

## **SOCIOPSIHOLOŠKE I KRIMINOLOŠKE KARAKTERISTIKE "DRAG" VOZAČA**

## **SOCIO-PSYCHOLOGICAL AND CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS OF DRAG DRIVERS**

**Edvin KUTLOVAC**

**Vladimir OBRADOVIĆ**

### **Sažetak**

Članak opisuje i klasificira tzv. drag vozače na osnovu njihovih bitnih sociopsiholoških karakteristika i ispoljenog ponašanja za vrijeme utrivanja po gradskim ulicama Sarajeva, koje se provodi, po pravilu, tokom vikenda u kasne večernje sate. Posebno se analitički ukazuje na kriminološke karakteristike takvog rizičnog i devijantnog ponašanja, koje dovodi u opasnost druge vozače i pješake. Pojam drag racing u slobodnom prijevodu znači „navlačeće utrivanje“ u kojem jedan vozač izaziva drugoga da se okušaju u brzini, od semafora do semafora, pri čemu se postižu ekstremne brzine, čak i više od 200 km/sat..

Osnovu članka čine rezultati istraživanja četrdeset participanata polustandardiziranim intervjuom i opserviranje njihovog ponašanja. Provedena je bivarijatna analiza po dvije skupine; A-grupa strastvenih drag trkača ekstremno usmjerenih na postizanje izuzetnih brzina i B -grupa ljubitelja automobilizma sa umjerenijim stavom prema utrivanju, ali sa vrlo izraženim interesom za automobilizam.

Po svim analiziranim karakteristikama provedena je kontingencijska analiza i utvrđene statistički značajne razlike u ponašanju i stavovima, te životnom stilu ove dvije grupe participanata..

Kroz diskusiju je ukazano na potrebu policijske prevencije ovog ponašanja, a uvjerljivo studijom slučaja objašnjene su parasuicidalne sklonosti i stanje tzv kronične suicidalnosti kod znatnog dijela participanata grupe A.

### **Ključne riječi**

drag vozači, utrivanje, karakteristike, ponašanje, suicidalnost

### **Summary**

This article describes and classifies drag racers, participants in drag racing activities, taking into account their essential socio-psychological characteristics and their behaviour during drag races on city streets of Sarajevo. Races usually take place over the weekend, late in the night. Criminal characteristics of such a risky and deviant behaviour, that endangers other innocent drivers and bystanders, are analysed and pointed out.

Drag racing can be translated to Croatian as "navlačeće utrkivanje". One drag racer challenges the other to an automobile race that starts from a standstill at one traffic light and ends at the next traffic light. It is not uncommon to reach extreme vehicle speeds, in excess of 200 km/hour (130 mph) during the races.

A foundation of the article is based on the research results obtained by semi-standardised set of interviews with forty drag racer participants and by observation of their behaviour during the races. A by-variant analysis of two distinct groups was performed. Group A consisted of passionate drag racers, primarily focused on achieving extreme vehicle speeds. On the other hand, people primarily in love with their cars, with moderate attitude towards racing, but fascinated with the automobiles as potent technology machines, were members of a Group B.

A contingency analysis was performed on all observed characteristics and statistically significant differences were found in behaviour and attitudes as well as in lifestyles of these two participant groups.

It was shown, through a detailed discussion, that a police intervention to prevent this kind of behaviour, is not only desired but in fact absolutely necessary. Also, a parasuicidal tendency and so called chronic suicidal state of mind across a significant portion of a Group A participants were clearly pointed out in a case study.

#### **Keywords**

drag racers, drag racing, characteristics, behaviour, parasuicidal tendency, suicidal tendency.

## **UVOD**

Pojava nelegalnih utrka na gradskim saobraćajnicama i to po pravilu u kasne noćne sate, u velikom je porastu u Sarajevu. Ove utrke, u kojima jedan vozač izaziva drugog da se okušaju u brzini od semafora do semafora, provodi grupa od četrdesetak mladih ljudi, međusobno, ili izazivajući druge, njima nepoznate, vozače.

Ovu grupu mladića isključivo povezuje druženje radi utrkivanja, i njihovo je sastajanje u funkciji dogovaranja gradskih utrka.

Grupa se sastoji od manjih grupica, koje čine dva do tri pojedinca, koji se bolje poznaju i češće druže, no i njihovom prijateljevanju je osnova ista želja za takmičenjem i strast prema automobilizmu.

Mjesto stalnog sastajališta ove grupe je jedna lokacija na Marin Dvoru kod tramvajskog stajališta prema Skenderiji. Vrijeme okupljanja je u kasne noćne sate od 23 do 02, a najbrojniji su petkom i subotom.

U toku okupljanja, automobili se parkiraju na pločniku i na taj način se očigledno demonstrira namjera i želja za automobilskim egzibicijama i utrkama.

Osnovni do isključivi sadržaj njihovih razgovora, jesu priče o trkačkim podvizima, interpretacije načina kako su koga pretekli, odnosno njihovim žargonom rečeno "poderali" u gradskoj "drag utrci".

U tijeku istraživanja saznali smo da ih prvenstveno privlači utrkiivanje od semafora do semafora uz izuzetno ubrzanje (čak preko 200 km na sat ),ali da se utrkuju i po otvorenoj cesti uz postizanje brzine i do 270 km na sat.U gradskim uvjetima često prakticiraju egzibicionističku vožnju nedozvoljenim i vrlo opasnim načinima preticanja (kao na primjer korištenjem ugibališta autobusa i preticanjem sa desne strane.)

Pojam "drag racing", koji u slobodnom prijevodu možemo protumačiti kao "navlačeće utrkiivanje "potječe iz SAD-a u čijem je zakonodavstvu ova pojava devijantnog ponašanja vozača zasebno tretirana i sankcionirana..

Kod nas nemamo specifičan izraz za "drag utrkiivanje" već se samo upotrebljava izraz "utrkiivanje", a kao što ćemo vidjeti iz rezultata našeg istraživanja , ni zakonska regulativa, niti policijska praksa, ne tretiraju posebno ovu vrstu saobraćajnih prekršaja .

"Drag" utrke kao pojava i kao sport, razvile su se poslije Drugog svjetskog rata u SAD i.definiraju se kao nezakonito utrkiivanje na javnim cestama .

Zakonodavstvo SAD razlikuje "drag racing" i egzibicionističku vožnju, a zakoni koji reguliraju materiju "drag " utrkiivanja nastali su u kasnijem periodu ( osamdesetih godina).

Sušтина ovog djela sastoji se u tome da je to utrkiivanje za koje mora da postoji namjera da se pobijedi jedan ili više protivnika na osnovu proteklog vremena, boljeg izvođenja ili brzine.

Drugi elementi koji se uzimaju u razmatranje prilikom razlikovanja "drag" utrkiivanja od običnog prekoračenja brzine su: istovremeni start, jačina ubravanja, usporedna vožnja (paralelna vožnja ) bez obzira da li postoji startna ili ciljna linija.

Također, svako egzibicionističko ubravanje i brza vožnja, pogotovo ako ona uključuje više osoba tj. vozila, može se smatrati uvodom u "drag " utrkiivanje.

Turiranje motora i glasna vožnja te nagla kočenja i slično,u želji za pokazivanjem suprotnom polu,smatra se egzibicionističkom vožnjom.

Popularnosti ovog načina nelegalnog utrkiivanja ( "drag" ) u svijetu, doprinijela je i pojava Internet klubova, čiji su članovi "drag" trkači, koji se preko Interneta

međusobno druže i komuniciraju, te razmjenjuju informacije o automobilima, njihovim performansama, te načinima povećanja snage i brzine automobila.

Tako i naši "drag" trkači postaju korisnici Internet informacija o "drag" klubovima iz SAD i Zapadne Evrope, te komuniciraju o načinu pojačavanja snage automobila i ostalim tehničkim novostima u automobilizmu.

### **Cilj, problem i hipoteza istraživanja**

Istraživanje koje smo proveli imalo je za cilj opisati i klasificirati ovu pojavu, te ukazati na sociopsihološke i kriminološke karakteristike "drag trkača", koji svojom opasnom i izuzetno rizičnom vožnjom ugrožavaju druge vozače i pješake, kao i same sebe na ulicama Sarajeva. Vjerujemo da će i ovo inicijalno istraživanje podstaknuti nadležne službe da pokrenu adekvatne aktivnosti na suzbijanju i preveniranju ovog delinkventnog ponašanja kod jednog dijela mladih vozača.

Problem istraživanja prvenstveno je bio usmjeren na sagledavanje stila života ove grupe mladih vozača, strastvenih zaljubljenika u automobilizam, i utvrđivanje kriminoloških elemenata u njihovom ponašanju u gradskim utrkivanjima.

Hipotetski okvir za djelimično objašnjenje ove tendencije rizičnom ponašanju možemo postaviti na patološkoj razini suicidalne sklonosti ili stanju kronične suicidalnosti u kojem se svjesno upražnjavaju aktivnosti koje ugrožavaju život i zdravlje.

### **Metodološki pristup**

U istraživanju je primijenjen polustandardizirani intervju, koji je sekvencijalno slijedio pitanja "životne priče" (Atkinson 1998.) kako bismo utvrdili sociopsihološke karakteristike, motivaciju i način života naših participanta u istraživanju.

Do sadržaja intervjua došli smo na bazi neposrednog kontaktiranja i uvida u ponašanje "drag" trkača u Sarajevu, te ličnog prisustva u nizu situacija u kojima se odvija druženje i utrkivanje, što nam je omogućilo primjenu metode "opservacije sa djelomičnim učestvovanjem" i osiguralo pristanak "drag" trkača na participaciju.

Na kraju istraživanja, izložena je studija slučaja jednog od najekstremnijih poklonika "drag" utrka koja evidentno potvrđuje naš hipotetski okvir.

Napominjemo da smo pri intervjuiranju primijenili skalu laži na osnovu koje smo morali odbaciti rezultate samo dvojice ispitanika, što ukazuje da smo imali visok stupanj spremnosti učestvovanja u istraživanju i zato naše ispitanike nazivamo participantima.

Na osnovu uvida u stupanj ispoljenog emocionalnog naboja prema "drag utrkivanju", podijelili smo naše participante na dvije grupe (A i B) i zasebno smo pratili i analizirali razlike u njihovom mišljenju, motivaciji i ponašanju:

- grupa "A"- nazvali smo ih strastveni "drag" trkači (ekstremno usmjereni na postizanje izuzetnih brzina)
- grupa "B"- nazvali smo ih ljubitelji automobilizma (sa umjerenim stavom prema utrkivanju, ali sa izraženim interesom za automobilizam)

U obradi podataka dobivenih polustandardiziranim intervjuom, primijenili smo kontingencijsku analizu i putem hi – kvadrat testa utvrdili statistički značajne razlike u mišljenju i ponašanju participanata iz grupe "A" i grupe "B".

## PRIKAZ I ANALIZA REZULTATA ISTRAŽIVANJA

Sadržajno gledano upitnik pomoću kojeg smo vodili intervju imao je sljedeće tematske cjeline ;način utrke i stil života,motivacija i sredstvo za utrkivanje, psihološke karakteristike i odgoj u porodici,sociološke karakteristike, ideali i očekivanja, te kriminološke karakteristike .

### 1.NAČIN UTRKE I STIL ŽIVOTA

Sa namjerom da saznamo sve o načinu utrke i stilu života, našim smo participantima postavili sljedeća pitanja:

- Na koji način se najradije utrkuješ?
- Koliko dugo se već utrkuješ ?
- Koji je dio grada najbolji za utrkivanje?
- Da li si se utrkivao i u drugim gradovima van Sarajeva?
- Da li ima netko protiv koga se najradije utrkuješ?
- U kojim periodima dana se najčešće utrkuješ?
- Koliko se često utrkuješ u toku sedmice?

U daljem tekstu prikazaćemo rezultate dobivene u polustandardiziranom intervjuu.

### NAČIN UTRKIVANJA

Na osnovu odgovora na pitanje o načinu utrkivanja, došli smo do konstatacije da se sarajevski "drag " trkači najčešće utrkuju od semafora do semafora i to u 92,5% slučajeva, dok 7,5% njih više voli da se utrkuje na otvorenoj cesti. Testiranje značajnosti razlike između odgovora participanata iz grupe "A" i grupe "B" nije

potvrdilo statistički značajnu razliku, što ukazuje, da bez obzira na stupanj strastvenosti, "drag" trkači Sarajeva preferiraju rizičnu vožnju gradskim ulicama i time predstavljaju ozbiljnu opasnost po sigurnost prometa. Već sama ta sklonost brzom i rizičnom, egzibicionističkoj vožnji predstavlja bazičnu kriminološku karakteristiku ove devijantne socijalne grupe mladih vozača. Odnosno, ne može se govoriti da su samo neki među njima "opasni vozači", jer su svi skloni da krše pravila ograničenja brzine, načina pretjecanja i semaforne signalizacije.

Pitanjem koliko dugo se već utrkuješ, dobili smo uvid da se gotovo polovina (45%) bavi tom devijantnom aktivnošću više od četiri godine, a da naša javnost to uglavnom (još) ne uočava. To se također može konstatirati i za prometnu policiju koja ovakva ponašanja (još) ne registrira kao zasebnu pojavu kršenja sigurnosti prometa.

Na pitanje koji dio grada smatraju najpogodnijim za "drag" utrkivanje, dobivamo dominantan odgovor da je to glavna ulica i to od raskršća Dolac Malta do Stupa i to zbog širine kolnika (tri trake), hrapavosti asfalta (!!!), te mogućnosti postizanja velikih brzina. Među omiljene "trkače" ulice spada i potez od Vječne vatre do Predsjedništva te dio od Marin Dvora do Drvenije koje se koriste naročito petkom i subotom zbog mogućnosti egzibicijske vožnje pred brojnim prolaznicima. Dakle, sklonost egzibicijskoj i rizičnoj vožnji pred brojnim šetačima i prolaznicima, te brzi i često prekršajni prolazak kroz raskršća predstavlja daljnju kriminološku karakteristiku "drag" trkača, jer načinom vožnje i egzibicionističkim ponašanjem direktno ugrožavaju sigurnost, ne samo drugih vozača, nego i pješaka na pješačkim prelazima i pješaka koji prelaze ulice na neoznačenim mjestima (što je česta pojava u našem gradu.)

Tabela broj: 1 Da li postoji osoba protiv koje se najradije utrkuješ?

	Grupa "A"	Grupa "B"	Ukupno
Ne postoji osoba protiv koje se najradije utrkuje	4 36%	22 76%	26 65%
Postoji osoba protiv koje se najradije utrkuje	7 64%	7 24%	14 35%
Ukupno	11 100%	29 100%	40 100%

Chi kvadrat test je statistički značajan na razini vjerojatnosti od 5%

Iz priložene tabele uočljiva je razlika između "strastvenih" i "umjerenih" trkača, te je vidljivo, da postoji zapravo i njihova stvarna klasifikacija po takmičarskoj sklonosti. Što je takmičarska sklonost izraženija, to je (para)suicidalna karakteristika jača, pa prema tome i kriminološka karakteristika prisutnija.

### U kojim periodima dana se najčešće utrkuješ ?

Rezultati istraživanja pokazuju da se dvije trećine ispitanika utrkuje noću, dok za jednu trećinu nije bitno da li je dan ili noć. Na osnovu rezultata chi-kvadrat testa, postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B", gdje, za više od polovine participanata iz grupe "A", razlika da li je noć ili dan, ne znači ništa. Za njih je utrkiavanje sve u životu i oni ne biraju vrijeme za utrkiavanje. (tabela broj 2.)

Tabela 2 Kada se najčešće utrkuješ?

	Grupa "A"	Grupa "B"	Ukupno
Utrkuje se i noću i danju	6 55%	4 14%	10 25%
Utrkuje se samo noću	5 45%	25 86%	30 75%
Ukupno	11 100%	29 100%	40 100%

### Koliko se često utrkuješ u toku sedmice ?

Na osnovu rezultata istraživanja, tri do četiri puta sedmično se utrkuje 37,5% ispitanika, dok to 45% radi skoro svaki dan. Ovi podaci govore o učestalosti ove pojave. Na osnovu rezultata chi-kvadrat testa ( $\chi^2 = 18,542$ ) postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B" gdje se svi participanti iz grupe "A" utrkuju svaki dan, iz čega možemo vidjeti učestalost ove pojave.

Na osnovu rezultata istraživanja, možemo konstatirati da se većina trkača utrkuje od semafora do semafora, te da se polovina trkača ovim utrkama bavi više od četiri godine, što ukazuje na učestalost ove pojave najviše izražene u "najboljem dijelu" grada za utrkiavanje, na potezu Dolac Malta – Stup zbog pravca i širine saobraćajnih traka. Opravdano je predložiti nadležnim gradskim službama postavljanje tzv. "ležećih policajaca" na tom dijelu glavne ulice. Dvije trećine naših ispitanika se utrkiavalo van Sarajeva, što nam govori o prisutnosti ove pojave i u drugim gradovima, utrkiavanje se obično odvija u kasne noćne sate, a polovina ispitanika se utrkuje skoro svaki dan. Sve ovo nam govori o učestalosti i rasprostranjenosti ove pojave, a ujedno sugerira potrebu veće i češće kontrole prometa u spomenutom vremenu i prostoru.

### STIL ŽIVOTA

Rezultati istraživanja su pokazali da je polovina "drag" trkača nezaposlena, te da je način finansiranja uglavnom vlastitim radom ili od pomoći roditelja. Kroz razgovor sa "drag" trkačima, možemo konstatirati da posjedovanje jednog automobila za utrkiavanje i njegovo održavanje, mjesečno iznosi od 500 do 1000 KM..

Na pitanje koliko stvarnih prijatelja ima među trkačima, rezultati su pokazali da polovina "drag" trkača ima po dva prijatelja među trkačima, a 38% nema niti jednog prijatelja među trkačima.

Na osnovu ovoga možemo konstatirati da nema neke jače emocionalne povezanosti i kohezije u grupi, već je to više jedan oblik funkcionalnog međusobnog druženja. Na osnovu rezultata chi-kvadrat testa, konstatirali smo da ne postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B".

Kod dnevnog trošenja vremena na automobil, istraživanje je pokazalo da polovina ispitanika na automobil troši tri sata i više, što ukazuje na njihovu opsjednutost automobilom, i važnost koju im taj automobil daje i predstavlja u životu. Na osnovu toga možemo konstatirati da im je čitav život omeđen sa automobilom i cijela životna okupacija su im automobili.

Rezultati chi-kvadrat testa pokazuju da ne postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B" u ovom pitanju.

## MOTIVACIJA

U namjeri da saznamo sve o motivaciji, našim smo participantima postavili sljedeća pitanja:

- U čemu vidiš najveću privlačnost ovih utrivanja?
- Koji je tvoj najvažniji osobni razlog za bavljenje utrivanjem?
- Šta te najčešće navodi da tako brzo voziš ?
- Da li smatraš ovakovo utrivanje posebno rizičnim i opasnim po život i mogućnost povređivanja?
- Da li biste se prestali utrivati po gradu i činiti prekršaje prekoračenja brzine ako bi se u nekom dijelu grada izgradila staza za utrivanje, ili se određeni dio ulice oslobodio za utrivanje u određeno vrijeme?
- Do kada misliš da se baviš ovim utrivanjem?

U daljem tekstu, prikazat ćemo odgovore na ova pitanja dobivene u polustandardiziranom intervjuu.

Na pitanje "u čemu vidiš najveću privlačnost ovih utrivanja" dobili smo odgovore; da je privlačnost utrivanja u uživanju u brzini za 25% ispitanika, doživljaj uzbuđenja 22,5%, te osjećaj zadovoljstva 20% i takmičenje 32%.

Rezultat chi-kvadrat testa koji iznosi  $\chi^2=8,514$  statistički je značajan na razini vjerovatnosti od 0,05, te je zato i koeficijent kontingencije  $C=0,4129$ . To znači, ne samo da postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B", već da (73%) grupe "A" posjeduje visoku intrinzičnu motivaciju, i od utrivanja koja



proizlaze iz želje da se ostvari uživanje i doživljaj uzbuđenja, koji pruža sama utrka, dok to čini samo 38% grupe "B".

Na osnovu toga možemo konstatirati: da visoka motivacija za "drag" utrkivanje nalazi svoje izvorište više u (para)suicidalnim idejama i sociopatološkim karakteristikama ličnosti, nego u sklonosti antisocijalnom ponašanju. Čini se da se stoga ova pojava, sve prisutnija u redovima mladih vozača, neće moći suzbijati isključivo pooštrenom zakonskom regulativom i pojačanom policijskom represijom. Zato smatramo bitnim za razumjevanje ove pojave steći uvid u doživljajnu vrijednost "drag" utrke za njene sudionike.

Uživanje u brzini i osjećaj uzbuđenja koji ga prati navodi 73% participanata grupe A, a samo 38% iz grupe B. Takmičenje sa drugima je manje prisutan razlog privlačnosti (samo 18%) kod grupe A, nego kod grupe B (38%). Dakle, u grupi veterana "drag" vožnja je neka vrsta droge, koje se nisu spremni ni pod koju cijenu odreći, mada ih je prema vlastitim ocjenama dvije trećine svjesno da je takva vožnja vrlo opasna po život.

Na kraju analize ovog tematskog područja istraživanja zanimljivi su odgovori na sljedeća dva pitanja;

a.) Da li biste se prestali utrkivati po gradu i činiti prekršaje prekoračenja brzine, ako bi se u nekom dijelu grada izgradila staza za utrkivanje, ili se određeni dio ulice oslobodio za utrkivanje u određeno vrijeme? Istraživanje je pokazalo da se više od pola (55%) "drag" trkača ne bi prestalo utrkivati iz tih razloga, te možemo konstatirati da im je za utrke potrebna ne samo nelegalna situacija, nego i nelegalna publika, koja je prema njihovom mišljenju zadivljena njihovom rizičnom i izuzetnom egzibicionističkom vožnjom, te njihovom hrabrošću.. Dakle, uključivanje u nekakve sportske trkače klubove ili davanje na korištenje nekakvih napuštenih pista neće riješiti ovaj problem delinkventnog ponašanja dijela mladih vozača, jer pravi problem se nalazi u strukturi njihovih devijantnih ličnosti, koje na ovaj način ispoljavaju svoju posebnost i stižu njima samorazumljiv identitet "hrabrih momaka", koji vole opasnost i rizičan način života "

b.) Do kada misliš da se baviš ovim utrkama? Na ovo pitanje, 65% ispitanika je izjavilo da se ovim utrkama želi baviti duže vrijeme, a 35% se tim želi baviti dok god može tj. dok ne umre. Na osnovu rezultata chi-kvadrat testa ( $X^2=14,617$ ) postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B." Naime u grupi "A" 82% ispitanika se ovim utrkama želi baviti dok ne umre, što ukazuje na njihovu opsjednutost i parasuicidalnost (većina odgovora su bili tipa "dok se ne zamotam oko neke bandere"), dok je ovo izjavilo svega 17% ispitanika iz grupe "B"

Tabela 3. Do kada se žele baviti utrkivanjem.?

	Grupa "A"	Grupa "B"	Ukupno
Duže vrijeme	2 18%	24 83%	26 65%
Dok ne umrem	9 82%	5 17%	14 35%
Ukupno	11 100%	29 100%	40 100%

Chi-kvadrat test je izrazito značajan, što uvjetuje visok stupanj povezanosti namjere da se dugo godina bave ovakvim utrkama i pripadnosti A grupi. Ova tabela evidentno potvrđuje da se strastveni (grupa A) ljubitelji brzina ne namjeravaju ni pod koju cijenu odreći te svoje devijantne sklonosti, te da će nastaviti sa "drag utrkama" do svoje smrti (ili smrti slučajnog prolaznika, odnosno drugog vozača, na koje će naletjeti nekontroliranom velikom brzinom)

## SREDSTVO UTRKE

### Kolika je snaga automobila u kojem se sada utrkuješ ?

Snaga automobila kod 70% participanata kreće se od 90 do 150 ks, a kod 22,5% od 150 do 200ks, dok je kod 7,5% participanata snaga vozila preko 200ks. Ovakva snaga motora postiže se naknadnim uređivanjem (tzv, friziranjem) standardnih automobila, što ukazuje na spremnost i mogućnost „drag“ vozača da ulože novac i trud, da bi dobili trkaće performance na svojim vozilima

Na osnovu rezultata chi-kvadrat testa ( $\chi^2 = 20,6531$ ) utvrdili smo da postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B", jer je kod grupe "A" snaga automobila u 55% ispitanika od 150 do 200 ks, a kod daljnjih 27% snaga se kreće i preko 200ks.

S obzirom da niti jedan participant iz grupe "B" ne posjeduje automobil sa snagom preko 200 ks, te da se kod njih snaga automobila kreće u 90% slučajeva od 90 do 150 ks, možemo konstatirati da grupa "A" izrazito mnogo više ulaže i novca i truda u svoj automobil, koji im je preokupacija u životu, nego participant iz grupe „B“.

O automobilu (sredstvu) u kojem se sada utrkuju, naše ispitanike smo ispitivali pomoću pitanja: o snazi automobila, te da li je automobilu povećavana snaga. Na osnovu odgovora na ova pitanja, možemo konstatirati da većina trkača posjeduje automobile velike snage i visoke turaže, te da mnogi ulažu u svoje automobile čitav „mali kapital“ samo zato da povećaju snagu motora, a kako bi mogli postići brži start i maksimalne brzine. Opravdano je pretpostaviti da su načini pribavljanja sredstava za nabavku i preuređenje automobila, pretežito nelegalni, te da se ova

devijantna sklonost riziku proteže i na druga delinkventno-kriminalna područja , no naše istraživanje nije to dokazalo, niti nije bilo usmjereno u tom pravcu.

## PORODIČNA SITUACIJA

Porodična situacija djelomično je vidljiva iz odgovora na sljedeća pitanja;

- Da li je njegova porodica kompletna?
- Da li su njegovi roditelji provodili dovoljno vremena sa njim?
- Kakav je bio njegov odnos sa ocem u periodu od 13-18 godina?

U sociopsihološkim istraživanjima, značajan naglasak se daje porodičnim faktorima, a poznato je da izostajanje bliskosti sa ocem u periodu puberteta za mušku djecu predstavlja odgojni hendikep značajno povezan sa delinkvencijom..

Učesnike našeg istraživanja ispitivali smo pitanjima da li je njihova porodica kompletna i dobili potvrdne odgovore od 80% ispitanika .

Kod pitanja da li su njihovi roditelji provodili dovoljno vremena s njima,u 80% slučajeva dobivamo potvrdni odgovor, uz napomenu da je chi-kvadrat testom ( $X^2 = 8,146$ ) utvrđena statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B". Kod grupe "A" 36% ispitanika izjavilo da su roditelji provodili i previše vremena sa njima, za razliku od grupe "B" kod kojih je to slučaj samo kod 3,5% ispitanika.

Ispitanici su zamoljeni da daju svoju ocjenu odnosa sa ocem u periodu od 13 do 18 godina na skali: 1.vrlo blizak,2.blizak 3.niti blizak niti neblizak , 4 otac je imao premalo vremena za mene, 5.moglo bi se reći da smo bili u čestom sukobu ..

Na osnovu dobivenih rezultata, 63% participantata je svoje odnose sa ocem ocijenilo bliskim, a 15% vrlo bliskim te smo kroz razgovor mogli primijetiti da su neke od njih očevi i ohrabivali u brzom vožnji, te im bili uzori u tome svojim ponašanjem u toku vožnje.

Zato se može konstatirati da među našim participantima nije disfunkcionalnost porodice mogla utjecati na njihovu sklonost „drag“ utrkivanjima.

Dakle, naše istraživanje nije ničim potvrdilo tezu o mogućem utjecaju socijalnih uvjeta i psihološke klime u porodici na ispoljavanje sklonosti takvom devijantnom ponašanju.

## SOCIOLOŠKE KARAKTERISTIKE

Učesnike našeg istraživanja pitali smo s kim sada žive i utvrdili da 85,2% "drag" trkača živi sa roditeljima, te da je polovina participanata starosne dobi između 18 i 22 godine, 30% između 22 i 26 godina, te 22% ima preko 26 godina. Dakle, radi se o starijim punoljetnicima, što znači da se na njih mogu primijeniti zakonske sankcije.

Također je značajna činjenica, da je apsolutna većina participanata za vrijeme rata bila u Sarajevu (88%)., što znači da su u svojoj adolescentnoj fazi iskusili ratne tegobe i stravičnost ratnih događanja u opkoljenom Sarajevu, kada je ljudski život malo vrijedio. Takav vrijednosni obrazac, ako je prenesen u doba svoje konačne potvrde identiteta, mogao bi generirati ovaj povećani stupanj (para)suicidalnosti, odnosno želju da se stalno iskušava život u punoći rizičnih situacija.

Na sportskom polju, a na osnovu rezultata chi-kvadrat testa ( $X^2 = 6,7825$ ) postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B", gdje je kod grupe "A" karakteristično, da se svi pripadnici pored automobila bave i drugim sportovima, prije svega borbama i borilačkim sportovima (36%), teretanom (36%), te igranjem nogometa. Dakle većina "drag" trkača pripada onim slojevima mladih koji u svom životu i ponašanju preferiraju i upražnjavaju fizičku snagu kao osnovu svog identiteta. Pri tome ne treba zaboraviti da se i većina delinkvenata regrutira iz istih sociopsiholoških grupacija mladih sa sličnim načinima ponašanja u slobodnom vremenu..

Od školske spreme prevladava završena mašinska ili saobraćajna škola (52,5%), zatim gimnazija (27,5%) te druge škole. Ovi rezultati ne iznenađuju, jer su ove škole povezane i svojim tehničkim usmjerenjem sa automobilizmom. Kod dužine posjedovanja vozačke dozvole, generalno 40% participanata posjeduje dozvolu već više od 5. godina, a 1/3 od 3 do 5 godina i 1/3 do 2 godine.

Na osnovu rezultata chi-kvadrat testa ( $X^2 = 8,3616$ ) postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B", gdje participanti iz grupe "A" u 72% slučajeva posjeduju vozačku dozvolu preko 5. godina, dok u grupi "B" 38% participanata ima dozvolu samo do dvije godine, a takvih u grupi "A" nema.

Možemo konstatirati da su participanti grupe "B" veoma mladi vozači, i tek su krenuli sa utrkivanjem, dok su u grupi "A" mnogo iskusniji sa stažom u utrkivanju.

## IDEALI I OČEKIVANJA

O idealima i očekivanjima naše participante smo ispitivali pomoću pitanja.

- Kako bi opisao svoj pogled na svijet?
- Kako gleda na smrt?

- Šta bi najviše želio uraditi prije smrti?
- Koliko je zadovoljan sa svojim životom do sada?
- Da li je imao velikih briga do sada?
- Očekivanja od budućnosti za 5,10,15 godina ?
- Karakteristike koje bi trebao da posjeduje svaki trkač po njihovom mišljenju?

U daljem tekstu prikazati ćemo rezultate dobivene u polustandardiziranom intervjuu.

1. Kako bi opisao svoj pogled na svijet ? Kod 70% participanata, izražen je negativan pogled na svijet, u kome je sve crno, bez nekog pomaka u skorijoj budućnosti, što potvrđuje našu hipotezu o ( para )suicidalnoj sklonosti.

2. Kod pogleda na smrt 2/3 ima normalan pogled na smrt dok 1/3 uopće ne razmišlja o smrti i potpuno joj je svejedno, da li njihovom rizičnom načinu života prijete smrtne opasnosti.

3. Kod pitanja šta bi najviše želio uraditi prije smrti, 45% bi željelo provozati formulu 1. ili „lamborginija“. Iz ovoga možemo izvući konstataciju, da je njihov život i previše zaokupljen automobilom, te da je sportski automobil njihov životni san, a vožnja što jačih i bržih kola sav životni smisao.

4. Koliko je zadovoljan sa svojim životom do sada govori podatak da 1/3 uopće nije zadovoljna sa svojim životom do sada, dok je druga trećina pola-pola zadovoljna , odnosno nezadovoljna.

5. Velikih briga do sada ima samo 1/3 naših ispitanika, dok ih drugi nemaju.

6. Očekivanja od budućnosti za 5,10,15 godina se kreću od ničega (1/3), zasnivanja porodice (1/4), te kupovine jačeg automobila (1/5) Na osnovu rezultata hi-kvadrat testa postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B" gdje 55% participanta iz grupe "A" želi da kupi jači automobil, što ukazuje na njihovu strastvenu opsjednutost automobilom i utrkama .

7. Karakteristike koje bi trebao da posjeduje svaki trkač, po njihovom mišljenju, su na prvom mjestu odlučnost (60%) pa brzi refleksi , a karakteristike koje ne bi smio nikako imati su strah (60%), pa neodlučnost (32,5%) i neozbiljnost.

8. Najdraži trkač je Schumacher, dok razmišljanja o filmu "Brzi i opasni" koji se smatra njihovim kulturnim filmom, 80% participanata misli da je dobar, a 20% da je loš.

Na osnovu rezultata istraživanja, možemo konstatirati da većina naših participanata ima negativan pogled na svijet, gdje je sve crno i bez neke svijetle budućnosti, više od polovine nije zadovoljno sa svojim životom do sada, a njih isto toliko bi prije smrti najviše željelo provozati "formulu 1" ili "lamborghini", Sve to ukazuje na njihovu opsesiju automobilima, što potvrđuje i činjenica da u nekoj skorijoj budućnosti trećina razmišlja o kupovini jačeg automobila.

## KRIMINOLOŠKE KARAKTERISTIKE

O kriminološkim karakteristikama posredno smo zaključivali na osnovu načina vožnje, te ukazali na (para)suicidalne tendencije u strukturi ličnosti i načinu života, posebno kod skupine „A“ strastvenih poklonika "drag" utrkivanja. Ponašanje koje ne vodi nikakvog računa o drugim sudionicima prometa, i pri čemu se uopće ne poštuju nikakvi znaci zabrane i upozorenja u vožnji prometnim gradskim ulicama, opasna i ugrožavajuća egzibicionistička vožnja sa nasilnim uzimanjima prednosti drugim vozačima, pa i pješacima na pješačkim prelazima, nesumnjivo spada u takvu vrstu antisocijalnog ponašanja koje je predmet izučavanja kriminologije. Postizanje tri puta većih brzina od dozvoljenih, kao i analiza uzroka njihovih saobraćajnih nezgoda, nesumnjivo zahtijeva kriminalistički tretman i policijsko praćenje ove pojave. Bez toga, spoznaje našeg istraživanja ostat će tek na površini odslikavanja ovog kriminološkog i psiho(pato)loškog fenomena. Sljedeća pitanja trebala bi nam pomoći da potpunije rasvijetlimo kriminološke karakteristike participanata u našem istraživanju;

- Da li si razmišljao o mogućim posljedicama brze vožnje?
- Što misliš o plakatima "Brzina ubija"?
- Da li je kada konzumirao marihuanu?
- Da li je imao i koliko saobraćajnih prekršaja?
- Da li bi vozio automobil za neki auto klub ili reli utrku?
- Kojom si najvećom brzinom vozio taj automobil u gradskoj vožnji te na otvorenoj cesti?

U daljem tekstu prikazat ćemo dobivene rezultate;

Devijantnost ovog ponašanja i sklonost prometnoj delikvenciji pratili smo kroz kriminološke karakteristike ponašanja i njihov odnos prema policiji. Karakteristično za polovinu participanata (55 %) u istraživanju je da uopće ne razmišljaju o posljedicama brze vožnje, što je test pitanje za antisocijalne ličnosti koje se danas popularno nazivaju i "ljudima bez savjesti".

Na pitanje šta misle o plakatima "Brzina ubija", generalno mišljenja su podijeljena; 1/3 participanata misli da su loši, na drugu trećinu uopće ne djeluju, dok su za

ostale dobri. Na osnovu rezultata hi-kvadrat testa utvrdili smo da postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B", gdje prema mišljenju 82% particijanata iz grupe "A" plakati uopće ne djeluju. Na osnovu ovoga možemo konstatirati da na grupu "A" ne može ništa utjecati da bi se oni prestali utrkivati po gradu, a pogotovu ne plakati koji su po mišljenju trećine particijanata loše urađeni.

Tabela 4 Djelovanje plakata "Brzina ubija"

Šta misli o plakatima	Grupa "A"		Grupa "B"		Ukupno	
Loši su	2	18%	12	41%	14	35%
Ne djeluju	7	64%	5	18%	12	30%
Dobri su	2	18%	12	41%	14	35%
Ukupno	11	100%	29	100%	40	100%

Na direktno pitanje da li je kada konzumirao marihuanu 70% particijanata odgovara da nije, dok 1/3 jeste. Zanimljivo je da čak 82% odgovara da je protiv legalizacije prodaje i konzumiranja marihuane..

Od saobraćajnih prekršaja koje su počinili prema vlastitim izjavama to su uglavnom prekoračenja brzine (!!!) te kršenje semaforne signalizacije. I sve to nebrojeno mnogo puta, odnosno to se događa u svakoj utrci.

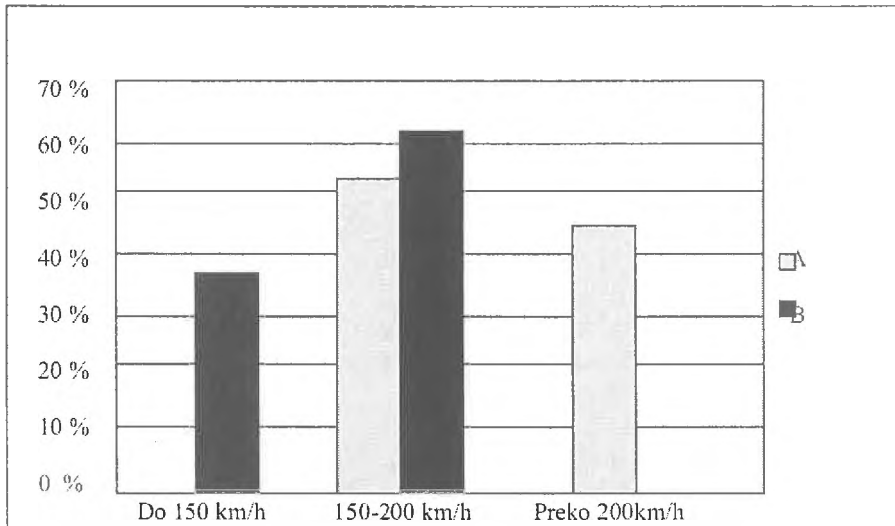
Na pitanje da li bi vozio automobil za neki auto klub ili reli utrku, 80% particijanata izjavljuje da bi vozilo. Na osnovu ovoga možemo konstatirati da bi se posebno iz grupe "A" mogao regrutirati kadar za legalne sportske utrke gdje bi sigurno postigli dobre rezultate, čemu bi doprinijelo poznavanje automobila, te njihova odvažnost i spretnost stečena „svakodnevnim treningom“ kroz utrkivanje po gradu i navikavanje na postizanja ekstremnih brzina. O tome govore sljedeći odgovori na pitanje;

Kojom si najvećom brzinom vozio svoj automobil u gradskoj vožnji te na otvorenoj cesti. Postignute brzine na otvorenoj cesti kod 40% particijanata su bile veće od 200 km/h, a njih 60% je vozilo između 150 i 200 km/h, U gradskoj vožnji 12,5% particijanata je vozilo brzinom većom od 200 km/h, 60% je vozilo od 150-200 km/h, a 1/3 brzinom do 150 km/h.

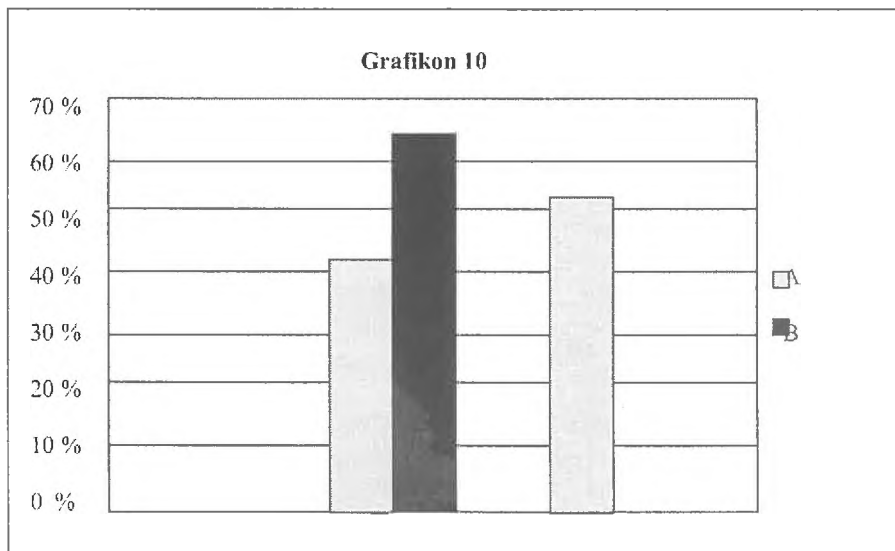
Na osnovu rezultata chi-kvadrat testa koji iznosi  $X^2=17,485$  utvrdili smo da postoji statistički značajna razlika između grupe "A" i grupe "B" kod brzine postignute u gradskoj vožnji, gdje je skoro polovina particijanata grupe "A" (45,5%) u gradskoj vožnji vozilo preko 200 km/h, dok niti jedan participant iz grupe "B". Na osnovu ovoga možemo konstatirati da se pripadnici grupe "B" ne usuđuju postizati

ekstremne brzine u uvjetima gradske vožnje, ali i da to čine na otvorenoj cesti, pa je samo pitanje dana kada će se neki od njih iskušati u takvoj vožnji gradskim ulicama. Postojeći podaci nepobitno ukazuju da je ova kriminološka karakteristika progredijentna, u takvim socijalno patološkim situacijama "igranja sa životom" – svojim ali i životima drugih vozača i pješaka.

Grafikon 1 Brzine postignute po gradskim saobraćajnicama



Grafikon 2 Brzine postignute na otvorenoj cesti.





Da bi stekli uvid koliko su naši participanti spremni propagirati svoj način "trkačkog života" ostalim potencijalnim "drag vozačima", postavili smo pitanje,

Kada bi te neki mladi vozač pitao za mišljenje da li da se i on bavi "drag" utrkivanjima, što bi mu ti savjetovao?

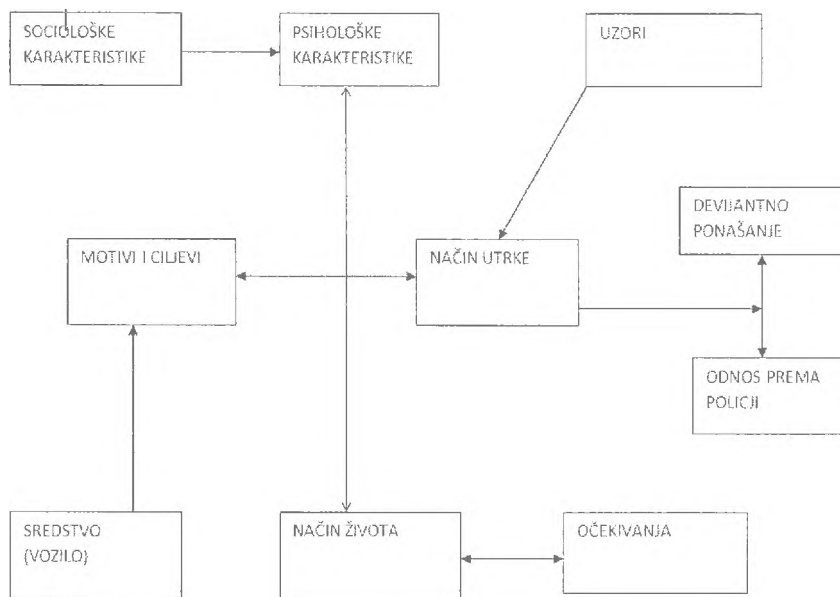
63,5% participanata propagira ovo svoje "zanimanje", pri čemu bi 45,5% objasnilo mlađem način utrkivanja, te 18% bi reklo da je to dobro, i savjetovao bi mu neka pokušaja.

Svega 1/3 od ukupnog broja rekla bi da je to loše. Statistički gledano ovaj utjecaj "uzora" vrlo je problematičan, da ne kažemo opasan, jer mladim nedozrelim ličnostima "ugled drag vozača" može biti ideal tip "hrabrog opasnog momka", a takvih smo se jedva počeli rješavati postepenim "topljenjem ugleda kriminalaca ratnih junaka.

S obzirom da se prema teoriji devijantnosti diferencijalne asocijacije delinkventno ponašanje uči najčešće imitiranjem stavova i uvjerenja drugih devijanata i kriminalaca koji su na dohvata saznanja mladom čovjeku, te da se kriminalna znanja i vještine stječu u kriminogenim situacijama i sredinama, to navedenu sklonost "drag vozača" da svojim "herojskim" pričama i ponašanjem "momka kojem nitko ništa ne može, a za policiju ga uopće nije briga "zaluđuju" maloljetnike, smatramo izrazito naglašenom kriminološkom karakteristikom ove skupine sarajevskih Schumacher –a (kako sami sebe vole nazivati).

Provjere u evidenciji MUP-a Kantona Sarajevo kad je riječ o uzrocima saobraćajnih nesreća, prvo mjesto zauzima neprilagođena brzina, a unutar nje nismo naišli na kategoriju naših ispitanika, niti policija ima bilo kakve informacije o njima.

## HIPOTETSKI MODEL MEĐUSOBNOG UTJECAJA I POVEZANOSTI SOCIOPSIHOLOŠKIH KARAKTERISTIKA DRAG VOZAČA



Sociološke determinante posredno i direktno utječu na pojavu i razvoj takvih psiho(pato)loških karakteristika i međusobno su vezane s načinom života koji ovisno od očekivanja određuje dominantan životni stil. Mogućnost dolaženja do adekvatnog vozila i izvori sredstava za njegovo preuređivanje i održavanje, utječe tako da pojačava (potkrepljuje) početnu motivaciju, koju također pojačavaju i svi ostvareni ciljevi kroz svaku utrku. Što je utrka opasnija, brzina veća i ponašanje u vožnji rizičnije, to više rastu devijantni obrasci ponašanja, koji su naročito prijemčivi na uzore i njihov direktni i indirektni utjecaj. Delinkventni pokušaji, te kriminalne šanse i perspektive, iskazuju se kroz negirajući odnos, kako prema svom vlastitom i tuđim životima, tako i bagatelizirajući odnos prema policiji.

Hipotetski model smo naveli zato da ukažemo kako je posve nedostatno ovaj kriminološki fenomen tretirati samo kao kršenje prometnih propisa, koje bi mogle suzbiti represivne mjere policije i sudstva. On ima svoje znatno složenije uzroke u socijalno psihološkoj strukturi ovog dijela mladih koji posjeduju negativistički vrijednosni životni obrazac.

Također smatramo, da je već danas nužno u zakonodavnu regulativu ugraditi iskustva sudskih i policijskih organa SAD i nekih evropskih zemalja, kao i poduzimati

druge društveno korisne aktivnosti i mjere na suzbijanju širenja ove kriminološke pojave i devijantnog ponašanja kod nadolazećih generacija mladih.

## ZAKLJUČAK

Provocirajuće "drag" utrkivanje postalo je u posljednje četiri godine zabrinjavajuća pojava u Sarajevu zbog izuzetno brze vožnje i egzibicionističkog ponašanja. Četrdesetak mladih vozača, koji pretežito u noćnim satima, posebno petkom i subotom, pretvaraju magistralnu sarajevsku ulicu u trkalište na kojem se od semafora do semafora postižu ekstremne brzine, te krše ostali saobraćajni propisi, svjesno dovode u opasnost vlastiti život i teško ugrožavaju sigurnost saobraćaja

Stil života ove skupine mladih u potpunosti određuje briga oko uređenja automobila i upražnjavanja utrkivanja sa drugim namjerno ili slučajno izabranim vozačima.

Po svojim drugim sociopsihološkim karakteristikama oni se ne razlikuju bitno od pripadnika svoje generacije. Kriminološke karakteristike prvenstveno proizlaze iz njihovog bezobzirnog kršenja saobraćajnih propisa, izuzetno rizične i egzibicionističke vožnje, pri čemu se uopće ne vodi računa o mogućim opasnostima po vlastiti i tuđi život, te u potpunom bagateliziranju policijske funkcije u reguliranju prometa. Poseban problem jeste što svojim brzim automobilima i svojom egzibicionističkom vožnjom i svojim "herojskim pričama" postaju uzor nadolazećim generacijama mladih vozača i stvaraju imidž hrabrih momaka koji opasno žive. Složenost uzroka njihovog takovog ponašanja leži u njihovoj izraženoj suicidalnoj sklonosti, što izuzetno dolazi do izražaja u grupi strastvenih trkača veterana za koje je utrkivanje sav životni smisao, a uređivanje automobila sav životni sadržaj. Ova pojava (drag racing) znatno ranije se je ispoljila u SAD i u razvijenim evropskim zemljama, te bi stoga trebalo što prije preuzeti i prilagoditi naše zakonske odredbe i poduzeti odgovarajuće mjere za njeno suzbijanje.

### **Prijedlog mogućih i potrebnih mjera i aktivnosti na prevenciji i suzbijanju pojave "drag" utrkivanja**

Pored nužnog i hitnog mijenjanja i dopunjavanja postojećih zakonskih odredbi, kako je to učinjeno u zakonodavstvu SAD, bilo bi edukativno i korisno primjenjivati i metode i postupke koji se koriste u nekim evropskim razvijenim zemljama. Tako, na primjer, smatramo da bi bilo dobro uvesti kaznene poene posebno oštre za velika prekoračenja brzine u gradskoj vožnji uz mjeru oduzimanja dozvole, te progresivne mandatne kazne uz obavezu ponovnog polaganja vozačkog ispita.

S druge strane, bilo bi izrazito korisno poduzimanje edukativnih akcija na provjeravanju i izgradnji prometne kulture, kako vozača tako i pješaka, u čemu bi mediji mogli odigrati bitnu ulogu, posebno preko onog dijela štampe i onih TV emisije koje najviše konzumiraju mladi. Mogla bi se primijeniti i metoda (koja se primjenjuje u SAD) da se prekršiocu ovog tipa dovedu kroz razgovor u lični odnos sa žrtvama brze vožnje i utrkivanja. Spominjemo i primjer organizacije MADD (Mother Against Drunk Drivers) koja provodi izvjesne oblike restorativne pravde. Mi bismo u našoj praksi mogli sigurno koristiti niz originalnih edukativno-represivnih postupaka, kao na primjer, obavezno prisustvovanje predavanjima iz domene regulacije saobraćaja, ili ilustrativnim prikazivanjem posljedica do kojih je dovela nesreća zbog prebrze vožnje i sl.

Kombinacija represivno-preventivnih mjera mogla bi biti usmjerena na ovu izrazito rizičnu grupu vozača, ali i na druge recidivističke prekršitelje, kao na primjer, vozače i pješake prolaznike kroz crveno svjetlo. Najdrastričnija takva mjera, a vjerojatno i najefektnija za "drag" vozače, bila bi ona koja se primjenjuje u Holandiji, gdje je zakonom predviđena mogućnost da se vozaču može oduzeti automobil, ako za dvostruko premaši dozvoljenu brzinu.

Ako se ova pojava utrkivanja i postizanja enormnih brzina posebno u gradskoj vožnji ne počne sistematski suzbijati sada, dok je još uvijek u ograničenom broju mladih vozača proširena, autori su uvjereni da ćemo se vrlo brzo susresti sa znatnim porastom teških prometnih nesreća zbog pretjerane brzine, pa će se činiti posve razumnim pribjegavanje i ovakvim drastičnim mjerama.

Da bi čitatelji dobili zoran uvid kako žive, misle, osjećaju i kako se ponašaju u vožnji ekstremni poklonici "drag" utrka dajemo u prilogu cjeloviti necenzurirani prikaz jednog intervjua sa mladićem, koji se smatra brojem jedan među sarajevskim "drag trkačima".

**I N T E R V J U ( s jednim od pripadnika "drag" trkača )**

**Pitanje:** Možete li mi reći nešto o vašoj prošlosti , kako ste provodili djetinstvo?

Odgovor: Odrastao sam kao i svako drugo dijete, inače sam propalica, pa je bolje da me za školu ne pitate, razlikujem se od druge djece, jer sam uvijek bio vođa među njima, uvijek sam ja tukao, a mene nije niko. Uvijek sam bio predvodnik i kada treba praviti belaj, uvijek se pravio preko mene, uvijek ja smišljam kakav ćemo belaj praviti.

**Pitanje,**ima li neki događaj u Vašem životu koji vas je fascinirao i naveo da se trkate ?

Odgovor: Možda ima, ja sam kao mali provodio mnogo vremena sa starim koji je prilično brzo vozio i družio se sa ljudima koji su učestvovali u prijašnjem jugoslovenskom šampionatu reli automobila. Kao mali vozio sam karting i obožavao da vidim čak i prije rata kad oni stanu i trkaju se.

**Pitanje:** U čemu vidite najveću privlačnost utrkivanja po gradu?.

Odgovor:Volim brzu vožnju i volim to što se dešava od semafora do semafora, tad se osjećam dobro i slobodno i sve se svodi na dužinu od semafora do semafora.

**Pitanje:** Kakva je opasnost po mogućnost povređivanja i smrti u utrkivanjima,i kako bi to vi ocijenili?

Odgovor:Vrlo je opasno po mogućnost povređivanja, čak više opasno po mogućnost oduzimanja nečijeg ili svog života. Povrede koje bi nastale na ovim brzinama kojim ja vozim, bi vjerovatno završile smrću.

**Pitanje:** K:oliko se dugo bavite ovim utrkama?

Odgovor: Od 1996 godine.

**Pitanje:** U kojem automobilu se sada utrkujete ?

Odgovor: Golf A3 GTI 16v

**Pitanje:** : Šta imate od dodatne opreme i da li je automobil friziran i kolika je snaga?

Odgovor: Auto je friziran , fabrički ima 150 ks ,2000 kubika. Ja sam ga pojačao i sad ima 240 ks. Posjeduje svu fabričku dodatnu opremu : ABS, ESP, samoventilirajući

diskovi, ultralake felge, "speed up tuning "amortizere, čip, regulator pritiska goriva sa premosnicom, kn filter i sportski auspuh.

**Pitanje: :Da li je vozilo u Vašem vlasništvu?**

Odgovor: Auto je moj.

**Pitanje: Koliki su izdaci za ovaj automobil, gorivo , dijelovi?**

Odgovor: Ako je sve uredi 1000 km mjesečno

**Pitanje: Kako se finansirate ?**

Odgovor: Svakako, snalazim se.

**Pitanje: Koju kategoriju vozačke posjeduješ i od kada?**

Odgovor: "B" kategorije, pa ne znam vozio sam 2 godine bez vozačke, ne znam tačno kad sam položio.

**Pitanje: Kojom ste najvećom brzinom vozili kroz grad?**

Odgovor: 248 km/h po gradu

**Pitanje: A van grada?**

Odgovor: 272 km/h, moj sat to nije mogao izmjeriti, ali je jaran vozio iza mene "porche" GT2 i on je vidio na svom satu.

**Pitanje: Da li razmišljate o posljedicama brze vožnje?**

Odgovor:Ne razmišljam, jer da sam razmišljao vjerovatno ne bih vozio.

**Pitanje: Šta mislite o plakatima brzina ubija?**

Odgovor: Mislim da su smiješni , u Njemačkoj su ti plakati dobri na plakatu su lešinari i crvi i piše : " samo naprijed trkači dajte gas mi čekamo na vas", ali na mene ne bi uticali.

**Pitanje:Koji dio grada je najbolji za utrkivanje i zbog čega?**

Odgovor: Televizija – Otoka, Titova, ne valjaju samo oni dijelovi gdje ima puno šahtova i gdje je neravna cesta.

**Pitanje:** Da li ste se utrkiivali i u nekim drugim gradovima van Sarajeva?

Odgovor: Jesam, ali oni su slabi, ne pratikuju takvu vožnju

**Pitanje:** Da li ste se utrkiivali van BiH?

Odgovor: Jesam, trkao sam se na čitavom Balkanu.

**Pitanje:** Do kada se mislite utrkiivati na ovakav način ?

Odgovor: Dok se ne smotam oko svoje bandere.

**Pitanje:** Na koji način se najradije utrkiujete?

Odgovor: Od semafora do semafora se pokazuje jačina automobila, a na otvorenom stabilnost, a puno novca sam uložio i na jednu i na drugu osobinu.

**Pitanje:** Da li postoji neka osoba protiv koje se najviše volite utrkiivati ?

Odgovor: U gradu nema, ali volim se trkati protiv nafuranih osoba koji dođu iz inostranstva sa skupim autima i imaju onaj provokativni osmijeh: ko sad ću ja tebe poderati, šta ćeš ti s tim golfom, a poslije trke kad ih poderem, taj osmijeh im nestane, jedino sto im mogu reći je, dobrodošli u Sarajevo.

**Pitanje:** Imate li neke posebne planove za budućnost?

Odgovor: Nemam

**Pitanje:** Da li se bavite nekim drugim sportovima?

Odgovor: Da, bavim se borilačkim sportom, karateom najviše, pomalo "tai boxom".

**Pitanje:** Da li imate stvarnih prijatelja među trkačima?

Odgovor: U Sarajevu nemam nijednog, svi su ljubomorni na mene.

**Pitanje:** Gdje i koliko često izlazite?

Odgovor: Izlazim petkom i subotom sa djevojkom i sa jednim prijateljem izlazim po gradu .

**Pitanje:** Možete li opisati jedan ponedjeljak ili utorak?

Odgovor: Budim se oko 12 , pošto sam nezaposlen, doručkujem nekad, nekad ne ,nađem se sa djevojkom, onda nešto radim oko auta, naveče obiđem ceste da vidim imali nešto novo i onda provedem noć pretežno ne spavajući.

**Pitanje: Možete li opisati subotu?**

Odgovor Subota je već nešto drugo, po danu spremam auto za naveče, jer je tada najveća navala trkača i protivnika, svodi se na provjeru svega na autu, onda izađem sa djevojkom, posle toga je već 12 sati, ponoć, onda kružim i tražim moguće protivnike.

**Pitanje: S kim sada živite?**

Odgovor: S majkom, ocem i sestrom.

**Pitanje: Šta je po zanimanju Vaš otac?**

Odgovor: Cvjećar

**Pitanje: Da li su Vaši roditelji provodili dovoljno vremena sa vama ?**

Odgovor: Jesu

**Pitanje: Gdje ste bili za vrijeme rata?**

Odgovor: U Sarajevu

**Pitanje: Da li je Vaša porodica kompletna?**

Odgovor: Da

**Pitanje: Kakav je bio Vaš odnos sa ocem kad ste bili u dobi od 13 – 18 godina ?**

Odgovor: Blizak.

**Pitanje: Imate li neku ozbiljnu vezu?**

Odgovor: Imam djevojku sa kojom se odlično slažem.

**Pitanje: Da li ste se već ženili ili rastavljali?**

Odgovor: Ne



**Pitanje:** Da li Vam je neki trkač posebno drag?

Odgovor: Schumacher zato što je brz i trka se glavom, a ne samo mašinom

**Pitanje:** Šta mislite o filmu "Brzi i opasni?"

Odgovor: Dobar, predstavlja život osobe koja se trka po gradu

**Pitanje:** Imate li nekih zdravstvenih problema?

Odgovor: Ne, samo glavobolje i nesаницe.

**Pitanje:** Pušite li?

Odgovor: Ne

**Pitanje:** Pijete li alkoholna pića?

Odgovor: Ne

**Pitanje:** Jeste li probali marihuanu?

Odgovor: Ne

**Pitanje:** Šta mislite o legalizaciji marihuane?

Odgovor: Ne volim narkomane, treba ih sve pobiti.

**Pitanje:** Da li ste aktivni član navijačke grupe?

Odgovor: Ne

**Pitanje:** Koliko vremena trošite na auto dnevno?

Odgovor: Od 24 sata trošim 12

**Pitanje:** Uzimate li neke časopise?

Odgovor: Uzimam ali izvana, jer mi mogu pomoći oko performansi i stabilnosti auta, a ovi ovde nemaju pojma o čemu pišu.

**Pitanje:** Šta biste rekli nekom kad bi htio da počne da se trka?

Odgovor: Da treba uložiti puno sebe u to

**Pitanje: Koje su tri osobine koje bi trebao imati svaki trkač i tri koje ne bi?**

Odgovor: Refleksi, ljubav prema autu i ne biti nafuran. droga, alkohol, prevelika samouvjerenost ne idu u ovakvim utrka.

**Pitanje: Da li ste napravili neke veće prekršaje u saobraćaju?**

Odgovor: Prekoračenje brzine 248 km/h kod Vjetrenjače

**Pitanje: Da li ste kršili semaforску signalizaciju?**

Odgovor: Samo ako vozim prebrzo, pa ne mogu stati, inače ne volim prolaziti kroz crveno

**Pitanje: Da li ste preticali preko pune linije?**

Odgovor: Jesam i kroz tunele

**Pitanje: Da li biste se prestali utrkivati i praviti prekršaje kada bi se napravila staza za utrkivanje ili oslobodio neki dio ulice?**

Odgovor: Ne, jer uvijek neko dođe sa strane i sa semafora.

**Pitanje: Da li biste željeli voziti za neki tim ?**

Odgovor: Ne, oni su jako spori za mene.

**Pitanje: Koja je Vaša najvažnija odluka u životu?**

Odgovor: Ima ih par , recimo da su one bile o životu i smrti nekih drugih ljudi

**Pitanje: Kakav je Vaš pogled na svijet?**

Odgovor: Dabogda izbio atomski rat i svi pomrli sem žohara, ne podnosim sebe tako da ne volim ni svijet.

**Pitanje: Šta očekuješ od budućnosti za 10-15 godina?**

Odgovor: Očekujem da ću biti mrtav.

**Pitanje: Šta mislite o smrti?**

Odgovor: Ne bojim se smrti, ona je tu čitav život uz mene

**Pitanje: Šta bi voljeli uraditi u životu prije smrti?**

Odgovor: Sve u životu sam već uradio

**Pitanje: Koje tri stvari bi voljeli uraditi u životu prije smrti?**

Odgovor: Poljubiti majku, oca, sestru, djevojku i reći da ne plaču, jer nisam vrijedan toga.

**Pitanje: Da li je bilo grešaka u vašem životu do sada?**

Odgovor: Jeste, bilo je velikih grešaka.

**Pitanje: Jeste li zadovoljni sa svojim životom sada ?**

Odgovor: Ne osjećam se zadovoljnim, više bih volio da sam mrtav, nego što sam živ.

**Pitanje: Imate li nekih velikih briga u životu?**

Odgovor: Kada preguliš neke velike stvari i brige u životu , onda su sve ostale stvari sitnice.

**Pitanje: Šta mislite kakva je povezanost među trkačima?**

Odgovor: Slaba je povezanost to su jedni obični mahalci više rade jezikom nego što rade autom.

**Pitanje: Šta mislite o policiji?**

Odgovor: Čast izuzecima, ali mislim da je većina običan iskompleksiran šljam.

**Pitanje: Ima li nešto što bi dodali a nije spomenuto u ovom razgovoru?**

Odgovor: Znam da je trkanje opasno , ilegalno i nezakonito, ali trkanje je postalo sastavni dio mog života bez toga ne bih mogao, radije bih bio mrtav nego da prestanem sa trkanjem. Jedino se dobro osjećam kad gume škripe, kada je kazaljka u crvenom polju obrtaja, kad prelazim 200 km/h

Na osnovu ovoga intervjua obavljenog sa jednim od pripadnika strastvenih "drag" trkača prof.dr. Slobodan Loga je dao svoje mišljenje koje glasi:

"Psihijatrijsko mišljenje koje se daje samo na osnovu datog intervjua koje nije strukturirano od strane psihijatra nije u potpunosti vjerodostojno. Ipak na osnovu datih odgovora najvjerovatnije se radi o depresivnom poremećaju ličnosti i nesvesnim suicidalnim tendencijama."

Na kraju valja spomenuti da je ideju za ovo istraživanje i izuzetnu suradnju sa participantima dao i ostvario Edvin Kutlovac diplomirani kriminalist.

### Biografija

**Kutlovac Edvin** Diplomirani Kriminalist.

Diplomirao na Fakultetu kriminalističkih nauka Univerziteta u Sarajevu januara 2003. godine.

Zaposlen u Centralnom istražnom uredu Granične policije Bosne i Hercegovine, viši inspektor.

[edvin\\_kuki@yahoo.com](mailto:edvin_kuki@yahoo.com)

**Vladimir Obradović** Doktor psiholoških nauka na Univerzitetu u Zagrebu. U svojoj plodonosnoj naučnoj karijeri provodio je broja pretežno survey istraživanja, isključivo sociološke i kriminološke tematike, koja su korištena u tadašnjim javnim raspravama i objavljivana u znanstvenim i stručnim časopisima. Od 1987. godine na Sveučilištu u Zagrebu izabran je u zvanje višeg znanstvenog suradnika iz područja Sociologije i grane Metodologija društvenih istraživanja, a Fakultet političkih znanosti ga izabire za izvanrednog profesora za predmet Metodologija društvenih istraživanja. Od izbora u znanstveno zvanje bio je autor i koautor u velikim sociološkim istraživanjima, te surađuje u svojstvu metodologa u raznim empirijskim istraživačkim projektima. Od strane Instituta za društvena istraživanja Sveučilišta u Zagrebu izdane su mu tri knjige iz tematike položaja mladih: Društveno ekonomski položaj zaposlene omladine 1986, Teorijsko metodološka studija društvenog položaja mladih 1987., Fragmenti omladine 1988., Interesantno pomena je da je izvjestan period proveo na Fakultetu kriminalističkih znanosti u Zagrebu čiji je osnivač i prvi dekan u periodu 1989.-1992. godine. Aktivan profesorski angažman, koji je trajao neprekidno od 1984. do 2008. godine, ukazuje na znanstveno nastavno iskustvo predavača iz različitih, ali srodnih, tematskih područja; sociologije, metodologije društvenih istraživanja, psihologije, komunikologije i kriminologije.

Naročito aktivan doprinos bosanskohercegovačkoj kriminologiji daje u periodu od 1998. do 2008. godine kao vanredni profesor Fakulteta kriminalističkih nauka Univerziteta u Sarajevu, kada preduzima veći broj istraživanja iz kriminološke tematike te ga se slobodno može svrstati u jednog od protagonista nove bosanskohercegovačke kriminologije zasnovane na empirijskim istraživanjima. Trenutno živi i radi u Zagrebu.

[vladimir.obradovic@zg.t-com.hr](mailto:vladimir.obradovic@zg.t-com.hr)