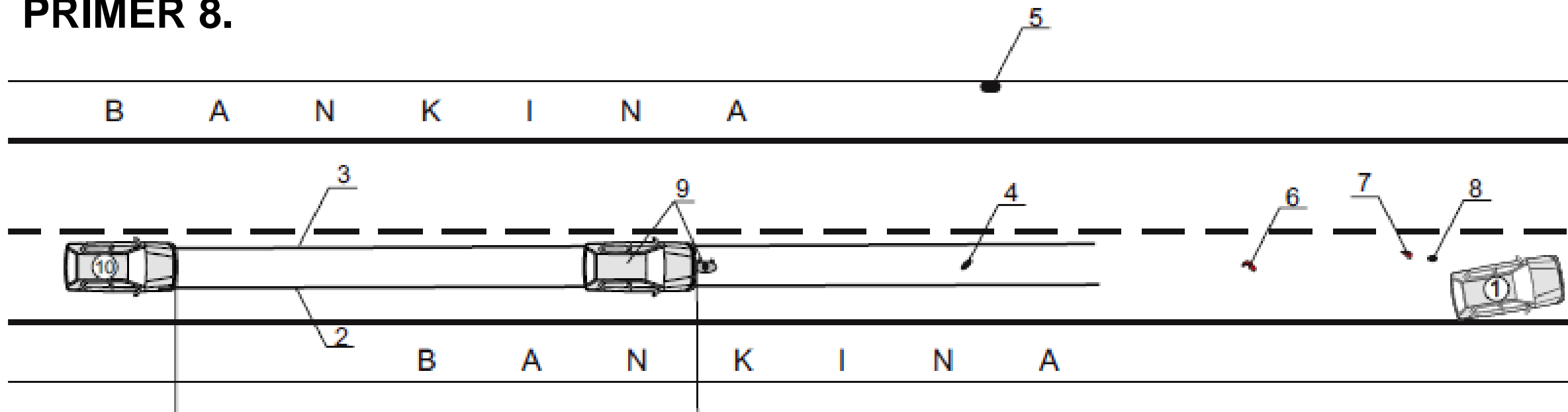
Na osnovu pozicije tragova kočenja „GOLF-a” (Tragovi označeni pozicijom br. 3 i 4 na skici lica mesta), zatim pozicije, izgleda i veličine oštećenja koja su nastala na „GOLF-u” kao i pozicije traga grebanja „BICIKL-a” na kolovozu (Trag označen pozicijom br. 5 na skici lica mesta), nalazim da je sudar između „GOLF-a” i „BICIKL-a” u podužnom smislu morao biti ispred početka traga grebanja „BICIKL-a”, odnosno da se mesto sudara između „GOLF-a” i „BICIKL-a” nalazi na 59,5 m od fiksne linije, odnosno na 2 m od početka desnog traga kočenja. Postavljanjem „GOLF-a” na poziciju tragova kočenja, nalazim da se mesto sudara u poprečnom smislu nalazi na desnoj kolovoznoj traci na 3,4 m od desne ivice kolovoza.



Uporednom analizom lokacije, izgleda i veličine oštećenja koja su nastala na vozilima i povreda koje je dobio biciklista, nalazim da je sudar ostvaren između leve polovine čeone strane „GOLF-a”, u visini oštećenja prednje registarske tablice „GOLF-a” i zadnjeg točka „BICIKL-a”. U nastavku sudarnog procesa došlo je do kontakta čeonog dela „GOLF-a“ sa desnom potkolenicom bicikliste. Na osnovu pravca pružanja tragova kočenja „GOLF-a“, oštećenja „GOLF-a” i pravca pružanja traga grebanja „BICIKL-a”, nalazim da su u trenutku sudara uzdužne ose vozila zaklapale ugao od oko 15°. U trenutku sudara „GOLF” je bio paralelan sa uzdužnom osom kolovoza, a „BICIKL” je bio ukošen u svoju desnu stranu i njegova uzdužna osa zaklapala je ugao od 15° u odnosu na uzdužnu osu kolovoza.

5.3. ODREĐIVANJE MESTA SUDARA PRILIKOM SUDARA SA PEŠACIMA

PRIMER 8.

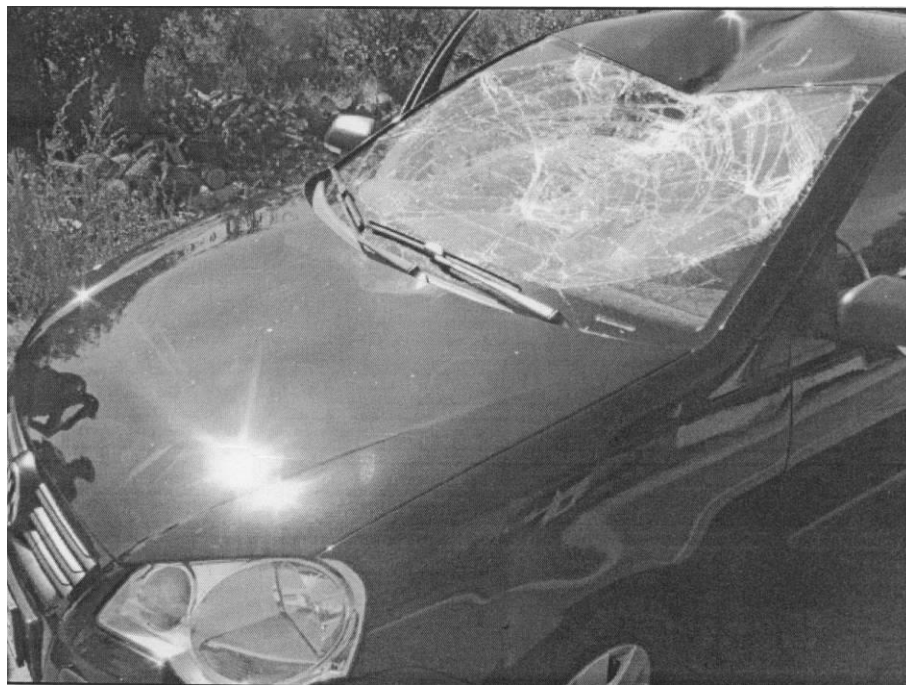


LEGENDA

1. Zatečena pozicija "WOLKSVAGEN-a"
2. Trag kočenja desnih pneumatika "WOLKSVAGEN-a"
3. Trag kočenja levih pneumatika "WOLKSVAGEN-a"
4. Kapa koju je nosio pešak
5. Desna cipela pešaka
6. Prvi trag krvi
7. Drugi trag krvi
8. Ispala veštačka vilica pešaka
9. Sudarna pozicija "WOLKSVAGEN-a" i pešaka
10. Pozicija "WOLKSVAGEN-a" u trenutku otpočinjanja kočenja "WOLKSVAGEN-a"
11. Pozicija "WOLKSVAGEN-a" u trenutku kada je vozač "PASAT-a" na nastalu opasnost reagovao kočenjem.

Uporednom analizom oštećenja i čeonog oblika “WOLKSVAGEN-a”, povreda pešaka, i pozicije tragova nastalih kao posledica sudara, a posebno pozicije tragova krvi na kojima je bila zaustavna pozicija pešaka, nalazim da je mesto sudara u podužnom smislu moralo biti pre pozicije na kojoj je zatečena kapa koju je nosio pešak (trag br.4. na Skici), odnosno na udaljenosti od 37,5 m od fiksne linije, tj. na udaljenosti od 18 m od početka desnih tragova kočenja. Pozicioniranjem “WOLKSVAGEN-a” na prethodno utvrđeno rastojanje iza početka tragova kočenja, nalazim da je sudar između “WOLKSVAGEN-a” i pešaka, u poprečnom smislu, ostvaren na desnoj kolovoznoj traci, na udaljenosti od 1,9 m od desne ivice kolovoza.

Na osnovu detaljne i uporedne analize povreda pešaka i oštećenja “WOLKSVAGEN-a” nalazim da je do sudara “WOLKSVAGEN-a” i pešaka došlo prednjim delom “WOLKSVAGEN-a” u zoni uzdužne ose vozila sa levom bočnom stranom tela pešaka.



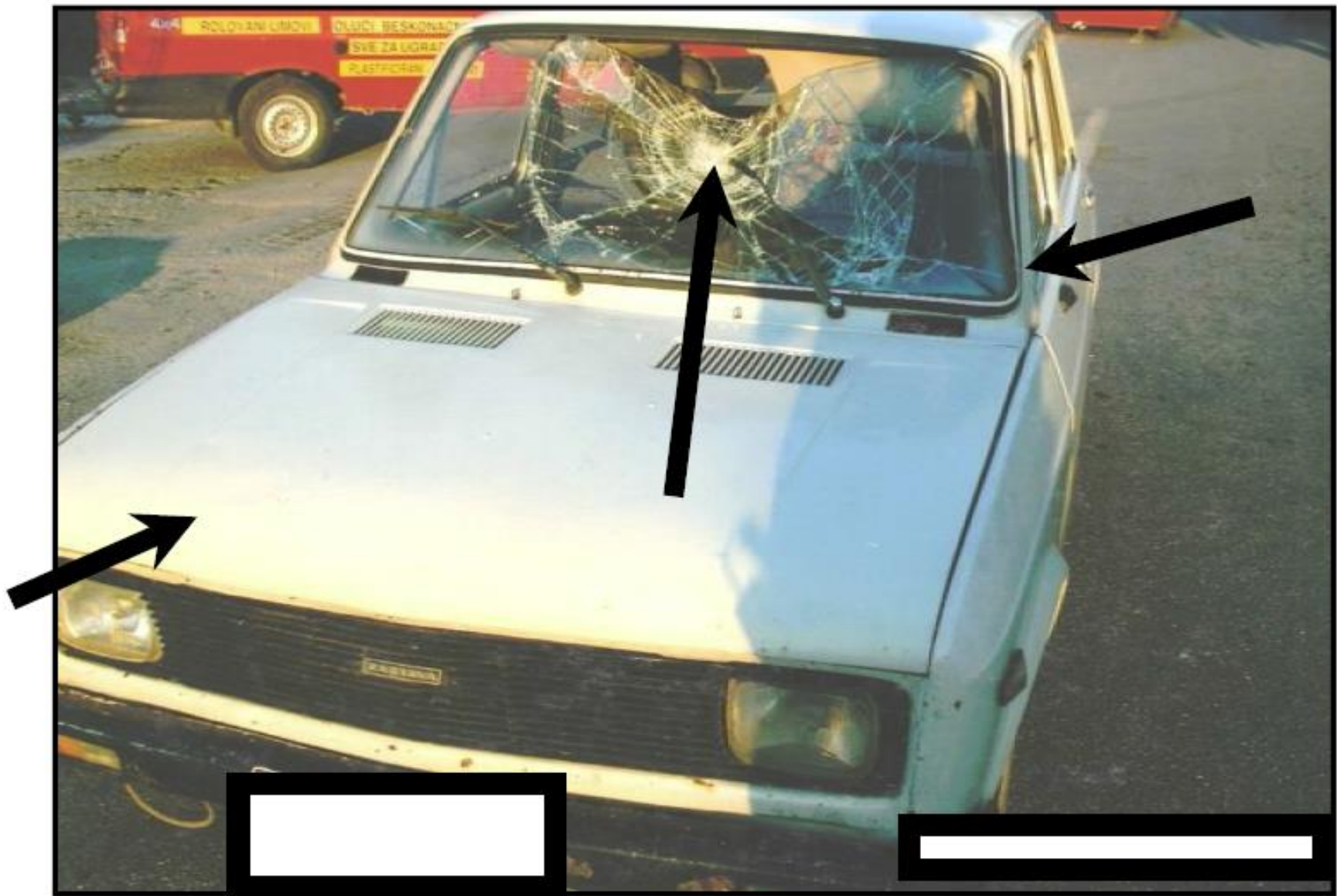
PRIMER 9.

"Поклопац батерије моб. телефона" (позиција бр. 7 на Скици лица места) затечен је на десној коловозној траци на 13,2 m после ФТ и 3,8 m удесно од ОП.

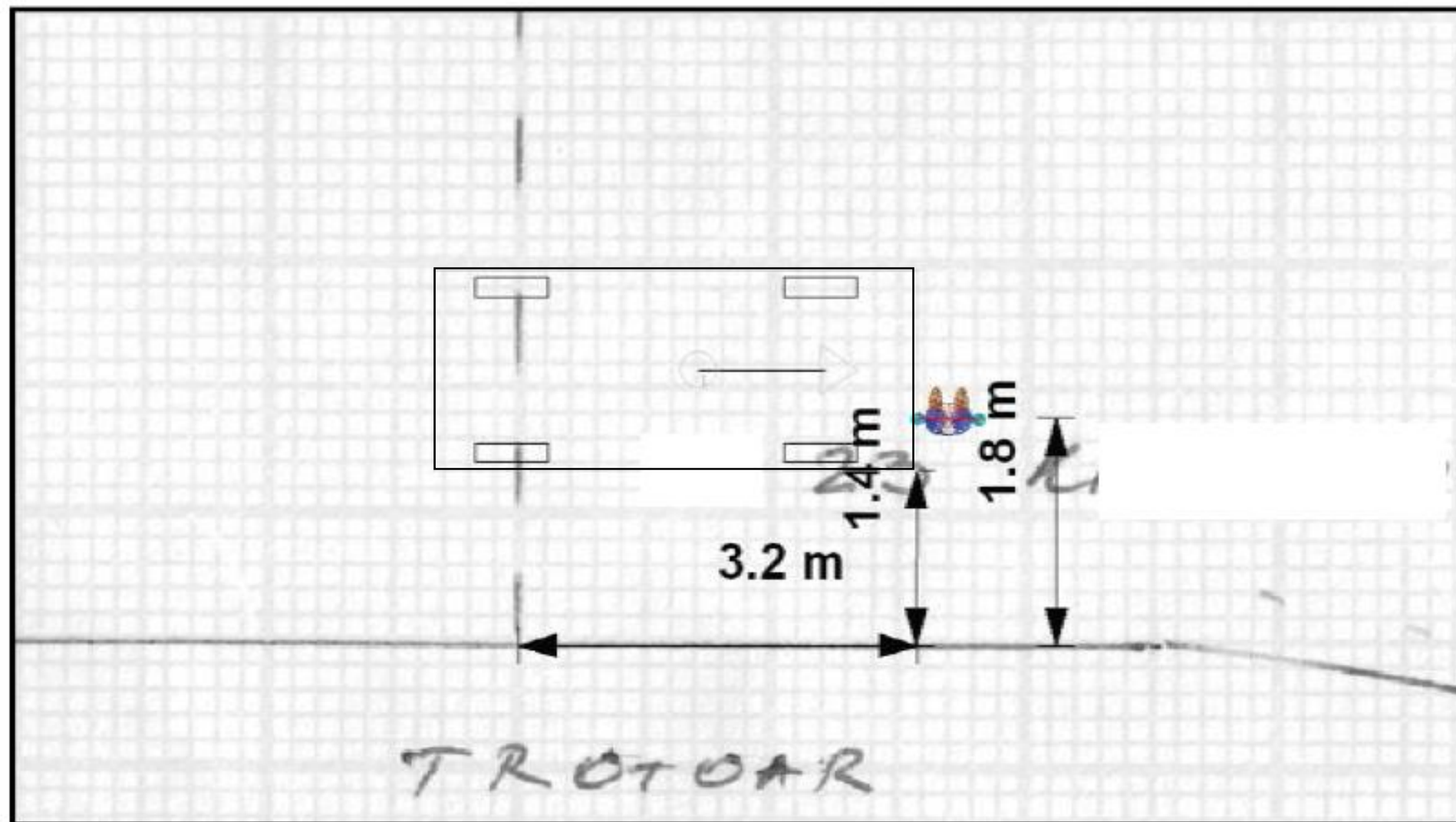
На основу детаљне и упоредне анализе материјалних елемената из Списа мишљења смо да је до судара 3-128 и пешака дошло када се чеони део 3-128 налазио пре првог затеченог трага (траг бр. 7 на Скици лица места), односно највише на 13,2 m након ФТ.

Након судара 3-128 наставила је кретање унапред ка зауставном положају, а пешак је био одбачен унапред и улево од места судара ка зауставном положају.

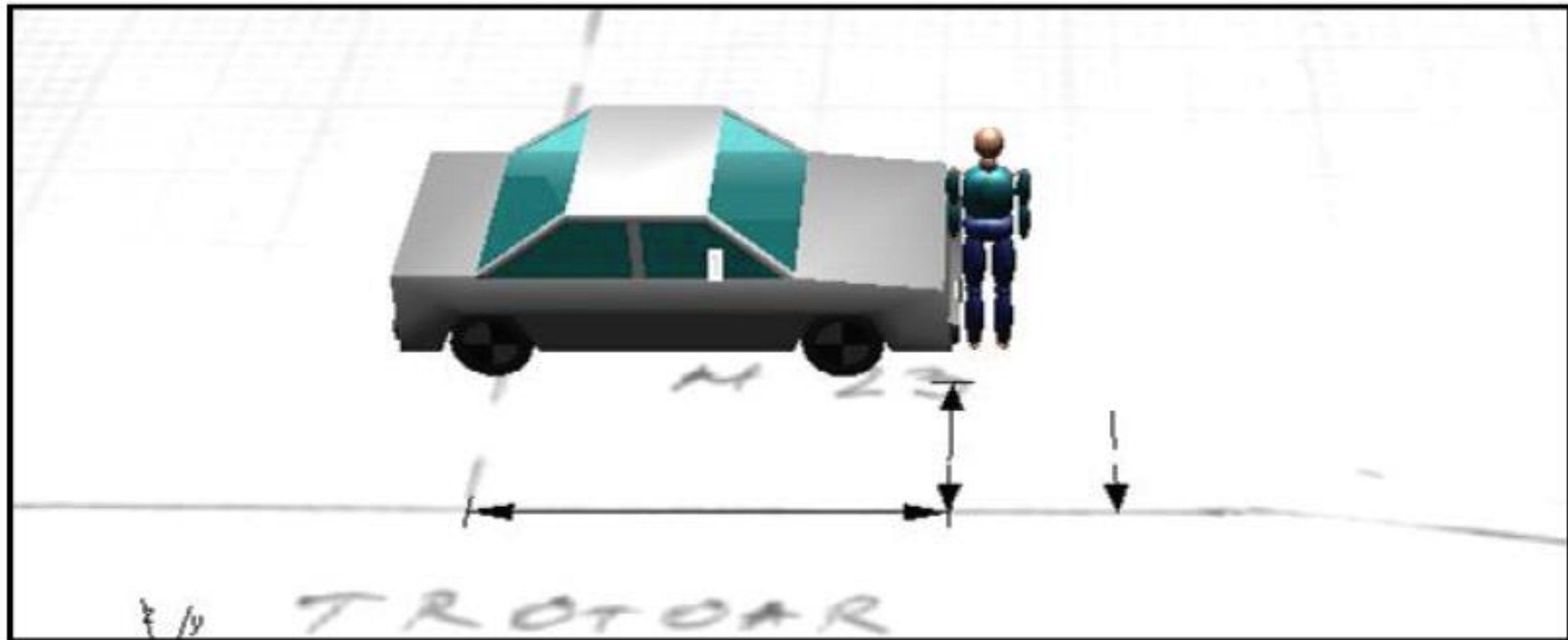
Применом програма PC Crash место судара 3-128 и пешака би било када би се 3-128 предњим десним ћошком налазила на 3,2 m након ФТ и 1,4 m улево од десне ивице коловоза, при чему би 3-128 била паралелена уздужној оси коловоза. Пешак би се у тренутку судара налазио на 1,8 m улево од десне ивице коловоза, приближно левим боком окренут наилазећој 3-128 (под углом од $89,5^{\circ}$). Сударни положај и место судара 3-128 и пешака према PC Crash-у користићемо у даљој анализи ове незгоде. (Види Слике бр. 4 и бр. 5 – Сударни положај 3-128 и пешака према PC Crash-у).



Слика бр. 2

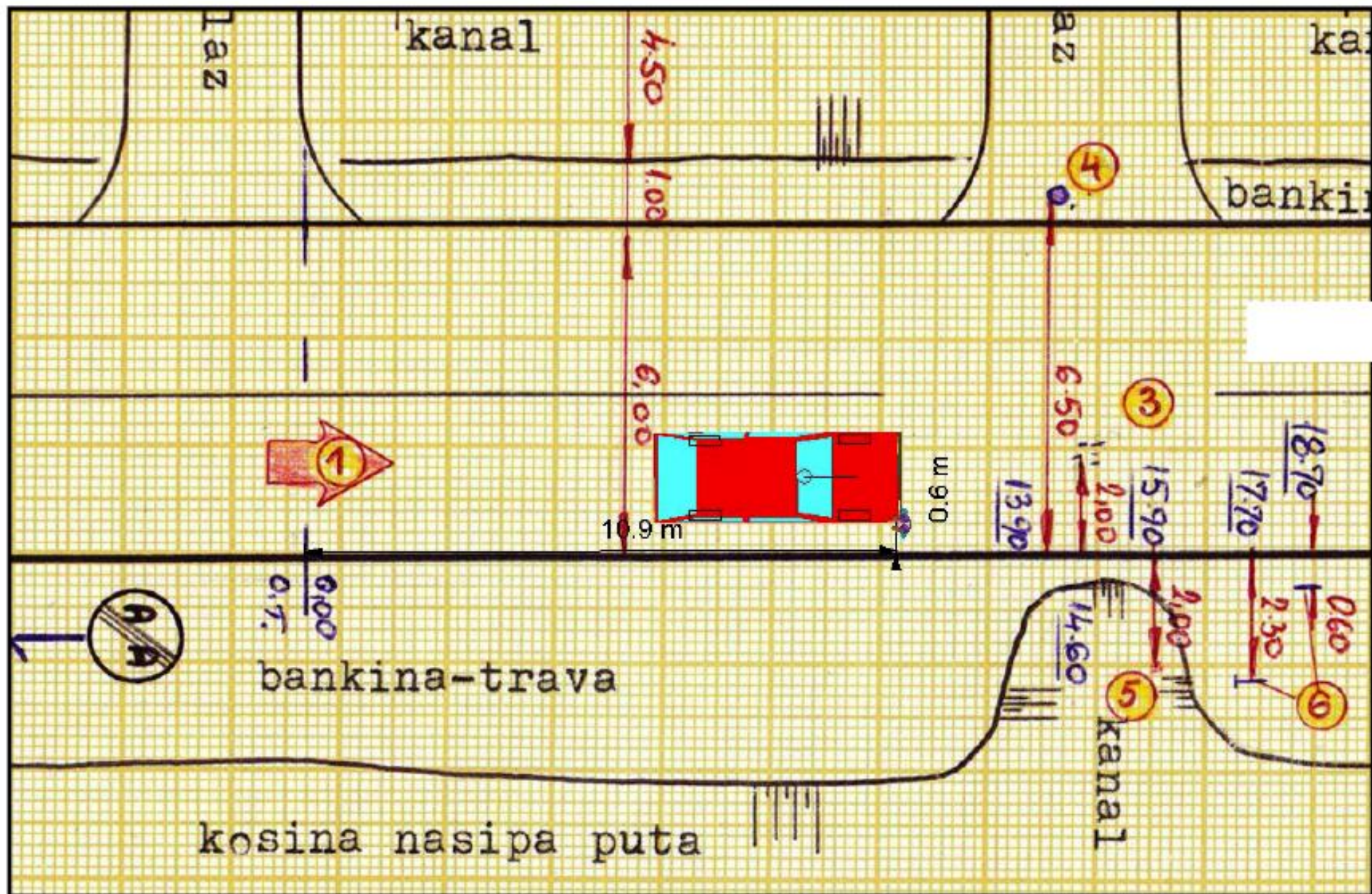


Слика бр. 4 – Сударни положај 3-128 и пешака према РС Crash-у



Слика бр. 5 – Сударни положај 3-128 и пешака према РС Crash-у

PRIMER 10.



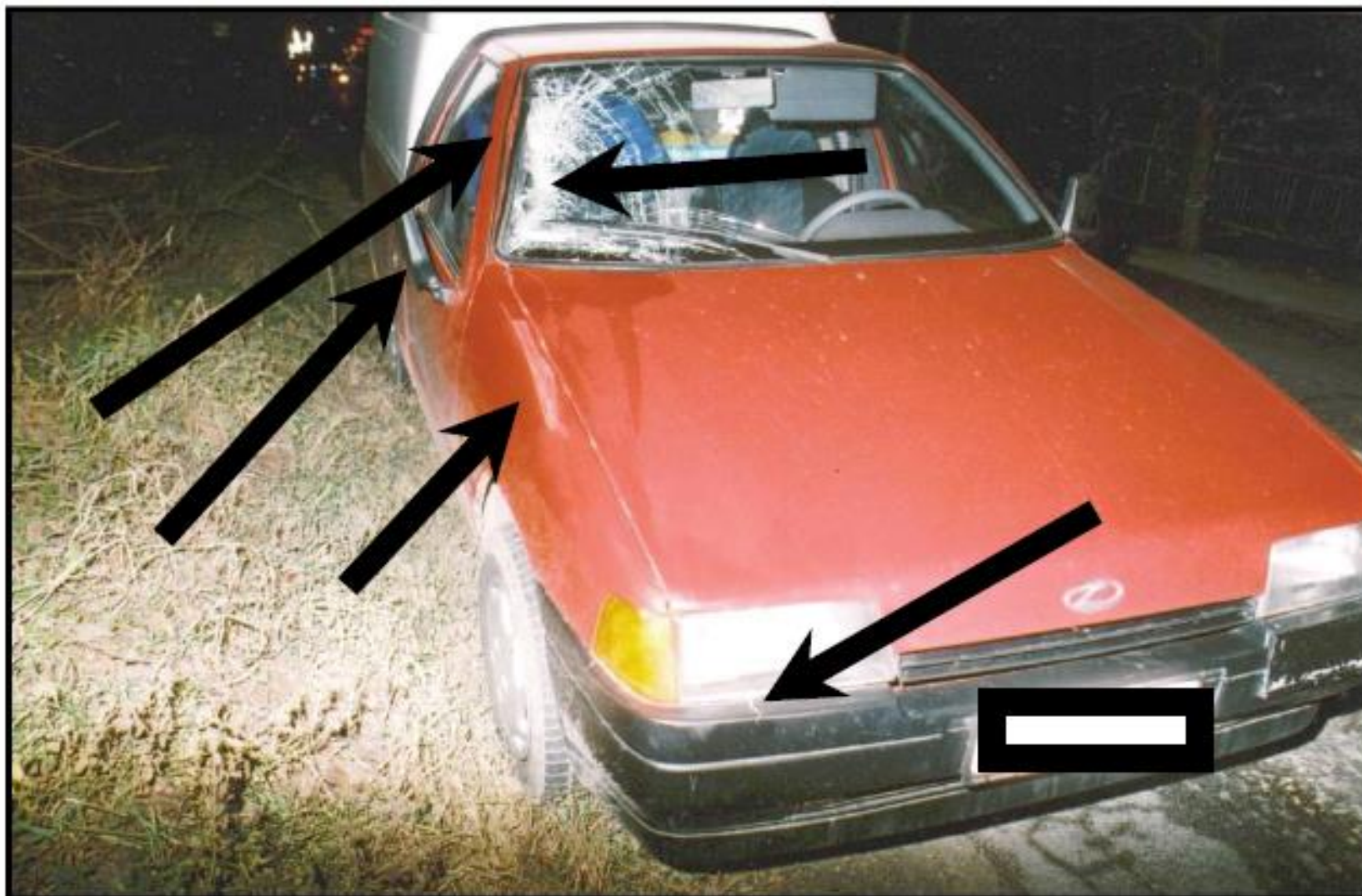
Слика бр. 3 – Сударни положај ЗАСТАВЕ и пешака према PC Crash-y

Имајући у виду да дошло до судара ћошком ЗАСТАВЕ са пешаком даљина одбачаја пешака при сударној брзини ЗАСТАВЕ од 51 km/h била би:

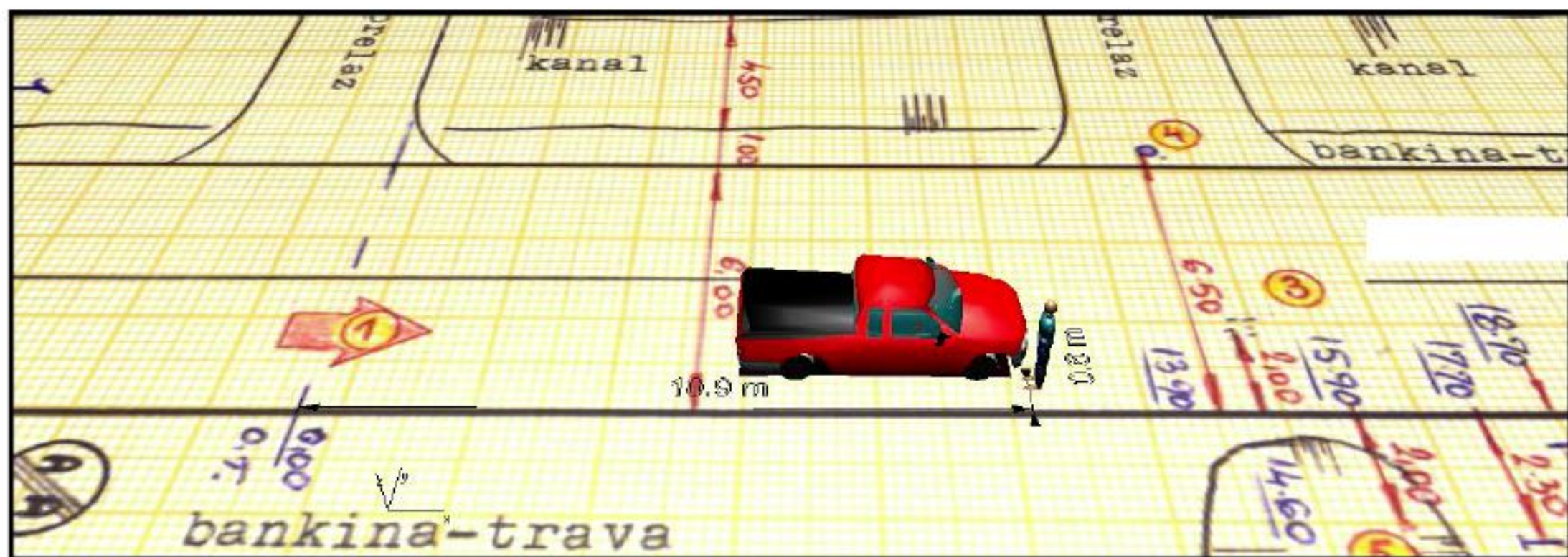
$$S = (51:10) \pm 20\%$$

$$S = 4,1 \text{ m} \text{ до } 6,1 \text{ m}$$

Применом програма PC Crash одбачај пешака при брзини од 51 km/h био би 5,6 m, а место судара ЗАСТАВЕ и пешака би било када би се ЗАСТАВА предњим десним ћошком налазила на 10,9 m након ОТ и 0,6 m улево од ОП (десне ивице коловоза), при чему би ЗАСТАВА била благо укошена у своју леву страну под углом од $0,25^{\circ}$. Пешак би се у тренутку судара средином тела налазио на 0,5 m улево од ОП, при чему би пешак са уздужном осом коловоза заклапао угао од 2° . (Види Слике бр. 3 и бр. 4 – Сударни положај ЗАСТАВЕ и пешака према PC Crash-у)

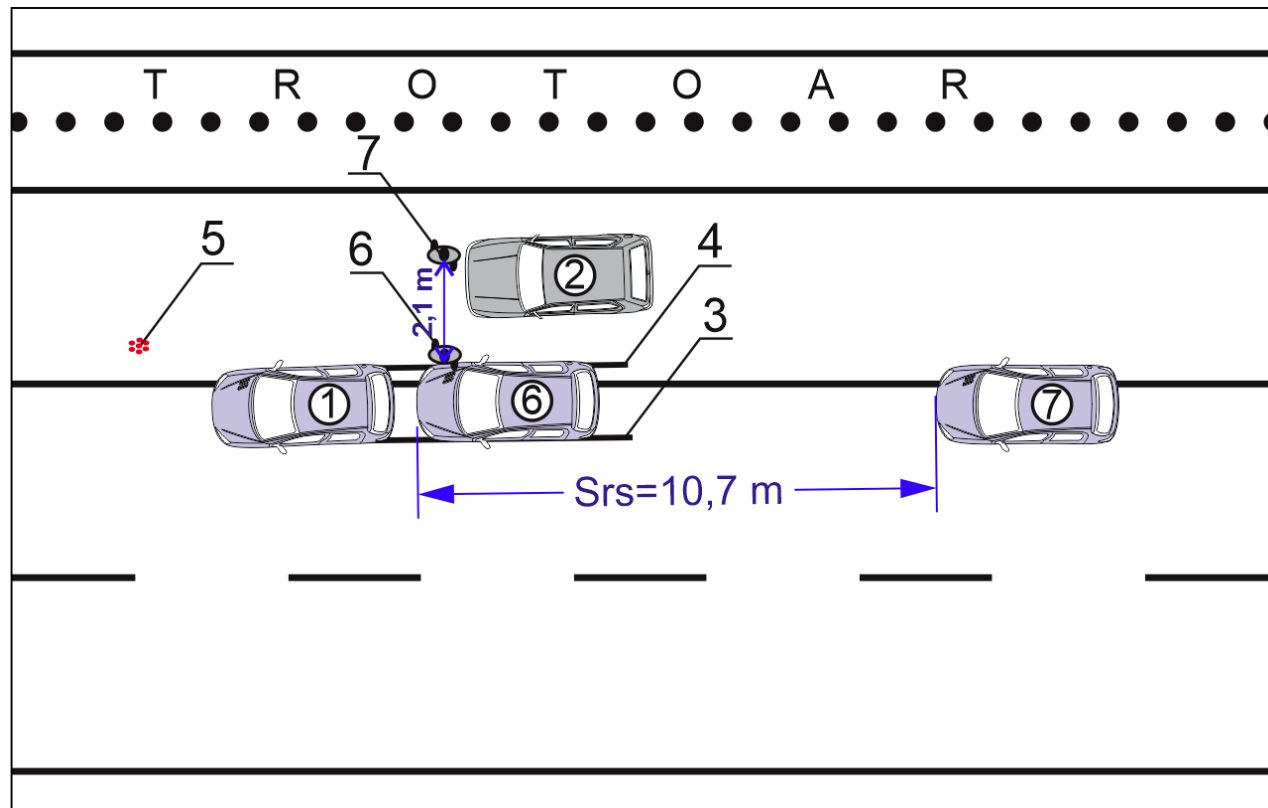


Слика бр. 1



Слика бр. 4 – Сударни положај ЗАСТАВЕ и пешака према PC Crash-y

PRIMER 11.



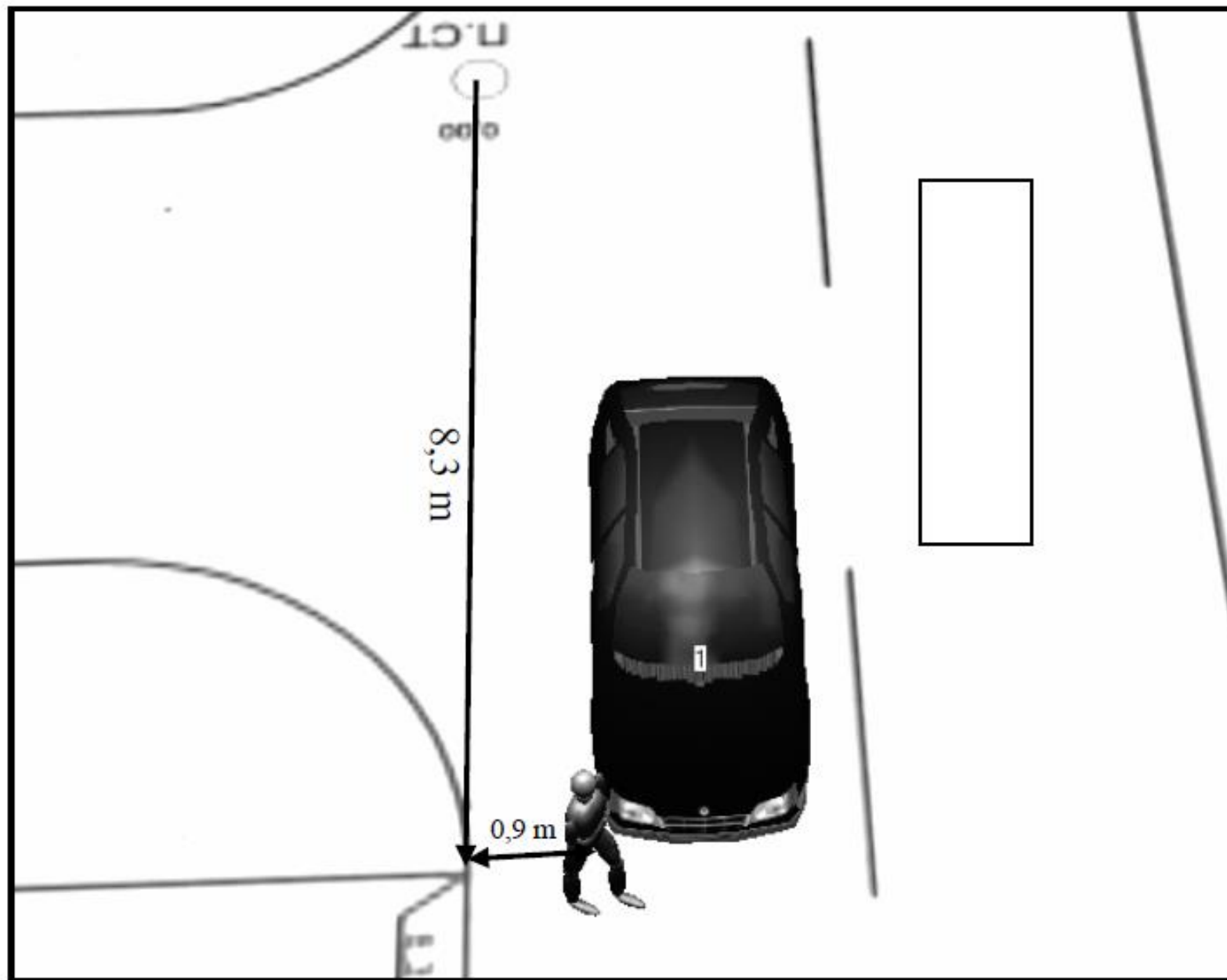
Na osnovu detaljne i uporedne analize veličine i obima oštećenja „PEŽO-a”, povreda pešaka, zaustavne pozicije pešaka nakon sudara i izjava učesnika i svedoka nezgode, nalazim da je sudar „PEŽO-a” i pešaka, posmatrano u poprečnom smislu, ostvaren na udaljenosti od najmanje 22,7 m od fiksne linije, odnosno na udaljenosti 3,9 m od početka tragova kočenja „PEŽO-a”.

Pozicioniranjem „PEŽO-a” na prethodno utvrđeno odstojanje od početka tragova kočenja, nalazim da je sudar između „PEŽO-a” i pešaka, u poprečnom smislu, ostvaren na desnoj kolovoznoj traci, na udaljenosti od 3,6 m od desne ivice kolovoza gledano u smeru kretanja „PEŽO-a”.



Na osnovu detaljne i uporedne analize oštećenja „PEŽO-a”, povreda pešaka i izjava učesnika i svedoka nezgode, nalazim da je sudar „PEŽO-a” i pešaka ostvaren bočnim delom „PEŽO-a” u zoni prednjeg desnog blatobrana „PEŽO-a” sa prednjom stranom tela pešaka. U trenutku sudara sa pešakom „PEŽO” je bio ukošen u levu stranu tako da je uzdužna osa „PEŽO-a” zaklapala ugao od oko 2° u odnosu na uzdužnu osu kolovoza.

PRIMER 12.



Слика бр. 7-РС Crash скица сударног положаја

Детаљном и упоредном анализом материјалних елемената из Списа, а посебно распореда затечених трагова ове саобраћајне незгоде није могуће поуздано и прецизно утврдити место судара OPEL-а и пешака, али би место судара морало бити пре почетка затечених трагова и улево од позиције затечених трагова ове саобраћајне незгоде. Наиме, како на лицу места нису затечени трагови који би прецизније означили позицију OPEL-а и/или пешака у тренутку судара (траг кочења, лом трага кочења, зацрњење трага кочења...) то на основу затечених трагова није могуће поуздано и прецизно утврдити место судара OPEL-а и пешака.

На Записнику о испитивању окривљеног, од 00.01.0000. године, возач OPEL-а наводи: *"...по мојој процени контакт са тим лицем је остварен на половини десне траке..."*.

Применом програма PC-Crash, нашли смо да се у тренутку судара OPEL-а и пешака, OPEL предњим десним ћошком налазио на 8,3 m после ОТ и на 0,9 m улево од ОП, и био је благо укошен у своју десну страну. Пешак се у тренутку судара налазио на 0,9 m улево од десне ивице коловоза и са подужном осом коловоза је заклапао угао од 62° (Види Слику бр. 7).

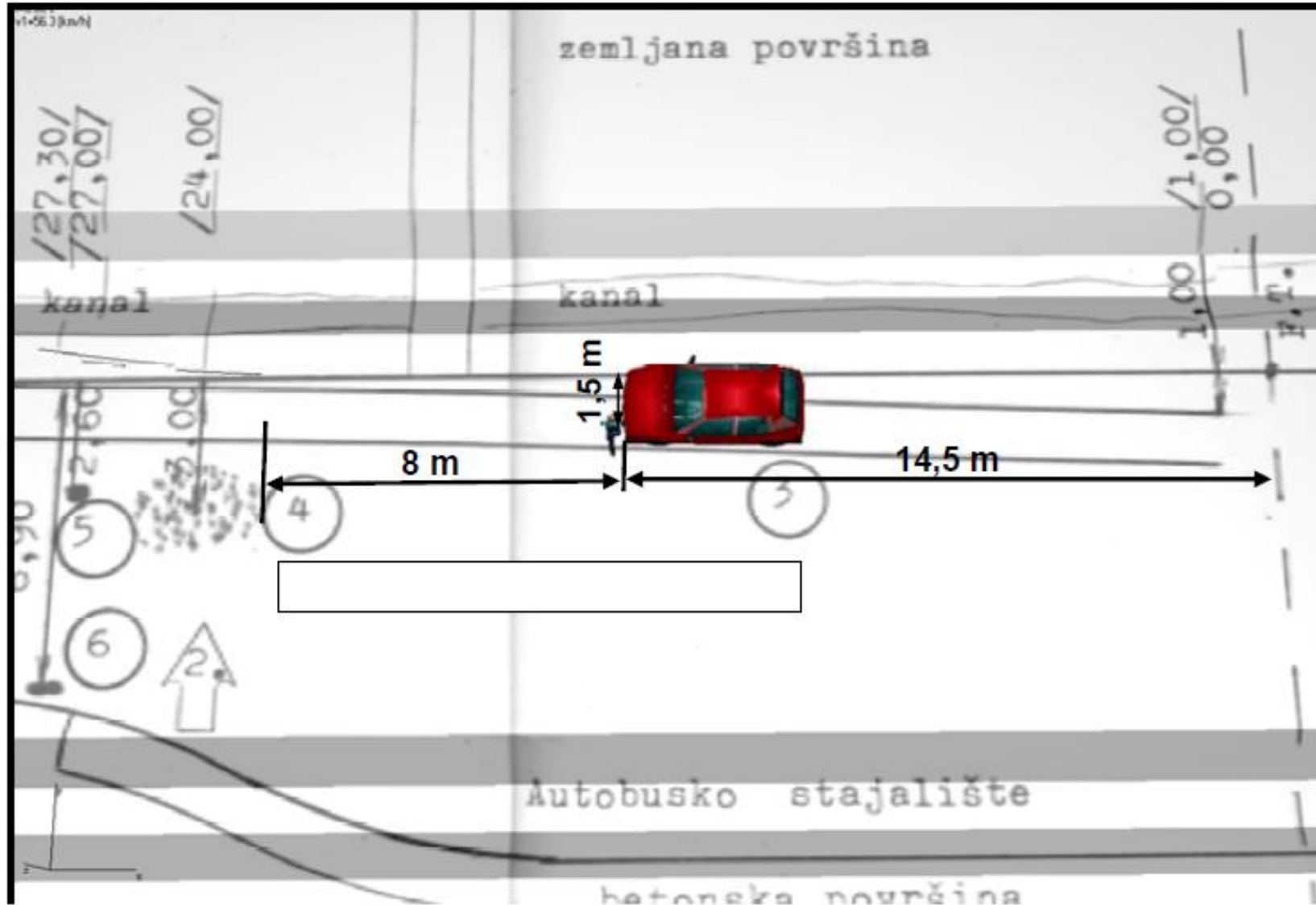
На Записнику о увиђају наведено је: "...На ПМВ марке "Опел" рег.бр. хх-000-00, оштећени су :- поломљено предње вјетробранско стакло у десном средњем дијелу са центром лома на удаљености од 1,5 м, од челне стране а од десне бочне стране 0,25 м,. У центру ове пукотине трагови длаке која је узоркована. Висина лома стакла на 1,15 м. Спољни десни ретровизор испао из лежишта..."



Слика бр. 4

Детаљном и упоредном анализом материјалних елемената из Списа, а посебно оштећења OPEL-а и повреда пешака, мишљења смо да је у овој саобраћајној незгоди дошло до судара предњег десног ћошка OPEL-а и леве стране тела пешака.

PRIMER 13.



PC CRASH скица сударног положаја GOLF-а и пешака

Анализом материјалних елемената из Списа, а посебно имајући у виду пружање трагова кочења GOLF-а и оштећење левог чеоног дела GOLF-а у висини предњег левог показивача правца, место судара GOLF-а и пешака у попречном смислу би било приближно у висини трага кочења предњег левог точка GOLF-а.

На основу детаљне и упоредне анализе материјалних елемената из Списа, не може се прецизно и поуздано утврдити место судара GOLF-а и пешака у подужном смислу. Наиме, како након незгоде нису затечени карактеристични непокретни трагови на основу којих би било могуће утврдити место судара (траг ђона ципеле и слично), то на основу трагова кочења, који нису прецизно фиксирани на Скици лица места, није могуће поуздано и прецизно утврдити место судара у подужном смислу. Имајући у виду да је дошло до судара предњег левог ћошка GOLF-а и десне бочне стране тела пешака, а како код судара левог ћошка возила и пешака, предмети са возила, бивају одбачени унапред, а пешак унапред и улево, то би место судара у подужном смислу морало бити пре позиције где су затечени комади расутог стакла (позиција бр. 4 на Скици лица места).

Применом програма PC CRASH, место судара GOLF-а и пешака би било на десној половини коловоза, на 14,5 m после ФТ, односно на 8 m пре затечених првих "комада расутог стакла" и 1,5 m улево од ОП (види PC CRASH скицу сударног положаја GOLF-а и пешака).



Слика бр. 5

На основу упоредне анализе оштећења GOLF-а и повреда пешака, мишљења смо да је дошло до судара предњег левог ћошка GOLF-а и десне бочне стране тела пешака, а што није супротно наводима возача GOLF-а, на Записнику о испитивању окривљеног, од 00.11.0000. године: *"...међутим предњим левим делом свог возила сам ударио ту девојку...знам да је била набачена на леви део предњег ветробранског стакла..."*.

На основу повреда спољашње стране десне ноге и унутрашње страна леве ноге пешака, мишљења смо да је пешак у тренутку судара са GOLF-ом био у раскораку, десном страном тела окренут наилазећем GOLF-у. С обзиром на прелом бутне кости десне ноге пешака и подливе спољашње стране десне ноге, мишљења смо да је пешак, у тренутку судара, десном ногом био испред предњег дела GOLF-а, а самим тим и ослоњен на десну ногу јер је на десној потколеници ткиво одлубљено а на левој потколеници нема таквих повреда. Са друге стране, оштећења левог блатобрана, левог спољашњег огледала и левих врата GOLF-а нису могла настати при пуном чеоном судару GOLF-а и пешака. С обзиром на оштећења GOLF-а и повреде пешака, мишљења смо да пешак, у тренутку судара са GOLF-ом, није био целим телом испред наилазећег GOLF-а, односно мишљења смо да је дошло до делимично чеоног судара предњег левог ћошка GOLF-а и пешака.