

Tisztelt Bíróság!

Fenti ügyszámú levelükre hivatkozással számomra új körülményeket, vagyis tényeket szeretnék ismertetni felmentésem érdekében, amely az eddig bizonyítékként szintén nem elfogadott fényképeim és a fényképek alapján készült helyszínrajz és Legfelsőbb Bíróság 6/1998. BJE számú jogegységi határozata mellett a továbbiak:

1. Az **Euro NCAP** töréstesztjeiben sérült tesztautók, mint viszonyítás a balesetünkben sérült autókkal összehasonlítva, amely „szervezet háttérében jelenleg hét európai kormány - az Angol, Francia, Holland, Luxemburgi, Német, Spanyol, Svéd - és az Európai Bizottság áll.”
Forrás: euroncap.com, Wikipédia - Euro NCAP, Youtube - Euro NCAP
"Az Európai Bizottság a szerződések őre, amely felelőséget jelent az EU-s szerződéseket és a közösségi jogot megsértő tagállamokkal szembeni szabálysértési eljárások megindításáért az Európai Bíróságon."
Forrás: Wikipédia - Európai Bizottság)
2. A fizika törvényei, amely bármilyen bíróság döntésénél hitelesebbek bárhol a világon.
3. Legfelsőbb Bíróság 6/1998. BJE számú jogegységi határozata

Részletezés az említett tényekkel:

1. Az egymásnak ütköző testek sebessége és energiája összeadódik. Kérem ezt a tényt elfogadni. Vagyis ez azt jelenti, hogy két 50 km/h sebességgel egymás felé haladó és egymásnak ütköző jármű 100 km/h sebességnek felel meg.

De ez természetesen fordítva is igaz egyszerű példával: ha egy személygépkocsi nem lépi túl a megengedett 50 km/h sebességet és nekiütközik pl. egy álló személygépkocsi oldalának, ez mindkét járművön összesen kb.25-25 km/h ütközésnek felel meg.

Szintén egyszerű példával egy 95 km/h sebességgel egyenesen haladó jármű és az egyenesen haladó előtt bekanyarodni szándékozó, az egyenesen haladó sebességéhez (egymáshoz) viszonyítva 5 km/h sebességű a másik jármű sebessége, akkor logikusan a két jármű sebessége szintén összeadódik.

De a 95 km/h sebességű jármű sérülése nem "95%-os" lesz és a másik járműé nem "5%-os", hanem az említett módon keletkezik körülbelül fele-fele arányú maradandó alakváltozás. Mert szintén tény, hogy vannak szilárdabb és kevésbé szilárdabb karosszériájú személyautók, de alapvetően minden személygépkocsi körülbelül azonos merevségű és a karosszériák merevségétől, rugalmasságától függően alakul ki maradandó alakváltozás. Ezért a sérülések mértéke megközelítően fele-fele arányban oszlanak meg azonos járműkategóriákban. (Nyilván, ha teherautó ütközik személyautóval a sérülések a személyautónál nagyobbak. A sérülések általában fordítottan arányosak a sérült jármű súlyával. A fizika törvényei mindenre és mindenkire vonatkoznak - kivétel nélkül! - de nem erről van most szó.)

Az Euro NCAP töréstesztjeiken a tesztautókon a sérülések mértéke ezért körülbelül azonosak. Ezért - logikusan - két autó összeütközése esetén is általában azonos mértékűek a sérülések.

Az egymásnak ütköző járművek tömege és az ütközést követő elmozdulások mértékéből szintén lehet következtetni a járművek sebességére.

2. Ennek Európában a legelfogadottabb hiteles forrása szintén az Európai Bizottság által is támogatott EURO NCAP szervezet töréstesztjei azért, mert ezek a töréstesztjeik a hitelesség érdekében rendkívül pontosan beállított, ellenőrzött és végrehajtott körülmények között. Ennek garanciái a fent említett kormányok és az Európai Bizottság. A hiteles és pontos adatok érdekében másodpercenként több mint 500 értékelhető képfelvételre képes speciális kamerákkal.

Az European New Car Assessment Programme (Európai Új Autó Értékelő Program - **Euro NCAP**) az Európában forgalmazott autók biztonságával foglalkozó szervezet, amit 1997-ben a Nagy-Britanniai Department for Transport alá tartozó Transport Research Laboratory alapított. A szervezet háttérében jelenleg hét európai kormány (Angol, Francia, Holland, Luxemburgi, Német, Spanyol, Svéd) és az Európai Bizottság áll. A Euro NCAP nagyon rövid idő alatt a biztonságos autók gyártásának katalizátorává vált, jelentősen növelve az Európában újonnan eladott autók biztonságosságát.

Az Euro NCAP szervezet az autókat három biztonsági teszt alapján értékeli: frontális ütközés, oldalütközés fallal és oszloppal és gyalogossal való ütközés. A teszteredmények alapján jelentést készít, ezután pedig minden autohoz megfelelő biztonsági pontozást rendel.

A frontális ütközés 64 km/órás, az oldalütközés 50 km/órás, az oszloppal való ütközés 29 km/órás, míg a gyalogossal való ütközés 40 km/órás sebességnél történik. Az elvégzett tesztek alapján 3 kategóriában pontozzák az autókat (maximálisan 5 csillag): első utasok biztonsága, gyermek/gyermekekülés biztonsága és a gyalogos biztonsága.

Az Euro NCAP minden töréstesztet közzétesz az Interneten a euroncap.com és a Youtube oldalain („Euro NCAP”)

Felhívom tisztelt figyelmüket két fontos tényekre:

1. Az Euro NCAP töréstesztjeiben az oldalütközés 50 km/órás sebességnél történik.
2. A mi balesetünkben az ütközési pont 5,1 méterre van a köszegélytől, amely az autónkat megállította. **Ezért "csak" kb. 3,58 métert REPÜLTÜNK - mivel a csúszás csúszásra utaló guminyomok hiányában kizárható.** (Nyomtáv elől: 1522 mm, 5,1 m mínusz = 3,578 m ~ 3,58 m)

Azonban az Euro NCAP töréstartestjein - amelyek 50 km/h sebességgel történnek - az oldalütközések esetében kivétel nélkül körülbelül és átlagosan 1-1,5 méter a tesztautók elmozdulása a kiindulási ponttól a talajt ériség. A tesztautók sérülései körülbelül és jellemzően a mi autónk sérülésével azonosak.

Az Euro NCAP töréstartestjein a frontális ütközés 64 km/h sebességgel történik, nagyon hasonló, de nem pontosan azonos módon, mert a töréstartestekben csak a tesztautók bal felével történnek az ütközések, a mi esetünkben ez kicsit eltérő volt ettől.

Mindezeknek a lényege egyrészt a hitelesség, melyben lehet kételkedni, de nem érdemes. Az, hogy a rendőrség ezt nem fogadja el, talán nem is ismeri, helyszínelőinek vélhetően nem oktatja, szintén a gyorsajtás tudatos, de burkolt támogatásának értékelem. Azt gondolom, hogy utcai helyszínelés során körülbelül $\pm 20\%$, de jó indulattal legfeljebb $\pm 50\%$ eltérés elfogadható a szakembertől.

Valójában annyi százalékos eltérés fogadható el, amennyi átlagos eltérés tapasztalható pl. felvágott vásárlásakor a kért mennyiséghez képest, vagy amennyit bármilyen más szakember téved átlagosan, pl. az üveges, a kőműves, stb.

Azonban kb. 100%-os eltérés semmilyen körülmények között nem elfogadható. Aki ennyit „téved” nem alkalmas a feladatára és a tévedéssel okozott kárt annak kell megtérítenie, aki vagy akik a kárt okozták.

A GSH-498 frsz.-ú Renault Laguna sérülése az Euro NCAP 64 km/h sebességnél kisebb, körülbelül 50 km/h sebességnek felel meg. Ha nem vennénk figyelembe a mindkét autó ütközési ponttól történt jelentős elmozdulását, kizárólag az Euro NCAP bizonyítottan hiteles töréstartestekben keletkezett sérülésekkel hasonlítjuk össze, egyértelműen megállapítható a két jármű 50 km/h körüli sérülése alapján és az említett fizikai törvény szerint azokat összeadva a 100 km/h körüli ütközési sebességet bizonyít.

Azonban a jelentős elmozdulások ennél szintén jelentősen többet feltételeznek, valamint az elmozdulásokra fordított energiákat nem nyelte el sérülés formájában a két jármű. (Ha nagyobb sérülés formájában elnyelte volna mindkét autó ezt az energiát, akkor nem keletkezik ekkora elmozdulás - a mi autónknál 3,58 méter, a másik autónál is körülbelül ugyanennyi.)

3. Korábban ismertetett irataim és a www.komplextrade.hu/Baleset.Sopronban.html oldalunkon is látható fényképek együttes figyelembevételével szeretném kérni a Tisztelt Bíróságot Legfelsőbb Bíróság 6/1998. BJE számú jogegységi határozata szerint lehetőséget nyújtó felmentésemet, a tényekre alapozott megnyugtató döntést. (Remélem nem kell többet az ügygel foglalkoznom.)

Ezeken felül még megemlítem a gyorsajtás elleni "küzdalem" ellentmondásait, amelyet az alábbiak jellemzik:

- Kanyarodás közben fizikai okok miatt nehezebb gyorsan száguldozni és az egyenes haladás elsőbbsége „általában” korlátlan.
- Traffipaxos ellenőrzésnél mindenki mindenkinek villog/hat, a médiák ismertetik a helyszíneket.
- Lézerblokkoló és radardetektor forgalmazása és használata engedélyezett.
- A száguldozni vágyókat ezért leginkább a szabályokat betartani szándékozó autósok "akadályozzák" - büntetés terhe mellett.

A közlekedési morál sokat javult, de gyakran kritikán aluli, a statisztikai adatok is alátámasztják ezt, melyek azonban nem kizárólag a gyorsajtás elleni küzdalem miatt javulnak, hanem pl. a benzin átlagos ára, amely január 17-én 367 forint, a gázolajé 359 forint. (forrás: www.holtankoljak.hu) A gazdasági válság és a jelentősen növekvő munkanélküliség szintén eredményessé teszik a "küzdelmet". A KSH adatai szerint 12 százalékkal nőtt a munkanélküliség az elmúlt egy év alatt. Az ORFK adatai szerint tovább csökkent a halálos közúti balesetek száma, 2010-ben 734-en haltak meg közlekedési balesetben, 88-cal kevesebben, mint 2009-ben. Ez azonban kevesebb mint 10%, amely nem figyelembe véve a jelentősen megdrágult üzemanyagárakat sem csak a 12%-os növekvő munkanélküliséggel összehasonlítva rosszabb adatokat jelent. Valószínű, hogy eddig is inkább azok követtek el szabálysértéseket, akik "megengedhetik magunknak", vagy pénzük van a büntetésekre, vagy megfelelő kapcsolatokkal rendelkeznek. Akinek egy csepp esze van egy csekélyke felelősségtudattal, inkább nem szabálytalankodik. De egyértelmű, hogy aki szabálytalankodik, a felelőtlenségét (joggal?...) fitogtatja.

Szeretném még azt is tudatni, hogy 1986 óta van jogosítványom és nem a pénzért kezdtem el ezt az ügyet, hiszen az autónk nem ért sokat, a sok sajátkezü munkát a biztosító amúgy sem fizeti, hiszen Magyarországon a fizikai munka általában is lenézett, hanem az elképesztően kezdődő eljárás miatt, a családom miatt és alapvetően AZ ELV MIATT. Azonban nem számítottam arra, hogy ez min. fél évig fog tartani és később súlyos problémákat fog okozni számunkra, melyet a legutóbbi levelemben részleteztem. Szándékosan nem kérek szakértőt, mert ismét úgy gondolom, hogy szakértő nélkül is elegendő információval bizonyítom a GSH-498 frsz.-ú Renault Laguna 100 km/h körüli sebességét az említett weboldalon, amelyek hitelességéhez nem férhet kétség.

Azonban ez csak akkor lehet Önök számára is egészen hiteles, ha elfogadják ténynek többek között az Európai Bizottság és az általa támogatott Euro NCAP adatait és a töréstartestekről közzétett felvételeket és a fizika törvényeit hitelesnek, melyről saját maguk győződnek meg erről az említett weboldalon.

Kaisersdorf, 2011. január 25.

Takács Gábor Tamás
Komplex Trade Bt.
Adószám: 20602549-2-42
Mobil: 06 209 168 107

7342 Kaisersdorf, Fichtengasse 8.
Adószám: ATU 65602207
Telefon: +43 (0) 664 658 3737

Postafiók címünk Sopronban:
Takács Tamás
Sopron
PF.: 296