



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET

TRANSPORTATION SAFETY
BUREAU

ZÁRÓJELENTÉS

2008-020-6
SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

Balaton Zánka előtti vízterület
2008. május 17.

LOMAC-500
H-20109-11

A szakmai vizsgálat célja a víziközlekedési baleset és a rendkívüli hajózási 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 súlyos víziközlekedési balesetek és rendkívüli hajózási események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 9/2006 (II. 27) GKM 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 súlyos víziközlekedési balesetet ki kell vizsgálnia.
- A Közlekedésbiztonsági Szervezet mérlegelési jogkörében eljárva kivizsgálhatja azokat a rendkívüli hajózási 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 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, a KBSZ főigazgatója által elfogadott és az észrevételek megtétele céljából – rendeletben meghatározott – érintettek számára megküldött Zárójelentés-tervezet szolgált.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

GKM	Gazdasági és Közlekedési Minisztérium
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
KHVM	Közlekedési, Hírközlési és Vízügyi Minisztérium
ms.	motoros
NAVINFO	Hajózási Segélykérő és Információs Rendszer
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
RSOE	Rádiós Segélyhívó Országos Egyesület
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	LOMAC NAUTICA S.R.L. Olaszország
	típusa	LOMAC-500
	lobogója	magyar
	lajstromjele	H-20109-11
	gyári száma	500 CB
	tulajdonosa	Keszthelyi Yacht Club
	üzembentartója	Keszthelyi Yacht Club
	bérlője, használója	az elhunyt
Eset	napja és időpontja	2008. május 17.-én 10:10 órakor
	helye	Balaton Zánka előtti vízterület
Eset kapcsán	elhunytak száma	1 fő
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		minimális, a meghajtómotor gázkarja sérült
Lajstromozó állam		Magyarország
Lajstromozó hatóság		NKH
Gyártást felügyelő hatóság		nincs adat
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2008. május 17-én 22 óra 07 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletese jelentette be.

A KBSZ ügyeletese

- 2008. május 17-én 22 óra 08 perckor jelentette a KBSZ ügyeletes vezetőjének.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2008. május 17-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Barnácz István	balesetvizsgáló
tagja	Orosz Dalma	főosztályvezető

Az eseményszűnet vizsgálat áttekintése

A Vb a baleset helyszínét megtekintette, felhasználta a rendőrség helyszíni vizsgálatának jegyzőkönyveit, valamint az eseménnyel kapcsolatos iratokban rögzített tényeket, tanúvallomásokat.

Az eset rövid áttekintése

2008. május 17-én 10 óra 10 perckor a Balatonlellei Yacht Club rendezésében lebonyolításra kerülő vitorlás verseny egyik rendezője (akinek a feladata a fordítóboják kihelyezése volt) a Balatonon, a Zánka előtti vízterületen, a boják rendezése során a Keszthelyi Yacht Club tulajdonában lévő LOMAC-500 típusú kiscgéphajóból menetközben kiesett, majd a vízben elmerülve eltűnt. Holtestét május 21-én Balatonlelle térségében találták meg.

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

2008. május 17-én 09 óra körül a Balatonlelle Yacht Club rendezésében lebonyolításra kerülő vitorlás verseny egyik rendezője a verseny fordítóbójáinak kihelyezésére a Keszthelyi Yacht Club tulajdonában lévő kiscgéphajóval Balatonlelle – Balatonrendes - Zánka – Balatonlelle útvonalon kiindult. A feladata ellátásához egy LOMAC-500 típusú kiscgéphajót használt, annak ellenére, hogy ezt a kiscgéphajót csak néhány alkalommal vezette - mivel az általa korábban használt KH-II típusú kiscgéphajó műszaki hiba miatt használatra alkalmatlanná vált.

Feladata ellátása során a vízről történő munkavégzést egyedül, mentőmellény használata nélkül végezte. Haladása során elmulasztotta a biztonsági motorleállító kapcsoló saját testéhez történő rögzítését.

A fordítóbóják elhelyezését követően 10 óra 10 perckor az úti céljának megfelelően visszaindult Balatonlellére.

A másodfokúra erősödő viharjelzésben az élénk, erős lökésekkel kísért délnyugati szél, valamint a szél által keltett intenzív hullámok miatt az alacsony oldalmagasságú, sikló üzemben közlekedő, egy fővel terhelt, kis tömegű kiscgéphajó a Zánka előtti vízterületen egy nagyobb hullám és az erős szél hatására megemelkedett, annak vezetője kiesett, majd elmerült és eltűnt.

Esése közben a kormányba és a meghajtó motor gázkarjába próbált kapaszkodni, így jobbra teljes mértékben kihajtotta a kormányt, illetve a gázkart maximális erőre toltta. A vezető vízbeesésekor a kiscgéphajó, - mivel a biztonsági motorleállító kapcsoló nem volt a vezetőhöz rögzítve, így azon a vészleállítás nem kapcsolódott be – kör-körös pályán folyamatos önálló mozgást végzett.

A baleset szemtanúi elmondták, hogy „Zánka és Szepezd közötti part menti utca előtt a Balaton medrében lévő stégről horgásztak, amikor észleltek egy motorcsónakot, amely nyugati irányból érkezett. Látták, hogy a motorcsónak a parttal párhuzamosan a Zánka strand előtti vízterületre ment, ott a parttól kb. 500-600 méterre lévő bójához hajtott, és ott csinált valamit. Azt nem látták, hogy a bóját ő tette volna ki, vagy az már ott volt. Ezt követően megindult a hullámzással szembe nyugati, délnyugati irányba. A motoros mikor keleti irányba tartott Zánka strand elé akkor annak eleje nem „ágaskodott”, de amikor megfordult és ment, akkor annak eleje végig „ágaskodott”. Elmondásuk szerint erős DNY-i szél volt, eső, zápor nem volt. A vízen nem tartózkodott senki más azon a területen, amit ők beláttak. Mikor DNY-i irányba tartott, látták, ahogy folyamatosan elemelkedik a motoros eleje, sőt néha szinte az egész motoros kiemelkedett a vízből. Látták, ahogy egyszer csak megdobta egy hullám a motorost, aztán függőlegesen kiemelkedett a vízből és a farrészére esett vissza és közben pedig valaki kiesett a hajóból. Azt, hogy ember eshetett ki, azt pontosan nem látták, csak a mérete miatt gondolták, valamint amiatt, hogy attól fogva csak körbe, körbe ment a hajó. Ezt követően 10 óra 10 perckor telefonon rögtön értesítették a rendőrséget. A mentésben nem volt módjuk segíteni, az erős szél miatt a csónakkal nem tudtak volna a helyszínre evezni. Azt, hogy a motorosban hány személy volt, nem látták. A vízben nem láttak senkit. Elmondták, hogy a telefonálásuk után 15 perccel a vízimentők motorosa megjelent a helyszínen, és megkezdték a személy kutatását, majd megállították a motorost.”

Az észleléseket követő értesítések után a Balatoni Vízümentő Szakszolgálat helyszínre érkező munkatársai – mivel az eltűnt személyt nem találták - az önállóan köröző kiscgéphajó megállítása érdekében egy kötelet dobtak a mozgó

motoros hajtóműjének hajócsavarjára, amitől az rögtön megállt. Ezt követően a kiscgéphajóban talált horgonnyal a baleset helyszínén lehorgonyozták.

A kiscgéphajó megtalálásakor:

- a kiscgéphajó jobbra fordult,
- a kormány, jobbra volt kiakadva.
- az irányváltó sebességbe, előre állásba volt rakva,
- a biztonsági motorleállító kapcsoló ép, sértetlen állapotban, az indítókulccsal össze volt kötve,
- az alapjáratú gázkar 45 fokban felhúzva, kb. 60 fokban a hajótesttől kifelé görbülve volt.

Az eltűnt személy holttestét május 21-én Balatonlelle térségében találták meg.

1.2 Személyi sérülések

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

1.3 Az úszólétesítmény sérülése

Az úszólétesítményt a súlyos víziközlekedési balesetben jelentéktelen mértékben sérült.

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, parancsnoka

Kora, neme		55 év, férfi
Szakmai képesítése	Szakmai képesítése	szolgálati célú kiscgéphajó-vezető
	Képesítés érvényessége	Balaton vízterülete
	Egészségügyi alkalmasság	2013. március 13
	Egyéb szakmai bizonyítvány	sport- és kedvtelési célú kiscgéphajó és vitorlás kishajó vezetői engedély
Behajózás ideje	Adott hajón eltöltött idő	néhány alkalommal vezette
	Utolsó 12 hónapban	néhány alkalommal vezette
	Utolsó 30 napban	néhány alkalommal vezette

A kiscgéphajó vezetője az adott kiscgéphajót a balesetet megelőzően csak néhány alkalommal vezette, így nem rendelkezett megfelelő jártassággal annak vezetésében. Hasonló feladatai ellátása során egy nagyobb méretű – a zordabb időjárást és hullámzást jobban „tűrő” – KH-II típusú kiscgéphajót vezetett.

1.5.2 Az üzemvezető

Nem volt, az adott típusra nem előírás.

1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

A kiscgéphajó személyzeti létszáma a hajóokmányok alapján egy fő. A kiscgéphajóvezető egy személyben végzi a kiscgéphajó irányítását (kormányzását, meghajtó gépi berendezés kezelését), ezért a kiscgéphajóvezetőn kívül más személy nem volt.

1.6 Az úszólétesítmény adatai

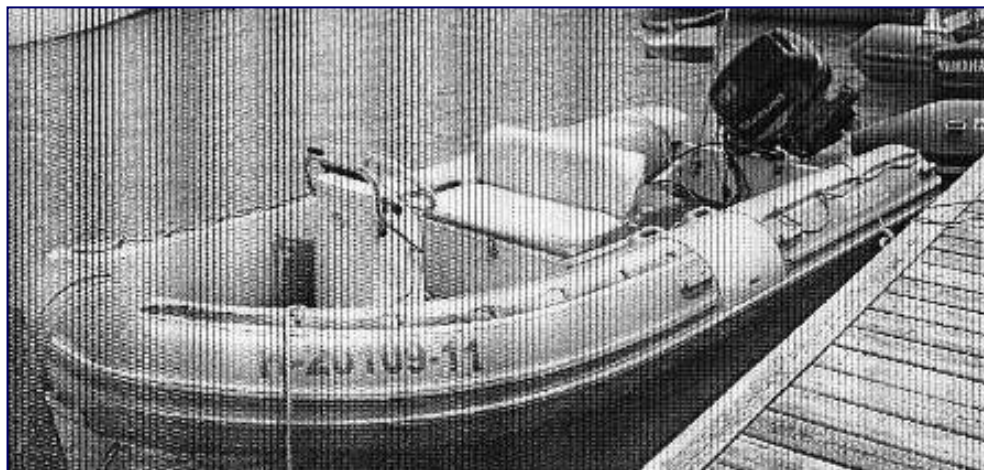
Gyártás helye	Olaszország
Gyártás éve	nincs adat
Utolsó szemle helye, ideje	nincs adat
Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje	2009. július 27.

1.6.1 A hajótest adatai

Hajótest hossza	4,92 m
Hajótest szélessége	2,14 m
Hajótest magassága	0,54 m

A hajótest 5 db felfújható kamrából álló gumitestű, merev műanyag aljú, kis oldalmagasságú, sikló üzemben közlekedő, nyolc fő befogadására kialakított, kis tömegű kiscgéphajó, amelyre 40 – 90 LE teljesítményű külmotor szerelhető.

A hajóvezetőjének elhelyezésére szolgáló ülés a hajótest közepén, míg az irányítására szolgáló kezelőkonzol a kiscgéphajó első felében található.



1.6.2 A vízi jármű főmotor(ok) adatai

Gyártás éve	nincs adat
Gyártó	SUZUKI
Típus	SUZUKI DF 60 TL külmotor
Teljesítmény	60 LE
Üzemidő	nincs adat

Az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért további részletezése nem szükséges.

1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

A baleset során a vízi járműben keletkezett meghibásodásnak az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért részletezése nem szükséges.

1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	250 kg
Üzemanyag tömege	40 kg
Rakomány tömege	110 kg
Összesen	400 kg
Megengedett befogadó képessége	8 fő
Teljes vízkiszorítás	200 kg
Megengedett legnagyobb merülés	0,36 m
Merülés a baleset idején	0,17 m

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

1.7 Meteorológiai adatok

- A látási viszonyok a súlyos víziközlekedési baleset időpontjában: normál nappali fényviszonyok, jó látási körülmények.
- A levegő napi átlag hőmérséklete + 20 °C.
- A tó vizének napi átlaghőmérséklete +23 °C.
- Csapadék nem volt.
- A Balaton Zánka előtti vízterületének 2008. május 17-ei szélviszonyai:

idő szak	szélsebesség($v_{\text{átlag}}$)				széllökés(v_{max})			
	irány		m/s	km/óra	irány		m/s	km/óra
	°-ban	égtáj			°-ban	égtáj		
09:05	231	DNY	7,4	26,67*	231	DNY	10,1	36,36**
09:30	231	DNY	7,7	27,72*	231	DNY	9,8	35,28**
10:00	225	DNY	10,4	37,44**	225	DNY	12,8	46,08***
10:30	225	DNY	8,5	30,60**	225	DNY	10,5	37,80**
			*mérsékelt szél		**élénk szél		***erős szél	

- A térségben a baleset bekövetkezésének idején erős 35-46 km/óra (6-7 Beaufort fok) sebességű lökésekkel kísért élénk 27-37 km/óra (4-5 Beaufort fok) sebességű DNY-i irányból ható szél fújt.
- Az élénk, erős lökésekkel kísért szél hatására keltett intenzív hullámok átlagos magassága elérte a 100-110 cm-t és a 10-11 méter hosszúságot.

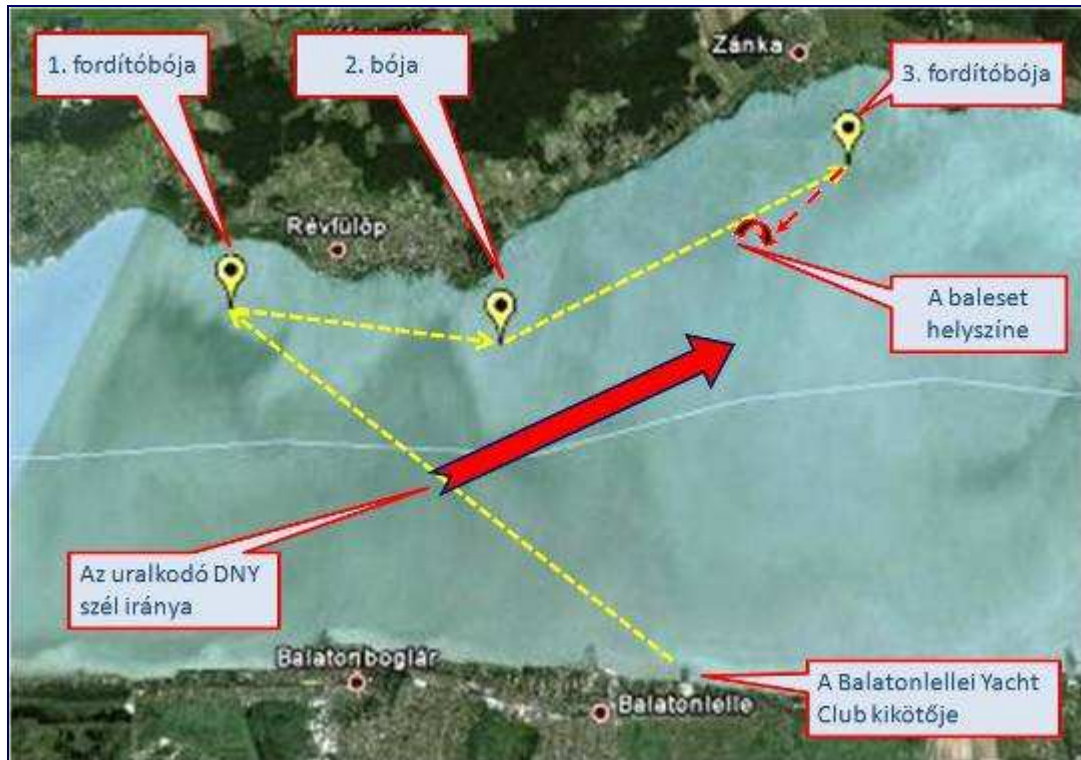
1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések használata az adott típusra nem előírás, azok a kisgéphajóban nem voltak.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések használata az adott típusra nem előírás, de ennek ellenére a kisgéphajóban egy db kézi rádió volt. Az, az esemény lefolyására nem volt hatással.

1.10 Kikötői adatok



A baleset a Balaton Zánka előtti vízterületén a Zánka-Balatonlelle vonalon a parttól kb. 800 méterre történt. Az érintett vízterület hajóútnak, kikötőnek nem minősül. Az átlagos vízmélység meghaladja a 3 métert. A tó átlagos vízállása +108 cm volt.

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt, annak használata az adott típusra nem előírás.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

A baleset során roncs nem keletkezett. A kisgéphajót az illetékes rendőrhatalóság szakértői vizsgálatra lefoglalta.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra sor került. A szakértő az előzményi adatok alapján megállapította, hogy a halálát véletlenszerű vízbekeringést követő aktív légvételek következtében kialakult fulladás okozta, amely nem a vízbe kerüléskor, hanem az azt követő percekben állt be.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

Feladata ellátása során a vízről történő munkavégzést a balesetet elszenvedő kishajó vezetője egyedül, mentőmellény használata nélkül végezte. Haladása során elmulasztotta a biztonsági motorleállító kapcsoló saját testéhez történő rögzítését.

Az élénk, erős lökésekkel kísért délnyugati szél, valamint a szél hatására keltett intenzív 1-1,2 méter magasságú hullámok között egy nagyobb hullám és az erős szél hatására az alacsony oldalmagasságú kishajóból annak vezetője kiesett, majd mivel mentőmellényt nem viselt elmerült és eltűnt.

Esése közben a kormányba és a meghajtó motor gázkarjába próbált kapaszkodni, de az eredménytelen volt. A vezető nélkül maradt hajó, - mivel a biztonsági motorleállító kapcsoló nem volt a vezetőhöz rögzítve, így azon a vészleállítás nem kapcsolódott be – körkörös pályán folyamatos önálló mozgást végzett.

A balesetet észlelő horgászok azonnal értesítették a rendőrséget, akik riasztották a Balatoni Vízügyi Szakszolgálat munkatársait. A helyszínre érkező vízimentők – mivel az eltűnt személyt, a kutatás ellenére sem találták, annak elkerülése érdekében, hogy az önállóan köröző kishajó egyéb balesetet okozzon – a kishajó műszaki mentését hajtották végre.

1.16 Próbák és kísérletek

A vizsgálat során próbákat és kísérleteket nem folytattak, a véleményalkotáshoz arra nem volt szükség.

1.17 Érintett szervezetek jellemzése

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

1.18 Kiegészítő adatok

A Vb a fenti tényadatokon kívül következtetések levonása és biztonsági ajánlások megtétele szempontjából egyéb körülményt nem tart lényegesnek, ezért további adatokat nem kíván ismertetni.

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A vitorlás verseny rendezésére a súlyos víziközlekedési balesetet szenvedett személy egy számára kevésbé ismert LOMAC-500 típusú kiscgéphajóval indult el.

	KH-II kiscgéphajó	LOMAC kiscgéphajó
		
Legnagyobb hossz:	8,20 m	4,92 m
Legnagyobb szélesség:	2,46 m	2,14 m
Oldalmagasság:	0,65 m	0,54 m
Legnagyobb merülés:	0,57 m	0,36 m
Vízkiiszorítás:	7,9 t	0,2 t

Feladata ellátása során figyelmen kívül hagyta azt a tényt, hogy az általa vezetett kiscgéphajó használatát nem ismeri kellőképpen, kezelésében nincs megfelelő jártassága. Ennek ellenére a vízről történő munkavégzést egyedül, mentőmellény használata nélkül végezte, mindezek mellett haladása során elmulasztotta a biztonsági motorleállító kapcsoló saját testéhez történő rögzítését.

Az adott típus használatának megfelelő ismeretében tisztába kellett volna lennie annak nautikai sajátosságaival mely szerint a hajótestnek három mozgási fázisát határoljuk el.



1. fázis, az úszás:

a víz felhajtóereje révén a hajó lebeg a víz színén, áll vagy lassan mozog.

2. fázis, az átmeneti szakasz:

az 1-2 fázis között van. Átlépni e szakaszon, szükséges a teljes tolóerő. A hajó egyre gyorsabban mozog, sík vízén kezdi felemelni az orrát. A víz ellenállása is fokozatosan növekszik, amikor a legnagyobb, a hajó orra akkor van a legmagasabban (ez az ágaskodás, ami természetes minden sikló hajónál, veszélyes, mert szerencsétlen esetben a hajó átfordulhat). Ha a tolóerő elegendő, a hajó „kiugrik” a vízből, majd nagyon gyorsan és könnyedén siklani kezd.

3. fázis, a siklás:

a hidrodinamikai emelő hatás révén a hajó a víz tetején siklik, csak az alja éri a vizet, ami rendkívül gyors haladást tesz lehetővé.

Visszaútja során az élénk, erős lökésekkel kísért délnyugati szél, valamint a szél által keltett intenzív hullámzásban egy nagyobb hullám és erős széllökés hatására az átmeneti szakaszban haladó kisképhajó a vízről felemelkedett és vezetője kiesett.

Esése közben a kormányba és a meghajtó motor gázkarjába próbált kapaszkodni így jobbra teljes mértékben kihajtotta a kormányt, illetve a gázkart maximális erőre tolta. Az esést követően – mivel elmulasztotta a mentőmellény használatát - elmerült és eltűnt.

A vezető nélkül maradt kisképhajó, - mivel a biztonsági motorleállító kapcsoló nem volt a vezetőhöz rögzítve, így azon a vészleállítás nem kapcsolódott be, valamint az esés következtében jobbra kitekert kormány miatt – körkörös pályán folyamatos önálló mozgást végzett.

Az eltűnt személy holttestét május 21-én Balatonlelle térségében találták meg.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A szakmai vizsgálat megállapításai alapján a súlyos víziközlekedési baleset a balesetet elszenvedő személy figyelmen kívül hagyta azt a tényt, hogy az általa vezetett kisképhajó használatát nem ismeri kellőképpen, kezelésében nincs megfelelő jártassága, valamint feladata ellátása során a vízről történő munkavégzést egyedül, mentőmellény használata nélkül végezte, és haladása során elmulasztotta a biztonsági motorleállító kapcsoló saját testéhez történő rögzítését.

A mulasztásai mellett a másodfokúra erősödő viharjelzésben az élénk, erős lökésekkel kísért délnyugati szél, valamint a szél hatására keltett intenzív hullámokban rosszul választotta meg a kisképhajó haladási irányát, sebességét, valamint a kisképhajó siklási helyzetbe történő állítását.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

A hatályos jogszabályok, vonatkozó rendelkezések és a helyes hajózási gyakorlat betartásával az ilyen balesetek nem következnek be, azok elkerülhetők, így a Vb nem talált olyan körülményt, ami biztonsági ajánlás kiadását indokolná.

Budapest, 2010. február 23

Barnácz István
Vb vezetője

Orosz Dalma
Vb tagja