



**KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁGI
SZERVEZET**

ZÁRÓJELENTÉS

2012-064-6

NAGYON SÚLYOS VÍZIKÖZLEKEDÉSI BALESET

**Dunaalmás, Duna 1753,5 fkm
2012. november 4.**

**horgászcsónak
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 a 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.

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. április 29-re meghirdetett záró megbeszélésen a meghívottak nem képviseltették magukat.

MEGHATÁROZÁSOK ÉS RÖVIDÍTÉSEK

DVRK	Dunai Vízügyi Rendészeti Rendőrkapitányság
fkm	folymkilométer
HSZ	Hajózási Szabályzat
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
NFM	Nemzeti Fejlesztési Minisztérium
NKH	Nemzeti Közlekedési Hatóság
SOLAS	Safety of Life at Sea (Életbiztonság a tengeren)
Vb	Vizsgálóbizottság

AZ ESET ÖSSZEFOGLALÁSA

Az eset kategóriája		nagyon súlyos víziközlekedési baleset
Vízi jármű	gyártója	magánszemély
	típusa	horgászladik
	lobogója	-
	lajstromjele	nyilvántartásra nem kötelezett
	gyári száma	-
	tulajdonosa	magánszemély
	üzembentartója	ua.
	bérlője	-
Eset	napja és időpontja	2012. november 4; 10 óra 35 perc
	helye	Dunaalmás, Duna 1753,5 fkm
Eset kapcsán	elhunytak száma	1
	súlyos sérültek száma	-
Vízi jármű rongálódásának mértéke		Nem rongálódott
Lajstromozó állam		-
Lajstromozó hatóság		-
Gyártást felügyelő hatóság		-
Eset helyszíne alapján illetékes kivizsgáló szervezet		KBSZ

Bejelentés, értesítések

A KBSZ ügyeletére az esetet 2012. november 4-én 11 óra 27 perckor az illetékes rendőrhatóság ügyeletesen jelentette be.

Vizsgálóbizottság

A KBSZ főigazgatója a nagyon súlyos víziközlekedési baleset vizsgálatára 2012. november 4-én az alábbi Vizsgálóbizottságot (továbbiakban Vb) jelölte ki:

vezetője	Wimmer Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Sárkány Gábor	balesetvizsgáló
tagja	Lesták Mihály	baleseti helyszínelő
tagja	Sárközi Szilárd	meteorológus szakreferens

Lesták Mihály baleseti helyszínelő kormánytisztviselői jogviszonya a vizsgálat ideje alatt megszűnt, helyette új Vb tag nem került kinevezésre.

Az eseménylvizsgálat áttekintése

A Vb 2012. november 4-én közvetlenül az eseményt követően helyszíni szemlét tartott. A helyszínen tartózkodó szemtanúkat a Vb meghallgatta. A Vb a horgászcsónakról fényképfelvételeket készített. A halottszemle és a boncolás jegyzőkönyvét a Vb a DVRK-tól megkérte és azt másolatban megkapta. A DVRK a Vb rendelkezésére bocsátott egy mobil telefontal készített rövid felvételt, amely a csónak indulását rögzíti.

Az eset rövid áttekintése

A csónak vezetője - egyben tulajdonosa és építője is - 2012. november 4-én délelőtt 10 óra 30 perc körül elindult az általa épített csónakkal, elkészülése után első próbaújtjára. A vízterület sajátosságait ismerte, mert ezen a környéken rendszeresen horgászott. A környékbeli horgászok csónakosok jól ismerték. Ő volt a Royal Yacht Club kikötőmestere, úszni jól tudott. Az általa épített csónak fel volt szerelve egy 5 Le-s Johnson típusú külmotorral. Az elindulás után nem sokkal, az elindulási helytől kb. 1,5

km-re a csónak elkezdett körbe-körbe haladni. A kikötő területéről figyelte a próbaúton lévő horgászt egy ismerőse és azonnal sejtette, hogy baj történt, mert a csónakban nem látott senkit. Ez a szemtanú rögtön telefonált egy másik ismerősének, aki a közelben horgászott kiscgéphajóból, hogy menjen a helyszínre és nézze meg mi történt. A kiscgéphajó vezetője először a parthoz ment és egy horgászó ismerősét felvette, hogy az segítsen neki a keresésben, ezután haladéktalanul elindultak bajba jutott ismerősük keresésére.

A csónakot hamar megtalálták, de a csónakban és a környéken nem láttak senkit. A csónak közelében a vízben úszva két sportcipőt találtak. Rögtön értesítették a rendőrséget. Az eltűnt horgászt keresni kezdték lejjebb is a környéken kb. egy órán keresztül, de a keresés eredménytelen maradt. Az értesítés után rövid időn belül két vízirendészeti járőrhajó is a helyszínre érkezett és szintén megkezdték az eltűnt személy keresését a folyón lefelé. A keresést késő délutánig folytatták, de az szintén eredménytelen maradt. A próbaútra indult horgász holttestét 2012. december 1-én találták meg Süttőnél.

Biztonsági ajánlás kiadását a Vb nem javasolja



1. sz. ábra: A balesetben érintett horgászladik

1. TÉNYBELI INFORMÁCIÓK

1.1 Az úszólétesítmény útjának, munkavégzésének lefolyása

A Royal Yacht Club kikötőmestere az esemény előtt kb. egy hónappal elkezdett egy hagyományos 4 m-es fa horgászladikot építeni. A ladik az eseményt megelőző napon készült el. A csónak próbaútját a kikötőmester 2012. november 4-re tervezte. A csónak építője, tulajdonosa, ismert személyisége volt a kikötőnek.

Az eset napján 10 óra után elindult a csónakot kipróbálni. Rövid előkészület után 10 óra 30 perckor elindult a csónakkal, amely egy 5 Le-s Johnson külmotorral volt felszerelve. A csónakban egy nem rögzített deszkán ült a csónak jobb oldalán, jobb lábát átvette az ülésdeszkán.

Az elindulás után nem sokkal, az elindulási helytől kb. 1,5 km-re a csónak elkezdett körbe-körbe haladni. A kikötő területéről figyelte a próbaúton lévő horgászt egy ismerőse és azonnal sejtette, hogy baj történt, mert a csónakban nem látott senkit. Ez a szemtanú rögtön telefonált egy másik ismerősének, aki a közelben horgászott kiscgéphajóból, hogy menjen a helyszínre és nézze meg mi történt. A kiscgéphajó vezetője először a parthoz ment és egy horgászó ismerősét felvette, hogy az segítsen neki a keresésben, ezután haladéktalanul elindultak bajba jutott ismerősük keresésére. A megjelölt helyre siettek, ahol a csónakot meg is találták, de a csónakban nem volt senki.

A csónakot nem tudták megközelíteni, megállítani, mert az viszonylag nagy sebességgel haladt körbe. A csónak csak akkor állt meg, amikor kifogyott tartályából a benzin, a kikötő alatt kb. 2 km-rel.

Az eltűnt horgászt keresni kezdték lejjebb is a környéken kb. egy órán keresztül, de a keresés eredménytelen maradt. Az értesítés után rövid időn belül két vízirendészeti járőrhajó is a helyszínre érkezett és szintén megkezdték az eltűnt személy keresését a folyón lefelé. A keresést késő délutánig folytatták, de az szintén eredménytelen maradt. A próbaútra indult horgász holttestét 2012. december 1-én találták meg Süttőnél.

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 csónak nem 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

Kora, neme, állampolgársága		53 éves, férfi, magyar
Szakmai képesítése	Képesítés érvényessége	képesítés nem szükséges
	Egészségügyi alkalmasság	egészségügyi alkalmasság nem szükséges
	Egyéb szakmai bizonyítvány	nem ismert

1.5.2-1.5.3-1.6.1-1.6.3 Ilyen méretű és felszereltségű horgász csónak üzemeltetésénél az 1.5.2, üzemvezető adatai, 1.5.3 a személyzet egyéb tagjainak adatai, 1.6.1 a hajótest adatai (a hajótest víz alatti részeinek szemléje) és az 1.6.3 a meghibásodott berendezések adatai, a nagyon súlyos víziközlekedési baleset bekövetkezésében nem játszottak szerepet, ezért azok részletezése nem szükséges.

1.6 A csónak adatai

Gyártás helye	Dunaalmás, Royal Yacht Club
Gyártás éve	2012. október
Utolsó szemle helye, ideje	nem előírás
Utolsó karbantartás óta	új építés

1.6.1 A csónak méterei

Csónak hossza	4 m
Csónak legnagyobb szélessége	1,32 m
Csónak merülése üresen	0,12 m
Csónak oldalmagassága	0,42 m

1.6.2 A vízi jármű külmotor adatai

Gyártás éve	nem ismert
Gyártó	Johnson Motor Corporation
Típus	Johnson 5 (5 Le-s külmotor)
Üzemidő	nem ismert

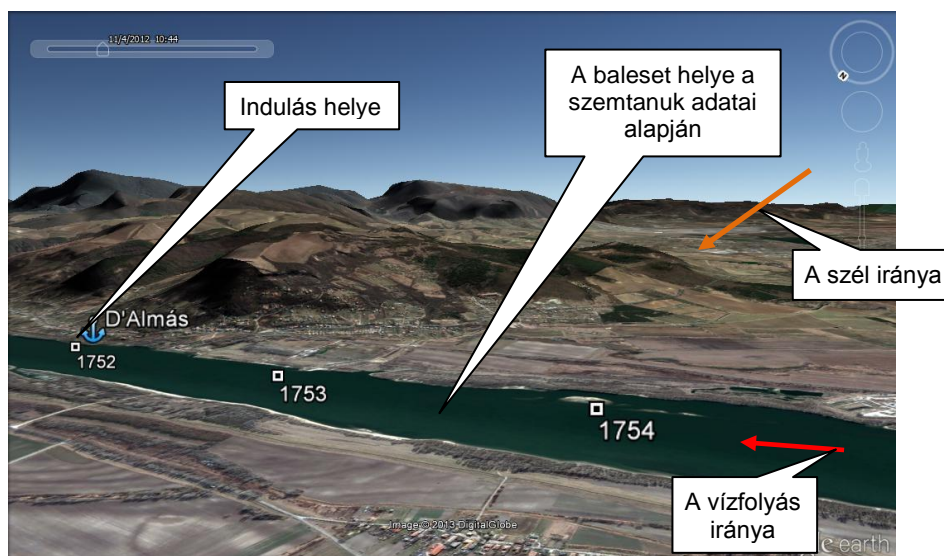
1.6.3 A csónak terhelési adatai

Üres tömeg motorral	90 kg
Üzemanyag tömege	2 kg
Csónak vezetőjének tömege	95 kg
Összesen	187 kg
Teljes vízkiszorítás	385 kg
Megengedett legnagyobb merülés	A csónak oldalának legalsó peremétől visszamért 250 mm
Merülés a baleset idején	nem ismert
A csónak befogadó képessége	A tapasztalati képlet számítása szerint; $n = \frac{L \times B}{1,4} = 3,77 \approx 4$ fő

Az úszólétesítmény terhelési adatai szerint túlterhelés a csónakban nem volt, ezért további részletezés nem szükséges.

1.7 Meteorológiai adatok

- A látási viszonyok a nagyon súlyos vízközlekedési baleset idején jók voltak, napos, tiszta, száraz idő volt jellemző az aznapi délelőtti időjárásra.
- Vízállás: Esztergomnál 120 cm, Komáromnál 144 cm, Budapestnél 171 cm volt. Ez a vízállás még nem tekinthető kis vízállásnak, csónakkal történő közlekedés szempontjából pedig semmilyen szempontból sem kockázat növelő tényező.
- A kérdéses délelőtt a térségben - egy megtorpant hidegfront előtt - még eseménytelen, napos idő volt, s az évszakhoz, illetve a napszakhoz képest kellemesen enyhe (a baleset órájában 16°C körüli léghőmérséklettel); kivéve, hogy a folyó magyarországi szakaszának felső, É-i része mentén élénk lökéses D-ies szél fújt: 35-45 km/h-s befúvásokkal (ez átlépi a hazai tavi elsőfokú viharjelzés határértékét is).
Azonban az indulási kikötő pontosan a Gerecse [hegység] ÉNy-i nyúlványának tövében, teljes szélárnyékban fekszik - a szemtanúk a kikötőben ezért beszélhettek gyenge légmozgásról és hullámzásmentes víztükrőről.
Ugyanakkor a vízbeesés helye - 1753 fkm felett - már nem esik ebbe a takarásba; jöllehet hullámzást a kereszt szél a keskeny folyószakaszon nem kelt.
- Vízhőfok 6 °C



2. sz. ábra: A szélviszonyok, a domborzat takarásának térképes megjelenítése

1.8 Navigációs berendezések

A csónakban navigációs berendezések nem voltak, azok nem is szükségesek.

1.9 Összeköttetés

A kommunikációs berendezések mobil telefont kivéve nem voltak, nem szükségesek.

1.10 Kikötői adatok

Az esetben érintett kikötőnek érvényes működési engedélye volt.

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

1.11 Adatrögzítők

Az úszólétesítményen adatrögzítő nem volt, nem is előírás.

1.12 A roncsra vonatkozó adatok

Nem keletkezett roncs, a csónakot az illetékes rendőrhatalóság vizsgálat időtartamára lefoglalta.

1.13 Az orvosi vizsgálatok adatai

Igazságügyi-orvosszakértői vizsgálat

Az eset kapcsán igazságügyi-orvosszakértői vizsgálatra került sor. Az orvos szakértői jelentés fulladásos halált állapított meg. Gázkromatográfós véralkohol vizsgálatot nem végeztek, mert a vett vérminta nem volt vizsgálható.

1.14 Tűz

Az eset kapcsán tűz nem keletkezett.

1.15 A túlélés lehetősége

A csónak biztonságos használhatóságát javította volna, ha megfelelő szélességű ülésdeszka kerül rögzített módon felszerelésre.

A vízben kötelező segítségnyújtás szabálya ebben az esetben minden tekintetben maximálisan érvényesült. A segítség percek alatt megérkezett.

A Duna víz hőmérséklete az eset idején 6 °C volt. Nagy a valószínűsége, hogy a vízbe esett személy azért tűnt el hirtelen a vízben, mert felléphetett a gége hideg vízbe eséskor gyakran előforduló görcsös összehúzódása, az ún. Kratschmer-reflex, ami a légzés ideiglenes leállítását jelentheti.

A segítő személyek megérkezéséig jelen esetben eltelt néhány perc alatt általában nem következhet be a hipothermia jelensége, ezért a Vb ezt nem valószínűsíti a halál előidéző okaként.

Az eset helyén a Duna folyó szélessége kb. 550 m. A csónak a folyó közepén haladt felfelé, amikor a csónak vezetője a fordulás folyamatában kieshetett a csónakból. Így legalább 250-270 m-t kellett volna ruhában úsznia, hogy partot érjen. Bár a csónakvezető jól úszott, ekkora távolság megtételére azonban szinte esélye sem lett volna a 6 °C-os vízben.

A vízben fellelt cipő arra utal, hogy a csónakvezető vélhetően megpróbált szabadulni ruházatától/cipőjétől.

A túlélés lehetőségét az adott időjárási viszonyok mellett valószínűleg nagymértékben megnövelhette volna a mentőmellény viselése, de az bizonyos, hogy a kiesett személy feltalálását lényegesen segítette volna.

A korábban megtörtént és kivizsgált víziközlekedési balesetek tapasztalatai, vizsgálati eredményei bizonyítják, hogy hideg vízbe esett, felnőtt, úszni tudó, erős felépítésű, vastag ruházatban, mentőmellényt nem viselő személyek több esetben

néhány méterre a parttól fulladtak a vízbe, mert már nem voltak képesek azt a rövid távot megtenni.

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, jogszabályok

A vizsgálat szempontjából az eseménnyel kapcsolatos szabályok, a Hajózási Szabályzat vonatkozó részei.

A víziközlekedésről szóló 2000. évi XLII. törvény mellékleteként kiadott 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelet a víziközlekedés rendjéről

„1. melléklet az 57/2011. (XI. 22.) NFM rendelethez

HAJÓZÁSI SZABÁLYZAT

I. RÉSZ

ÁLTALÁNOS BELVÍZI HAJÓZÁSI SZABÁLYOK

1. FEJEZET

ÁLTALÁNOS RENDELKEZÉSEK

1.04 cikk – Kötelező gondosság

2. A hajó vezetőjének az e Szabályzat külön rendelkezése hiányában is meg kell tennie a kötelező gondosságból és a bevált szakmai gyakorlatból fakadó valamennyi elővigyázatossági intézkedést, hogy elkerülje különösen:

a) az emberéletet fenyegető veszélyt;

II. RÉSZ

II-2. melléklet

CSÓNAK KÖTELEZŐ FELSZERELÉSE

1. Csónak az alábbi alapfelszereléssel közlekedhet:

- a) mentőmellény - a csónakban tartózkodó 16. életévüket be nem töltött személyek és úszni nem tudó felnőttek együttes számának megfelelően, de legalább 1 db,
- b) evező - a csónakban tartózkodó személyek számának és a csónak hajtásának megfelelően, de legalább 1 db,
- c) horgony - 1 db, a csónak horgony nélküli tömegének legalább 5%-ával egyenlő tömegű horgony (a horgony a mederhez történő ideiglenes rögzítésre alkalmas, más számára veszélytelen kialakítású eszközzel, tárggyal helyettesíthető),
- d) kikötésre és horgonyzásra alkalmas, és megfelelő állapotú kötél vagy lánc - legalább 10 fm,
- e) legalább 1 liter űrméretű vízmerő eszköz - 1 db,
- f) egy elektromos üzemű, fehér fényű, szükség szerinti irányba fordítható fényforrás, amivel a csónakos a közeledő vízijárműnek jelezni tud; a biztonságos üzemelés feltétele tartalék izzó megléte vagy olyan fényforrás, amelyben több, egymástól függetlenül működőképes izzó vagy világító dióda

(LED) van, továbbá tartalék áramforrás megléte a napnyugtától napkeltéig terjedő időszakban,

- g) a csónak üzemben tartójának nevét és lakcímét (telephelyét) tartalmazó - a csónaktesten tartósan rögzített - tábla,
- h) ha a csónakban tűz- vagy robbanásveszélyes anyagot szállítanak, akkor megfelelő 8A, illetve 34B oltásteljesítményű tűzoltó készülék - 1 db.”

1.19 Hasznos vagy hatékony kivizsgálási módszerek

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

2. ELEMZÉS

A csónak vezetője, aki építette is a csónakot, és a Royal Yacht Club kikötő kikötőmestere is volt egy személyben, rendelkezett kellő hajózási tapasztalattal. Úszni jól tudott, betegsége nem volt, erős testalkatú férfi volt. Korábban sokat csónakázott horgászott ezen a környéken, a vízterület sajátosságait ismerte.

A szemtanúk elmondása szerint a csónak vezetője a kikötő elhagyásakor, amikor még jól látták, ülő helyzetben vezette a csónakot. A csónakban egy rögzítetlen ülésdeszkán a csónak jobb oldalán helyezkedett el és az indulás után nem sokkal lábát átvette az ülésdeszkán, a menetirányra merőlegesen oldalt helyezkedett el. Ez utóbbi látható a mobil telefontal rögzített felvételen is. Az elhelyezkedése nem nevezhető szokványos testhelyzetnek, mert általában a csónak végében, a motor mellett, a menetiránnyal szemben szokott elhelyezkedni a csónakvezető. A csónakvezető testhelyzete nem biztosított kellően stabil pozíciót, amit tovább gyengített a nem rögzített – adott esetben akár el is mozduló - ülésdeszka.

A felvételen az is látható, hogy a csónakvezető nem fogta folyamatosan az 5 LE-s motor kormányát, ami egyben a kezelőszár is. A csónak vezetője nagy valószínűséggel akkor eshetett ki a csónakból, amikor a fordulást megkezdte. A csónak kissé megbillenhetett amikor a motort elfordította balra. Az elfordított motor (kormány) ebben a helyzetben maradt, így a csónak körbe-körbejárt.



3. sz. ábra: Az indulás után közvetlen

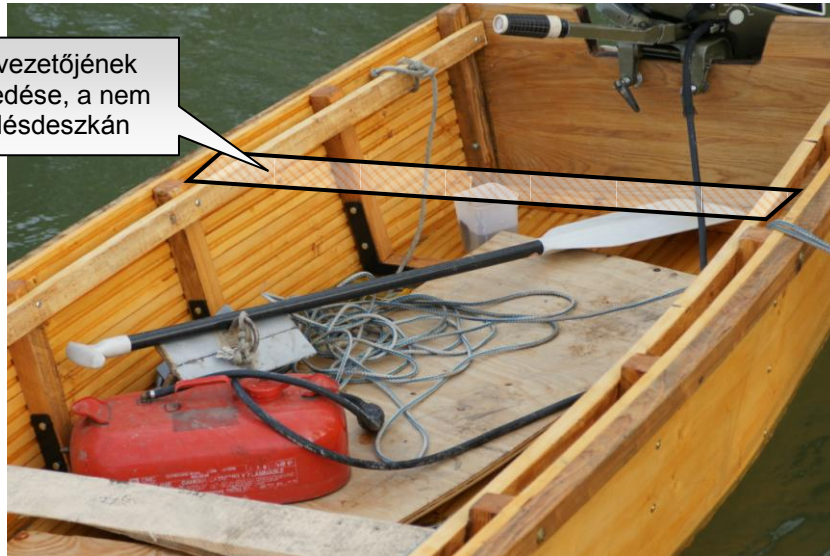


4. sz. ábra: Kicsit később, röviddel az indulás után

A kikötőmester által épített csónak hagyományos, fából készült horgászladi, melynek tervrajza több újságban is megjelent (pl. Ezeremester), továbbá az internetről is letölthető. Egy kis ügyességgel és néhány egyszerű faipari szerszám segítségével elkészíthető a csónak. A kikötőmester is egy ilyen terv alapján építette meg a csónakot. Az alkalmazott fa (fenyő lambéria) azonban nem tipikus hajóépítő (fa)anyag, de ez nincs összefüggésben a balesettel.

A balesetet szenvedett csónakban az alábbi tartozékok voltak: 1 db műanyag evező, 1db horgony 5 m kötéllel, 1 db vízmerő eszköz (szapoly), 1 db szabványos benzintartály, 2 db farost lemez.

A csónak vezetőjének elhelyezkedése, a nem rögzített ülésdeszkán



5. sz. ábra: A csónak felszerelése

A képen látható csónak kötelező felszerelése közül hiányzott a kötelezően előírt mentőmellény. Emiatt a csónakot hajózásra alkalmatlannak kell minősíteni. Felszereléseiben a mentőmellényen kívül egyéb apróbb hiányosságok is mutatkoztak, de ezek nem voltak hatással a baleset bekövetkezésére és kimenetelére.

A helyszíni szemle alkalmával a csónakban nem volt megtalálható az ideiglenesen behelyezett ülésdeszka, melyen a csónak vezetője a balesetet megelőzően ült. A meghallgatottak, illetve a vízirendészet járőrei nem látták, nem találták meg az ülésdeszkat a baleset után, sem később, az eltűnt személy keresésekor. Az ülésdeszka vélhetően elveszett.

Az 53 éves, úszni jól tudó férfinak nem volt kötelező a mentőmellény viselése, de lehetséges, hogy az életét megmenthette volna.

A Vb véleménye szerint az időjárási körülmények nem járultak hozzá a nagyon súlyos víziközlékes baleset bekövetkezéséhez. A meghallgatottak szerint enyhe légmozgás volt az esemény idején, számot tevő hullámmozgás nem volt a vízen. A szél ugyan enyhe, élénkülő volt, de az időnként max. 9-12 m/s sebességű déli irányú szellőkés a csónakot még forduló helyzetben sem billenthette meg olyan mértékben, hogy az a vezetőjének kiesését okozhatta volna. Sokkal valószínűbb, hogy a fordulási manőver során billenhetett meg a csónak, aminek a manőverezési képességeit, egyéb tulajdonságait nem ismerhette, hiszen ez volt az első próbaútja. A baleset bekövetkezéséhez hozzájárulhatott a nem stabilan rögzített ülésdeszka, és az a nem stabil ülés helyzet, amelyben a csónak vezetője volt.

3. KÖVETKEZTETÉSEK

3.1 Az eset bekövetkezésével közvetlen összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A csónakban nem volt fixen rögzített ülés. A csónak vezetője menet közben nem a menetiránnyal szemben, hanem arra merőlegesen helyezkedett el, jobb lábát átvetve a rögzítetlen ülésdeszkán, a csónak jobb oldalán. Mindez nem biztosított számára kellően stabil helyzetet.

3.2 Az eset bekövetkezésével közvetetten összefüggésbe hozható ténybeli megállapítások

A baleset halálos kimeneteléhez hozzájárulhatott a kikötőmester vastag ruházata, amely átázva nagymértékben nehezíthette a vízben való mozgást, úszást.

3.3 Az eset bekövetkezésével összefüggésbe hozható kockázat növelő tényező

A csónakvezető nem viselt mentőmellényt.

3.4 Az eset oka

A csónak vezetője, nem helyezkedett el stabilan a csónakban, mert abban nem volt fixen rögzített ülésdeszka. Az oldalt ülő (menetirányra merőleges) testhelyzet a csónak szélén nem biztosít kellően fix állapotot a csónak vezetéséhez. A stabil elhelyezkedés a csónakban mindenképpen nagyobb biztonságot nyújt megbillenés, és az ebből bekövetkező kiesés ellen.

4. BIZTONSÁGI AJÁNLÁS

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

5. MELLÉKLETEK

1. Ábrák 1-5.

Budapest, 2014. május 8.

Sárány Gábor
Vb tagja

Sárákózi Szilárd
Vb tagja

Wimmer Gábor
Vb vezetője