



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET**

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2013-054-6**

### **NAGYON SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Duna 1631 fkm  
2013. május 17.**

**4 személyes túrakenu  
nyilvántartásra nem kötelezett**

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a víziközlekedési esemény okának, körülményeinek feltárása, és a hasonló esetek megelőzése érdekében szükséges szakmai intézkedések kezdeményezése, valamint javaslatok megtétele. A szakmai vizsgálatnak semmilyen formában nem célja a vétkesség vagy a felelősség vizsgálata és megállapítása.

## Jelen vizsgálatot

- a víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény,
- a Londonban 1974. november hó 1. napján kelt „Életbiztonság a tengeren” tárgyú nemzetközi egyezmény és az ahhoz csatolt 1978. évi Jegyzőkönyv (SOLAS 1974/1978) kihirdetéséről szóló 2001. évi XI. törvény,
- a légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény (a továbbiakban: Kbt.),
- a víziközlekedési balesetek és víziközlekedési események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 77/2011 (XII. 21) NFM rendelet,
- illetve a Kbt. eltérő rendelkezéseinek hiányában a közigazgatási hatósági eljárás és szolgáltatás általános szabályairól szóló 2004. évi CXL. törvény rendelkezéseinek megfelelő alkalmazásával folytatta le a Közlekedésbiztonsági Szervezet.

A Közlekedésbiztonsági Szervezet illetékessége a 278/2006. (XII. 23.) Korm. rendeleten alapul.

## Fenti szabályok szerint

- A Közlekedésbiztonsági Szervezetnek a nagyon súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a súlyos víziközlekedési baleseteket és víziközlekedési eseményeket, amelyek megítélése szerint más körülmények között közlekedési balesethez vezethettek volna.
- A szakmai vizsgálat független a közlekedési baleset, illetve az egyéb közlekedési esemény kapcsán indult más közigazgatási hatósági, szabálysértési, illetve büntetőeljárástól.
- A szakmai vizsgálat során a hivatkozott jogszabályokon túlmenően az A.849 IMO Code-ban (Code for the Investigation of Marine Casualties and Incidents) foglaltakat kell alkalmazni.
- Jelen Zárójelentés-tervezet kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetetlenség nem merült fel. A szakmai vizsgálatban résztvevő személyek az adott ügyben indított más eljárásban szakértőként nem járhatnak el.

A Vb köteles megőrizni és más hatóság számára nem köteles hozzáférhetővé tenni a szakmai vizsgálat során tudomására jutott adatot, amely tekintetében az adat birtokosa az adatközlést jogszabály alapján megtagadhatta volna.

## Jelen Zárójelentés

alapjául a Vb által készített és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

A Zárójelentés-tervezet megküldésével egyidejűleg a KBSZ főigazgatója értesítette az érintetteket a záró megbeszélés időpontjáról, és arra meghívta az érintett személyeket, szervezeteket.

A 2014. október 14-re meghirdetett záró megbeszélésre meghívottak, a záró megbeszélésen nem vettek részt.

## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

DVRK	Dunai Vízürendészeti Rendőrkapitányság
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, a vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
KKF HFF	Központi Közlekedési Felügyelet, Hajózási Főfelügyelet
ms.	motoros
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság

## AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

<b>Az eset kategóriája</b>		nagyon súlyos víziközlekedési baleset
<b>Vízi jármű</b>	<b>gyártója</b>	Pörnyeszi Bt.
	<b>típusa</b>	4 személyes túrakenu
	<b>lobogója</b>	-
	<b>lajstromjele</b>	-
	<b>gyári száma</b>	-
	<b>tulajdonosa</b>	magánszemély
	<b>üzembentartója</b>	u.a.
	<b>bérlője</b>	túrázó magánszemély
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	2013. május 17. 15 óra 20 perc
	<b>helye</b>	Duna 1631 fkm
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	1 fő, férfi
	<b>súlyos sérültek száma</b>	-
<b>Vízi jármű rongálódásának mértéke</b>		a vízi jármű kis mértékben rongálódott karcolások keletkeztek rajta
<b>Lajstromozó állam</b>		-
<b>Lajstromozó hatóság</b>		-
<b>Gyártást felügyelő hatóság</b>		NKH jogelődje (KKF, HFF)
<b>Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet</b>		<b>KBSZ</b>

### Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2013. május 17-én 16 óra 30 perckor (1 óra 10 perccel az eset bekövetkezése után) az illetékes rendőrhatalóság ügyeletesen jelentette be.

### Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a nagyon súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2013. május 17-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárkány Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

### Az eseményszemle áttekintése

A Vb az esemény napján nem tartott helyszíni szemlét, mert a bejelentés idején már befejeződött a vízirendészet helyszíni szemléje, az érintettek elhagyták az eset helyét.

Meghallgatta az eltűnt személy kenuja után közlekedő kenuban tartózkodó másik két személyt, akik az esetet kenujukból látták. Az esetben érintett túrakenuról és a helyszínről a Vb a későbbiekben fényképfelvételeket készített.

A Vb másnap a vízirendészet budapesti főügyeletén adatgyűjtést végzett, az addig elkészült jelentésekről másolatot kért és kapott. Bekérte a halottszemle és a boncolási jegyzőkönyvek másolatát.

### Az eset rövid áttekintése

Tízfős ismerős társaság vízi túrázásra indult bérelt túrakenukkal 2013. május 17-én 9 óra 30 perckor Budapestről, a Római partról. Egy vállalkozótól béreltek 6 db túrakenut, az úti cél Baja volt. Négy kenuban ketten-ketten ültek, és ketten külön-külön egy-egy

kenuban eveztek. A Hárosi-szigetnél 15 óra körül pihentek egy keveset, majd tovább indultak kb. 15 óra 15 perckor. Induláskor a csoporttól két kenu kissé leszakadt, egy-két perccel később indultak a többiek után, kb. 300-400 m-rel követve a többieket. Az M0-ás híd után ukrán uszályok, bárkák voltak lekötve. A két lemaradt kenu közül az egyik, amelyik előrébb haladt, az uszályok felé kezdett sodródni, majd keresztbe fordult az uszályok előtt. A keresztbe fordulást követően a kenu fel is borult és vezetője a vízbe esett, majd eltűnt. A hátrébb lévő kenuban tartózkodó két személy látta ezt az eseményt. Gyorsan odaeveztek a lekötött úszóegységek személyzetéhez, hogy segítséget kérjenek, de nyelvi nehézségek miatt ez nem sikerült. Ezek után azonnal kiveztek a partra és értesítették a hatóságokat a történetekről, majd a partról keresték társukat. A vízbe esett személyt nem találták sehol, és később, a hatóságok által szervezett keresés is eredménytelen maradt. A meghallgatottak elmondása szerint az eltűnt férfi gyakorlott túrázó volt, több Tisza túrán vett már részt, úszni is jól tudott.

Az eltűnt férfit állampolgári bejelentésre 2013. június 2-án találták meg Érd vízterületénél.

A Vb biztonsági ajánlás kiadását nem tervezi.

## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 A túrakenuk útjának lefolyása

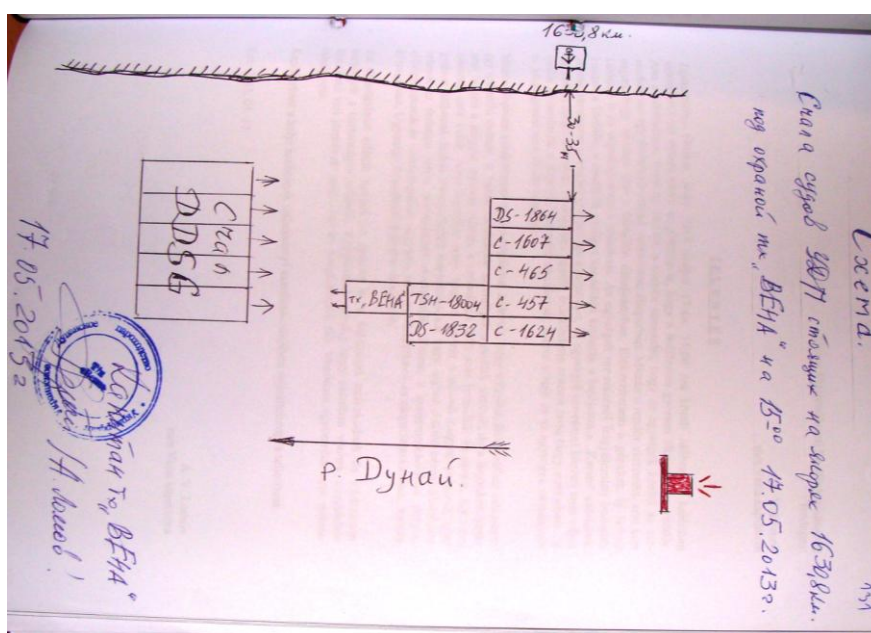
Tíz főből álló ismerős csoport vízitúrázásra indult Budapest Római partról, bérelt túrakenukkal 2014. május 17-én reggel, úti céljuk Baja volt. Elmondásuk szerint ez nem egy szervezett csoportos túra volt, mindenki egyénileg vett részt a túrán, de együtt akartak haladni.

Aznap reggel átvették a kenukat és a tartozékokat egy vállalkozótól, aki bérbe adta nekik. A vállalkozó tájékoztatta a túrázókat a víziközlekedés veszélyeiről, az evezés és a vízi sporteszköz használatának szabályairól. Elmondása szerint tájékoztatta a túrázókat az aznap dél tájban várható erős szélről is.

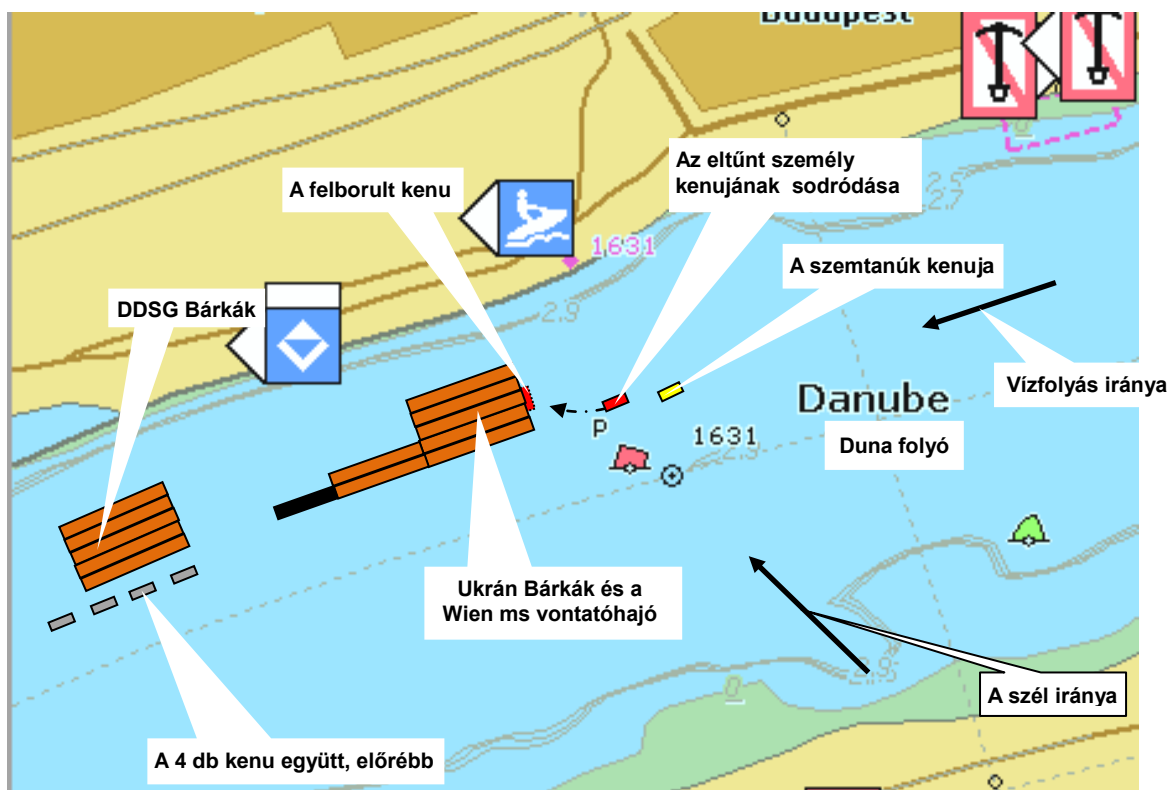
A csoport elindult 9 óra 30 perckor és a Kis Hárosi-szigetnél pihentek 15 óraker. Addig eseménytelenül közlekedtek a folyó sodrását kihasználva. A pihenő után kb. 15 óra 15 perckor indultak tovább. Két kenu kicsit lemaradva, egy-két perccel később indult el a többi után. A két utolsó kenuban hárman eveztek, egyikben ketten, és egy kenuban pedig egy fő evezett. Az egyedül utazó túrázó kenuja kicsit jobbra helyezkedett el a másiktól, vagyis a jobb part irányában, közelebb a déli M0-ás híd után horgonyzó úszóegységekhez (2. sz. ábra), de a hajóúton kívül. A hátrébb lévő kenuban tartózkodók arra lettek figyelmesek, hogy az előttük haladó kenu elkezd jobbra sodródni a lekötött uszályok felé, majd keresztbe fordul és felborul. Vezetője a vízbe esett és eltűnt. A kenu két uszály közé szorulva megakadt.

A két személy, aki látta az esetet, azonnal a horgonyzó úszóegységekhez ment, hogy segítséget kérjen a személyzetétől, de ez nyelvi nehézségek miatt nem sikerült. Ezután kiveztek a partra és értesítették a hatóságokat, majd a partról keresték társukat. A vízirendészet kiérkező járőrhajója is keresni kezdte az eltűnt férfit, de a keresés nem járt eredménnyel. A vízirendészet utasítására a horgonyzó összekötött úszóegységek a Wien (Vena) vontatóhajó segítségével megbontásra kerültek, de nem találták az eltűnt férfit, akinek holttestét 2014. június 2-án emelték ki a vízből állampolgári bejelentés alapján, Érd vízterületén, a jobb partban.

A felborult kenut az eset napján, két úszóegység közé beszorulva találták meg.



1. sz. ábra: Az ukrán hajóparancsnok helyszínrajza



2. sz. ábra: Összefoglaló térkép az úszóegységek és a kenuk elhelyezkedéséről

## 1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	1	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	0	0	

## 1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A túrakenu a borulás után beszorult két bárka közé és eközben kisebb sérülések (kitörések) keletkeztek a kenu peremén, karcolódások a külső műanyag burkolatán.

## 1.4 Egyéb kár

Egyéb kárt a vizsgálat befejezéséig a Vb-nek nem hoztak tudomására.

## 1.5 A személyzet adatai

### 1.5.1 A vízi jármű vezetője

Kora, neme, állampolgársága		31 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	a kenu vezetéséhez képesítés nem szükséges
	Egészségügyi alkalmasság	nem szükséges



Az 1.5.2 pont az üzemvezető adatai, valamint az 1.5.3 pont a személyzet egyéb tagjai adatainak kitöltésének ennél a kenuborulásos esetről nincs jelentősége, mert a kenuban nem tartózkodott a kenu vezetőjén kívül egyéb személy.

## 1.6 A kenu adatai

Gyártás helye	Fót
Gyártás éve	nem ismert
Utolsó szemle helye, ideje	nyilvántartásra nem kötelezett
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	nyilvántartásra nem kötelezett

### 1.6.1 A kenu egyéb adatai

Gyártó	Pörnyeszi Bt.
Típus	Pörnyeszi 4 személyes indián kenu

Az eredeti számozásnak megfelelő 1.6.2 pont a főmotor adatai és az 1.6.3 pont a meghibásodott berendezés adatainak kitöltése ennek az esetről a szempontjából nincs jelentősége, mert a túrakenuban nincs főmotor és nem hibásodott meg berendezés.

### 1.6.2 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	30 kg
Csomagok tömege	10 kg
A kenu vezetőjének súlya	75 kg
Összesen	115 kg
Teljes vízkiszorítás	320 kg
Megengedett legnagyobb merülés	0,15 m
Merülés a baleset idején	nem ismert

Az úszólétesítmény terhelési adatai az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért további részletezésük nem szükséges.

## 1.7 Meteorológiai adatok

- A baleset idején a szélmozgás enyhe-élénkülő Dél-Délkeleti volt, a szél erősségére átlagosan 14 km/h volt jellemző. A szélbefúvások maximális erőssége: 28 km/h volt. Ez a szélerősség abban a térségben nem keltett nagyobb, kellemetlen hullámokat.
- A baleset időpontjában a látási viszonyok jók voltak. Esős, enyhén felhős, borongós időjárás volt, a levegő hőmérséklete 18-19 °C volt.
- Vízállás Budapestnél: 407 cm, ez közepesen magas vízállást jelent, apadó jellegű volt a vízmozgás. A víz hőmérséklete: 15,8 °C volt.

## 1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések a kenuban nem szükségesek.

## 1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezés a kenuban nem volt.

## 1.10 Kikötői adatok

A kikötő paraméterei az esemény bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

## 1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt.

## 1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Nem keletkezett roncs. A tûrakenut az illetékes rendőrhatalóság szakértői vizsgálatra lefoglalta.

## 1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

### Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra került sor. A szakértői vélemény, fulladásos halált állapított meg. A boncolási jegyzőkönyv melléklete, a véralkohol szint véleményezéseként enyhe alkoholos befolyásoltságot feltételezett a baleset időpontjára.

## 1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

## 1.15 A túlélés lehetősége

Az eltűnt személyt a kárkereső Vízirendészet járőrei keresték az eltűnés környezetének vízterületen, és ennek érdekében a lehorgonyzott, összekötött bárkákat is szétkötötték az ott tartózkodó ukrán vontatóhajó személyzetével. A keresés azonban így is eredménytelen maradt.

A felborult kenuban volt két mentőmellény is, azonban a kenu vezetője nem viselt mentőmellényt.

A feltételezések szerint a felborult kenu vezetője – a kenujához hasonlóan - a lehorgonyzott úszóegységek közé sodródhatott. Őt egymás mellé kötött lehorgonyzott uszályt, bárkát kellett volna hosszában, esetleg valamelyest oldal irányban a víz alatt átúsznia, ami gyakorlott búvárúszó számára is rendkívüli képességeket és gyakorlatot igénylő feladat.

## 1.16 Próbák és kísérletek

Próbákat, kísérleteket a Vb nem végeztetett.

## 1.17 Érintett szervezetek jellemzése

Az érintett szervezetek az eset bekövetkezésére nem voltak hatással, ezért azok elemzése nem szükséges.

## 1.18 Kiegészítő adatok, vonatkozó jogszabályok

A 2000 évi XLII. törvény a víziközlekedésről, valamint az 57/2011.(XI.22) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről, mellékleteként kiadott Hajózási Szabályzat esethez vonatkozó pontjai.

**II. RÉSZ****MAGYARORSZÁG TERÜLETÉN LEVŐ BELVÍZI UTAKRA VONATKOZÓ KIEGÉSZÍTŐ RENDELKEZÉSEK****A. ÁLTALÁNOS SZABÁLYOK****1. FEJEZET****ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK****„1.01 cikk – Fogalommeghatározások**

A II. rész alkalmazásában:

- 3.a. Szervezett, csoportosan haladó evezős vízijárművek részvételével zajló vízitúra – tíznél több evezős vízijármű részvétele esetén – vízi túravezető vezetésével bonyolítható le.
- 3.b. A 3.a. bekezdésben említett vízitúra elindulását, túravezetőjének személyét és a tervezett útvonalat a túravezető az indulást megelőzően köteles bejelenteni a területileg illetékes vízirendészeti szervnek.
- 3.d. A vízitúra vezetőjének vízijárművét a Szabályzat II. rész 3. melléklet „U” kódlobogójával (II-3. melléklet) kell megjelölni. A lobogó (oldalélének) mérete legkevesebb 0,3 m és az helyettesíthető azonos megjelenésű táblával.
- 3.e. A vízitúra vezetője jogosult a túra résztvevőinek közlekedési magatartására vonatkozó utasítást adni, amelyet a résztvevők kötelesek végrehajtani.
- 3.f. Vízitúra korlátozott látási viszonyok között nem folytatható.

**1.03 cikk – Az úszólétesítmények vezetésére való alkalmasság**

1. Úszólétesítményt – az I. rész 1.02 cikk 6. bekezdése alapján – olyan személy vezethet és a vezetés olyan személynek engedhető át, aki
  - a) nem áll a vezetési képességre hátrányosan ható szer befolyása alatt, szervezetében nincs szeszital fogyasztásából származó alkohol vagy más hasonlóan ható szer (például kábítószer, gyógyszer, ezek kombinációja),”

**II-1. melléklet****BIZTONSÁGI ELŐÍRÁSOK****„III. Nyilvántartásba vételre nem kötelezett vízi sporteszközre vonatkozó előírások**

1. Vízi sporteszköz egy vagy több úszótestet foglalhat magában, amelyek önmagukban vízmentesek és biztonságosan vannak egymáshoz erősítve úgy, hogy teljes terheléssel történő használat mellett a vízterület időjárás, vízjárás és hullámviszonyait maradandó alakváltozás és a vízmentesség csökkenése nélkül kiállják.
2. Vízi sporteszköznek
  - a) hullámzó vízen biztonságosan el kell viselnie a megadott legnagyobb terhelés 125%-át;
  - b) zárt testének teljes térfogata legalább a legnagyobb bemerülési térfogatnak a kétszerese legyen;
  - c) megfelelő stabilitással kell rendelkeznie;
  - d) képesnek kell lennie legalább 8 km/h holtvízi sebesség elérésére, továbbá a kitérés, fordulási és megállási műveletek végrehajtására”.

**II-2. melléklet****CSÓNAK KÖTELEZŐ FELSZERELÉSE**

2. „Az 1. pontban foglalt rendelkezéseket a kajakok, kenuk, kilbótok, szkiffek, dublók, tripletek, továbbá a 2,5 m-nél kisebb testhosszúságú csónak esetében az alábbi eltéréssel kell alkalmazni:
  - a) mentőmellény - a csónakban tartózkodó személyek számának megfelelően,
  - b) evező - a csónak hajtásának megfelelően, de legalább 1 db,
  - c) legalább 1 liter űrméretű vízmerő eszköz vagy szivacs - 1 db,
  - d) kikötésre alkalmas, megfelelő állapotú kötél vagy lánc - 5 fm,
  - e) a csónak üzemben tartójának nevét és lakcímét (telephelyét) tartalmazó, a csónaktesten jól látható helyen, tartósan rögzített tábla,

- f) fehér kézi villamos jelzőlámpa tartalék izzóval és tartalék elemmel - 1 db.

### **1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek**

A kivizsgálás során az általánostól eltérő módszerek alkalmazása nem volt szükséges.

## 2. ELEMZÉS

A túrázók a túrázás megkezdése előtt nem jelölték ki maguk közül vezetőt - ugyan ez nem volt kötelező számukra -, nem beszéltek meg részletesen az útitervet. Túravezető kijelölése csak 10 fő feletti csoport esetén kötelező. A Vb véleménye szerint azonban ebben az esetben is már célszerű lett volna tapasztalt vezetőt kijelölni. A meghallgatottak egyhangúan úgy nyilatkoztak, hogy ez nem egy szervezett túrázás volt, csak együtt akartak maradni, de mindenki a saját maga felelősségére vett részt a kiránduláson.

A túravezető szerepe, hogy együtt tartsa a társaságot, segítse a gyakorlatlanabbakat, felhívja a figyelmet a veszélyekre, tisztában legyen a veszélyes helyen történő közlekedés szabályaival, esetleges problémáival.

A kenu eltűnt vezetője a nap folyamán előzőleg többször fogyasztott szeszes italt, ami csónak, vízi sporteszköz vezetése során tilos. Az enyhén alkoholos állapotot a boncolási jegyzőkönyv is megerősítette.

A vízbe fulladt személy egyedül utazott egy négyszemélyes kenuban, amelyet egyedül vezetni nagy gyakorlatot és rutint igénylő feladat. A közel 6 m-es kenut egy evezővel irányítani nem egyszerű művelet.

Az összes többi kenunak sikerült elkerülni a horgonyzó úszóegységeket, csak az eltűnt személy kenuja került az uszályok, bárkák közelébe. Hogy miképpen került az adott helyre – ő maga evezett túl közel, vagy bekerülve a sodrásba, nem tudta onnan a kenut kikormányozni - az elmondások alapján sem rekonstruálható teljes biztonsággal, mivel a szemtanúk nem tudtak egyértelmű következtetések levonására alkalmas leírást adni. A kenura közel merőlegesen fújó enyhe szél hatása is hozzájárulhatott, hogy a lehorgonyzott bárkák felé sodródott, előttük keresztbe fordult, majd felborult. Az elképzelhető, hogy ő maga is keresztbe akart fordulni az uszályok előtt azért, hogy még elkerülje azokat.

Az eset idején biztosan nem volt a vezetőn mentőmellény (a meghallgatott, másik kenuban ülők elmondása szerint korábban, a pihenő előtt viselt mentő mellényt), mert azonnal eltűnt a vízben. Horgonyzott egységek közé sodródni mindenképpen nagyon veszélyes, de talán nagyobb esélye lett volna az életben maradásra, ha viselt mentőmellényt. A kenuban később találtak 2 db mentőmellényt.

Amennyiben a társaság 9 óra 30 kor indult és 15 órakor ért a Kis Hárosi szigethez, akkor a kb. 25 km-es távolságot 5 és fél óra alatt tették meg. Ez átlagsebességben 4,5 km/óra sebességet jelent, ami gyakorlatilag a víz sodrásával egyenlő. Ez egy újabb problémát vet fel, mert ugyanis ha nincs sebességkülönbség a víz sebessége és a kenu sebessége között, akkor a kormányhatás gyakorlatilag nulla, illetve az evezés irányától függhet valamelyest. Ez a dunai helyismeret, evezési gyakorlat kérdését veti fel.

A meghallgatottak szerint az eltűnt férfi tudott úszni, gyakorlott vízi túrázó volt, azonban csak arról van tudomása a Vb-nek, hogy a Tiszán túrázott. A tiszai és a dunai túrázás között igen nagy különbségek vannak a folyók eltérő jellegéből adódóan. A Tiszán közel sincs akkora hajóforgalom mint a Dunán, és a Tisza folyó átlagos folyási sebessége jóval kisebb a Dunáénál, kb. a fele, továbbá a Tisza sokkal keskenyebb folyó. A történetek után volt két olyan túrázó, akik úgy döntöttek, hogy nem folytatják az utat.

### 2.1 Az eset oka:

- A kenu vezetője azáltal, hogy egyedül vezette a 4 személyes kenut, nagyobb kockázatot vállalt, mint azt a kenu adottságai és saját evezési, irányítási képességei lehetővé tették.
- A kenu vezetője nem ismerte a vízterület speciális sajátosságait.

### 3. KÖVETKEZTETÉSEK

#### 3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A Vb arra a következtetésre jutott, hogy az eltűnt személy nem volt tisztában a vízterület speciális sajátosságaival, fokozottan veszélyes jellegével, továbbá nem viselt mentőmellényt.

#### 3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A kenu vezetője a nap során alkoholt fogyasztott.

#### 3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe nem hozható, kockázatnövelő tényezők

Az eltűnt személy lemaradt a csoport többi tagjától, így azok nem segíthettek neki, nem figyelmeztethették, hogy esetleg túl közel kerül az uszályokhoz, bárkákhoz.

Célszerű lett volna, ha a csoportnak van egy igazán tapasztalt vezetője, aki azonnal észreveszi az esetleges hibákat, együtt tartja a csapatot.

### 4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A KBSZ Vizsgálóbizottsága nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

### 5. MELLÉKLETEK

Ábrák

Budapest, 2014. október 22.

---

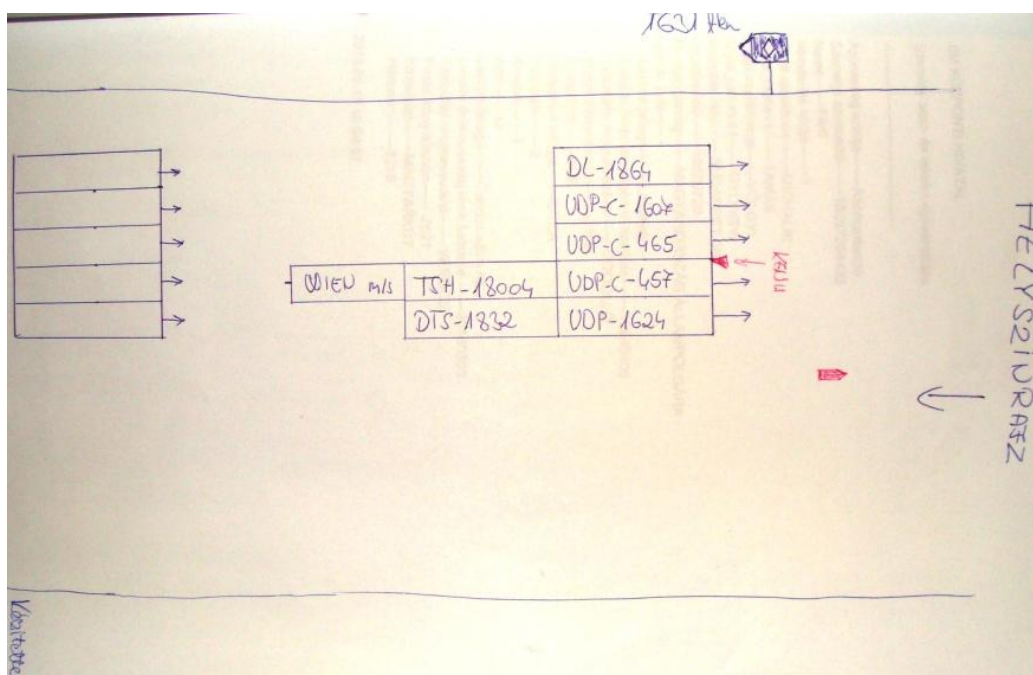
Sárkány Gábor  
Vb tagja

---

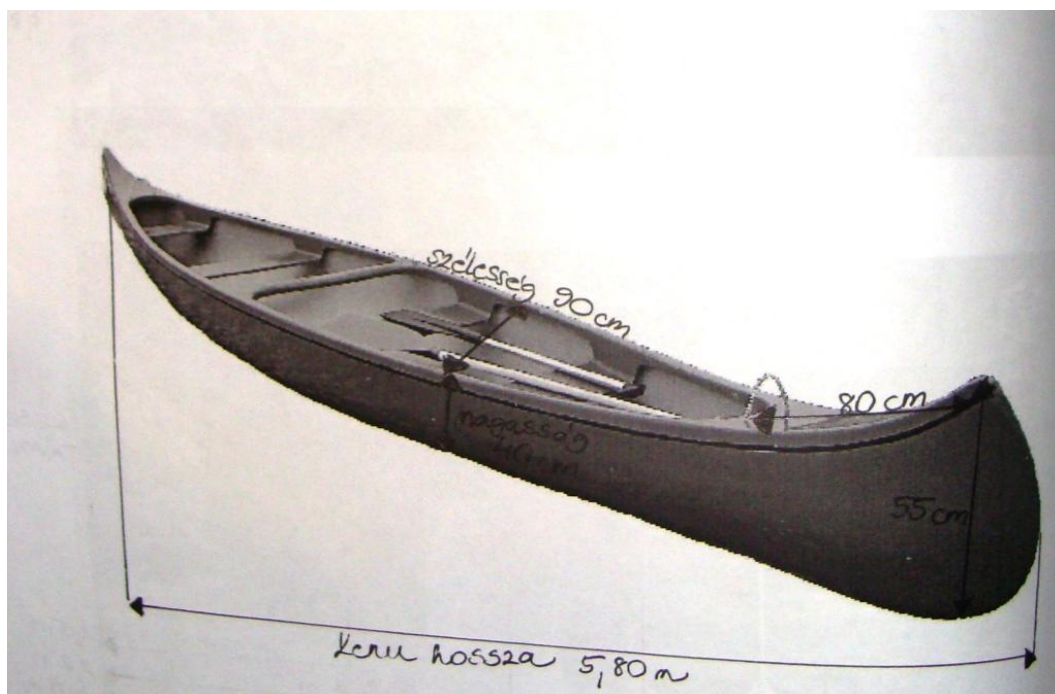
Sárközi Szilárd  
Vb tagja

---

Wimmer Gábor  
Vb vezetője



3. sz. ábra: A hátsó kenuban utazó egyik szemtanú által készített helyszínrajz



4. sz. ábra: Az esetben szereplő vizsgálatra lefoglalt kenu



**5. sz. ábra: Egy Pörnyeszi készítésű új túrakenu**