



KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI  
SZERVEZET

## **ZÁRÓJELENTÉS**

**2012-047-6**

### **NAGYON SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET**

**Dunakeszi, Duna folyó 1666,0 fkm  
2012. augusztus 19.**

**Kedvtelési célú kisgéphajó  
H-25927-11**

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: Kbv.),
- a víziközlekedési balesetek és a víziközlekedési események vizsgálatának részletes szabályairól szóló 77/2011. (XII. 21.) NFM rendelet,
- illetve a Kbv. 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 kötelező erővel nem bír, ellene jogorvoslati eljárás nem kezdeményezhető.

A Vizsgálóbizottság tagjaival szemben összeférhetlenség 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.

---

## MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

fkm	folyamkilométer
IMO	International Maritime Organization Nemzetközi Tengerészeti Szervezet
KBSZ	Közlekedésbiztonsági Szervezet
Kbvt.	A légi-, vasúti és a víziközlekedési balesetek és egyéb közlekedési események szakmai vizsgálatáról szóló 2005. évi CLXXXIV. törvény
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>	FOUR WINNS INC.
	<b>típusa</b>	FOUR WINNS 180 LS HORIZON
	<b>lobogója</b>	Magyar
	<b>lajstromjele</b>	H-25927-11
	<b>gyári száma</b>	FWNME2901900
	<b>tulajdonosa</b>	Magánszemély, magyar állampolgár
	<b>üzembentartója</b>	Magánszemély, magyar állampolgár
	<b>bérlője</b>	Nincs
<b>Eset</b>	<b>napja és időpontja</b>	2012. augusztus 19. 18:30
	<b>helye</b>	Duna folyó 1666,0 fkm
<b>Eset kapcsán</b>	<b>elhunytak száma</b>	1
	<b>súlyos sérültek száma</b>	0
<b>Vízi jármű rongálódásának mértéke</b>		A hajótest nem rongálódott, a hajócsavar egyik levele csekély mértékben megsérült
<b>Lajstromozó állam</b>		Magyarország
<b>Lajstromozó hatóság</b>		Nemzeti Közlekedési Hatóság
<b>Gyártást felügyelő hatóság</b>		----
<b>Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet</b>		<b>KBSZ</b>

### **Bejelentés, értesítések**

A KBSZ ügyeletére az esetet 2012. augusztus 19-én 19 óra 24 perckor az illetékes rendőrhatalóság ügyeletesse jelentette be.

### **Vizsgálóbizottság**

A KBSZ főigazgatója a nagyon súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2012. augusztus 19-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Sárkány Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló

Veres Gábor balesetvizsgáló kijelölésére utólag került sor.

### **Az eseményszűrés áttekintése**

A Vb a baleset résztvevőit és szemtanúját az eset körülményeiről meghallgatta. Az illetékes vízrendészeti kapitányságon az eset kapcsán keletkezett iratokról, jelentésekről, tanúvallomásokról, és az általuk beszerzett dokumentumokról másolatokat készített. A Vb a vizsgálatot az említett meghallgatások és dokumentumok alapján végezte el.

### **Az eset rövid áttekintése**

A H-25927-11 nyilvántartási számú kisközhajó a baleset idején völgymentben haladt a Duna 1666,0 fkm-nél a jobb part és a Szürkök-sziget között. A kisközhajóban három személy tartózkodott, egy vezető és két utas. A negyedik személy a kisközhajó vontatásában wakeboardozott. Az egyik utas a hajó elején tartózkodott és az előírásoknak megfelelően a wakeboardozó férfit figyelte a menetiránynak háttal ülve.

A wakeboardozó férfi vontatása közben a kisközhajó vezetője a hajó vezetését átadta a fiatalos nevelt lányának majd a kisközhajó elejébe ment és menetiránynak háttal

leült a kisműhajtó orrában annak peremére. A kisműhajtó ekkor váratlanul megtorpant, és a vezető háttal előre kiesett a kisműhajtóból. A mozgó motorcsónak átgázolt a vízben levő vezetőn. A kisműhajtót az utasok leállították, és azonnal megkezdtek a keresést, de nem találták meg a férfit. A közelben tartózkodó komp vezetője látta a balesetet és hívta a vízirendészetet. A járőrűjő percekben belül a helyszínre ért, és megkezdtek a férfi felkutatását. A keresésbe az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság egységei is bekapcsolódtak, de a vízbe esett férfi nem került elő.

A férfi holttestére 2012. augusztus 24-én, a Duna folyó 1602 fkm-nél, az Adonyi-sziget mellett találtak rá.



1. sz. ábra: A balesetet szenvedett kisműhajtó előlnézetben

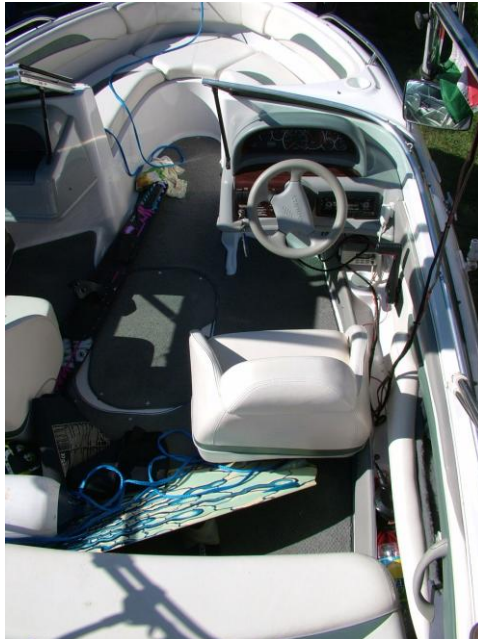
## 1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

### 1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A baleset napján négy személy - egy felnőtt férfi, az élettársa és annak fiatalkorú (az eset idején 15 éves) lánya, valamint egy felnőtt férfi barátjuk - dél körüli időpontban kedvtelési céllal motorcsónakázni mentek a Dunára. Az indulás a Duna bal partjáról, Dunakeszinél történt. Az egész délutánt motorcsónakázással töltötték.

18 óra 30 perc körül a család barátját wakeboarddal kezdték el vontatni. A hajót a férfi vezette, élettársa pedig ekkor a hajó elején tartózkodott és az előírásoknak megfelelően a wakeboardozó férfit figyelte a menetiránynak háttal ülve.

A vontatás a Szürkő-sziget és a Duna jobb partja között történt. A Szürkő-sziget alatt balra tartottak, hogy a közelben tartózkodó, a Duna bal partja felé tartó kompot elkerüljék. A vontatás megkezdése után öt perccel a motorcsónakot vezető felnőtt férfi a mellette ülő nevelt lányának átadta a hajókormányt, és a kisgéphajó orrába ment. Azt nem indokolta meg, hogy miért történt mindez, csak annyit mondott a menetiránynak háttal ülő élettársának, hogy neki is figyelnie kell. Ő is a menetiránynak háttal foglalt helyet a kisgéphajó orrában, a hajóorr peremére kiülve.



2. sz. ábra: A kisgéphajó vezetőülése és orr része

Miután helyet foglalt a kisgéphajó megrándult, megtorpant, és bal felé irányt változtatott. A rándulás következtében a peremen ülő férfi háttal beleesett a vízbe, és azonnal elmerült. A motorcsónak a pillanatnyi megtorpanást követően továbbhaladt.

A vízbe esett személy élettársa odaugrott a kormányhoz, és leállította a kisgéphajót, majd lányával keresni kezdték a férfit. A wakeboarddal vontatott férfi – az elmondása szerint combközépig érő - vízben maradván kereste a barátját, azonban egyikük sem látta a vízbe esett férfit a vízben vagy a felszínre felbukkanni.

A balesetet látta a közelben, menetben levő kompi vezetője, aki azonnal hívta a vízirendészetet. A vízirendészet járőrhajója öt percen belül a helyszínre ért, és megkezdte a férfi felkutatását. A keresésbe az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság egységei is bekapcsolódtak, de a vízbe esett férfi aznap estig nem került elő.

Közben a wakeboarddal vontatott férfi a kiscgéphajót kivezette a Szürkő-sziget partjáiig. A komp vezetője a szolgálata lejárta után odament a balesetet szenvedett kiscgéphajóhoz, felajánlva szükség szerint a segítségét. Mivel a wakeboarddal vontatott férfi nem rendelkezett kiscgéphajó-vezetői engedéllyel, a komp vezetőjének segítségével ketten hajóztak át a Duna túlsó partjára, hogy a kiscgéphajót trélerre emelve elszállíthassák.

2012. augusztus 24-én az Adonyi-sziget magasságában egy ismeretlen férfi holttestet találtak, amelyről a későbbi azonosítás során kiderült, hogy a kiscgéphajó vezetőjével azonos.

## 1.2 Személyi sérülések

Sérülések	Személyzet	Utások	Egyéb személyek
Halálos	1	0	0
Súlyos	0	0	0
Könnyű	0	0	0
Nem sérült	0	2+1 (2 fő a kiscgéphajóban és 1 fő wakeboardon vontatott személy)	

## 1.3 Az úszólétesítmény sérülése

A kiscgéphajón, partra húzott állapotban az eset kivizsgálását végző vízirendészeti hatóság tagjai 2012. augusztus 20-án szemlét végeztek.

A szemle során a hajótesten felületi sérülést, illetve hosszirányú horzsolási nyomokat találtak, amelyek a jelenlevő és a balesetben részes – a wakeboarddal vontatott – személy elmondása szerint korábban keletkeztek, amikor a kiscgéphajót partra futtatva kötötték ki.

A négy levelű hajócsavar vizsgálata során két levélen egyenletes elhasználódásra utaló nyomokat találtak. A harmadik levélen, a levél élén 2 cm hosszú, tompa benyomódást láttak, ami szintén korábbi sérülés volt.

A negyedik levél élén egy 3 cm hosszú benyomódás, és egy 6 cm hosszú egyenletes sérülés nyomai voltak találhatóak, illetve enyhén deformálódott is a levél. A wakeboarddal vontatott férfi elmondása szerint ez új keletű sérülés, a balesetet megelőző héten még nem volt látható.



3. sz. ábra: A kiscgéphajó hajócsavarja

A kiscgéphajó a balesetet követően is üzemképes maradt, a sérült hajócsavar levelet házilagosan is javítani lehetett.

## 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

<b>Kora, neme, állampolgársága</b>		<b>36 éves, férfi, magyar</b>
<b>Szakmai képesítése</b>	<b>Képesítés érvényessége</b>	<b>Kedvtelési célú belvízi kiscgéphajó-vezetői igazolvány</b>
	<b>Egészségügyi alkalmasság</b>	<b>2016. május 25.</b>
	<b>Egyéb szakmai bizonyítvány</b>	<b>----</b>
<b>Behajózás ideje</b>	<b>Az adott hajón eltöltött idő</b>	<b>Nyári időszakban hétféligi használat</b>
	<b>Utolsó 12 hónapban</b>	<b>----</b>
	<b>Utolsó 30 napban</b>	<b>----</b>

### 1.5.2 Az üzemvezető

A kiscgéphajón üzemvezető jelenléte nem előírás, nem is volt.

### 1.5.3 A személyzet egyéb tagjai

A kiscgéphajó üzemeltetéshez az előírt személyzet 1 fő. A hajón tartózkodó egyéb személyeket ezért utasokként vette tekintetbe a Vb.

Az utasok nem rendelkeztek kiscgéphajó-vezetői képesítéssel.

## 1.6 Az úszólétesítmény adatai

<b>Gyártó</b>	Four Winns Inc.
<b>Gyártás éve</b>	nem ismert
<b>Utolsó szemle helye, ideje</b>	Budapest, 2012. július 24.
<b>Üzemképességi bizonyítvány érvényességi ideje</b>	2018. július 04.

### 1.6.1 A hajótest adatai

<b>Legnagyobb hosszúság</b>	5,65 m
<b>Legnagyobb szélesség</b>	2,2 m
<b>Engedélyezett szabadoldal magassága</b>	0,5 m
<b>Hajótest utolsó víz alatti szemléje</b>	Víz alatti szemlére nem kötelezett
<b>Megengedett utasbefogadó képesség</b>	8 fő

### 1.6.2 A vízi jármű főmotor adatai

A kiscgéphajóba egy darab 139,71 kW teljesítményű VOLVO PENTA 4.3 GL-C típusú benzinmotor van beépítve.

A kiscgéphajóba beépített motor adatainak az eset szempontjából nincs jelentősége, ezért annak további részletezése nem szükséges.



### 1.6.3 A meghibásodott berendezés adatai

A nagyon súlyos víziközlekedési baleset során nem hibásodott meg berendezés.

### 1.6.4 A vízi jármű terhelési adatai

Üres tömeg	1200 kg
Üzemanyag tömege	40 kg*
Utások tömege	225 kg**
Terhelés összesen	265 kg
Teljes vízkiszorítás	1465 kg
Megengedett legnagyobb merülés	felemelt hatóművel: 0,36 m leengedett hajtóművel: 0,74 m
Merülés a baleset idején	Nem ismert

\*: Feltételezés, a napi használat után maradhatott ennyi üzemanyag.

\*\* : Az utások tömegét a „Belvízi kishajókra és csónakokra vonatkozó műszaki irányelvek” című kiadvány (Közlekedési Főfelügyelet Hajózási Felügyelet, Budapest, 1988) által megadott 75 kg/fő, illetve a motorcsónakban ülők száma (3 fő) szorzataként számította ki a Vb.

## 1.7 Meteorológiai adatok

A nagyon súlyos víziközlekedési baleset napján Horány-Dunakeszi térségében az időjárási körülményeket egy nagy kiterjedésű anticiklon alakította ki, amelynek területén igen meleg, száraz időjárás uralkodott. Ezen a napon szinte felhő sem volt az égen, csapadékról sehonnán sem érkezett jelentés.

A kérdéses napon 18 és 19 óra között 28 és 31 °C közötti hőmérséklet volt a baleset térségében.

A Horány-Dunakeszi tágabb térségében lévő, vízuális megfigyelést is végző meteorológiai állomásokon a kérdéses időben a vízszintes látástávolságot 40000 méter körülire becsülték, tehát tiszta látás volt jellemző. Egyébként az ország nagy részén hasonló látási viszonyok uralkodtak, általában 30000 méter felettinek becsülték a belátható távolságot.

A baleset idején nagyon gyenge volt a légmozgás. A mért, változékony irányú, 1,8–2,6 m/s szélesebbesség szellő erősségűnek mondható.

A Nap ebben a térségben aznap 19 óra 49 perckor nyugodott le, ezért a baleset időpontja, azaz 18 óra 30 perckor még nappali világosság volt.

## 1.8 Navigációs berendezések

A navigációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

## 1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések az esemény lefolyására nem voltak hatással, ezért részletezésük nem szükséges.

## 1.10 Víziút, kikötői adatok

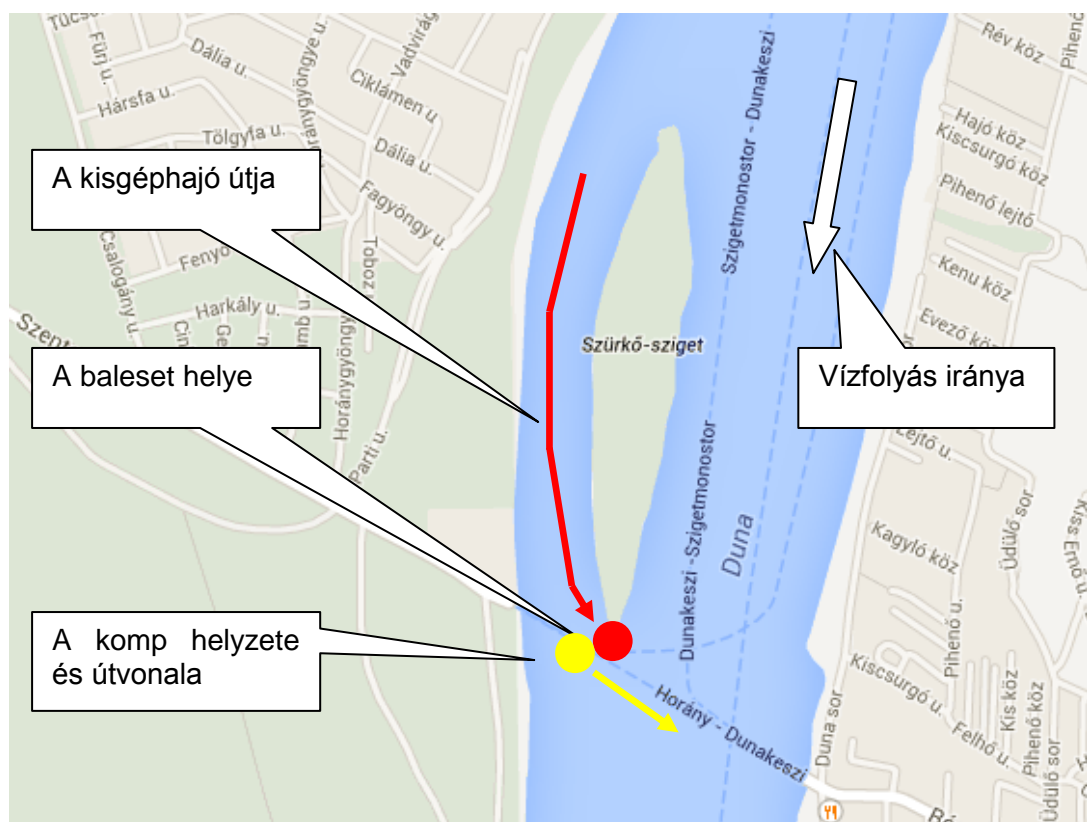
A Duna ezen a szakaszon észak-déli irányú, középszakasz jellegű. A meder jellemző anyaga kavics, sóder. A balesetben említett Szürkő-sziget a Duna jobb

partja mellett terül el, a hajóút a Duna bal partja és a sziget között vezet. A sziget és a Duna jobb partja között nagyhajóval is keresztül lehet menni, de ez a forgalom csak az ide érkező személyhajókra jellemző, az átmenő forgalom a főágban levő hajóutat használja. Az eset helyén és idején a wakeboardozás megengedett volt.

A baleset helyszínének szakaszára nagyhajók tekintetében az átmenő forgalom a jellemző. A térségben a kedvtelési célú kishajók forgalma a nyári időszakban nagy.

A Szürkő-sziget alatt, Horány és Dunakeszi között komp is közlekedik. A baleset idején a két partról 20-20 percenként indult el, azaz 10 percenként tett meg egy átkelést.

A vízállás az eset idején a budapesti vízmércén 141 cm volt. A víz sebessége kb. 5 km/h, a vízhozam 1410 m<sup>3</sup>/óra, a víz hőfoka 21,8 °C volt.



4. sz. ábra: A kishéghajó útja

### 1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem előírás és nem is volt.

### 1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Az eset kapcsán roncs nem keletkezett. A baleset körülményeit vizsgáló víziközeledési rendőrkapitányság tagjai a kishéghajót még a baleset napján a telephelyén lefoglalták, majd másnap hatósági szemlét folytattak le. A lefoglalást 2013. augusztus 23-én szüntették meg.

### 1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

#### Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

A nagyon súlyos víziközlekedési baleset kapcsán orvosszakértői vizsgálatra került sor.

Az elhunyt személy koponyáján a bal halántékrégióban egy kb. 15 cm hosszú folytonosság megszakadást (koponyatörést) találtak. A tüdők állományában nem találtak vízbefulladásra utaló jellegzetes elváltozásokat.

A boncolás eredményeként megállapították, hogy „...a halál durva és nagy erejű, a koponya bal oldalát ért erőbehatás miatt következett be, elhelyezkedése, lefutása alapján az lehetett hajópropeller. ...ezen sérülés előben történt, azonnali eszméletvesztést, illetőleg 1-2 percen belül halál bekövetkeztét eredményezhette... „

## **1.14 Tűz**

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

## **1.15 A túlélés lehetősége**

A mentőegységeket egy szemtanú, az eset bekövetkezését követően azonnal értesítette.

A vízbe esett személy keresését a kisgéphajóban tartózkodók azonnal megkezdték.

A mentéshez a vízirendészet szolgálati célú kisgéphajója öt percen belül megérkezett. Az Országos Katasztrófavédelmi Főigazgatóság ügyeletére 19 óra 01 perckor futott be a hívás, és 19 óra 27 perckor kezdődött meg a helyszíni mentés, búvárok segítségével. A keresést 22 óra 24 percig folytatták, de a sötétedés miatt be kellett fejezni.

A vízbe esett férfi nem viselt mentőmellényt, az számára nem is volt előírás. A mentőmellény viselése a baleset bekövetkeztét, azaz a vízbe esést nem befolyásolta volna, a személy feltalálását viszont mindenképpen meggyorsította volna.

A motorcsónak mentőmellény viselése esetén is átmehetett a vízben tartózkodó személy felett.

A sérült életben tartására azonnali beavatkozás esetén sem lett volna lehetőség, mert a sérülése az élettel összeegyeztethetetlen volt.

## **1.16 Próbák és kísérletek**

Az eset vizsgálatát végző vízirendészet tagjai másnap, az előző napi vízállással megegyező vízállási érték mellett vízmélységi értékeket mértek, amelyeket később pontosítottak. Ezeket az adatokat a Vb beszerezte, a vizsgálatához felhasználta.

A mért értékek:

Távolság a sziget alsó végétől	Mért vízmélység
30-35 m	64 cm
40-45 m	90 cm
55-60 m	99 cm



5. sz. ábra: Mélységmérés a derékig érő vízben. A kép alján a komp fedézete látható.

Egyéb próbákat, kísérleteket a Vb nem végeztetett.

### 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-nek érdemi kiegészítő adatot nem hoztak tudomására és a fenti tényadatokon kívül más információt nem kíván nyilvánosságra hozni.

### 1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

## 2. ELEMZÉS

A kiséphajót vezető személy a wakeboarddal vontatott személlyel közösen, két hónapja vásárolta a motorcsónakot. Hétfégenként használták, amikor az időjárás megfelelő volt. Az elhunyt személy 2002. évtől rendelkezett a kategóriára érvényes vezetői engedéllyel, és bár korábban nem volt saját motorcsónakja, vezetett ilyen vízi járművet. Ennek megfelelően mind a kiséphajó vezetésében, mind a vízterület ismeretében megfelelő jártassággal rendelkezhetett.

A baleset napján dél körül kezdték el a motorcsónakázást. Magát a Szürkő-szigetet is többször megkerülték, baleset, egyéb probléma nélkül. Az eset idején a menetben levő komp felé közeledtek völgymentben, és a vezető balra kanyarodott, hogy ne kerüljön túlságosan közel a komphoz, illetve ne is keresztezze annak útvonalát. Emiatt azonban bal kéz felől, a sziget zátonyos végéhez kerültek nagyon közel. A hajó vezetője a kormányt ezen a sekély vizű területen adta át más személynek.

A beszerzett vízmélységi adatok alapján a baleset környezetében a víz mélysége a szigettől távolodva folyamatosan mélyült, 60 cm és 1 méter között volt. Azonban a meder mélyülése csak általánosságban mondható folyamatosnak, homokpadok, domborulatok lehetnek a mederfenéken, és ezek csökkentik helyenként a víz mélységét.

Az üzem közben leengedett hajtóművel közlekedő kiséphajó merülése 74 cm a gyártó leírása alapján. Ezek alapján a kiséphajó hajtóműve hozzáérhetett a mederfenékhez, illetve ütközhetett egy, a mederfenéken levő kővel. Már egy kisebb bucka érintése is okozhatott megtorpanást, lelassulást, illetve irányváltást. A hajócsavar levelén talált új sérülések is utalhatnak felütésre, keletkezhetek a mederfenék érintésekor, illetve a fenék sóderes anyagának felszívásakor. Mivel a kiséphajó tovább tudott haladni, emiatt a felütés csak kisebb erősségű lehetett.

A Vb nem kapott egyértelmű magyarázatot arra, hogy miért adta át a kormányzást és ment a kiséphajó vezetője a hajó orrába. Az egyik meghallgatott személy feltételezése szerint a súlypont előrébb helyezésével a kiséphajót szerette volna siklásba hozni. Ez a kiséphajó megfelelő sebesség elérésekor siklani tud a vízen, amit azzal lehet elősegíteni, hogy a súlypontot a könnyen kiemelkedő hajóorr felé viszik el. Ennek eléréséhez a hajóban tartózkodó személyek az orrban helyezkednek el. A kiséphajó sebessége a baleset idején körülbelül 32-36 km/óra lehetett, ami elég egy menetben lévő wakeboardozónak a víz felszínén való tartásához. Ilyen sebességnél azonban a kiséphajó megtorpanásakor fellépő lassulás előidézhetett olyan tömegtehetetlenségi erőt, hogy a megtorpanásra nem számító, és emiatt nem kapaszkodó vezető kibukhatott a kiséphajóból.

Az a tény, hogy a kiséphajó kormányát nem képesített személy fogta az eset bekövetkeztének pillanatában, a baleset kimenetelében a Vb véleménye szerint nem játszott szerepet, mert a történések – a hirtelen megtorpanás, majd a továbbhaladás – olyan rövid idő alatt játszódhattak el, hogy még egy képesített hajóvezető sem tudta volna elkerülni a balesetet.

A Vb álláspontja szerint a baleset elkerülésének módja a lassítás, és a komp elengedése után a mélyebb vízben történő továbbhaladás lehetett volna.

---

### **3. KÖVETKEZTETÉSEK**

#### **3.1 Ténymegállapítások**

- A nagyon súlyos víziközlekedési baleset bekövetkeztekor a kishajó vezetője vezetésre alkalmas állapotban volt, rendelkezett a szükséges engedéllyel, és a kishajó okmánya is érvényes volt.
- A kishajó vezetője elhagyta a hajó kormányát, és a hajó elejébe ment, ahol háttal előre kiült a hajóorrba.
- A kishajó vezetője menet közben túl közel került a sziget alsó csúcsának zátonyos részéhez.
- A hirtelen megtorpanásból eredő tömegtehetetlenségi erő miatt zuhant ki a balesetet szenvedett személy.
- A továbbhaladó kishajó maga alá szorította a vízbe esett vezetőt, áthaladt felette és a forgó propeller, vagy a propellert védő függőleges él halálos erejű ütést mért a koponyájára.

#### **3.2 Az eset oka**

A Vb a nagyon súlyos víziközlekedési baleset okaként azt állapítja meg, hogy a kishajó vezetője túl közel haladt el a Szürkő-sziget sekély vizű, zátonyos végéhez, és emiatt ütött fel a kishajó. A vezető kizuhanását az okozta, hogy a balesetet szenvedett személy nem számított a megtorpanásra és nem kapaszkodott, amikor kiült a kishajó orrába.

#### **4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS**

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

Budapest, 2014. április 18.

---

Wimmer Gábor  
Vb tagja

---

Veres Gábor  
Vb tagja

---

Sárkány Gábor  
Vb vezetője