

$$V_1 = \sqrt{2 \cdot \gamma \cdot s} = \sqrt{2 \cdot 5 \cdot 16} = \sqrt{160} = 12,6 \text{ m/sek} \rightsquigarrow 45 \text{ km/t.}$$

Hvor  $\gamma$  = den skønnede retardation = 5 m/sek<sup>2</sup>.

s = kurestrækningen = 16 meter.

Hvor stor ministervognens hastighedsformindskelse har været ved selve sammenstødsafviklingen afhænger bl. a. af, hvor stor den modkørende Volvo-vogns hastighed har været. En bedømmelse af ministervognens hastighedsformindskelse alene på grundlag af skadedannelserne er særdeles usikker. Anslår jeg imidlertid ministervognens hastighed i sammenstødsøjeblikket ( $V_2$ ) til 55 km/time, således at hastighedsformindskelsen kun skulle have andraget 10 km/time (fra 55 km/t til 45 km/t) mener jeg det sikkert, at hastighedsformindskelsen ved sammenstødet er anslået mindre, end den i virkeligheden har været.

På strækningen de sidste 8 meter før sammenstødet har ministervognen afsat et kraftigt skridspor. Hvorvidt der er blevet bremsed også over denne strækning er meget muligt, men jeg kan ikke afgøre det. Jeg vil derfor nøjes med at regne med, at vognens retardation over denne strækning kun har andraget 3 m/sek<sup>2</sup>.

Ministervognens hastighed ( $V_3$ ) ved det 8 meter lange skridspors begyndelse kan herefter findes af:

$$V_3 = \sqrt{2 \cdot s \cdot \gamma + V_2^2} = \sqrt{2 \cdot 8 \cdot 3 + 15,3^2} = \sqrt{282} = 16,8 \text{ m/sek.}$$

Hvor  $V_2$  = hastigheden i sammenstødsøjeblikket = 55 km/time svarende til 15,3 m/sek.

S = skridsporets længde = 8 meter.

$\gamma$  = retardationen over skridlængden  $\rightsquigarrow$  3 m/sek<sup>2</sup>.

Før det 8 meter lange skridspor har vognen afsat ca. 40 m bremsespor. Vognens gennemsnitlige retardation over denne bremsestrækning vil jeg anslå har været mindst 6,5 m/sek<sup>2</sup>.

*Ministervognens mindst tænkelige hastighed ( $V_4$ ) ved bremsesporets begyndelse* kan herefter findes af:

$$V_4 = \sqrt{2 \cdot S' \cdot \gamma + V_3^2} = \sqrt{2 \cdot 40 \cdot 6,5 + 16,8^2} = \sqrt{802} = 28,2 \text{ m/sek, svarende til } 100 \text{ km/t.}$$

Hvor  $S'$  = bremselængden  $\rightsquigarrow$  40 meter

$\gamma$  = mindst tænkelige retardation = 6,5 m/sek<sup>2</sup>.

Der er set bort fra hastighedsformindskelsen som følge af at bremsningen har fundet sted op ad bakke.

#### *Ministervognens mere sandsynlige hastighed.*

Den foran udregnede hastighed er den mindste tænkelige. Jeg tror imidlertid, at ministeren har kørt hurtigere, og jeg finder det mere sandsynligt at antage, at ministervognens hastighed i sammenstødsøjeblikket har været omkring 65 km/time svarende til 18 m/sek. og at middelretardationen over den ca. 40 meter lange bremsestrækning har andraget ca. 7 m/sek<sup>2</sup>. Lægges dette skøn til grund, har jeg fundet, at *ministervognens mere sandsynlige hastighed ved bremsesporens begyndelse har været 110 km/time.*

#### *Hændelsesforløbet.*

På vedlagte rids har jeg indtegnet de implicerede køretøjer efter sporene og efter hvad vidnerne har forklaret til politirapporten. Position (0) betyder positionen i sammenstødsøjeblikket, (1) betyder positionen 1 sek. før sammenstødet, (2) betyder positionen 2 sek. før sammenstødet og så fremdeles. Volvoen er indtegnet efter en konstant hastighed på 120 km/t. Ministervognen er indtegnet efter en konstant hastighed på 110 km/t indtil bremsesporens begyndelse og derefter aftagende til en hastighed på 65 km/t i sammenstødsøjeblikket.

Efter det foreliggende i politirapporten er ministeren begyndt en overhaling af vidnet civilingeniør Bengt Per Sørensens vogn noget før spærreliniens begyndelse.

Da ministeren er nået frem til position (3) (ca. 1 sek. før bremsesporets begyndelse), må han antages at have taget sin beslutning om at bremse og situationen, som den da har set ud for ham, kan formentlig beskrives således.

Han er kommet så langt frem i forhold til civilingeniørens vogn, at han ikke mere kan iagttage den, men blot har en fornemmelse af (en måske usikker fornemmelse af), hvor civilingeniørens vogn befinder sig.