

УНИВЕРЗИТЕТ У БАЊОЈ ЛУЦИ  
ФАКУЛТЕТ: МАШИНСКИ ФАКУЛТЕТ БАЊА ЛУКА



Univerzitet U Banjoj Luci	
MAŠINSKI FAKULTET BANJA LUKA	
Broj:	16/1. 2014/19
Dana:	25. 02. 20 19.

**ИЗВЈЕШТАЈ КОМИСИЈЕ**

*о пријављеним кандидатима на Конкурс за избор наставника или сарадника у звање*

**I) ПОДАЦИ О КОНКУРСУ**

Одлука о расписивању конкурса, орган и датум доношења одлуке: Сенат Универзитета у Бањој Луци, Одлука број: 01/04-2.2588/19 од 07. октобра 2019.
Ужа научна/умјетничка област: Мотори и моторна возила
Назив факултета: Машински факултет Бања Лука
Број кандидата који се бирају 1 (један)
Број пријављених кандидата 1 (један)
Датум и мјесто објављивања конкурса: 16. октобра 2019, дневни лист „Глас Српске“ Бања Лука
Састав комисије: а) <b>Др Снежана Петковић</b> , редовни професор, ужа научна област Мотори и моторна возила, Универзитет у Бањој Луци, Машински факултет Бања Лука, предсједник, б) <b>Др Александар Милашиновић</b> , редовни професор, ужа научна област Мотори и моторна возила, Универзитет у Бањој Луци, Машински факултет Бања Лука, члан, в) <b>Др Радивоје Пешић</b> , редовни професор, ужа научна област Мотори СУС и Друмски саобраћај, Факултет инжењерских наука Универзитета у Крагујевцу, члан.
Пријављени кандидати На Конкурс се пријавио један кандидат: 1. Жељко Ђурић, виши асистент, Универзитет у Бањој Луци Машински факултет Бања Лука.

## II) ПОДАЦИ О КАНДИДАТИМА

### *Први кандидат*

#### а) Основни биографски подаци:

Име (имена оба родитеља) и презиме:	Жељко(Јелена, Гавро) Ђурић
Датум и мјесто рођења:	26. новембар 1975, Прњавор, Република Српска, Босна и Херцеговина
Установе у којима је био запослен:	„Терминг“ д.о.о., Бања Лука, Машински факултет, Бања Лука
Радна мјеста:	Пројектант машинских инсталација гријања, климатизације и вентилације, Асистент, Виши асистент
Научна и/или умјетничка област	Мотори и моторна возила
Чланство у научним и стручним организацијама или удружењима:	Члан удружења Друштва термотехничара Републике Српске.

#### б) Дипломе и звања:

<u>Основне студије</u>	
Назив институције:	Универзитет у Бањој Луци, Машински факултет Бања Лука
Звање:	Дипломирани инжењер машинства,
Мјесто и година завршетка:	Бања Лука, 2008. год.
Просјечна оцјена из цијелог студија:	8,3
<u>Постдипломске студије:</u>	
Назив институције:	Универзитет у Бањој Луци, Машински факултет Бања Лука
Звање:	Мастер енергетског и саобраћајног машинства – 300 ECTS
Мјесто и година завршетка:	Рјешење о еквиваленцији раније стеченог звања са новим звањем бр. 01-1331/11 од 23. 11. 2011. год.
Наслов завршног рада:	Хибридна возила
Научна/умјетничка област (подаци из дипломе):	Термотехника и моторизација
Просјечна оцјена:	8,3
<u>Докторске студије/докторат:</u>	
Назив институције:	Кандидат тренутно похађа докторски студиј на Факултету инжењерских наука, Универзитета у Крагујевцу, студијски програм Моторна возила
Мјесто и година одбране докторске дисертација:	
Назив докторске дисертације:	-
Научна/умјетничка област (подаци из дипломе):	-
Претходни избори у наставна и научна звања (институција, звање, година избора)	Универзитет у Бањој Луци, Асистент, март 2011. година (Одлука број:05-1364-XLV- 8.3.3/11) Универзитет у Бањој Луци, Виши асистент, јануар 2015. година (Одлука број:02/04- 3.155-22/15, од 29. 01. 2015. године)

## в) Научна/умјетничка дјелатност кандидата

Радови прије посљедњег избора/реизбора

(Навести све радове, дати њихов кратак приказ и број бодава сврстаних по категоријама из члана 19. или члана 20.)

**Научни рад на научном скупу међународног значаја, штампан у ијелини (5 бодова)**

1. Petkovic S, Dugic P, Kovac O, **Ђурић Џ**, Vujica J. *Effect Of Biodiesel Blend On Lubricants Characteristics*. World Automotive Congress FISITA, Maastricht, Netherlands, 2-6 June 2014: F2014-CET-050. 0,5·5=2,5 бода

2. Петковић С, Костић Н, **Ђурић Ж**. *Технички преглед возила у будућности – контрола електронских система возила*. IX Међународна конференција „Безбједноста саобраћаја у локалној заједници“, Зајечар, Србија, 9-11 априла 2014: 359-364. **5 бодова**

Радови послје последњег избора/реизбора

(Навести све радове, дати њихов кратак приказ и број бодава сврстаних по категоријама из члана 19. или члана 20.)

**Научни рад на научном скупу међународног значаја, штампан у ијелини (5 бодова)**

1. Milašinović, A., Mujanić, I., Bulatović, Ž., **Ђурић, Џ**. *Output torque of the flywheel of the ic engine variations during an engine cycle*. 12<sup>th</sup> International Conference on Accomplishments in Electrical and Mechanical Engineering and Information Technology DEMI 2015, Banja Luka, Republika Srpska, BiH, 29<sup>th</sup> – 30<sup>th</sup> May 2015. **0,75·5=3,5 бода**

Output torque of the flywheel of the IC engine is the torque that engine produces and it serves to drive the vehicle. This torque varies during an engine cycle. The variability of output torque influences gas-pressure torque, torque due to motion of crank-slider mechanism masses, the torque required to drive the auxiliaries and the friction plus the valve train torque. The goal of this paper is to quantify the correlation between the crankshaft speed variation and output torque of the flywheel of the IC engine and the torque required to drive the auxiliaries and the friction plus the valve train torque. Output torque of the flywheel can be used for misfire detection.

2. Milašinović, A., Milovanović, Z., **Ђурић, Џ**. *A kinematically driven slider crank mechanism*. 13<sup>th</sup> International Conference on Accomplishments in Mechanical and Industrial Engineering DEMI 2017, Banja Luka, Republika Srpska, BiH, 26<sup>th</sup> – 27<sup>th</sup> May 2017. **5 бодова**

Two approaches are possible for kinematically driven multibody systems: a classical and a computational approach. In the classical approach it is assumed that the system degrees of freedom can easily be identified and all the kinematic variables can be expressed in terms of the degrees of freedom. When more complex systems are considered, the use of another computer-based method, such as the computational approach, becomes necessary. A V engine slider crank mechanism is an example of the complex system. In the computational approach, the kinematic constraint equations that describe mechanical joints and specified motion trajectories are formulated, leading to a relatively large system of nonlinear algebraic equations that can be solved using computer and numerical methods. In this paper, we use the computational approach for kinematic analysis of the position, velocity and acceleration of a slider crank and a V engine slider crank mechanism. The influence of nonuniformity rotation of the crankshaft on the movement of the piston will be given.

3. Petkovic, S., Kovac, O., **Ђурић, Z.**, Veinovic, S. *Fuel saving through use of new generation of low-viscosity motor oils*. 17th Symposium on Thermal Science and Engineering of Serbia, Sokobanja, Serbia, October 20–23, 2015. **0,75·5=3,5 бода**

Industrialized countries have committed to reduce emissions of carbon dioxide under the Kyoto Protocol. Reduced CO<sub>2</sub> emissions can be accomplished mostly by improving energy efficiency in the automotive sector and industry. All large manufacturers of engines and vehicles have made significant efforts to improve technical solutions aimed at increasing energy efficiency and reducing fuel consumption, primarily fossil fuels. Significant fuel savings can be achieved in the sector that uses lowviscosity motor oils and toothed gear oil. The use of such oils against conventional oils can result in up to 7% savings. This paper shall present an overview of modern low-viscosity grade motor oils and those to be used in a few years, both in passenger automobile engines and in diesel engines for heavy commercial vehicles and machinery, as well as their contribution to reducing fuel consumption.

4. Petkovic, S., Dugic, P., Pesic R, **Djuric, Z.** *Determination of lubrikant degradation level by applying different alternative fuel in engines.* 15<sup>th</sup> European Automotive Congres Madrid, 3<sup>th</sup> – 5<sup>th</sup> October 2017. **0,75·5=3,5 бода**

The aim of this study was to examine and compare the level of oil degradation and wear of engine parts with application different kinds of alternative fuels (a mixture of ethyl alcohol (10%) and gasoline, a mixture of biodiesel (10%) and diesel fuel and LPG gas). For each test, it was used high quality oil that the manufacturer recommends for a particular engine application. During the test were monitored all the parameters related to the wear of vital engine parts as well as changes in oil during operation. The effect of used fuel were evaluated on the base of obtained results. Ratings were compared with scores obtained during tests with conventional fossil fuels.

The experiments were performed according to standard motor test methods: For gasoline engine - a high-temperature test of 100 motor hours (MH) at full load of motor was used according to the oil manufacturer's instructions. For diesel engine - the test was performed according to the method ASTM D6594 and CEC L-78-T-99 method. The CEC L-78-T-99 method known as Volkswagen TDI test is used to evaluate the performance of engine oils with respect to ring sticking and piston cleanliness (deposit control).

Samples of oils are taken in the test and its characteristics are examined. The changes in physical and chemical characteristics of oil were determined by FT-IR (Fourier Transform-Infrared) spectrophotometry, and wear metals by AAS (Atomic absorption spectrophotometer). Upon completion of the test, the engine was disassembled; weight measurements were conducted as well as visual inspection of the status of vital engine parts which also has been measured prior to the test. When used biodiesel The test results show that: No particular wear of engine parts occurred. Oil viscosity increased during the test, but within acceptable values. During the experiment there was a slight decrease in the Total base number (TBN) and increase Total Acid Number (TAN). Amount of soot was significantly increased. Application of mixture of ethanol and gasoline on the engine has no significant effect on lubricant but there was a change of viscosity as a consequence of penetration of fuel into oil. Regardless of dilution of oil, oil has sufficient alkaline reserve after the test. Also, wear-out of parts of engine is within permitted limits When using LPG engine oil analysis showed that there was no negative impact on the physical and chemical properties of oil and engine parts wear.

Generaly, when used alternative fules, LPG or mixture with smal percent alternative fues (less than 10%) the results have shown that: there were no significant changes in chemical characteristics of oil. Also, wear-out of parts of engine is within permitted limits. Test results showed that the alternative fuels used in these investigations (mixture with 10% bifuels, and LPG gases) can be used as fuels without structural changes on the engines with the use of newer generation engine oil.

---

**Оригиналан научни рад у научном часопису националног значаја, (6 бодова)**

1. Golubović, Bugarski V., Petković, S., **Đurić, Ž.**, Jotić, G. *Vibration comfort of the vehicle expressed by seat effective amplitude transmissibility.* International Congress Motor Vehicles & Motors 2018 Kragujevac, October 4<sup>th</sup> -5<sup>th</sup> , 2018. **0,75·6=4,5 бода**

Research of the human body vibrations, carried out under controlled laboratory conditions, shows that human body is the most sensitive to vibrations in the frequency range that matches the biomechanical resonance. In the vertical direction, the resonance of the body is approximately 5 Hz, while in the horizontal direction the resonance occurs at frequencies less than 2 Hz. The vibrations of the vehicle have been transferred to the driver and passengers over the seats, which have the ability to attenuate or to amplify vibrations which human body is exposed to while driving. One way to determine the vibration behaviour of the seat is to measure the SEAT (seat effective amplitude transmissibility) factor, which represents the ratio between the vibrations measured on the seat and vibration measured directly on the floor under the seat. Measurement of vibrations in

these two positions must be performed simultaneously. If the value of SEAT is less than 1, a seat attenuates vibrations and meets vibrational comfort, the value of SEAT greater than 1 indicates that a seat amplifies vibration, reducing vibration comfort. This paper gives results of SEAT factor investigation done on a hybrid vehicle, for different types of road surface and different modes of driving (electric power and internal combustion engine).

2. Petkovic, S., Golubovic, Bugarski V., **Djurić, Z.**, Miladinovic, B. *Improvement of vehicle inspection technology by introducing integrated information system*. International Congress Motor Vehicles & Motors 2016 Kragujevac, October 6<sup>th</sup> -7<sup>th</sup>, 2016. **0,75·6=4,5 бод**

Technical inspections of vehicles represent an important segment of the traffic safety. Therefore, this issue is receiving great attention both in the world and in our country. In particular, given the importance of the exchange of information on technical inspection of vehicles among members of the European Union by introducing a single information system. The electronic Vehicle Information Platform (VIP), as meant in Art.16 of Directive 2014/45/EU should consist of the National Registrations of the member states with vehicle data and/or inspection results, interconnected via the existing EUCARIS system.

In the Republic of Srpska since 2009 there was introduced a new concept for the organization of technical inspection of vehicles. This new organization specifically emphasizes the development of the information system. This paper briefly presented the operation of a modern information system as well as the benefits of its introduction not only to raise the quality of technical inspections but also for the wider community.

**Реализовани национални научни пројекат у својству сарадника на пројекту (1 бод)**

1. Планирање одрживог туристичког транспорта у локалној заједници. Министарство за научно технолошки развој, високо образовање и информационо друштво. Руководилац пројекта: Проф. др Снежана Петковић. (Уговор о ауторском дјелу, број: 16/1.1026-4/19.). **1 бод**

**УКУПАН БРОЈ БОДОВА: 7,5 бодова + 25,5 бодова = 33 бода**

**г) Образовна дјелатност кандидата:**

**Образовна дјелатност прије последњег избора/реизбора**

*(Навести све активности (публикације, гостујућа настава и менторство) и број бодова сврстаних по категоријама из члана 21.)*

**Квалитет педагошког рада (члан 25)**

Према објављеним анкетама о квалитету наставе а које представљају основ за вредновање наставничких/сарадничких способности кандидат је у посљедњој анкети студената оцјењен са оцјеном 5,0.

**Образовна дјелатност после последњег избора/реизбора**

*(Навести све активности (публикације, гостујућа настава и менторство) и број бодова сврстаних по категоријама из члана 21.)*

**Квалитет педагошког рада (члан 25)**

Према објављеним анкетама о квалитету наставе, а које представљају основ за вредновање наставничких/сарадничких способности, кандидат је у анкети студената за 2016/2017. годину за одржане вјежбе из предмета Мотори СУС основе оцијењен са оцјеном 4,34. **8 бодова**

**УКУПАН БРОЈ БОДОВА: 8 бодова= 8 бодова**



**д) Стручна дјелатност кандидата:**

Стручна дјелатност кандидата (прије последњег избора/реизбора)  
(Навести све активности и број бодова сврстаних по категоријама из члана 22.)

**Стручни рад у часопису националног значаја (с рецензијом) (2 бода)**

- 1. Ђурић Ж.,** Пећанац М. *Пнеуматици*, Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2011; II(4): 19-25. **2 бода**
- 2. Ђурић Ж,** Пећанац М, Петковић С. *Контролисање азотних оксида и честичне емисије на техничком прегледу возила у ЕУ.* Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2012; III (5): 32-38. **2 бода**
- 3. Ђурић Ж,** Петковић С, Пећанац М. *Избор и одржавање пнеуматика.* Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2012; III(6): 13-23. **2 бода**
4. Пејашиновић Ж, **Ђурић Ж,** Јотић Г. *Резултати техничких прегледа возила – поуздани или не,* Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2013; IV(7): 31-37. **2 бода**
5. Раљић Ж, **Ђурић Ж.** *Наслони за главу као елемент безбједности саобраћаја,* Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2013; IV(8): 17-21. **2 бода**
6. Пејашиновић Ж, Јотић Г, **Ђурић Ж.** *Уређај са ваљцима за мјерење силе кочења по ободу точкова код возила на моторни погон,* Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2013; IV(8): 9-16. **2 бода**

**Рад у зборнику радова са међународног стручног скупа (3 бода)**

1. Петковић С, Костић Н, **Ђурић Ж.** *Мјере за унапређење превоза опасних материја у Републици Српској.* Регионална конференција о промету опасних материја ADR/ADN/RID/ICAO CARGO; Тара, Србија, 4-7 јун 2013:48-59. **3 бода**

**Рад у зборнику радова са националног стручног скупа (2 бода)**

1. Петковић С, **Ђурић Ж.** *Унапређење технологије техничког прегледа возила у ЕУ.* Научно стручна конференција Безбједност саобраћаја, Добој, Република Српска, БиХ, 07. и 08. јуни 2012. **2 бода**
2. **Ђурић Ж,** Петковић С, Пећанац М. *Возила са хибридно - електричним погоном у друмском саобраћају.* Зборника радова, Стручни скуп технички преглед возила Републике Српске 2013, Теслић, Република Српска, 11-12. јун 2013: 131-147. **2 бода**
3. **Ђурић Ж,** Шкундрић Ј, Петковић С. *Технички преглед безбједносних електронских система на моторним возилима.* Зборника радова Стручни скуп технички преглед возила Републике Српске 2012, Теслић, Република Српска, 16-17. јун 2012: 125-137. **2 бода**
4. **Ђурић Ж,** Петковић С, Раљић Ж. *Прописи Европске Уније о техничком прегледу возила.* Зборника радова Стручни скуп технички преглед возила Републике Српске 2014, Теслић, Република Српска, 21. септембар 2014: 109-120. **2 бода**

**Реализовани национални стручни пројекат у својству сарадника на пројекту (1 бод)**

1. Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске. Министарство саобраћаја и веза Републике Српске, Бања Лука, 2013. (Уговори о ауторском раду број: 01/04.2.1319-6/13 од 08.04.2013. године. ). **1 бод**

2. Обављање дјелатности периодичног испитивања техничких и безбједносних услова возила за превоз опасних материја, Министарство индустрије енергетике и рударства Републике Српске. (Руководилац пројекта: Проф. др Снежана Петковић). (Уговор о ауторском дјелу број: 16/1.457-3/12 од 19. 4. 2012. године). **1 бод**

3. Преглед, сервисирање, испитивање и подешавање вентила у енергетским постројењима, уређајима и опремом под притиском. Министарство индустрије, енергетике и рударства Републике Српске. Руководилац пројекта: Проф. др Снежана Петковић. (Рјешење број 05.08/312-131-3/10 од 22. 10. 2010. године). **1 бод**

***Остале професионалне активности на Универзитету и ван Универзитета које доприносе повећању угледа Универзитета (2 бода)***

1. Предавања по позиву на стручном семинару: „Еколошка вожња“, за инструкторе вожње, лиценциране предаваче теоретског дијела испита и испитиваче из управљања моторним возилом; Министарство просвјете и културе, Завод за образовање одраслих, Републике Српске, новембар и децембар 2013.

(Уговор о дјелу број: 07/5.1/112-410/13 од 25.11.2013. године и Уговор о дјелу број: 07/5.1/112-419/13 од 06.12.2013. године). **2 бода**

2. Предавања из области транспорта опасних материја у оквиру обуке радника “Рафинерије нафте Брод” .

(Уговор о дјелу број 98/2014 ). **2 бод**

3. Предавања из области транспорта опасних материја у оквиру обуке радника “Рафинерије уља Модрича”.

(Уговор о дјелу број 01-408/14). **2 бод**

Стручна дјелатност кандидата (послије последњег избора/реизбора)

*(Навести све активности и број бодова сврстаних по категоријама из члана 22.)*

***Стручни рад у часопису националног значаја (с рецензијом) (2 бода)***

1. **Ђурић, Ж.**, Петковић, С., Раљић, Ж. *Безбједосни аспекти примјене ауто-фолија*. Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2014; V(9): 3-8. **2 бода** (рад није бодован у претходном избору, објављен 2015. године)

Једна од недоумица која се јавља код запослених на станицама техничких прегледа возила односи се на фолије које се постављају на возила (ауто-фолије). Проблеми се јављају током редовног техничког прегледа возила када контролори и водитељи треба да процијене да ли су ауто-фолије постављене у складу са прописима, али и током ванредног техничког прегледа на који саобраћајна полиција упути возило због постављених ауто-фолија (или због претпоставке да је на возило постављена фолија). У овом раду су наведени критеријуми које треба задовољити у погледу постављања ауто-фолија на одређене површине возила, који су своје упориште нашли у законским прописима БиХ из ове области.

2. Пећанац, М., **Ђурић, Ж.**, Петковић, С. *Теоријски и практични приступ идентификацији возила*. Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2014; V(9): 33-44. **2 бода** (рад није бодован у претходном избору, објављен 2015. године)

Подаци који описују возило могу се грубо подијелити на техничке податке (карактеристике мотора, година производње, подаци о масама, број сједишта, облик каросерије итд.) и идентификационе податке (број шасије, број мотора, типска плочица, итд.). Ову подјелу треба схватити условно, јер потпуна идентификација возила захтијева утврђивање свих поменутих података. Најсигурнији извор података је само возило. Прегледом возила директно утврђујемо податке о њему. Стога, спровођење једне потпуне идентификације возила подразумева: провјеру усаглашености података документ-возило и утврђивање вјеродостојности-оригиналности докумената и возила. У раду су приказане основе идентификације моторних и прикључних возила. Циљ рада је да се водитељима (шефови станица) и контролорима прошири знање везано за проблем идентификације возила. Посебно је истакнут значај прикупљања и похрањивања података о моторним и прикључним возилима у информациони систем.

**3. Ђурић, Ж., Петковић, С., Јотић, Г. Специфичности возила са погоном на четири точка.** Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2014; V(10): 12-32. **2 бода**, (рад није бодован у претходном избору, објављен 2015. године)

Возила са погоном на четири точка (4×4) одликује специфичност да се обртни момент од мотора преноси на сва четири точка истовремено. Овакав погон возила подразумева сложенији систем преноса снаге него код конвенционалног погона (предњи или задњи погон). Возила са погоном на четири точка су посебна и са становишта техничког прегледа возила, при чему посебну пажњу треба обратити на испитивање система кочења. У зависности од примјене техничког рјешења система преноса снаге, систем кочења ће бити испитан на ваљцима на линији техничког прегледа или помоћу уређаја за мјерење успорења возила (децелерометар). У овом раду ће бити указано на најзаступљенија рјешења система преноса снаге код возила са погоном на четири точка, као и на специфичности техничког прегледа ових возила.

**4. Раљић, Ж., Ђурић, Ж. Савремени свјетлосни уређаји моторних возила.** Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2015; VI(11): 14-24. **2 бода**

Многа досад проведена истраживања указују на специфичности вожње у ноћним условима. Једно од ових истраживања је показало да је пажња возача значајно мања у условима вечерње и ноћне вожње него вожње у јутарњим часовима. Додатни проблем за возача у ноћним условима вожње представљају неповољни метеоролошки услови и услови пута. У којој мјери ће реакција возача у наведеним околностима бити исправна и правовремена, зависиће и од свјетлосно-сигналних уређаја на возилу. У овом раду је указано на значај свјетлосно-сигналних уређаја на возилу, а приказан је и потенцијал нових техничких рјешења у области свјетлосно-сигналних уређаја, у првом реду уређаја за освјетљавање пута.

**5. Пећанац, М., Ђурић, Ж., Петковић, С. Основе горивних ћелија и њихова примјена у моторним возилима.** Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2015; VI(11): 25-43. **2 бода**

Насупрот све мањим резервама фосилних горива, њихова потрошња се повећава. Транспорт представља важан сектор потрошње фосилних горива. У Европској унији (ЕУ) преко трећину енергије ангажује транспорт. Транспорт је уједно и кључни генератор емисије ЦО<sub>2</sub> и одговоран је за око 28% укупне емисије ЦО<sub>2</sub> у ЕУ. Осим тога, око 90% од укупно пројектованог повећања емисије ЦО<sub>2</sub> приписује се настајању у транспорту. У складу са тим јавила се потреба да се нађу алтернативни извори енергије за транспорт, који ће допринијети смањењу продуката сагоријевања који директно или индиректно штетно утичу на здравље људи и околину. Један од алтернативних извора енергије је и водоник. У овом раду дате су основе горивних ћелија (горивни чланак) које користе водоник као гориво и примјена горивних ћелија у возилима.

**6. Ђурић, Ж., Петковић, С., Јотић, Г. Технички преглед аутобуса.** Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2015; VI(12): 3-44. **2 бода**

Сматра се да су аутобуси релативно безбједна категорија моторних возила: како конструкционо због ниског центра масе, тако и због тенденције да се крећу малим брзинама. Ипак, треба имати у виду број путника који се превозе аутобусима и посљедице које могу наступити у случају саобраћајне незгоде. Осим тога, аутобуси током експлоатационог периода прелазе велики број километара у различитим



експлоатационим условима. Управо због специфичне намјене и услова експлоатације, периодична контрола исправности и одржавање аутобуса мора бити обављена на одговарајући начин, без икаквих импровизација. У овом раду дат је преглед старосне структуре аутобуса у Републици Српској за период од 2009. до 2014. године и дате су смјернице за правилан технички преглед аутобуса.

**7. Ђурић, Ж., Дугић, П., Петковић, С., Јотић, Г. Системи за пречишћавање издувних гасова код моторних возила.** Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2016; VII (13): 3-17. 0,75 **0,75·2 =1,5 бода**

Током техничког прегледа возила контролише се и стање издувног система и емисија издувних гасова. Правилно контролисање подразумијева исправне мјерне уређаје и адекватно примијењену процедуру испитивања. Осим тога, неопходно је да контролори и водитељи имају основна знања о појединим елементима система. Циљ овог рада јесте да прошири знања водитеља и контролора техничких прегледа из области моторних возила, те да отклони евентуалне недоумице.

**8. Петковић, С., Ђукић, Б., Ђурић, Ж. Олдтајмер возила.** Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2016; VII (13): 31-38. **2 бода**

Олдтајмер возила, за која још увијек нисмо договорили адекватан назив на нашем језику, јесу возила историјске (музејске) вриједности. ФИВА, међународна договорна организација - удружење националних савеза, клубова и осталих групација која се брине за одржавање и употребу олдтајмер возила на свјетском нивоу, дефинисала је кад возила можемо категорисати у олдтајмере и начин њихове категоризације. Ова дефиниција, као и категоризација, прихваћена је у већини држава свијета. У БиХ тренутно се ради на припреми правилника који ће разјаснити битна питања везана за регистрацију, осигурање и технички преглед олдтајмер возила. С обзиром да ће се у наредном периоду појавити ова возила на техничким прегледима, у раду су укратко дата објашњења неких питања везаних за олдтајмер возила.

**9. Петковић, С., Ђурић, Ж. Технички захтјеви за возила за ауто-школе.** Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2016; VII (14): 3-12. **2 бода**

У раду су приказани технички услови које морају испуњавати возила намијењена за обављање обуке возача (ауто-школе). У раду су приказана возила за обуку возача Б категорије, путничка возила, али су дате и неке карактеристике осталих возила, за Ц и Д категорију. Приказани су начини означавања возила, као и технички захтјеви који се тичу уградње и конструкције помоћних команди. Овај материјал ће послужити запосленим на техничким прегледима да се упознају са механизмом дуплих команди у возилима за ауто-школе (његовом конструкцијом, начином функционисања, начином уградње у возила, као и са контролним испитивањима током експлоатације).

**10. Раљић, Ж., Ђурић, Ж. Неисправности на инсталацијама за течни нафтни гас.** Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2016; VII (14): 44-51. **2 бода**

Течни нафтни гас (ТНГ) као погонско гориво моторног возила се углавном користи код лаких возила са ото мотором и то најчешће у „би-фуел“ варијанти: бензин-ТНГ. „Би-фуел“ варијанта пружа могућност алтернативног коришћења: или бензина или ТНГ-а, али и намеће потребу за додатном инсталацијом за напајање мотора. Иако се уградњом ТНГ инсталације у возило повећава безбједносни ризик, избор и уградња опреме мора бити такав да се ризик сведе на минимум. Водитељи и контролори на станицама техничког прегледа имају обавезу да приликом контроле ТНГ инсталација уче евентуалне недостатке и оштећења на инсталацији и на основу тога возило прогласе исправним или неисправним. У овом раду дат је преглед неких од уочених неисправности на ТНГ инсталацијама. Неисправности су уочене током техничког прегледа, или током сертификарања возила.

11. **Ђурић, Ж.**, Милашиновић, А., Бајић, Б. *Специфичности техничког прегледа возила са хибридно-електричним погоном*. Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2017; VIII (15): 1-21. **2 бода**

На станицама техничког прегледа возила појављују се различите категорије возила и возила са различитим погонима. Све већи је број возила погоњених алтернативним погонским системима. У групу возила са алтернативним погонским системом спадају и возила са хибридно-електричним погоном. Ова возила су на нашим просторима мање заступљена, па водитељи и контролори нису имали прилику да се детаљније упознају са њиховим специфичностима. У овом раду су дате основе возила са хибридно-електричним погоном и неке специфичности које су изазивале недоумице приликом техничког прегледа ових возила.

12. **Ђурић, Ж.**, Милашиновић, А., Бајић, Б. *Ефекти примјене биодизела за погон моторног возила*. Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2017; VIII (16): 33-41. **2 бода**

Највећи „хендикеп“ конвенционалних горива, која се користе за погон моторних возила, представља еколошко оптерећење околине. Због тога, нафтна индустрија стално настоји да достигне квалитет горива који гарантује задовољавање еколошки прихватљивих норми. Поред конвенционалних горива, (моторни бензин и дизел гориво) у аутомобилској индустрији се већ дуго рачуна и на алтернативна горива, а посебно су занимљива горива која се могу добити из биомасе. У раду су разматране могућности и ефекти примјене биодизела за погон моторног возила, са посебним освртом на погонске и еколошке карактеристике мотора СУС погоњеног биодизелом.

13. Милашиновић, А., Чича, Ђ., **Ђурић, Ж.** *Ток техничког прегледа у европској унији по директиви 2014/45/ЕУ*. Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2018; IX (17): 13-43. **2 бода**

У раду је дата интерпретација тока техничког прегледа возила у Европској унији према Директиви 2014/45/ЕУ. Поменута Директива је замијенила Директиву 2009/40/ЕУ. Техничко-технолошки напредак у области возила је интензиван, и неопходно је његово константно праћење са законским рјешењима, што ова Директива и чини. Није логично да се возила стара, на примјер годину дана, испитују по процедурама старим десетак и више година. Ако возило има савремене електронске системе они морају бити исправни. На примјер, ако је возило произведено са електронском контролом издувне емисије, то јесте са „милл“ лампицом, ако она свијетли при провјери техничке исправности, возило треба прогласити неисправним и савјетовати да се одвезе у овлаштени сервис који ће прецизније дијагностиковати квар.

14. Милашиновић, А., Чича, Ђ., **Ђурић, Ж.** *Електрични серво системи управљања*. Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2018; X (18): 3-13. **2 бода**

Непрекидни захтјеви у погледу побољшања перформанси управљачког система возила имали су за последицу замјену хидрауличних са електричним серво системима управљања. Најважнија предност електричних серво система управљања огледа се у чињеници што се активирају само у случају њихове примјене, тако да омогућују значајно мање потрошње енергије, што има за резултат смањену потрошњу горива. У раду су описана конструкциона рјешења електричних серво система управљања, као и принципи њиховог функционисања. Све строжији захтјеви у погледу смањења потрошње горива, као и емисије штетних гасова, чини данас примјену електричних серво управљачких система практично неизбјежном код свих класа возила.

15. **Ђурић, Ж.** *Карактеристике ото мотора погоњеног смјесом етанола и безоловног моторног бензина*. Технички прегледи возила Републике Српске – Билтен, Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске, 2018; X (18): 14-27. **2 бода**

Особине мотора са унутрашњим сагоријевањем (мотора СУС) и горива су међусобно условљене. Због уске повезаности квалитета горива и карактеристика мотора СУС горива се морају третирати као конструктивне величине равноправно са осталим виталним дијеловима мотора. Свјетски стручњаци већ

неколико десетина година уназад, а нарочито посљедњих година, врше опсежна истраживања са циљем проналажења расположивог, јефтиног и еколошки прихватљивог алтернативног горива за моторе СУС. У раду је приказан утицај етанола, као перспективног алтернативног горива, у смјеси са безоловним моторним бензином на карактеристике ото мотора, са посебним освртом на еколошке карактеристике мотора.

#### **Рад у зборнику радова са међународног стручног скупа (3 бода)**

1. Петковић, С., Костић, Н., **Ђурић, Ж.** Миладиновић Б. *Анализа информационог система за техничке прегледе возила у Републици Српској*. IV Регионална конференција „Ка одрживом транспорту 2015“, Златибор, 22-23. октобар 2015. 75 **0,75·3=2,15 бодова**

Технички прегледи возила представљају веома битан сегмент у безбједности саобраћаја. С тога се овом питању поклања велика пажња како у свијету тако и код нас. У Републици Српској је од 2009. године заживио нови концепт организације техничког прегледа возила. У тој новој организацији посебно се истиче развој информационог система. У раду је укратко представљен начин рада информационог система као и предности његовог увођења не само за подизање квалитета обављања техничких прегледа већ и на ширу друштвену заједницу.

#### **Рад у зборнику радова са националног стручног скупа (2 бода)**

1. **Ђурић, Ж.**, Петковић, С., Јотић, Г. *Испитивање ефикасности система кочења возила помоћу уређаја за мјерење успорења*. Зборник радова, Стручни скуп технички прегледи возила Републике Српске 2015, Теслић, Република Српска, 13-14. јун 2015: 19-30. **2 бода**

Испитивање ефикасности система кочења код возила која се не могу испитати на линији техничког прегледа возила врши се на полигону за испитивање помоћу уређаја за мјерење успорења возила (деакселерометар). Испитивање подразумијева одређивање средњег максималног успорења возила, израчунавање коефицијента кочења возила и поређење коефицијента са референтним вриједностима на основу чега се оцјењује ефикасност система кочења. Циљ овог рада јесте да се укаже на специфичности испитивања појединих возила у зависности од категорије и врсте система кочења.

2. Раљић, Ж., **Ђурић, Ж.**, Пантић, Д. *Број мотора као параметар за идентификацију возила*. Зборник радова, Стручни скуп технички прегледи возила Републике Српске 2016, Теслић, Република Српска, 11-12. јун 2016: 117-123. **2 бода**

Број мотора је један од параметара који се користи за идентификацију моторног возила током техничког прегледа возила у Републици Српској. Осим што је броју мотора понекад врло тешко приступити, проблем се јавља и код самог читавања броја мотора и уписивања у документацију возила. У ознаци мотора осим броја налазе се и други знакови које утискује произвођач мотора, што код контролног читавања изазива недоумице. У овом раду наведени су примјери означавања мотора произвођача ПСА и Опел. Осим тога, указано је на искустава других држава у погледу уношења ознаке са мотора у потврду о регистрацији.

3. **Ђурић, Ж.**, Милашиновић, А. *Систем преноса снаге у функцији повећања стабилности возила*. Зборник радова, Стручни скуп технички прегледи возила Републике Српске 2017, Теслић, Република Српска, 30. 9-1. 10. 2017: 45-61. **2 бода**

Стабилно кретање моторног возила је један од битних услова за повећање безбједности учесника у саобраћају. Нарушавање стабилног кретања возила је посљедица различитих фактора. На неке од тих фактора возач не може уопште утицати или не може у довољној мјери утицати. Савремена моторна возила су опремљена системима који повећавају стабилност кретања моторног возила, самим тим повећавају безбједност учесника у саобраћају, али и комфор возача у погледу управљања моторним возилом. У овом раду су представљени неки од система којима је надограђена конвенционална трансмисија, а који су познати по тзв. ефекту *Torque Vectoring*. Овим ефектом се постиже оптимална стабилност возила у разним условима експлоатације. За боље разумијевање *Torque Vectoring* ефекта дате су и основе управљања моторним возилом.

4. Милашиновић, А., Чича, Ђ., **Ђурић, Ж.** *Савремени трендови развоја дизел мотора.* Зборник радова, Стручни скуп технички прегледи возила Републике Српске 2017, Теслић, Република Српска, 30. 9-1. 10. 2017: 91-119. **2 бода**

Због добрих карактеристика водећи свјетски произвођачи дизел мотора улажу у посљедње вријеме значајне напоре у истраживачком, али и у конструкцијском смислу да усаврше постојеће, као и да лансирају на тржиште нове дизел моторе који ће задовољити потребе везано за смањење потрошње горива и емисије штетних гасова. Са тог аспекта су у раду приказана тренутно најновија достигнућа у области дизел мотора, као и кратак увид у правилник и методе које су значајне са становишта испитивања издувних гасова дизел мотора.

5. Раљић, Ж., **Ђурић, Ж.** *Рециклинг у аутомобилској индустрији.* Зборник радова, Стручни скуп технички прегледи возила Републике Српске 2017, Теслић, Република Српска, 30. 9-1. 10. 2017: 161-175. **2 бода**

Позната је чињеница да моторна возила током своје експлоатације представљају велики еколошки изазов. По завршетку експлоатационог периода возила, еколошки изазов се наставља само што су тада у питању други видови загађења околине. У раду су приказани трендови који су присутни у аутомобилској индустрији а односе се на одлагање и рециклинг моторног возила по истеку експлоатационог периода. Такође је приказано стање возног парка у Републици Српској, као и примјери неадекватног одлагања возила или неких елемената возила.

6. Петковић, С., Ђукић, Б., **Ђурић, Ж.** *Пожарна безбједност аутобуса - Могућност евакуације путника.* Зборник радова, VI међународна конференција “Безбједност саобраћаја у локалној заједници”, Бања Лука, 26-27. Октобар, 2017. **2 бода**

Пожари у возилима су увијек изузетно опасни. Како су аутобуси дио система масовног превоза особа, они су посебно ризични у случају појаве пожара. Многе свјетске студије су показале да се пожари у аутобусима много чешће дешавају него у другим превозним средствима и да су незгоде праћене са изузетно високом стопом смртности и великим бројем повријеђених. Узроци пожара могу бити, неадекватно одржавање појединих система и уређаја на аутобусима који представљају ризична мјеста за настанак пожара или као попутна појава након саобраћајне незгоде. Наиме, према свјетским подацима незгоде у аутобусима често су праћене пожаром, превртањем, масовном паником међу путницима када је отежана њихова евакуација. Пожари и превртање аутобуса представљају најтеже саобраћајне незгоде са великом смртношћу и тешким повредама путника. Из тих разлога код аутобуса се осим предвиђених општинских сигурносних конструкционих захтјева постављају и посебни захтјеви везани за противпожарну безбједност. У раду су анализирани узроци настанка пожара на аутобусима. Анализирани су стандарди којим су дефинисане противпожарне мјере са којима се настоје спријечити пожари у аутобусима или ублажити њихове посљедице. Приликом ових анализа посебна пажња је посвећена брзини евакуације из аутобуса и могућностима за спашавање путника у случају незгоде. У раду су приказана и новија свјестка истраживања и студије којим се указало на недостатке постојећих стандарда противпожарне безбједности аутобуса и дати приједлози за њихове измјене.

7. Милашиновић, А., Чича, Ђ., **Ђурић, Ж.** *Провјера исправности кочног система код путничких возила.* Зборник радова, Стручни скуп технички прегледи возила Републике Српске 2018, Теслић, Република Српска, 2-3. јун. 2018: 19-35. **2 бода**

Кочни систем се убраја у најважније системе на возилу чија функционалност директно утиче на безбједност људи и возила у саобраћају. Из тог разлога, у раду је детаљно презентован поступак контроле овог система за категорију возила М1, односно путничке аутомобиле, поткријепљен одговарајућим илустрацијама. Поред тога, уз сами ток техничког прегледа кочног система посебно су наглашени најчешћи недостаци због којих возило не би смјело проћи на техничком прегледу. Презентована упутства ће, прије свега, бити од користи контролорима почетницима, али ће исто тако корисно послужити и искуснијим контролорима.

8. **Ђурић, Ж.** *Технички преглед савремених возила.* Зборник радова, Стручни скуп технички прегледи возила Републике Српске 2018, Теслић, Република Српска, 2-3. јун. 2018: 37-45. **2 бода**

Савремена моторна возила су опремљена системима који повећавају безбједност учесника у саобраћају, комфор возача у погледу управљања моторним возилом али и еколошке и друге карактеристике возила. Да би потенцијал ових система био у потпуности искоришћен, неопходно је да сваки од система буде одржан и контролисан током техничког прегледа возила. С обзиром да се углавном ради о електронским системима, немогуће их је прегледати уређајима којима располажу станице техничког прегледа возила, а визуелни преглед често није довољан или је систем недоступан за визуелни преглед. У раду су приказана настојања појединих држава чланица Европске уније (ЕУ) да се технички преглед, електронских компоненти на возилу помоћу дијагностичких уређаја, интегрише у технологију техничког прегледа возила.

9. Бајић, Б., Талијан, Д., **Ђурић, Ж.** *Возила са погоном на течни природни гас (ТПГ)*. Зборник радова, Стручни скуп технички прегледи возила Републике Српске 2018, Теслић, Република Српска, 2-3. јун. 2018: 59-75. **2 бода**

Најзаступљенија алтернативна горива за погон возила су течни нафтни гас (ТНГ) и компримовани природни гас (КПГ). Ниска специфична маса компримованог природног гаса отвара простор за примјену течног природног гаса (ТПГ), код возила која се експлоатишу на ширем географском подручју. У раду су представљене основне компоненте и карактеристике система за погон возила течним природним гасом (ТПГ система).

10. Раљић, Ж., **Ђурић, Ж.** *Свјетска хармонизација контроле емисије код дизел мотора лаких возила*. Зборник радова, Стручни скуп технички прегледи возила Републике Српске 2018, Теслић, Република Српска, 2-3. јун. 2018: 127-143. **2 бода**

Глобална техничка директива GTR 15 позната је под називом Свјетска хармонизација контроле емисије лаких возила (World Harmonized Light Duty Test Procedures – WLTP). Циљ ове техничке директиве је да дефинише свјетски хармонизован метод за одређивање гасне токсичне емисије, емисије честице материје, емисије броја честица, емисије угљен диоксида (CO<sub>2</sub>), потрошње горива и потрошње електричне енергије лаких (путничких и комерцијалних) возила. Параметри тестирања возила по WLTP методи (тестној процедури) боље одражавају реалне услове експлоатације у односу на раније тестне процедуре. У раду су наведене основе емисије издувних гасова код дизел мотора и тестне процедуре које се проводе како би возило могло добити одобрење типа у погледу издувне емисије.

11. **Ђурић, Ж.** *Савремени погони моторних возила*. Зборник радова, Стручни скуп технички прегледи возила Републике Српске 2019, Теслић, Република Српска, 8-9. јун. 2019: 31-48. **2 бода**

Друмски транспорт је најзаступљенији вид транспорта, како у путничком тако и у теретном саобраћају. Мотор са унутрашњим сагоривањем (мотор СУС) је најзаступљенији погонски агрегат возила у друмском транспорту, а моторни бензин и дизел гориво су најзаступљенија погонска горива друмских возила. Данас се перспективним погонским агрегатом сматра и електромотор, било да се користи у хибридно-електричном возилу или електричном возилу. У раду је дат преглед погонских агрегата друмских возила, правци њиховог будућег развоја и перспективе њихове примјене у наредном периоду.

#### ***Реализовани национални стручни пројекат у својству сарадника на пројекту (1 бод)***

1. Стручна институција за техничке прегледе возила Републике Српске. Министарство саобраћаја и веза Републике Српске, Бања Лука, 2013. (Уговори о ауторском раду број:., 01/04-2.368-5/15 од 06.02.2015. године, 01/04-2.377-5/16 од 16.02.2016. године, 01/04-2.337-3/17 од 06.03.2017. године и 01/04-2.420-3/18 од 12.02.2018. године и 01/04-2.232-3/19 од 6.02.2019. године). **1 бод**

#### ***Остале професионалне активности на Универзитету и ван Универзитета које доприносе повећању угледа Универзитета (2 бода)***

1. Рад у испитној комисији за провјеру знања кандидата за савјетника за безбједност у превозу опасних материја у друмском саобраћају, жељезничком саобраћају и саобраћају унутрашњим пловним путевима.



(Рјешење број 13.01/345-1254/15 од 16. 6. 2015. године). **2 бода**

2. Рад у Комисији за спровођење испита за стицање звања инструктора вожње моторних возила.

(Рјешење број 07/5.1/034-57/16 од 18. 1. 2016. године и 07/5.1/034-36/17 од 4. 1. 2017. године).  
**2 бода**

**УКУПАН БРОЈ БОДОВА: 32 бодова+58,65 бодова=90,65**

**УКУПАН БРОЈ БОДОВА (НАУЧНА; ОБРАЗОВНА; СТРУЧНА):  
39,5 прије избора + 92,15 нослије избора =131,65**

### ТАБЕЛАРНИ ПРИКАЗ АКТИВНОСТИ КАНДИДАТА

Делатност кандидата	Прије избора	Послије избора
Научна	7,5	25,5
Образовна	-	8
Стручна	32	58,65
У К У П Н О	39,5	92,15

### III. ЗАКЉУЧНО МИШЉЕЊЕ

*(Образложење и приједлог комисије, са приједлогом једног кандидата за избор са назнаком за које звање се предлаже.)*

Комисија за писање и подношење извјештаја о пријављеним кандидатима за избор сарадника – вишег асистента, након што је анализирила и разматрала пријаве кандидата констатује:

На конкурс објављен 16. октобра 2019, у дневном листу „Глас Српске“, пријавио се један кандидат: Жељко Ђурић .

Кандидат Жељко Ђурић је доставио све неопходне документе из којих је видљиво да је завршио Машински факултет Универзитета у Бањој Луци, са просјечном оцјеном током студија 8,3 и стекао академски назив "Дипломирани инжењер машинства". Рјешењем о еквиваленцији раније стеченог звања са новим звањем бр. 01-1331/11 од 23.11.2011. године издатог на Машинском факултету, Универзитета у Бањој Луци, кандидат је стекао звање мастер енергетског и саобраћајног машинства - 300 ЕЦТС. Кандидат је прије рада на Универзитету имао радно искуство у привреди. Од 2011. године кандидат је запослен на Универзитету у Бањој Луци, Машинском факултету, гдје је у марту 2011. изабран у звање асистентан на предмете који припадају ужој научној област Мотори и моторна возила. на период од четири године. У јануару 2015. године кандидат је изабран у звање вишег асистента на за ужу научну област Мотори и моторна возила, на период од пет година. Кандидат тренутно похађа докторски студиј на Факултету инжењерских наука, Универзитета у Крагујевцу, студијски програм Моторна возила.

Након анализе научне, стручне и образовне дјелатности кандидата, након задњег избора у звање вишег асистента, те на основу критеријума предвиђених у чл. 19-22 и члану 26, Правилника о поступку и условима избора наставника и сарадника Универзитета у Бањој Луци од 28.05.2013, Комисија констатује да је кандидат остварио укупно  $83+131,65=214,65$  бодова. Кандидат је објавио у својству аутора или коаутора значајан број научних и стручних радова у часописима, зборницима радова са међународних и националних научних и стручних скупова, учествовао као коаутор у великом броју научних и стручних пројеката,


показао је запажене предавачке способности и педагошке квалитете и значајно дјеловао на подизању угледа универзитета.


На основу претходно наведених чињеница, Комисија констатује да кандидат Жељко Ђурић, ма, испуњава све услове прописане Законом о високом образовању (Сл. гласник Републике Српске 73/10) и Статутом Универзитета у Бањој Луци, за поновни избор у звање вишег асистента.

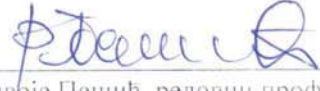
У складу са тим, Комисија једногласно предлаже Наствјно научном вијећу Машинског факултета у Бањој Луци и Сенату Универзитета у Бањој Луци, да се **Жељко Ђурић ма**, поново изабере у звање **вишег асистента** за ужу научну област Мотори и моторна возила.

У Бањој Луци и Крагујевцу, 10. 12. 2019.

Потписе чланова комисије:

1.   
Др Снежана Петковић, редовни професор, Универзитет у Бањој Луци, Машински факултет Бања Лука, председник,

2.   
Др Александар Милашиновић, ванредни професор, Универзитет у Бањој Луци, Машински факултет Бања Лука, члан,

3.   
Др Радивоје Пешић, редовни професор, Факултет инжењерских наука Универзитета у Крагујевцу, члан.