

Biomechanické zkoumání neobvyklé dopravní nehody

Prof. PhDr. Jiří Straus, DrSc., katedra kriminalistiky PA ČR v Praze

Úvod

V článku bych rád čtenářům popsal případ střetu vozidla s člověkem. Nehoda byla zpočátku zcela jasná, bezproblémová a teprve na základě znaleckého zkoumání byla zjištěna objektivní pravda. Článek také jasně ukazuje, jak významné a důležité je znalecké zkoumání při zjišťování objektivní pravdy. Výpovědi svědků byly v tomto případě velmi zkreslené a zavádějící.

Dne 9.2.2005, kolem 08:30 hod., v Praze 1 v Husově ulici ke konfliktu mezi strážníkem Městské policie Hl. m. Prahy a řidičem vozidla Volvo Danielem R. Podle výpovědi poškozeného řidiče vozidla Volvo Daniela R. došlo k tomu, že strážník Městské policie Hlavního města Prahy zastavil motorové vozidlo zn. Volvo. Měl podezření že došlo ke spáchání dopravního přestupku. Řidič vozidla Volvo Daniel R. verbálně napadl slovy uvedenými ve spise, poté nastoupil do služebního motorového vozidla značky Citroen Jumpy, označeném jako vozidlo Městské policie Hl.m. Prahy, se kterým se rozjel směrem k poškozenému, kolem kterého projel a přitom poškozeného zachytil vozidlem a odhodil na stojící auto poškozeného, které bylo tlakem těla poškozeného poškozeno promáčknutím a poškrábáním na levých předních dveřích, a tímto jednáním způsobil poškozenému škodu na vozidle ve výši 45.000 Kč.

Na poškozeném autě byla pořízena fotografická dokumentace, vybrané záběry jsou uvedeny na obr. 1, 2. Fotografie demonstrují poškozené vozidlo, skleslinu v místě zámku zadních dveří vlevo, škrábance na karosérii v další části levé strany a pohled na vozidlo z jeho zadní strany. Podstatný je nález dokumentace promáčknutí, ten je poměrně hluboký a k jeho vytvoření byla nutná poměrně velká intenzita (daná silou plechu karosérie i přítomností kliky).



Obr. 1 – Pohled na zadní část poškozeného auta Volvo



Obr. 2 – Polodetailní pohled na promáčknutí dveří os. auta Volvo

Proti obviněnému M. S., bylo zahájeno trestní stíhání pro trestný čin zneužití pravomoci veřejného činitele dle § 158 odst. 1 písm. a) tr. zákona v jednočinném souběhu s trestným činem poškozování cizí věci dle § 257 odst. 1 tr. zákona. Ke skutku byli vyslechnuti tři svědci. Z výpovědí uvádíme podstatné informace.

Výslech svědků

V případě byli vyslechnutí dva svědci, kteří shodně uvedli stejný průběh nehody. Svědkyně uvedla, že uviděla, jak vozidlo městské policie najelo na mladíka, který stál u vozidla zn. Volvo. „Auto policie do mladíka narazilo, mladík mávl rukama, jako by je zvedl, ztratil stabilitu a byl odhozen na vozidlo zn. Volvo“. Vozidlo městské policie po kontaktu s mladíkem nezastavilo a pokračovalo v jízdě. Svědkyně se šla podívat na auto zn. Volvo a viděla, že na autě je promáčklina a rýha.

Druhý svědek uvedl, že auto městské policie se rozjelo a když míjelo řidiče, který stál u svého vozu, projelo vozidlo městské policie tak, že řidič se otočil kolem své osy a padl na kufr auta. Když došel P. J. k autu všiml si, že auto má promáčklé levé zadní dveře.

Řidič vozidla městské policie uvedl, že měl službu společně s kolegou M.S. Projížděli ulicí Husova, která je jednosměrná, když ze dvora domu vyjelo auto zn. Volvo a jeho proti jejich autu, to znamená v protisměru. Auta se zastavily proti sobě, chvíli oba strážníci a řidič Volva po sobě gestikulovali, až kolega M.S. vystoupil z auta a šel k řidiči Volva. O čem se bavili svědek neví, zůstal v autě. Kolega následně ukončil hovor a vrátil se do auta. Jakmile kolega nasedl do auta, rozjeli se, minuli Volvo a jeli dále. Když míjeli Volvo svědek slyšel úder, jako by někdo bouchnul do nástavby jejich vozu. Když míjeli řidiče Volva, řidič stál normálně u svého vozu.

Všem svědkům příhody si řidič Volva nestěžoval na zranění, které by bylo slučitelné s promáčknutím karoserie v místě kliky zadních dveří jeho vozidla.

Znalecké zkoumání

K případu byly vyžádány celkem 3 znalecké posudky, jeden z oboru zdravotnictví, odvětví soudní lékařství, druhý z oboru zdravotnictví, odvětví chirurgie a třetí z oboru kriminalistika, specializace forenzní biomechanika.

Ze znaleckého posudku z oboru **zdravotnictví, odvětví soudní lékařství** se zjišťovalo, zda poškozený měl následkem úrazu pohmožděniny v oblasti pravého kyčelního kloubu. Znalec připustil, že tyto pohmožděniny vznikly nárazem stojící osoby na vozidlo a takový náraz mohl způsobit zjištěné promáčknutí karoserie vozidla. Pohmožděniny vznikly tupým nárazem a nárazem stojící osoby na vozidlo, lze takové poranění vysvětlit. Jedná se o poranění s omezením hybnosti nepřesahující dobu jednoho týdne. Ze soudně lékařského hlediska nelze usuzovat na ublížení na zdraví.

Ve znaleckém posudku bylo mimo jiné konstatováno – „*omezení hybnosti v pravém kyčli. Stehno je bez zjevných známek poranění, RTG kyčle a stehna bez traumatických změn. Úrazové změny, zjištěné v den úrazu, se týkaly pohmoždění oblasti pravého kyčelního kloubu, postihující tzv. měkké tkáně bez přítomnosti zlomenin. Poškozený si stěžoval na subjektivní bolesti v kyčelním kloubu vpravo, omezení pasivní hybnosti v kyčli vpravo.*“

Pro posouzení skutku byly podstatné odpovědi na otázky:

1. Jaká zranění utrpěl nebo mohl utrpět poškozený v důsledku jednání obviněného?
2. Zda-li ke zranění mohlo dojít tak, jak uvádí poškozený, popsat zranění, která poškozený utrpěl nebo mohl utrpět?

Lékař odpověděl, že pokud by došlo k poranění popsáním způsobem, to je najetím vozidla na stojící osobu, tak zde byla reálná hrozba vzniku vážné poruchy zdraví nárazem na tělo postiženého. Kromě možnosti vzniku zlomenin v oblasti nárazu – oblast pravého kyčle (za dané situace lze navíc usuzovat na tzv. zvláštní stav osoby – zvýšené riziko vzniku zlomeniny krčku stehenní kosti při diagnostikované cystě v tomto místě) a nelze ani pominout možnost vzniku závažného poranění hlavy, pokud by došlo po nárazu k pádu na tvrdou podložku a k poranění hlavy. V takovém případě nelze vyloučit vznik vážné poruchy zdraví – pohmoždění mozku, případně vznik krvácení pod tvrdou plenu mozkovou. Taková poranění by byla újmou na zdraví těžkou.

Znalec v oboru **zdravotnictví, specializace chirurgie** uvedl, že nejdůležitějším údajem, který je nutno uvažovat pro možný mechanismus úrazu a jeho následky jsou rozměry vozovky ve které došlo ke střetu vozidla MP a Volva. Zjištěno odpovědným orgánem, že šíře vozovky je jenom 4,5m. Šířkový rozměr vozidla MP-Citroen Jumpy je 2,134 m a Volva S 60 je 2,054m, to znamená, že pokud by obě vozidla byly zaparkovaná těsně u chodníku, zbývala by mezera mezi nimi jen necelé 32 cm. Avšak, jedná se o rozměry šířky vozidel celkové. Je však nutno přihlídnout k tomu, že vnější hrana pneumatik je posunuta o cca 5 až 10 cm do podélné osy vozidla a jak je uvedeno v dokumentaci vozidla, nenajela vozidla na chodník. V tomto případě je vzdálenost mezi vozidly větší.

Uvážíme-li příčný rozměr mezi oběma velkými chocholíky stehenních kostí u dospělého muže průměrného vzrůstu, musela by být pánev rozdracena při příčném

postoji ve tvaru H. Naopak při postoji rovnoběžném s vozovkou a oběma vozidly by byla možnost těsného projetí vozidel s osobou mezi nimi, protože předozadní rozměr pánve muže průměrného vzrůstu je jen asi 25 cm. To ovšem znamená, že za tohoto postavení osoby by nemohlo dojít k promáčknutí karoserie v místě pro kliku zadních dveří Volva, protože hrany tohoto otvoru jsou mechanicky mimořádně odolné a vnější panel dveří je v tomto místě zakřiven. Nejspíše se řidič Volva dostal do souběžné roviny vozovky a obě vozidla a mohlo dojít ke kontaktu s vozidlem MP posunem – podélné rýhy laku v zadní části Volva.

Dále znalec uvedl taktickou informaci o tom, že lékařské vyšetření v ÚVN Praha Střešovicích je velmi vzdálené od místa nehody a při vážnějším poranění by postižený vyhledal odbornou lékařskou pomoc podstatně blíže, na příklad ve Fakultní nemocnici UK na Karlově náměstí.

Za této důkazní situace došlo k hlavnímu líčení a obviněný strážník Městské policie byl odsouzen k úhrnnému trestu odnětí svobody v trvání 10 měsíců s odkladem na 2 roky a dále byl povinen zaplatit poškozenému 42.500,- Kč.

Obviněný se odvolal a v této situaci byl Obvodním soudem pro Prahu 1 přibrán znalec z **oboru kriminalistika, specializace forenzní biomechanika.**

Pro forenzně biomechanické hodnocení nehodového děje je nutné analyzovat pohyb osoby, při tečném nárazu auta. Z výpovědí lze připustit variantu střetu:

- K silovému působení na zadní dveře vozidla poškozeného došlo při míjení vozidla Citroen. Poškození vozidla v místě zadních dveří mohlo dojít principiálně dvěma způsoby:
- tlakem těla mezi oběma auty, v tomto případě by tělo bylo smáčknuto mezi auty. K silovému působení poškozeného na auto došlo tlakem těla, tj. plynulému silovému působení, bez dynamického rázu.
- nárazem těla poškozeného při tečném vychýlení těla ve fázi, kdy vozidlo Citroen tečným způsobem narazilo do těla poškozeného.
- Šířka mezi vozidly byla 0,4 cm.
- Zranění poškozeného – úrazové změny, zjištěné v den úrazu, se týkaly pohmoždění oblasti pravého kyčelního kloubu, postihující tzv. měkké tkáně bez přítomnosti zlomenin. Jednalo se o lehké zranění, které bylo charakterizováno pohmožděním měkkých tkání v oblasti pravého kyčelního kloubu....poškozený nebyl v pracovní neschopnosti, RTG nález nesvědčil pro přítomnost zlomenin.

Uvažujeme-li, že k poškození došlo tlakem těla poškozeného mezi oběma auty, pak pokud došlo ke tlaku na osobu poškozeného najíždějícím autem, tak podle fyzikálních a biomechanických zákonitostí musela síla působit jak na pravý bok poškozeného, tak i na levý bok. Muselo by nutně vzniknout poškození na protilehlé straně (levé straně, levý bok, levý kyčelní kloub) poškozeného. Tyto změny nebyly zjištěny. Nehledě na to, že by při presu muselo vzniknout také poškození vozidla Citroen. To také nebylo zjištěno.

Druhá teoreticky přijatelná varianta je dynamické naražení těla poškozeného na vozidlo Volvo. Tato situace by nastala v tom případě, že vozidlo jede kolem

poškozeného a tečným nárazem vychýlí tělo vpravo a ten narazí pravým bokem na zadní dveře vozidla a působí rázovou složkou síly na zadní dveře v místě kliky.

Ke zjištění silového působení osoby (muže, standardního somatotypu) jsme provedli sérii měření na dynamometrické tenzometrické desce, kde nás zajímala velikost síly, kterou je možné vyvinout při aktivním nebo pasivním urychleném nárazu bokem na svislou podložku.

Při experimentech jsme postupovali tak, že pokusné osoby narážely do tenzometrické desky aktivně s cílem vytvořit maximální složku dynamické síly. Poté jsme urychlovali pohyb pokusné osoby aktivním tlakem jiné osoby, docházelo ke strčení do boku s maximální silou. Tím jsme simulovali pohybovou akci nárazu vozidla a tečné urychlení osoby v kontaktu s vozidlem. Vzdálenost od dynamometrické desky byla 0,4 m.

Výsledky byly zjištěny následující:

Pokusné osoby	Zjištěné hodnoty – rozpětí
Tělesná výška (cm)	170 – 182
Tělesná hmotnost (kg)	65 – 85
Rázová složka síly (kN)	1,22 – 1,61
Průměrná hodnota dynamické síly byla zjištěna – 1,375 kN	

Dále byl v rámci zpracování znaleckého posudku proveden expertizní experiment s cílem zjistit velikosti minimálních a maximálních vnějších sil, které vedou k deformačnímu poškození vozidla tak, jak je dokumentováno ve spisovém materiálu. Zajistili jsme si kus dveří auta Volvo, se stejnou tuhostí, dveře byly nepoškozené, a následně jsme je podrobily zkoumání. Cílem bylo zjistit velikost síly, která by vytvořila takové deformace, které byly zjištěny z fotodokumentace.

Dveře jsme podrobily silové zátěži, nejprve jsme do dveří naráželi bokem a poté maximálním kopnutím. Použili jsme 5 figurantů v rozpětí tělesné výšky 170 – 180 cm, hmotnost od 65 kg do 104 kg. Při kopech se všichni figuranti snažili o působení maximální silou na bok dveří tak, aby dosáhli maximální deformace plechu.

Výsledky jsou následující:

- Boční nárazy byly prováděny jednak s velmi silným působením z místa a jednak z „rozběhu“ jednoho kroku. Při bočních nárazech nedošlo v žádném případě k trvalé deformaci plechu.
- Silové tlaky byly vedeny kolmo na předozadní osu, tedy směrem, v němž lze dosáhnout nejsnazší deformaci plechu.
- Při kopech do boku dveří v některých případech nedošlo k deformaci (promáčknutí) dveří vůbec nebo došlo pouze k mírnému prohnutí plechu dveří, který neměl charakter trvalé deformace, promáčknutí se vrátilo zpět.
- Průměrná síla, která působila na bok dveří při kopech největší intenzitou, byla zjištěna $F = 6,2$ kN, maximální síla byla zjištěna $F_{\max} = 7,5$ kN, minimální $F_{\min} = 4,6$ kN.
- V žádném z případů nebylo dosaženo stejné deformace dveří, vždy došlo pouze k tzv. „lavórovitému“ prohnutí plechu.

- Měřením lze kvalifikovaně predikovat velikost síly, která by způsobila deformaci dveří, jak bylo zjištěno, na hodnotu $F \geq 10$ kN, na základě biomechanického zkoumání mohou konstatovat, že menší síla než je 10 kN nemohla způsobit deformaci dveří, muselo být tedy působeno silou větší nebo rovnou 10 kN.

Při expertizních experimentech došlo vždy jen k mírnému prohnutí boku dveří, v řadě případů nevznikly žádné trvalé deformace ve dveřích.

Jeden z probandů o tělesných parametrech 170 cm, 65 kg nevytvořil žádné trvalé deformace na karoserii dveří. A to ani v těch případech, kdy se snažil svými schopnostmi a maximální silou kopal a udeřil tělem do boku dveří, nevznikla žádná deformační změna.

Trvalé změny vznikly jen při aktivních kopech do boku dveří maximální intenzitou a u probandů, kteří byli trénovaní v bojovém umění, tj. dobře ovládali techniku kopu a dovedli soustředit maximální sílu kopu do jednoho úderu.

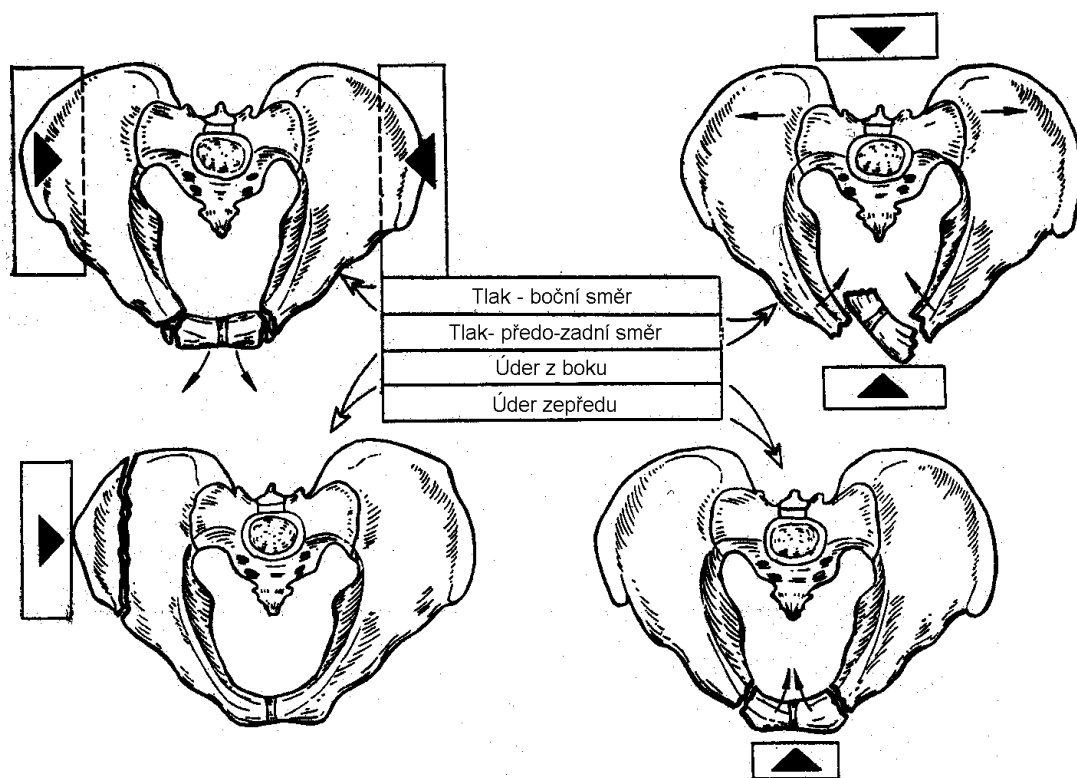


Obr. 3 - Pohled na deformaci dveří po skončení všech silových zkoušek

Anatomické struktury jsou složeny z různých struktur o různých mechanických vlastnostech (kombinace tkání o různých mechanických vlastnostech). V pevnosti kostí je důležitým faktorem převažující směr orientace trámců houbovitě složky. Obecně jsou dlouhé kosti pevnější v tlaku v dlouhé ose, naopak v tahu je pevnost nejnižší. Pevnost při kroucení se nachází mezi oběma výše uvedenými extrémy. Pevnost kosti je totiž vždy větší při stlačení než při roztažení a při tlaku z vnějšku se vnitřní deska kosti porušuje v místech největšího tlaku.

Z pokusů vyplynulo, že pánev v předozadním smáčknutí vydrží tlak přes 10 kN. Méně pevné jsou stydké kosti, které se lámou při účinku síly kolem 2 kN, slabším místem jsou pochopitelně skloubení. Kyčelní kost je pevná, obstojí i při síle větší než

5 kN. V biomechanických zkoumání je třeba vyjádřit velikost maximální amplitudy dynamické složky síly, která vede ke zlomenině kosti. Je zcela zřejmé, že velikost síly potřebné ke zlomenině kosti je závislá na řadě faktorů, jako je např. směr působení vektoru síly, věk osoby, velikost impaktu, aj. Přesto lze na základě biomechanických experimentů (které velmi věrně simulovaly reálnou situaci zlomeniny kosti u živé osoby) vyjádřit hranici amplitudy vektoru podélné síly potřebnou pro zlomeninu - pelvis 10 kN, stydké kosti 2 kN. Poranění pánve při tlaku lze znázornit na obrázku



Obr. 4 – Deformace pánve podle směru tlaku

Z fyziologie sportu a fyziologie pohybu člověka jsou známy také pohybové reakce a pohybové chování při vychýlení z rovnováhy. Padající a vychýlený člověk se vždy reflexivně chytá rukama nejbližších předmětů a tlumí tak pád. I z tohoto hlediska je biomechanicky nepřijatelné, aby došlo k pádu stojící osoby na bok auta a nezachytil tento pád také na horní končetiny, tj. netlumil pád rukama.

Další poznatek, který souvisí s biomechanickým zkoumáním a pohybem osoby je zřetelný ze zvětšení škrábanců na boku auta. Z morfologických znaků průběhu je zřetelné, že škrábání probíhalo zezadu dopředu, tj. od zadní části auta směrem k přední. Takovéto škrábance vznikají při couvání auta a kontaktu s vnější překážkou, např. sloupek dveří, plotu atd. Tomu odpovídá i poškození hrany dveří.

V případě, že bylo tělo sunuto, pak nekoresponduje počáteční průběh škrábanců na dveřích auta, tento průběh je biomechanicky nepřijatelný pro pohyb člověka podle spisového materiálu.

V této souvislosti vyslovuji jednoznačný závěr, že poškození vzniklo v souvislosti s jiným mechanismem než je uvedeno ve výpovědi poškozeného



Obr. 5 - Označení poškození hrany dveří



Obr. 6 - Zvětšení průběhu škrábanců na zadním blatníku

Znaleckým zkoumáním byly zjištěny důležité závěry:

- K tomu, aby došlo k deformaci vozidla Volvo, bylo na bok vozidla a kliku působeno vnější silou o velikosti $F \geq 10$ kN.
- Pokud by došlo k deformaci vozidla, jak bylo zjištěno, lidským tělem, pak by zcela jednoznačně muselo dojít k fraktuře stehenní kosti a pánve této osoby.
- Poškození auta zn. Volvo jednoznačně nevzniklo v souvislosti s popisem události, jak uvedl ve výpovědi řidič vozidla Volvo - Daniel R.
- Ze závěru vyplývá, že výpověď řidiče i svědků nejsou pravdivé a jediný, kdo v této kauze vypovídal pravdu byl strážník Městské policie Hl. m. Prahy.

Závěr

Došlo k odvolacímu soudu. Pro kompletní orientaci zde uvádíme kompletní odůvodnění rozsudku.

Státní zástupce podal obžalobu na obžalovaného Martina Seidlera pro trestný čin zneužívání pravomoci veřejného činitele podle § 158 odst. 1 písm. a) tr. zákona a trestný čin poškozování cizí věci podle § 257 odst. 1 tr. zákona, kterých se měl dopustit tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto usnesení.

Obvodní soud pro Prahu 1 ve věci nařídil hlavní líčení a provedl dokazování a po zhodnocení všech provedených důkazů dospěl k závěru, že žalovaný skutek není trestným činem.

Obžalovaný v přípravném řízení využil svého práva a k věci nevypovídal, u hlavního líčení dne 24.11.2005 pak k věci vypovídal a popřel, že by se uvedeného jednání dopustil.

Poškozený Daniel R. se k soudu nedostavil, ale v přípravném řízení uvedl, že ho obžalovaný nejprve slovně napadl a následně obžalovaný nasedl do služebního vozidla. Když ho toto služební vozidlo řízené obžalovaným míjelo, narazilo do jeho levého boku, otočilo ho a přitom se poškozený svým druhým bokem svezl po boku svého vozidla a přitom došlo k promáčknutí karoserie v oblasti zadních levých dveří.

Svědčyně Miroslava P. uvedla, že uvedeného dne šla Husovou ulicí. U chodníku si všimla zaparkovaného vozidla zn. Volvo, u kterého stál mladý muž a strážník Městské policie. Strážník mladíkovi verbálně nadával. Dále svědkyně uvedla, že šla dále a když slyšela zapískání kol, jako když se auto prudce rozjede, otočila se a viděla, jak vozidlo městské policie najelo na mladíka, který stál u vozidla zn. Volvo. Auto policie do mladíka narazilo, mladík ztratil stabilitu a byl odhozen na vozidlo zn. Volvo, přičemž vozidlo městské policie pokračovalo v jízdě. Svědkyně se šla podívat na auto zn. Volvo a viděla, že na autě je promáčklina a rýha. Takto shodně vypovídal i svědek Peter J., až na skutečnost, že neslyšel, o čem se bavili.

Svědka František Š., druhý strážník Městské policie uvedl, že když obžalovaný vystoupil z vozidla, šel k vozidlu zn. Volvo, o čem se bavil s řidičem neslyšel. Následně obžalovaný hovor ukončil, vrátil se do auta, rozjeli se a minuli

vozidlo zn. Volvo a jeli dále. Když míjeli Volvo, svědek uslyšel úder, jakoby někdo bouchnul do nástavby jejich vozu. Když míjeli řidiče Volva, řidič stál normálně u svého vozu.

Zranění, které utrpěl poškozený Daniel R. bylo specifikováno ve znaleckém posudku z oboru zdravotnictví s tím, že znalec usuzoval při řešení otázky způsobu vzniku zranění, že by tímto způsobem muselo vzniknout zranění na obou stranách těla poškozeného, což se nestalo.

Ze znaleckého posudku znalce z oboru biomechaniky bylo však zjištěno, že v žádném případě nemohlo dojít k jednání obžalovaného a následku, který popsal poškozený tak, jak poškozený uvedl. V případě, že by k tomu skutečně tak došlo, musel by poškozený utrpět daleko závažnější poranění působením mechanických sil, než které utrpěl. Rovněž poškození vozidla nemohlo vzniknout tak, jak uvedl poškozený s tím, že pokud se týká rýhy, znalec uvedl dokonce, že vznikla při couvání vozidla zn. Volvo.

Listinné důkazy se vztahují pouze jednak ke škodě, kterou poškozený prezentoval a k jeho zranění.

Jednání obžalovaného Martina S. tedy nemůže být posuzováno jako trestný čin zneužití pravomoci veřejného činitele podle § 158 odst. 1 písm. a) tr. zákona a trestný čin poškození cizí věci podle § 257 odst. 1 tr. zákona, neboť nebylo prokázáno, že by obžalovaný svým jednáním naplnil skutkové podstaty obou trestných činů, a to jak po stránce objektivní, tak i po stránce subjektivní. Nicméně obžalovaný při řešení vzniklé dopravní situace nepostupoval tak, jak mu ukládá zákon o Obecní policii č. 553/91 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Za této situace soud dospěl k závěru, že jednání obžalovaného by mohlo být posouzeno jako kárné provinění. Soud proto rozhodl skutek popsany ve výroku tohoto usnesení postoupit k projednání věcně i místně příslušnému orgánu, kterým je v daném případě Městská policie Hlavního města Prahy.

Postřehy autora k diskusi

Ze spisového materiálu vyplývá, že orgány činné v trestním řízení od samého počátku šetření této kauzy neprováděly dostatečné dokazování. Spokojily se pouze s výpovědí majitele osobního vozu VOLVO. Tuto výpověď považovaly za věrohodnou a to proto, že jí potvrzovala svědkyně M. P., kterou jako pracovníci inspekce ministra vnitra považovaly za věrohodnou. Navíc její popis skutku, tak jak ho vnímala, odpovídal výpovědi majitele VOLVA. Domníváme se, že zde měl být proveden vyšetřovací experiment, který by zkoumal postavení svědkyně M. P. k celému incidentu. Je totiž velmi pravděpodobné, že svědkyně M. P. popsala událost tak jak jí sama vnímala a to se nemuselo shodovat s objektivní pravdou. Ve výpovědi svědkyně M. P. uvádí: „slyšela jsem zapískání kol, jako když se prudce rozjíždí auto, **otočila** jsem se a viděla, jak auto najelo na mladíka, který mávl rukama jako by je zvedl, jako když se padá, ztratil stabilitu a byl odhozen na Volvo. Vozidlo městské policie ho trefilo **nejspíš** předním blatníkem, ale to jsem přesně **neviděla**“. Svědkyně slyšela zapískání kol, což v ní vyvolalo asociaci, že jde o prudce se rozjíždějící auto, toto si potvrdila po otočení se, kdy opravdu viděla pohybující se vozidlo, které předtím vnímala jako stojící. Nikdo se dále nezajímal, jestli skutečně viděla jak vozidlo Citroen JUMPY najíždí na majitele VOLVA nebo to jen dedukovala z pohybu majitele vozu Volvo. Sama uvádí: „...ale to jsem přesně neviděla“.V tomto

momentu mohlo dojít k iluzi neboli k předpokladu, že jak jinak by mohl člověk takto padnout. (Podobných klamů využívají filmoví kaskadéři, kteří se pod správným zorným úhlem pro pozorovatele fackují a přitom nepadne jediná facka).

U výpovědi majitele vozu Volvo pana D. R. nikdo nezkoumal, zda je možné po otřesu osoby, která se dostane do velmi stresové situace tím, že po hádce na ní nečekaně najede vozidlo a to tak, že ztratí rovnováhu, začne rotovat kolem své vertikální osy (velmi dezorientující pohyb pro netrénovanou osobu), padne na auto tak, že ho poškodí promáčknutím karoserie a při smýkání se po autě toto auto poškrábe zipem své bundy, že si okamžitě po tomto zážitku stihne zaznamenat RZ odjíždějícího vozu (toto vozidlo podle vyjádření všech zúčastněných odjíždělo velmi rychle), oslovit svědky, kdy hned volal jak má poničené auto a teprve poté si uvědomovat své zranění.

Dále se nikdo z orgánů činných v trestním řízení nezabýval otázkou jak je možné, že vozidlo Citroen Jumpy, kterým měl být majitel vozu Volvo odhozen, nenese po tomto střetnutí žádné stopy (nebyly zajištěny žádné otěry prachu, žádné škrábance apod.).

Konzultací se soudním znalcem z oboru soudního inženýrství jsme dospěli k závěru, že zadokumentované poškození vozu Volvo odpovídá poškození, které vzniká například při couvání vozu s pootevřenými dveřmi, které se opřou o pevnou překážku. Tomu odpovídá hluboká, ale na rozlohu malá promáčklina, odřený lak na hřbetu dveří. Dle škrábance na levém zadním blatníku soudní inženýr soudí, že odpovídá vzniku rýhy z pohybu předmětu od zadě k předku auta. Ukončení vodorovné rýhy smyčkou nahoru a zpět svědčí o zabrzdění vozu při vzniku poškození. Tento znalec však orgány činnými v trestním řízení nebyl přibrán.

RESUMÉ

V článku je popsán případ ublížení na zdraví a údajného zneužití pravomoci veřejného činitele. Zpočátku byl případ zcela jasný a obviněný byl odsouzen. Po odvolání se prokázala zcela jiná skutečnost a odsouzený byl osvobozen. V případě sehrálo významnou roli znalecké zkoumání z oboru Kriminalistika, specializace forenzní biomechanika. Zkoumáním byla zjištěna síla mechanického namáhání na organismus a pravděpodobnost poranění. Autoři chtěli upozornit na chyby, kterých se dopustili orgány činné v trestním řízení.

Klíčová slova:

Kriminalistika, forenzní biomechanika, dopravní nehoda, ublížení na zdraví.