

Slavica émlék

**A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK
HELYSZINELÉSE
ÉS NYOMOZÁSA**



BELÜGYMINISZTERIUM KIADVÁNYA

1951

**A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK
HELYSZINELÉSE
ÉS NYOMOZÁSA**

**Irta és rajzolta:
KUCSARA PÁL**
rendőrfőhadnagy

BELÜGYMINISZTERIUM KIADVÁNYA

1951

Felelős kiadó: Huzsvay Gyula r. alezredes

61972/1 — Vörös Csillag Nyomda, Budapest — Felelős a nyomda igazgatója.

BEVEZETÉS

AZ EGÉSZ ORSZÁG életének lüktető érhálózatai a közutak. Rajtuk keresztül bonyolódik le gazdasági életünk minden anyagi és szellemi erőforrásának szállítása. A második világháború után hazánk rohamos fejlődése különösen a közúti forgalomban érzékelhető. Statisztikai adatok is bizonyítják, hogy a közlekedési eszközök száma már jóval túlhaladta a háborúelőtti számot, ami — a forgalom növekedésén kívül — a közlekedési balesetek számának emelkedését is eredményezte. Mivel a közlekedési eszközök legnagyobb része ma már társadalmi tulajdonban van, a dolgozó ember pedig — a szocialista elvek alapján — a legfőbb értékévé lett, fokozottan előtérbe lépett a járóműforgalom ellenőrzésének és az előforduló közlekedési balesetek szakszerű felderítésének jelentősége és fontossága.

E CELT SZOLGÁLJA a felszabadulás előtti elmaradt közlekedési rend teljes felszámolása és újabb, korszerűbb közlekedési rend bevezetése. Ezenkívül a gyorsabb és biztonságosabb közlekedés érdekében megtörtént a fővárosban az egyes közlekedési góccok és utak (Calvin-tér, Marx-tér, Nagy- és Kiskörút, a hídfők, a belváros, stb.) szabályozása és átépítése, vidéken pedig a forgalmas utak indokolatlan éles kanyarainak levágása, az egyes keskeny utak szélesítése és sok új bekötőút építése. A rendőrségen belül pedig ennek érdekében az egész országra kiterjedő működéssel megalakultak a közlekedést és gépjárműveket ellenőrző csoportok.

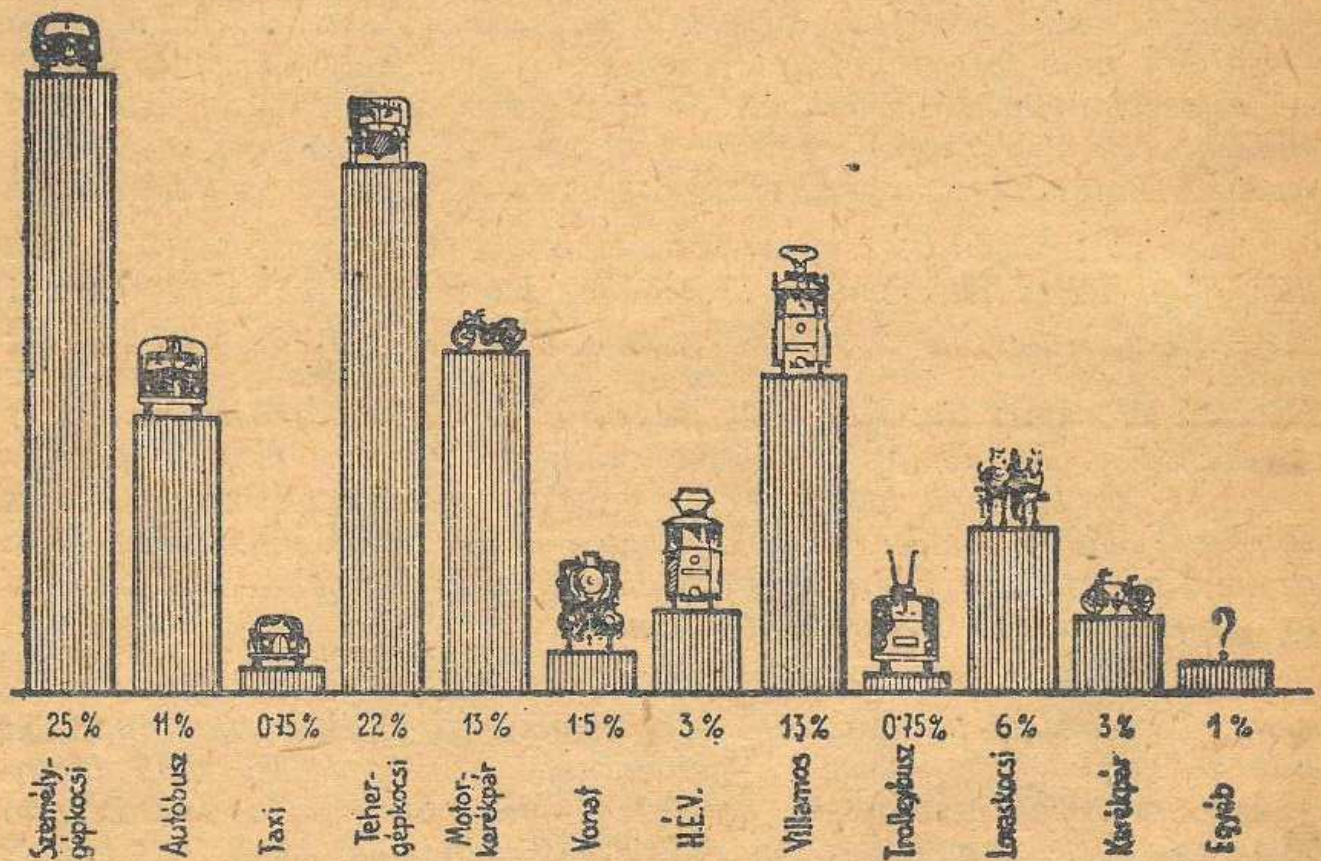
E KÖZLEKEDÉSI ŐRSÖK feladata legelsősorban az, hogy az ország közlekedési úthálózatán a járómű- és gyalogforgalom minden nap zökkenőmentes legyen. E feladatukat a közlekedési rend biztosítása érdekében a forgalom, az utak és azok berendezéseinek állandó ellenőrzésével, valamint a már bekövetkezett balesetek szakszerű felvételével látják el. Munkájuk azonban nem elszigetelt, sőt azt a balesetnél intézkedő, vagy más módon támogató őrszemes bajtársak helyes segítsége nélkül legtöbb esetben nem is tudják eredményesen teljesíteni. Ezért szükséges, hogy a rendőrség minden egyes tagja el-

sajátítsa mindazokat az ismereteket, amelyeknek birtokában a legeredményesebben tud hozzájárulni a dolgozó ember életének, testi épségének, a társadalmi tulajdon védelmének és népi demokráciánk közlekedési rendjének biztosításához és fenntartásához.

MA MÁR A KÖZLEKEDÉSI BALESETEK és az azokkal járó súlyos veszteségek (emberélet, anyagi kár) nemcsak az egyént, hanem a dolgozó népet is érintik. Éppen ezért mindenki felé — de fokozott mértékben a rendőrség tagjai felé — száll a figyelmeztető szó, hogy ezeken a bajokon minél előbb segítsünk, hogy ezáltal is népünk nagy ügyét, a szocializmus építését szolgáljuk. Ha figyelembe vesszük, hogy egy-egy közlekedési baleset mily mérhetetlen fájdalommal (haláleset, kéz vagy láb elvesztés, stb.) és anyagi veszteséggel jár és hogy legtöbb balesetnek (kb. 90 százaléknak) az emberek (vezető, hajtó vagy gyalogos) gondatlansága, figyelmetlensége vagy éppen a szabályok durva megsértése az oka, akkor fokozott kötelezettséget érezzen mindenegyres bajtárs az iránt, hogy már a legcsekélyebb közlekedési kihágás esetén is figyelmeztető vagy egyéb intézkedéssel akadályozza meg a súlyos balesetek bekövetkezését.

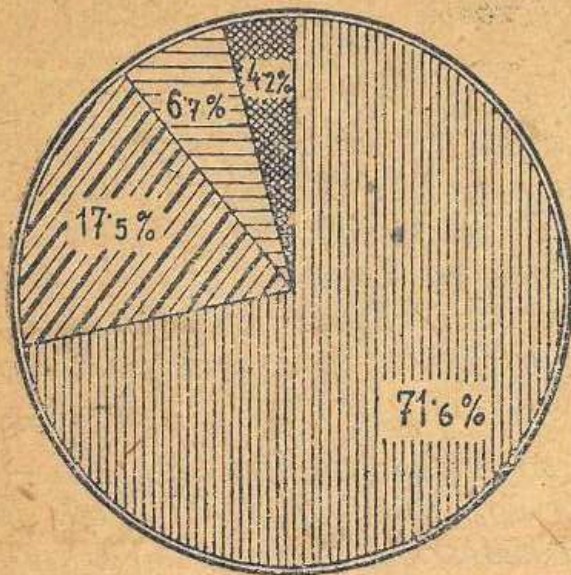
HOGY A KÖZLEKEDÉSI BALESETEKET ok és következmény szempontjából még szemléltetőbben láthassuk, Budapest 1950. évi közlekedési balesetek statisztikájának adatait közöljük.





AZ ADATOK ALAPJÁN az összes balesetek — járművek, a balesetek oka és a sérülés foka tekintetében — az alábbiak szerint oszlanak meg:



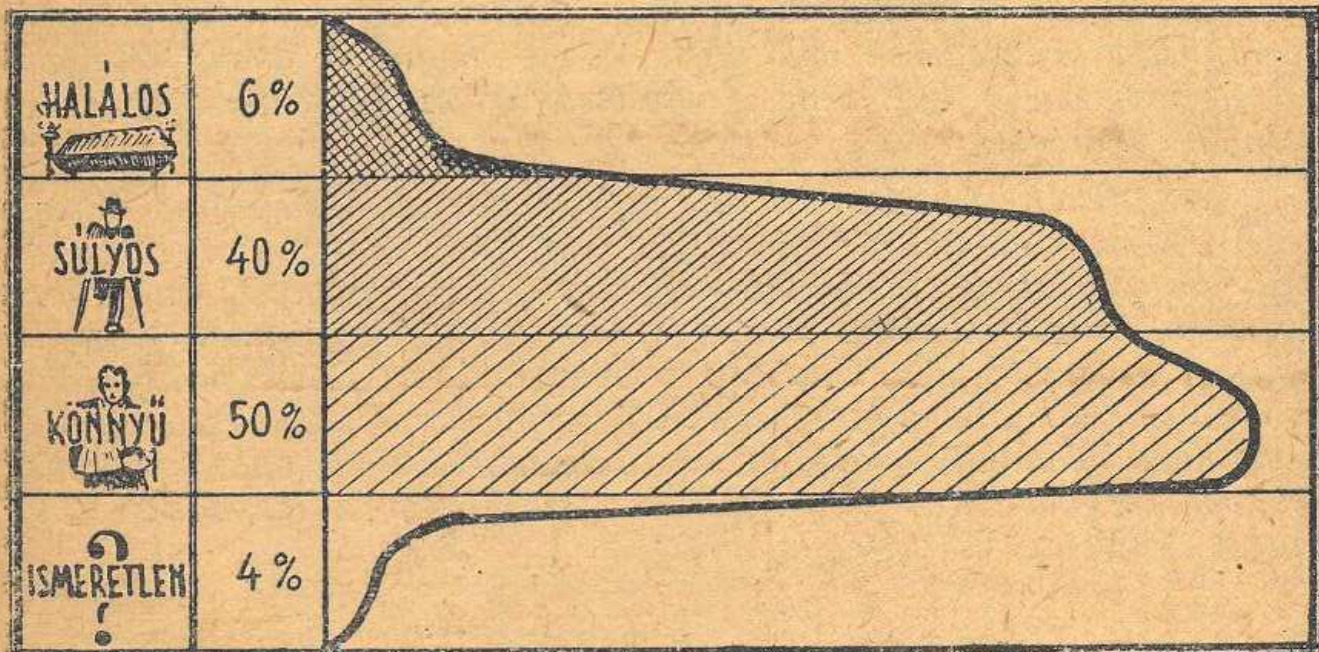
JÁRMŰVEK SZERINT

JEL MAGYARÁZAT:



-  JÁRMŰVEZETŐ
 -  GYALOGOS
 -  UTAS
 -  EGYÉB OKOK / jármű, utast stb. /
- } hibás magatartása

BALESETEK OKA SZERINT



SÉRÜLESI FOK SZERINT

EZEN ADATOK NAGYSÁGÁT helyesen csak akkor értékeljük, ha az embervesztésen kívül megnézzük annak az anyagi veszteségnek a nagyságát is, amely közvetve mindig az államot, vagyis a dolgozó népet éri. Például Budapesten a reggeli csúcsforgalom idején forgalmas gócpontokon (Marx-tér, Lenin-körút, Calvin-tér), ahol az átvonuló forgalom percenként több, mint ezer ember, ha baleset következtében egy 15—20 perces forgalom-szüneteltetés áll be, — amelynek hatása mindig a csatlakozó forgalomra is kiterjed, — mindig sok tízezer dolgozó kiesését jelenti 15—20 percre, sokszor fél-óra-ra is a termelő munkából, ami természetesen sokezer forintos veszteséget jelent gazdasági életünknek, épülő szocializmusunknak. Mindez pedig egy ember hanyagságának, meggondolatlanságának vagy éppen ittasságának a következménye.

ETEKINTETBEN FELADATUNK részben a megelőző és részben a megtorló tevékenységben nyilvánul meg aszerint, hogy a balesetek okait hártjuk-e el, vagy pedig a megtörtént balesetet helyszínelés és nyomozás útján derítjük-e fel. E két tevékenység közül kétségtelen a megelőzés (ellenőrzés) a fontosabb, ami sokszor a baj okának a megszüntetését is jelenti. Azonban ahhoz, hogy a járőr ellenőrző szolgálatát jól tudja ellátni, feltétlen szükséges a balesetek elkövetési módjának és okának az ismerete is.

A KÖZLEKEDÉSI JÁRŐR ellenőrző szolgálatának mikénti ellátását az 1950. évi 17. számú Rendőrségi Közlöny 2.000/1950. B. M. sz. alatt közölt „A rendőrség közlekedésrendészeti őrsei részére Szolgálati Utasítás” kiadása” (KUT) tartalmazza. E rendelkezés általánosságban foglalkozik a közlekedési baleseti helyszíneléssel is, azonban mivel sem a helyszínelés, sem a szökött járóművek nyomozásának taktikai és technikai eljárását rendeletileg nem lehet szabályozni, ezért szükségessé vált olyan könyv megírása, amely részleteiben tartalmazza a közlekedési balesetek helyszínelésének taktikai és technikai eljárását.

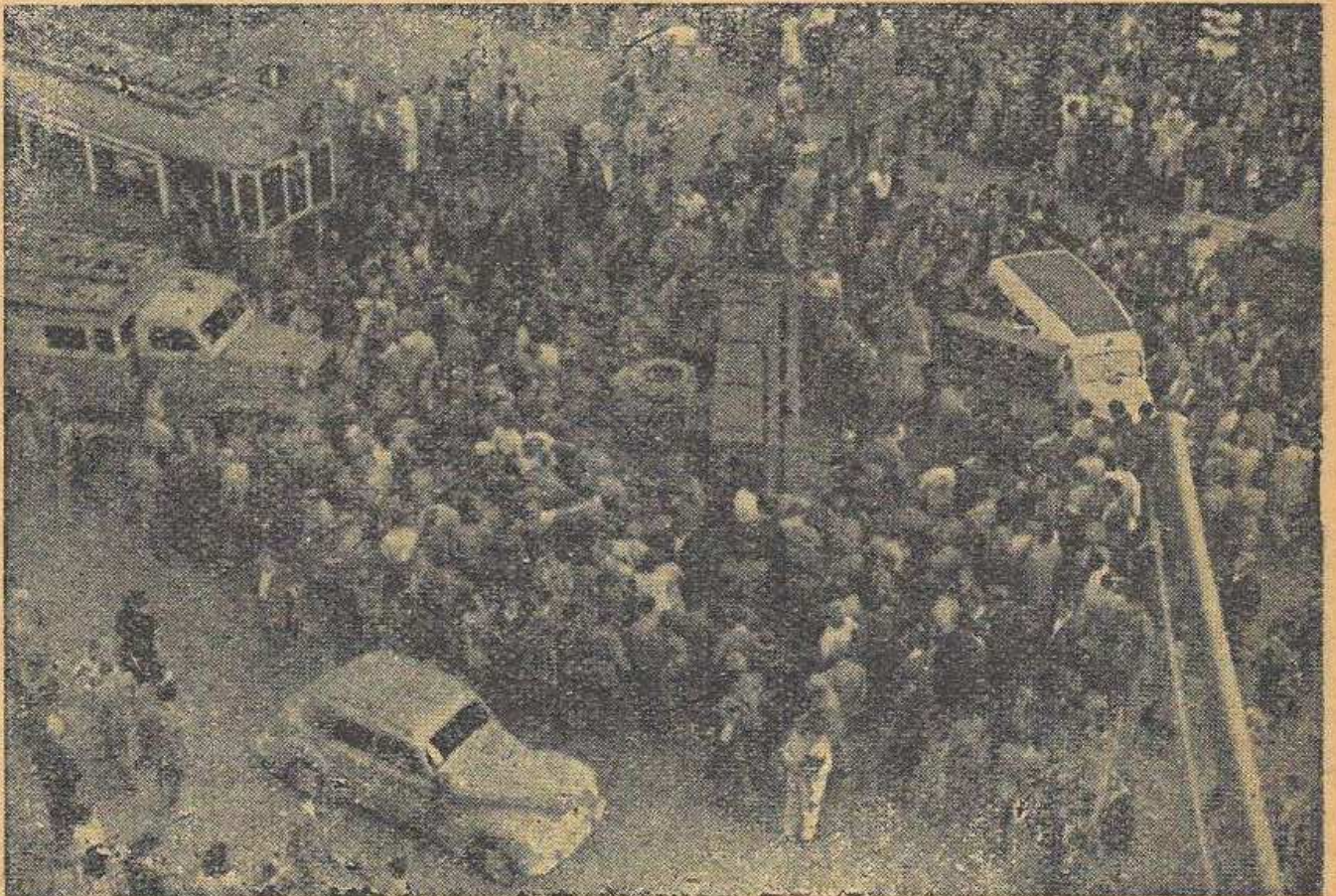
KÖNYVÜNK ELSŐSORBAN tartalmazza a közlekedési balesetek helyszínén megjelenő őrszemes vagy járőrszolgálatot teljesítő bajtársak feladatát, akiknek jó munkája a legnagyobb mértékben hozzájárul ahhoz, hogy a baleset következtében megtorpant forgalom menete minél előbb elindulhasson, a büntetőeljárás sikere pedig hiányt ne szenvedjen. Azonkívül részleteiben tartalmazza a baleseti járőrök helyszínelő feladatát, munkáját és támpontot ad az egyes balesetek technikai megoldására, mint például a kikérdezés, a nyomozás, fényképezés, rajzolás és segélynyújtás.

I. RÉSZ

I. FEJEZET

A balesetknél intézkedő rendőr feladata

A közlekedési balesetek helyszínére érkező rendőr a helyszínen általában sok kíváncsiskodót, egy vagy több sérültet vagy halottat, forgalmas helyen pedig járómű-torlódást talál. Ezért az élet megmentése, a közrend fenntartása, a társadalmi tulajdon védelme és a nyomozás eredményessége szempontjából azonnali határozott és helyes intézkedések megtétele válik szükségessé.



1. ábra.

Közlekedési baleseteknél — mivel a helyszín nyílt — a legtöbb esetben a helyszínre érkező kíváncsiszkodók tömege, továbbá a mentési és segélynyújtási munkálatok, a forgalom menete és az időjárás viszonyosságai megváltoztathatják vagy teljesen megsemmisíthetik a balesetből származó nyomokat. (1. ábra.) Igen gyakori eset azután, hogy a baleset fontos szemtanúi — a baleset lefolyása és következménye miatt — lelkiileg megrendülve sietnek elhagyni a helyszínt, vagy pedig némelyek azért hagyják el, mert ki akarnak bújni a tanúzás kötelezettsége alól. Viszont vannak tanúk, akik vagy csak egy részét látták a balesetnek, vagy pedig másoktól kapták értesüléseiket, így előadásuk csak bonyolultabbá teszi az eset kiderítését.

Amint látható, igen sok körülmény befolyásolja a baleseti járőr sikeres munkáját és ezentúl az egész bűnügyi eljárást. Éppen ezért a helyszínre érkező rendőrnek újabb baleset megelőzése, a már megtörtént baleset tisztázása, a vád és a védelem érdekében az alábbi sürgős intézkedéseket kell foganatosítani:

- a) segélynyújtás,
- b) értesítésadás,
- c) a helyszín lezárása és a forgalom biztosítása,
- d) a nyomok ideiglenes biztosítása,
- e) a felek személyadatainak megállapítása.



A segélynyújtás az intézkedő rendőr legsürgősebb tennivalója, mely minden más tennivalót megelőz. Segélynyújtásra nemcsak az emberbaráti érzés, hanem a törvény is kötelez mindenkit. Mennyivel inkább vonatkozik e tennivaló az intézkedő rendőrré, aki esküjében a törvények és rendeletek betartására kötelezte magát. Az idejében és helyesen alkalmazott segélynyújtás alkalmas az emberi élet megmentésére vagy a szerencsétlenül járt személy fájdalmának enyhítésére. A rendőrség valamennyi tagja igyekezzék elsajátítani az elsősegélynyújtás alapvető ismereteit, hogy adott esetben biztosan és gyorsan tudjon a helyszínen intézkedni.

A jó segélynyújtásnak természetesen tárgyi és személyi feltételei is vannak.

Tárgyi feltételek: meg kell lenniök azoknak az eszközöknek, amelyek a segélynyújtáshoz szükségesek (kötszer, gyógyszer sín,

stb.). Mivel minden gépjármű üzembentartóját jogszabály kötelezi arra, hogy a járművet megfelelő összeállítású mentőláddal szerelje fel, így a tárgyi feltétel a gépjárműbaleseteknél legtöbbször biztosított. Villamos, lovaskocsi, vagy kerékpár baleseteknél pedig a bajtárs legyen leleményes a szükséges tárgyak megválasztásánál és beszerzésénél. Mindig fel lehet használni egy arra haladó gépjármű mentőládját is.

Személyi feltételek:

1. Az elsősegélynyújtónak alaposan ismernie kell a mentés elméleti és gyakorlati módozatait.
2. Emberségesen kell viselkednie a sérülttel.
3. A segélynyújtó sohase veszítse el fejét, hanem határozottan és nyugodtan végezze feladatát. Enélkül nemcsak a sérült, de környezete is elveszítheti bizalmát iránta és teljes felfordulás következhet be a balesetnél.
4. Legyen ötletes a segélynyújtó, mert nem mindig áll rendelkezésre minden eszköz és rendszerint másodpercek alatt kell rájönnie, hogy pl. egy nadrágtartóval is kitűnően lehet érleszorítást végezni verőeres vérzés csillapítására.

Minden balesetnél legelőször a következőket kell megtenni: az összegyűlt kíváncsiskodókat távolítsuk el a helyszínről és biztosítsunk jó levegőt a sérült számára, valamint helyezzük minél előbb nyugalmába. Legcélszerűbb a lefektetés, de minden körülmény között legalább le kell ültetni a sérültet, azután gyorsan és pontosan tájékozódni kell a baleset természetéről és körülményéről.

Eszméletlen embernél a szorító ruhadarabok (gallér, nadrágszija, nőknél melltartó stb.) megoldása az első feladatok közé tartozik. Sérültnél a sérült testrészt fedő ruhadarab levetése a fontos. Ilyen esetben szabály az, hogy a vetköztetést előbb az ép oldalon végezzük, pl. balkezű sérülésnél előbb a jobb karról húzzuk le a kabátot. Felöltöztetni viszont ellenkező sorrendben kell, előbb a sérült végtagra húzzuk fel a ruhát, azután az épre. Előfordul azonban, hogy a ruhát nem sikerül ilyen módon sem levenni, akkor a varrást kell felbontani, vagy a varrás mellett kell felválni a kérdéses ruhadarabot, hogy a sérülés helyét szabaddá tudjuk tenni. Az így szabaddá tett testrészt a sérülés minőségéhez képest (törés, horzsolás, vérzés, stb.) a rendelkezésre álló kötszerrel kötözzük be. Ügyeljünk arra, hogy a sebe pizok ne kerüljön és hogy a segélynyújtással még nagyobb bajt ne okozunk. Ezután gondoskodjunk arról, hogy a sérült mielőbb orvosi, vagy kórházi ápolásban részesüljön.

A sérültet még akkor is kórházba kell szállítani, ha megmentésére látszólag nincs remény. Ha a baleset lakatlan területen történik, a

sérült kórházbeszállítására igénybe lehet venni bármely járóművet. Ha a baleset lakott helyen történik, akkor a mentők megérkezéséig nagyobb sérülés esetén igénybe lehet venni a legközelebbi orvost.

Ha a sérült állapota életveszélyes, akkor tanú jelenlétében — ha lehetséges —, ki kell őt kérdezni a baleset főbb körülményeire vonatkozólag és vallomását vele aláíratni.

Az elsősegélynyújtás közben a bajtársak ügyeljenek arra, hogy a nyomok meg ne semmisüljenek. A sérült eredeti fekvési helyét krétával vagy más módon mindig jelöljük meg, úgyszintén meg kell jelölni a járóművek helyzetét is azonnal akkor, ha a sérült kiszabadítása végett a járóművet eredeti helyzetéből el kell mozdítani. Télen, nagy hidegben, a mentők megérkezéséig vigyük a sérültet meleg, nyáron pedig hűvös, árnyékos helyre.

A helyszínre érkező mentőorvostól mindig meg kell tudni, hogy a sérült testének mely részén, milyen sérülést szenvedett, mennyi a gyógyulás előrelátható időtartama (8 napig, 20 napig, vagy azon túl gyógyuló, a sérülés életveszélyes-e?). Ezenkívül meg kell tudni azt is, hogy a sérült kihallgatható állapotban van-e és e'szállítás esetén mely kórházba szállítják?

Vidéki balesetnél az intézkedő bajtárs írja fel ezenkívül a mentőgépkocsi rendszámát is, mert gyakran megtörténik, hogy a mentők megneveznek ugyan egy kórházat, de nem biztos, hogy a sérültet ott el is tudják helyezni és a bemondott rendszám alapján az Országos Mentőszolgálat Központjától meg lehet tudni, hogy a sérültet hol helyezték el.

Végül meg kell állapítani, hogy az elütést vagy balesetet okozó járómű vezetője — ha nem sérült meg, vagy ha állapota megengedi — a baleset áldozatát a körülményekhez képest részéről nyújtandó segítségben részesítette-e? Ha a vezető e kötelességét elmulasztotta, az intézkedő rendőr erre jelentésében térjen ki.

A magukkal tehetetlen sérültek vagy a baleset esetleges halottainak értékeit elismervény ellenében igazolt hozzátartozójának át lehet adni, vagy ha ilyen nincs jelen, akkor az értékeket a jelentés mellé kell csatolni. A felsorolt feladatok vonatkoznak a baleseti járőrre is, ha kiérkezéséig a sérült elsősegélynyújtásban nem részesült volna.

A bajtársak részére az egyes baleseteknél előforduló sérülések helyes felismerését és az egyes esetekben való legszükségesebb tenni-valókat könyvünk függeléke tartalmazza.

Értesítésadás



Közlekedési baleset alkalmával személyben történt sérülés esetén telefonon vagy egyéb úton az értesítés sorrendje a következő:

1. mentők (Országos Mentőszolgálat),
2. tűzoltók (ha a sérült kiszabadítása vagy felborult jármű felállítása végett szükséges),
3. rendőrség baleseti járőrét (Bpsten a baleseti helyszínelő aloszt., vidéken a közl. és gépjárműveket ellenőrző csoport), haláleset alkalmával mindkét helyen a rendőri bizottságot is,
4. vasúti, villamos vagy autóbusz balesetknél az illetékes vállalatot is értesíteni kell az alábbi esetekben:

A vasúti vállalatot minden esetben, a villamos vagy autóbusz vállalatot pedig csak akkor, ha műszaki hiba (fék, kormány, stb.) volt a baleset oka, vagy ha a vezető megsérült, vagy annak elfogását kell foganatosítani.

Csak a baleseti járőrt kell kihívni, ha sérülés nem történt ugyan, de a szereplő járműben magas állami funkcionárius (Elnöki



2. ábra.

Tanács Elnöke, a Tanács tagja, miniszter vagy helyettes, képviselő, stb.) utazott, vagy a balesetben honvédség, rendőrség, mentők, tűzoltók járműve szerepel és végül ha a járművet rendőr vezette.

Lakott területen értesítés céljára fel lehet használni a legközelebbi magán- vagy nyilvános telefont, posta, vasútállomás, vagy más üzem telefonját. (2. ábra.) Ha az intézkedő rendőr egyedül van a helyszínen, ilyenkor az értesítésadással meg lehet bízni egy jelenlévő meg-

bizható egyént is, akit előzőleg kioktat és az illetékes rendőrhatalóság telefonszámát is megadja. Ha azonban megbízható egyén nem lenne jelen, akkor csak a szükséges intézkedések megtétele után mehet telefonálni. Ha üzemképes a járómű, ügyelni kell arra, hogy a vezető meg ne szökjék, vagy a helyszínen változtatásokat ne eszközöljön. E célból az intézkedő rendőr vegye magához a vezető igazolványát, a gépjármű indítókulcsát, vagy pedig bízjon meg a helyszínen jelenlévők közül 1—2 férfit, hogy az esetleges szökést akadályozzák meg.

Lakatlan területen értesítésadás végett a járőr egyik tagja egy arra haladó gépkocsin a legközelebbi telefonállomásig menjen. Ha a sérült még a helyszínen van és kórházi kezelésre van szüksége, akkor egyidejűleg őt is szállíttassa el. Nagyon fontos értesítésadásnál a baleset helyének pontos megjelölése. A megjelölést mindig az út megnevezésével és a km meghatározásával kell eszközölni. Pl. A baleset helye: a Békéscsabáról Gyulára vezető kövesúton a 13. km kő közelében. Ha viszont valamely mellékúton történik a baleset vagy tömegszerencsétlenség és feltehető, hogy a rendőrség vagy a mentők gépkocsija nem tud odatalálni, akkor meg kell határozni egy álláspontot, ahol a bajtárs bevárja a gépkocsit és utána ő kíséri ki a baleset helyszínére.



A HELYSZIN *lezárása* és a **FORGALOM BIZTOSÍTÁSA**

A helyszín épségének fenntartása csak a helyszín lezárásával érhető el. Ezért az intézkedő rendőr minden esetben zárja el a helyszínt a forgalomtól, de egyben gondoskodik arról, hogy a forgalom menetét más irányba való eltereléssel biztosítsák. E célból szükséges a következő intézkedések megtétele: a kíváncsiskodókat távolítsuk el a helyszínről. Maguknak az érdekelteknek (sérült, járóművezető) is el kell hagyniuk a szűkebb helyszínt, hogy azon — akár szándékosan, akár anélkül — valami változtatást ne eszközölhessenek. Azokat a személyeket, akik az esetnek szemtanúi voltak, személyadataik feljegyzése után alkalmas helyen való tartózkodásra kell utasítani addig, amíg a baleseti járőr vagy a bizottság kikérdezi őket.

Ha a szemtanú nem tartható a helyszínen a járőr kiérkezéséig, akkor a személyadatai mellett fel kell jegyezni a munkahelyét is, vagy pedig azt a helyet, ahol a távozása utáni két órában megtalálható. A reggeli baleseteknél gyakori, hogy a szemtanú munkába sietve a járőrt nem tudja megvárni a helyszínen s így a munkahely meg-



3. ábra.

jelölésének hiányában a tanút csak este lehet kihallgatni, ami a baleset nyomozása vagy annak értékelése szempontjából sokszor komoly hátrányt jelent.

Nehezebb a rendőr feladata akkor, ha a baleset forgalmas útszakaszon történt. Ilyenkor, ha egymaga nem képes a helyszín lezárását végrehajtani, akkor a létszám megjelölésével kérjen karhatalmi segítséget. Addig is a helyszínen jelenlévő honvéd, vagy tűzoltó bajtársakat vagy egyéb közalkalmazottakat kérjen fel a segítségre.

Lakott területen a járóműveket a legközelebbi mellékutcán kell elirányítani. (3 ábra.) A járóművek irányítása feltétlenül szükséges akkor, ha a baleset olyan helyen, illetőleg időben történt, ahol, vagy amikor a kilátás korlátozva van (pl. éles kanyarban, ködben, éjjel, vagy áttekinthetetlen útszakaszon), nehogy esetleg az úttesten álló gépkocsik ezáltal újabb balesetet idézzenek elő. (Pl. kilátás korlátozása miatt egy autóbusz összeütközött egy személygépkocsival. Mivel a helyszín nem volt lezárva és a forgalom biztosítva — ugyancsak a kilátás korlátozása miatt — egy arra haladó személygépkocsi vezetője későn vette észre az összeütközés következtében keletkezett akadályt és belerohant az álló gépkocsikba.)

Országutakon a helyszín lezárása úgy történik, hogy a nyomokat tartalmazó területrészt kirakott kövekkel vagy gallyakkal el kell határolni, a forgalom részére pedig — ha más párhuzamos út nincs —, külön területsávot kell kijelölni.



A nyomok

IDEIGLENES BIZTOSÍTÁSA

A segélynyújtás, a helyszín lezárása és a forgalom biztosítása után figyelmesen — nehogy a nyomok megsemmisüljenek —, át kell tekinteni a helyszínt és a megsemmisülés, valamint a változás veszélyének kitett lék-, csúszási-, vér-, víz-, olaj-, vonszolási, láb- stb. nyomokat ideiglenesen biztosítani kell. Különösen esős időben, amikor várható a nyomok megsemmisülése, krétával, homokkal, vagy kővel meg kell jelölni a féknyom kezdetét és végét, a vér-, csúszási nyomokat be kell karikázni, továbbá a döntő fontosságú nyomokat, ha lehetséges, befedéssel is biztosítani. A balesettől származó nyomokon kívül biztosítani kell azokat a nyomokat is, amelyek a járóművek elmozdítása következtében keletkeznek az úttesten. (4. ábra.)

Vonatot, villamost, menetrend szerint közlekedő autóbust, vagy megkülönböztető lámpajelzéssel ellátott járóművet — ha ezek üzem-



4. ábra.

képesek, vagy amikor a járóművet a baleseti járőr megérkezéséig nem lehet a helyszínen visszatartani — csak a járómű megállási helyzetének megjelölése után lehet a forgalomba tovább engedni. Ha viszont a járómű már nem volt eredeti helyzetben, akkor a járóművezetővel az úttesten meg kell jelölni az összeütközés, a baleset, a sérült esési, a járómű megállási, stb. helyét. A továbbengedett járóműveket alaposan át kell vizsgálni és pontosan fel kell írni a rajtuk talált nyomokat és rongálódásokat. A vezetőt minden esetben fel kell szólítani arra, hogy ha szolgálata megengedi, akkor a fuvar, vagy a forduló befejezése után térjen vissza a helyszínre a baleset felvétele és kikérdezés végett. Ha azonban a vezető (városban egy óra, vidéken pedig két óra múlva) nem tud visszatérni a helyszínre, akkor a visszarendelést mellőzni kell.

Egyéb járóművek vezetőit az intézkedő rendőr minden esetben tartsa vissza a helyszínen, amíg a baleseti járőr meg nem érkezik, mert a járőr munkája az összeütközés vagy elütés, továbbá a megállás vagy az áldozat esési helyének, haladási irányának általuk történt megjelölése nélkül nem lehet teljes értékű.

Járóműszökés esetén a helyszíni nyomok biztosításán kívül az elhajtott járóműre vonatkozó adatok beszerzésére is törekedjék az intézkedő rendőr. Ha a járómű menekülési iránya, rendszáma, vagy a felismeréséhez szükséges egyéb adatok ismereteseek, akkor a menekülés irányának megjelölésével a legközelebbi kapitányságra vagy közlekedési őrsre való telefonbejelentést is azonnal meg kell tenni.



A személyadat megállapítás a Szolgálati és Karhatalmi Szabályzatban előírt módon történik. A személyadat megállapításával egyidejűleg kérdezze ki a feleket általában arra vonatkozólag, hogy **mi történt** és az eset **hogyan történt**. Különösen akkor fontos ez, ha a balesetnél szereplő járóművezető, vagy a tanu — indokolt okok miatt — a helyszínről el akar távozni.

Villamos vagy autóbusz által okozott halálos vagy súlyos kimenetelű balesetknél terjedjen ki az intézkedő rendőr figyelmé arra is, hogy sok vezető, — akár a baleset hatása folytán, akár a követ-

kezményektől való félelem miatt — idegállapotában annyira megrendül, hogy a forgalomba való továbbengedése esetleg újabb baleset előidézője lenne. Ennek megelőzése végett az intézkedő rendőr (baleseti járőr) a vezetőtől minden esetben kérdezze meg, elég nyugodtnak érzi-e magát a járómű továbbvezetésére, vagy nem? Ha nem, akkor le kell váltani és a villamost vagy az autóbust egy szolgálatban lévő ellenőrrel kell továbbvezettetni.

Mindezekből látható, hogy a balesetnél elsőnek megjelent őrszem- vagy járőrszolgálatot végző intézkedő bajtársnak milyen sokoldalú és nagy körültekintést igénylő munkát kell végeznie, mely nemcsak a helyszín épségének változatlan fenntartására szorítkozik, hanem teljes mértékben hozzájárul ahhoz, hogy a kivonult baleseti járőr eredményesen el tudja végezni munkáját.

A helyszínre kivonult baleseti járőr vezetőjénél, — amennyiben az magasabb rendfokozatú — az intézkedő bajtárs köteles jelentkezni és röviden tájékoztatni tartozik őt arról, hogy mi történt és eddig milyen intézkedéseket fogantatosított (pl. mentőket értesítette, a helyszínt lezárta, a forgalmat milyen irányba terelte, milyen adatokat biztosított, a tanúk hol tartózkodnak, a továbbengedett vezető mikor tér vissza a helyszínre, stb.), valamint megteszi a balesetre vonatkozó észrevételeit.

II. FEJEZET

A baleseti járőr feladata a helyszínen

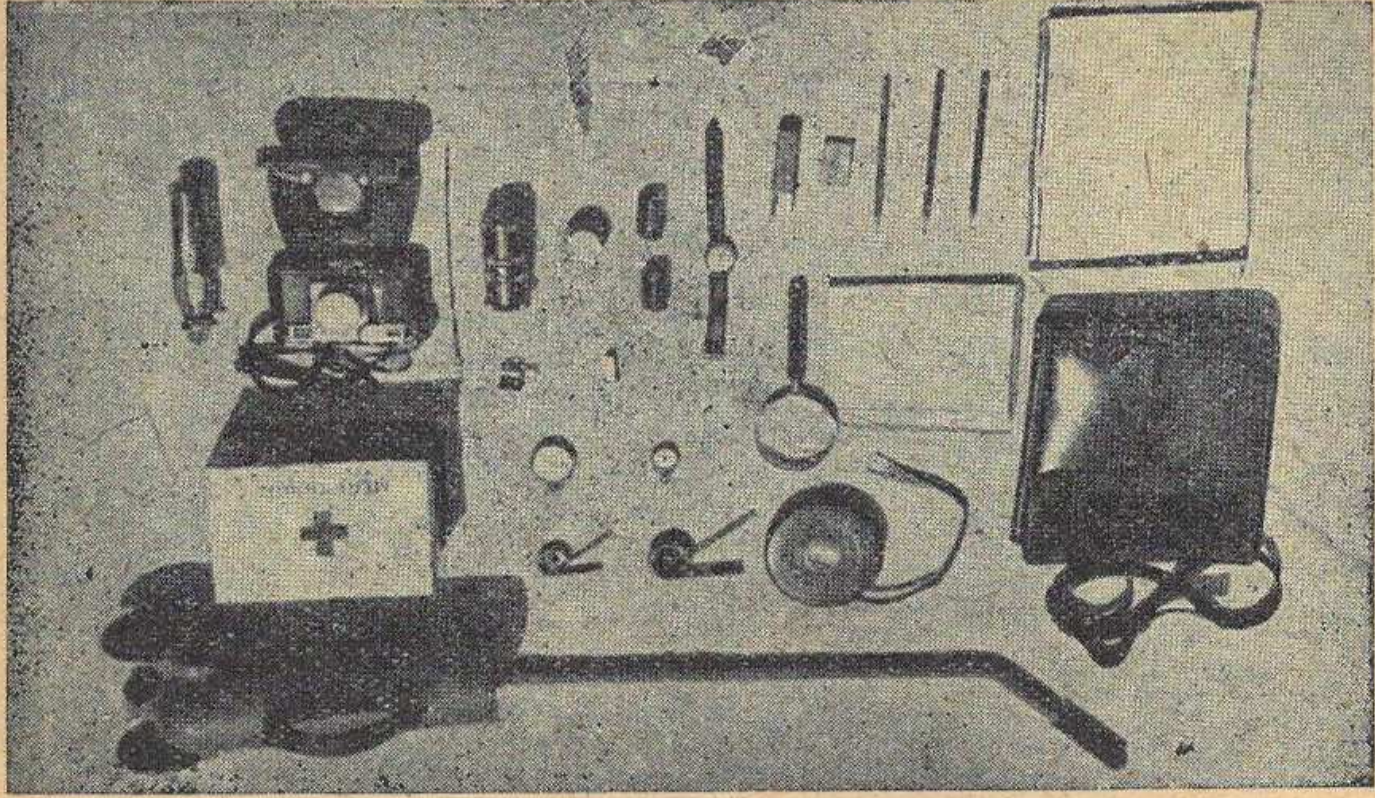
Az intézkedő bajtárs telefonjelentésére 2 főből álló baleseti járőr vonul ki a helyszínre. Minden helyszínes bűncselekménynél a legfontosabb körülmény az, hogy a nyomozó rendőr minél előbb jelenjék meg a helyszínen. E követelmény fokozottabb mértékben vonatkozik a baleseti járőrre, mivel a közlekedési balesetek nyílt és rendszerint forgalmas helyen történnek, ahol a nyomok és bizonyítékok sokkal könnyebben semmisülnek meg, mint más helyszínes bűncselekménynél. A kivonuló járőr azonban vigyázzon arra, hogy gyorsajtás, vagy szabálytalan közlekedés következtében ő maga baleset áldozatává ne váljék, vagy éppen ne legyen okozója közlekedési balesetnek.

Ha az intézkedő bajtárs a baleseti járőr kikerkezésekor nincs jelen, akkor a járőr ugyanazokat a tennivalókat hajtsa végre legelőször, melyek az intézkedő bajtárs feladatát alkotják. Munkájában legyen önálló és tervszerű, inkább a tárgyi bizonyítékok beszerzésére törekedjék, mert ezek legtöbbször kétségbe nem vonható bizonyítóerővel rendelkeznek. A legcsekélyebbnek látszó nyomokat is gondosan gyűjtse össze és azokat a rendelkezésére álló eszközökkel rögzítse. A feltevésektől lehetőleg óvakodjék, mert egy ferde irányban beállított feltevés esetleg meghiúsíthatja vagy zsákutcába vezetheti az egész nyomozást. A személyek vallomásait ne fogadja el bírálata nélkül, mert a személyek gyakran tévedhetnek, akarva vagy akaratlanul is mást mondanak, hézagosan emlékeznek csak vissza vagy esetleg befolyás alatt állanak.

A baleseti járőr felszerelése

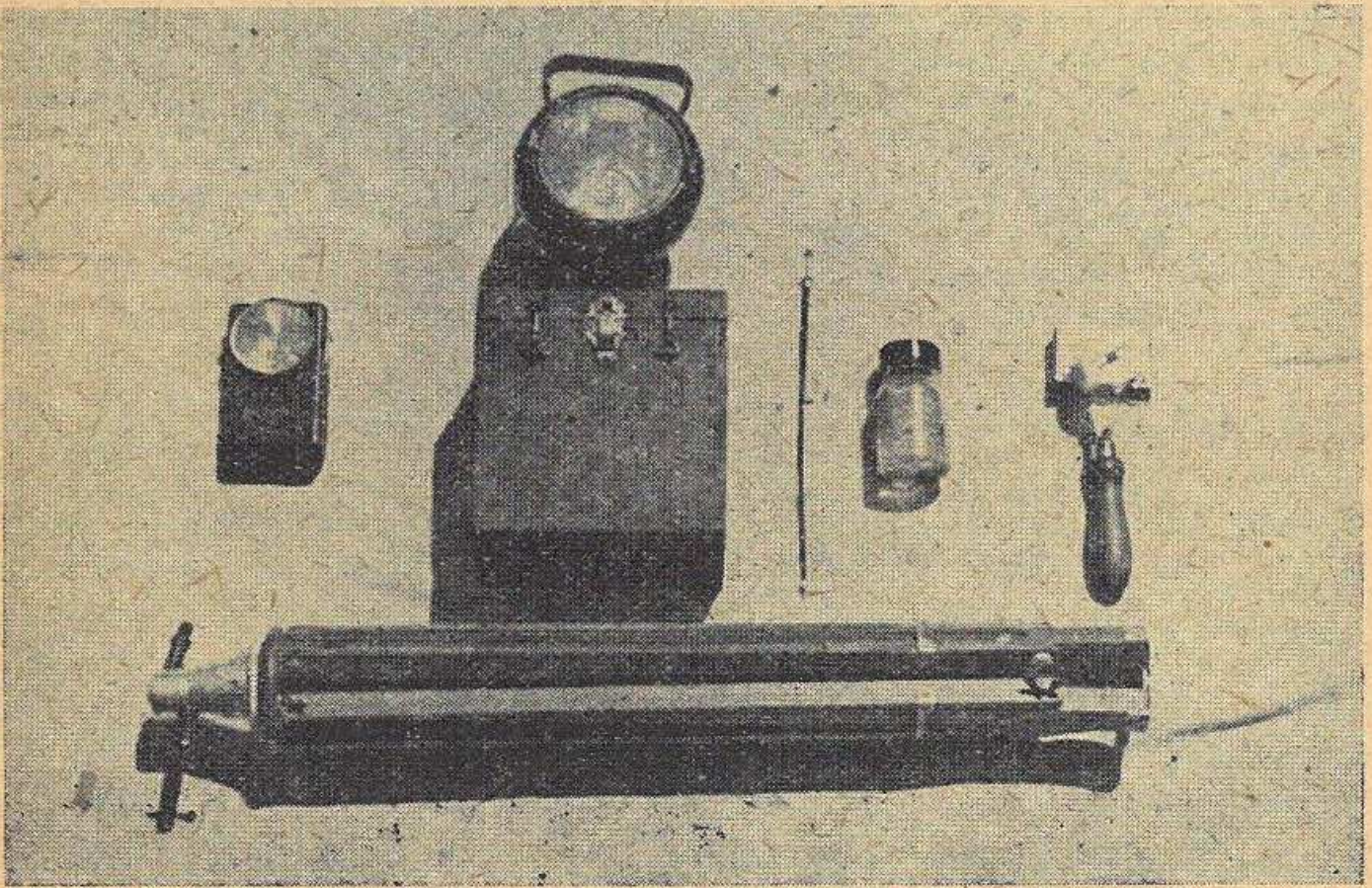
Mivel a közlekedési helyszín felvételéhez és a nyomok rögzítéséhez különféle technikai felszerelés szükséges, ezért a baleseti járőr, a helyszínre való kivonuláskor az alábbi eszközöket vegye magához:

Nappal: fekete és színes ceruzát, radírgummit, félív nagyságú papírt, esetleg alumínium rajztömböt, benne a vázlat készítéséhez szükséges 5 mm-es □ papírt, egy darab 20 méteres vászon vagy fém mérőszalagot, fehér krétát, a törések és nyomok felismerésére karos nagyítót, tájékozódásra órát, vidéken térképet és iránytűt, lemezes vagy



5. ábra.

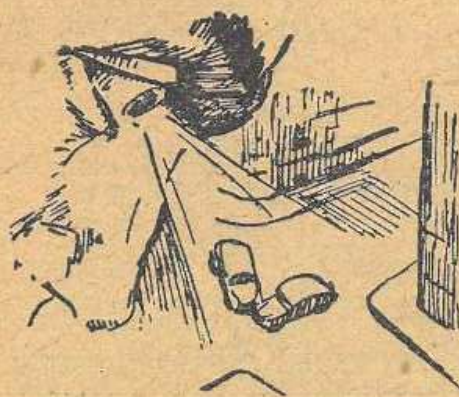
filmes fényképezőgépet az összes kellekkel (fénymérő, különböző színszűrők, legalább 6 darab tartaléklemme, illetve egy tekercs film), továbbá a keréknyomok fényképezés előtti szembetűnővé tételéhez



6. ábra.

szükséges krétaporral, télen szénporral töltött nyomszórót. Ezenkívül a gépkocsiba be kell szerelni elsősegélynyújtás céljaira egy darab köt-szerrel, gyógyszerrel és sánnal felszerelt mentőládát is. (5. ábra.)

Éjjel: (a felsorolt felszerelésen kívül) zseblámpát és egy 12 voltos háti vagy kézi akkumulátorral táplált reflektort, fémközdőt, állványt, magnéziumot és magnéziumpisztolyt. (6. ábra.)



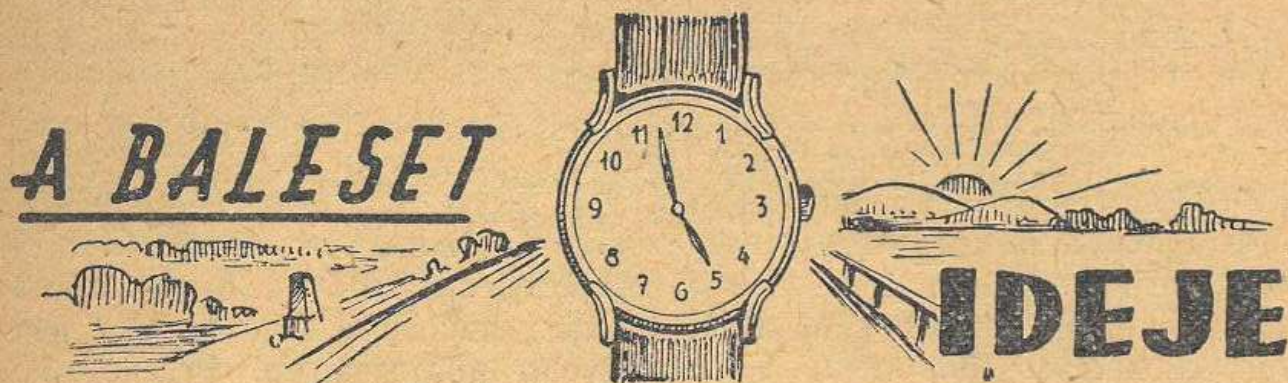
AZ ELSŐ HELYSZÍNI MEGÁLLAPÍTÁSOK

A közlekedési balesetek nyomozása az egyéb bűncselekmények nyomozásától lényegesen eltér, kivéve azt az esetet, amikor a gázoló járómű a helyszínről megszökik. Általában minden közlekedési baleset nyomozása igen egyszerűnek és könnyűnek látszik, mert mindkét fél (sértett, vádlott), valamint a „mi történt” és a „hogyan történt” kérdésének tisztázására szolgáló adatok, (a fék-, vér-, vonszolás, stb. nyomok, üvegdarabok, letört alkatrészek), valamint az elkövetési eszközök mind a helyszínen megtalálhatók, amelyek alapján sokszor igen könnyen rekonstruálható az eset lefolyása és a tettesség is bizonyítható. E körülmény miatt sokszor a baleseti járőrök is munkájukat, — még a súlyos esetekben is — feületesen, az eset lényeges részének kihagyásával végzik el, minek később az lesz a következménye, hogy az esetet tisztázni nem lehet és a gondatlan személy ellen vagy a sérült személy védelmére már megfelelő bizonyítékot felhozni nem lehet.

A tapasztalat, valamint a közlekedési balesetek következménye, — amelyeknél az óriási anyagi károkon kívül mindig emberélet is esik áldozatul — arra figyelmeztet, hogy a baleseti járőrnek munkáját a legnagyobb gondossággal, körültekintéssel, minden részletre kiterjedő tárgyilagos és szakszerű megállapításokkal kell végeznie, hogy a bizonyítékokat szakértelemmel fel tudja ismerni és biztosítani. Ezért szükséges, hogy munkáját az alábbi fejezetekben ismertetett sorrendben, mindig az adott esetben meghatározott tervszerűséggel, pontosan végezze el. A helyszíni megállapítások eredményét azonnal jegyezze fel, ne bízsa azt a visszaemlékezésre, vagy a helyszíni munka befejezése utáni időre, hanem szabálynak kell tekinteni azt, hogy a megállapítás és a jegyzetkészítés mindig együtt haladjon.

A tapasztalat szerint a baleseti járőr munkáját a balesetek sokfélesége miatt pontosan meghatározni nem lehet, azonban fel lehet sorolni azokat a taktikai és technikai eljárásokat (pl. milyen elveket és módszereket, nyomozási szabályokat és fogásokat kell alkalmazni

vagy hogyan kell a nyomok rögzítését végrehajtani, a járóművek hibáját felderíteni, a baleset okát felismerni, stb.), amelyek segítségével tisztázni és bizonyítani lehet, hogy mi történt, továbbá, hogy a baleset mikor történt, mi volt a baleset oka, a baleset hogyan történt és kit, milyen mértékben terhel a felelősség, mulasztás vagy gondatlanság. E célból sorra kell venni mindazokat a tényezőket (pozitívumok), amelyeknek a balesetnél szerepük volt és azokat a tényezőket (negatívumokat), amelyek a balesetnél közreműködni szoktak, de a konkrét esetben nem forognak fenn. (Pl. a sérült nem is hallhatta a vezető hangjelzését, mert süket.)



Mielőtt a járőr megkezdené a munkáját, igen fontos a baleset pontos idejének ismerete, vagyis az, hogy a baleset mikor történt. A járőr rendszerint 20—30 perces, — sőt előfordul, hogy egy-két óras — késéssel is érkezik ki a helyszínre és ez a körülmény sokszor megnehezíti az időpont pontos megállapítását. A baleset bekövetkezésének időpontját megállapíthatjuk a vezető, a sérült, vagy a tanúk bemondásából, a helyszín adataiból és az időjárási viszonyok tanulmányozásából. Gyakori eset, hogy a gépjárműbe beépített vagy a sérült zsebében vagy a kezén lévő óra a baleset következtében megáll, s így támpontot adhat az időpont megállapítására.

Különösen járóműszökés esetén, továbbá a hajnali és az esti szürkületben előforduló balesetek tisztázásánál van nagy jelentősége az időpont pontos megállapításának. Ilyen esetekben a baleset időpontjának ismerete — a nyomokon kívül — a nyomozás kiindulópontjává és alapjává is szolgál. Az elkövetés pontos idejének ismerete járóműszökés esetében megkönnyíti még a gyanúsítható személy kézrekerítését is, mert az elkövetés idejét ismerve, megállapíthatjuk, hogy abban az időben és helyen ki szokott olyan járóművel arra haladni. (Pl. egy menetrendszerű autóbusz, vagy X. Y. kulák lovaskocsival járt arra, stb.). A tapasztalat is azt mutatja, hogy a járóműszökés nyomozásánál még a percek megállapítása is nagyon fontos, mert a tettes a járóművel percek alatt nagy távolságra el tud jutni, ahol első dolga az, hogy esetleges alibijét előkészítse. Ennek meggyorsítására viszont az szolgál, hogy a járőr ismeri a baleset elkövetésének pontos idejét.

A baleset időpontját megállapíthatjuk még az áldozat életszokásaiból és tevékenységéből is. Pl. egy gyári munkás d. u. 5 órakor jött ki a gyárból és kerékpárján hazafelé igyekezett, de útközben bal-

eset érte. Könnyen kiszámítható, mennyi idő alatt tette meg az utat a baleset helyéig. Ilyen esetekben keresünk olyan tanukat, akik az áldozatot a baleset előtt utoljára látták.

A hajnali és az esti szürkületkor bekövetkezett baleseteknél pedig legtöbbször az időpont megállapítása tekintetében vannak a felek között nézeteltérések. Ugyanis a szembenálló felek rendszerint a maguknak előnyösebb időpontot igyekeznek a járőr előtt igazolni. Pl. a januárban történt balesetnél a járómű vezetője azt állítja, hogy a baleset reggel 6 óra 30 perckor történt, amikor még sötét volt, így a sötétség miatt nem vette észre a lámpa nélkül közlekedő kerékpárost, akit elütött. Ezzel szemben a kerékpáros azt állítja, hogy a baleset 7 óra 5 perckor történt, amikor már az utcai lámpák sem égtek, mert világos volt. (Ezt a körülményt igazolja feleségével és a házmesterrel, akivel 6 óra 50 perckor a lakás előtt beszélgetett.)

Ugyanez az eset történhet fordítva is. Az esti szürkületben, amikor a járőr kiérkezésekor már sötét van és a sötétség őt is befolyásolja a baleseti időpont megállapításánál, s ennek következtében helytelenül állapíthatja meg az eset megtörténtét. A helyesen megállapított időpont sokszor a baleset okára is fényt derít, mert lehetséges, hogy éppen a hajnal vagy az esti szürkület korlátozta a vezető látását s járult hozzá a baleset bekövetkezéséhez. Amint látható, a baleset időpontja alapul szolgálhat a vád emelésére vagy elvetésére, ezért a baleset időpontját a legnagyobb pontossággal igyekezzünk megállapítani.

Az időjárás

A fentiekén kívül az időjárási viszonyok tisztázása is gyakran ad támpontot az elkövetési idő megállapításához. Pl. a baleset akkor következett be, amikor a szélvihar kezdődött, mert a nagy portól megbokrosodott lovak a kocsit az árokba fordították, vagy a lenyugvó nap fénye elvakította a vezetőt, s ezért nem látta az úttesten áthaladó gyalogost, vagy a kezdődő esőben felázott nyálkás úttesten csúszott meg a gépkocsija. E néhány példából láthatjuk, hogy az időjárási viszonyok tisztázása néha a baleset okára is magyarázatot ad, ezért a baleset bekövetkezési időpontjának megállapításával egyidejűleg a felektől mindig meg kell kérdezni, **milyen volt az időjárás az eset megtörténetkor.** Különösen fontos ez azoknál az eseteknél, amelyeknél feltehető, hogy a gondatlanságon kívül az időjárás is befolyásolta vagy elősegítette a baleset bekövetkezését (sűrű köd, havazás, eső, nagy hideg, nagy meleg, erős szél, nagy por, stb.).

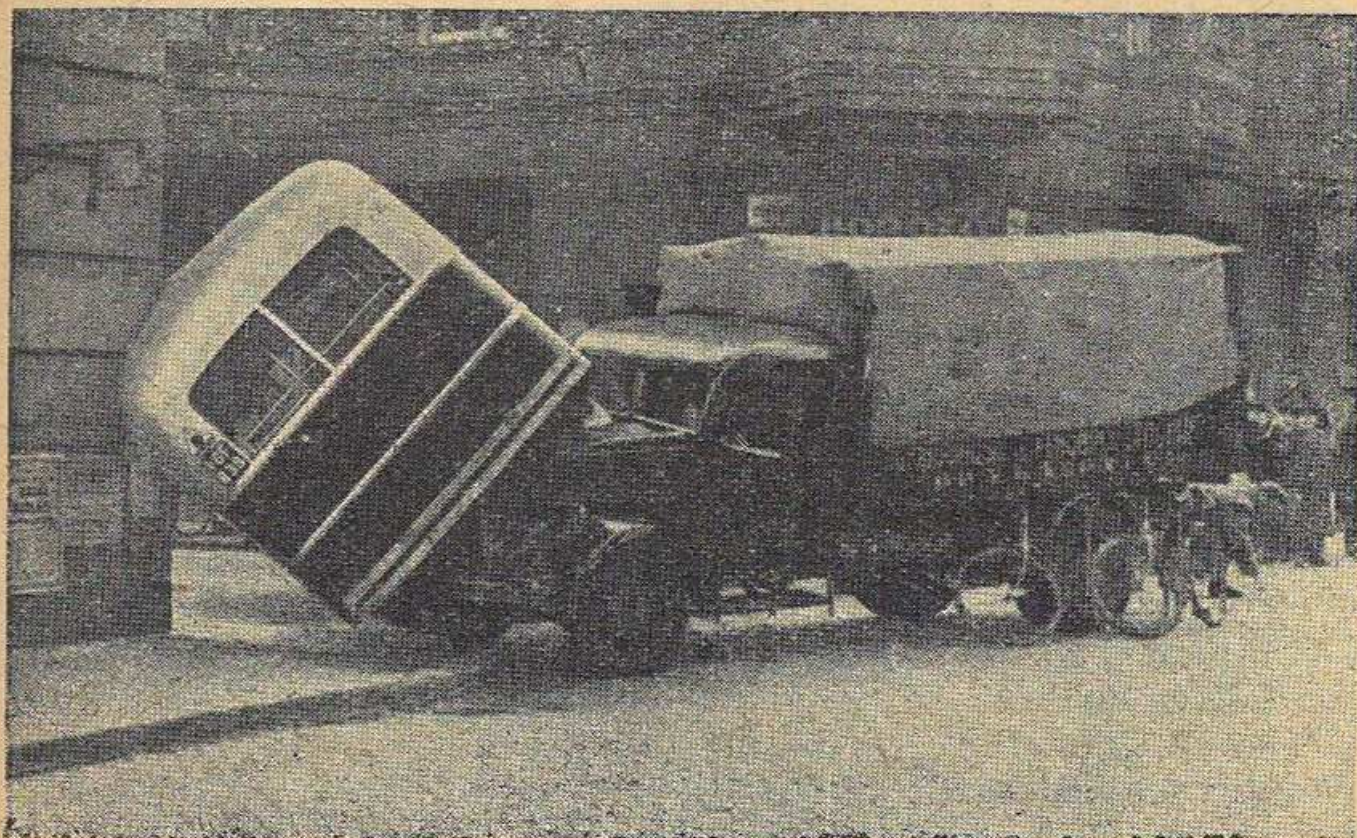
Ilyen eseteknél ki kell terjeszteni részletesen arra, hogy az időjárás milyen mértékben befolyásolta, illetve befolyásolhatta a balesetet. (Pl. a sérült haladási irányával szemben erős, hideg szél fújt és mivel a sérült kabátjának gallérja fel volt hajtva, a járómű gyengehangú kürtje csak egész közletről volt hallható, ezért feltételezhető, hogy a sérült a vezető figyelmeztető kürtjelzését nem is hallotta.)

Nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a körülményt sem, hogy nagyon sok embert az időjárás nagymértékben befolyásol. Pl. túl nagy

melegben az emberek rendszerint elbágyadnak, figyelmetlenebbek lesznek, vagy a kezdődő vihar esetén mindenki siet, szabad védettebb helyre, vagy vannak olyan vezetők, akik nem szeretnek esőben vezetni, mert olyankor idegesek.



A baleset időpontjának és az időjárásnak megállapítása után meg kell győződni arról, hogy a helyszín **eredeti-e, vagy megváltoztatott.** Nem szabad megelégedni csak azzal, amit a felek állítanak, vagy megjelölnek, mert az sokszor téves is lehet, ezért a járőr maga győződjék meg a felek előadásának valóságáról. Igen ritka az **eredeti helyszín**, ahol a járóművek a járőr kiérkezésekor még a baleset utáni megállási vagy felborulási helyzetben vannak, továbbá a fék-, kerék-, vér-, vonszolás-, stb. nyomok pedig nincsenek a forgalom menete, a segélynyújtási munkálatok, vagy a kíváncsi tömeg, az időjárás és egyéb körülmények miatt megváltoztatva vagy megsemmisítve. (7. ábra.)

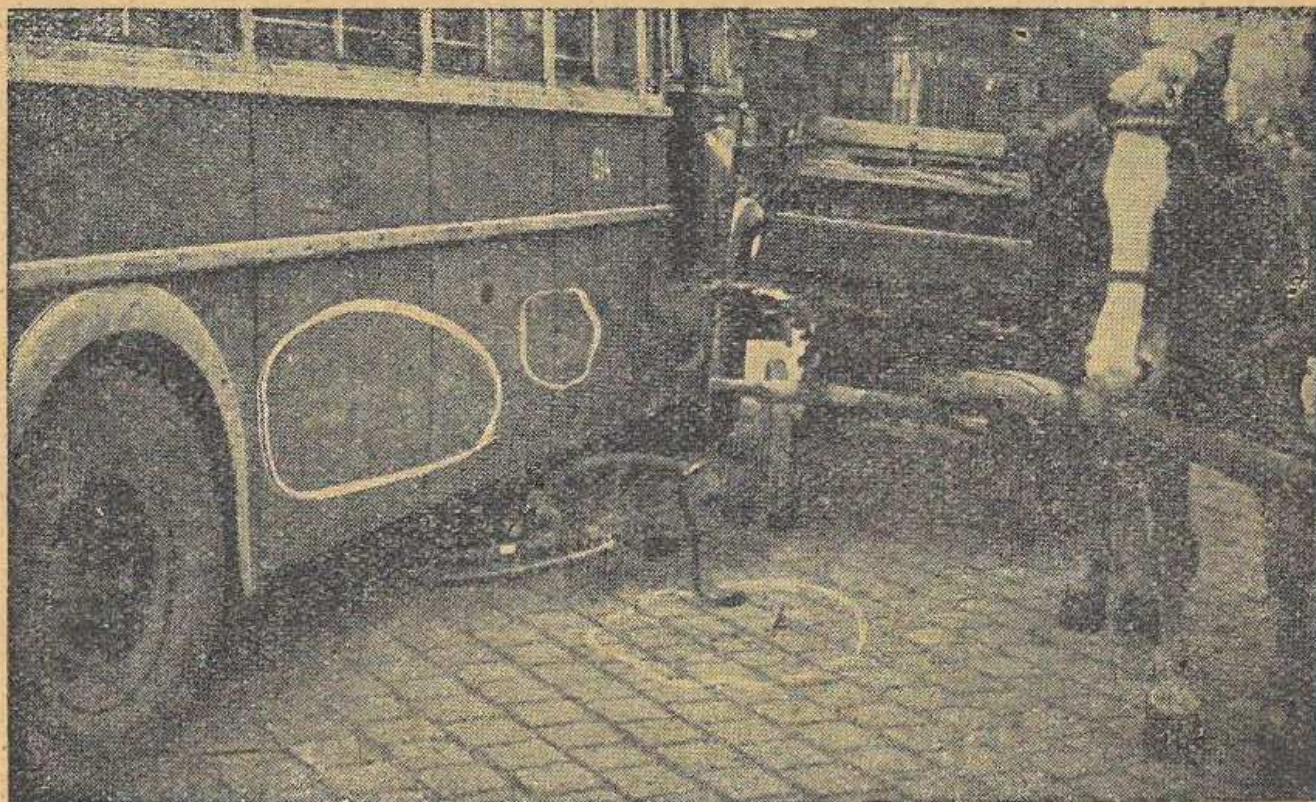


7. ábra.

A legtöbb esetben megváltoztatott helyszínt találunk, mert — vagy szándékosan, vagy anélkül, — a járóműveket rendszerint elmozdítják eredeti helyzetéből még olyan helyeken is, ahol sem az életmentés, sem a forgalom menete azt nem teszi indokolttá.

Ha lehetséges, mindig meg kell kísérelni a járóműveket eredeti helyükre visszaállítani, hogy a helyzet lefényképezhető legyen. A visszaállítást ugyanazok az egyének végezzék, akik az elmozdítást hajtották végre. A visszaállításkor ügyeljünk arra, hogy az eredeti nyomok — amennyiben azok még felismerhetők, — meg ne semmisüljenek. Természetesen olyan visszaállítást, amely a járómű meg rongálásával is járhat (felborulás) megkísérelni nem szabad. (8. ábra.)

Van olyan helyszín is, ahol a baleset lefolyása igen kevés nyomot produkál. E kevés nyomot is gondosan és türelmesen fel kell kutatni.



8. ábra.

Nem szabad belenyugodni abba, ha kezdetben a nyomok felkutatása eredménytelen is lesz, hogy tárgyi adatok nélkül vonuljunk be a helyszínről, hanem lelkesítsen a további munkára az a szabály: semmi sem történhetik anélkül, hogy valamilyen nyom vagy elváltozás vissza ne maradjon. A közlekedési baleseteknél szinte kizárt annak lehetősége, hogy számos elváltozás — a járóművön, a sérültön, vagy az úttesten, — létre ne jöjjön. A helyszín az adatok tárháza. Csak az eljáró bajtárs szakszerű munkáján múlik, hogy minél több adatot feltaláljon és biztosítson.

A felsorolt megállapítások után következik a helyszín és a járómű alapos átvizsgálása és a felfalált nyomok rögzítése. E feladat jó elvégzése a munka tervszerűbbé és gyorsabbá tétele végett célszerű, hogy a járőr tagjai a legsürgősebb tennivalókat egymás között megosszák. Tehát, amíg a járőr egyik tagja esetleg elsősegélyt nyújt és megállapítja a felek személyadatait, valamint azokat általánosan kikérdezi, addig a járőr másik tagja a bűnügyi eljárás halaszthatatlan teendőit végzi el: áttekinti a helyszínt, annak környezetét, a betorkoló utcákat, megállapítja a helyszíni állapotot, krétával megjelöli a nyomokat és a járóművek helyzetét, ha van látható féknyom, nyomszóróval vagy krétával a fényképezés számára még láthatóbbá teszi. Ha a helyszín eredeti, akkor több oldalról azonnal fényképfelvételt készít a járóművek megállási helyzetéről, a nyomokról és a rongálódásokról. Megállapítja, hogy szerepel-e kilátást korlátozó építmény (hirdetőoszlop, kerítés, fa, bokor, stb.) és az befolyásolta-e a balesetet? Van-e a közelben közlekedési jelzőtábla, ha van, milyen az? Megállapítja továbbá, volt-e közlekedést zavaró körülmény (más járómű, gyalogos, felszedett úttestrész, stb.), mely a balesetet befolyásolta és végül együttesen alapos vizsgálat alá veszik a sérültet, a járóművek vezetőit és a tanukat, azok baleset előtti, alatti, valamint a baleset utáni magatartását illetően. Felkutatják az úttesten, a sérültön vagy elhunyton és a járóműveken található nyomokat, rongálódásokat és azokat keletkezésük szempontjából megvizsgálják. Ha a járóművek üzemképesek, akkor azokat műszakilag átvizsgálják, azokkal menet- és fékpróbát tartanak, majd az így összegyűjtött adatokból most már megállapítják a baleset okát. Végül a helyszínről vázlatot készítenek a szükséges mérések eszközésével.

Ezek nagy vonalakban azok a feladatok, melyeket a járőr minden esetben teljesít, tekintet nélkül a baleset fokára (sérüléssel vagy sérülés nélküli). Most azonban következnek a feladatok részleteikben is, amikor a járőr támpontot kap arra vonatkozólag, hogy a helyszíni szemle során az egyes tényezőket, — melyeknek a közlekedési baleseteknél szerepük van, — milyen módon vizsgálja, azokat az eljárás folyamán hogyan használja fel, hogy feleletet kapjon a nyomozás elengedhetetlen nyolc kérdésének a tisztázására (ki, mit, miként, hogyan, mikor, hol, miért és kivel).

E célból a tényezőket az alábbi sorrendben tegye vizsgálat tárgyává:

- I. A felek kikérdezésének módszerei és magatartásukra vonatkozó megállapítások.
- II. A baleseteknél előforduló nyomok, rongálódások és egyéb tényezők vizsgálata.
- III. A járóművek műszaki és rendészeti szempontból való átvizsgálása.
- IV. A helyszín rögzítésének eszközei.
- V. A baleset oka, elkövetésének módja és következménye.

II. RÉSZ

I. FEJEZET

A felek kikérdezésének módszerei és magatartásukra vonatkozó megállapítások

A baleseti járőr sikeres munkája túlnyomórésztben a felek (sérült, járóművezető, tanúk) eredményes kikérdezésén múlik. Az a tény, hogy a tárgyi bizonyítékok bizonyítóereje megbízhatóbb, mint a személyi jellegű bizonyítékoké, korántsem jelenti azt, hogy személyi bizonyítékokkal behatóbban ne foglalkozzunk. Ha vizsgáljuk a tárgyi és személyi bizonyítékok egymáshoz való viszonyát, akkor rájövünk arra, hogy teljes bizonyítóerőt és jelentőséget csak egymást kiegészítve nyernek. A tárgyi bizonyítékok némák, csak érteni kell a megszólaltatásukhoz. Tehát személy vizsgálata és véleményének nyilvánítása szükséges ahhoz, hogy azok értékesekké váljanak. A személyi bizonyítékok viszont értékük mellett tudatosan vagy tudattalanul hamisak vagy tévesek is lehetnek. Ezért igen fontos a kikérdezés alkalmával figyelembevenni a felek lélektanát és alkalmazni velük szemben a kikérdezés technikáját, mert ezen keresztül lehet a kikérdezett személy szavahihetőségét is a legjobban elbírálni, valamint azt, hogy a kikérdezett személy mikor, mire vonatkozólag hazudik, mit hallgat el és mikor, miben téved.

Általában igen ritka az az eset, amikor a felek által előadottak teljes mértékben fedik a valóságot. A legtöbb esetben a következményektől való félelem, a könnyelműség vagy meggondolatlanság, a jóhiszemű vagy szándékos hamis vallomások esete forog fenn. Éppen ezért a járőrnek nem szabad a felek vallomásait ellenőrzés és bírálat nélkül elfogadni. A kikérdezést lehetőleg a feltalált és kellően értékelte tárgyi bizonyítékok (nyomok) birtokában kezdje el.

A baleseti járőr igyekezzék legelőször a felek **bizalmát megnyerni**, mert csak ezen keresztül tudja a kikérdezést úgy vezetni, hogy a feleknek a balesetre vonatkozó legjobb tudomását megismerje és megtudja mindazt, amiből megállapítható a baleset oka és lefolyása. A balesetben szereplő felek tehát mindig belső izgalmat, aggodalmat, következményektől való félelmet tanúsítanak, egyrészt azért, mert

először kerülnek olyan helyzetbe, hogy vallomást tegyenek rendőrgyén előtt, másrészt a bekövetkezett helyzet (pl. a sérültnek eltört a lába és nagy fájdalma van, vagy a vezető tudatára ébred, hogy gondatlansága mit eredményezett, stb.), befolyásolja őket abban, hogy megfelelő vallomást tegyenek. Ilyenkor a feleket, — különösen a sérültet — meg kell nyugtatni és velük a kellő lelki kapcsolatot megteremteni, mert különben pontos és részletes tényállást nem nyerhetünk. Különösen a gyermekek kikérdezésénél tartsuk szem előtt a gyermekek bizalmának elnyerését, mert ezáltal sokszor igen értékes adatokat lehet beszerezni.

A részletes kikérdezésnél a járőr mindkét tagja legyen jelen. A kikérdezést a járőrvezető végzi, azonban ez nem jelenti azt, hogy a járőrtárs a nyomozás érdekében, — ha valamit a járőrvezető figyelmen kívül hagy, — ne figyelmeztetné a járőrvezetőt, illetve ne intézne kérdést a felekhez. A kikérdezés alatt a járőrtárs figyelje a felek magatartását (elpirulás, akadozás, idegeskedés, zavaros előadás, stb.), mert a hazug embereket általában e jelenségeken keresztül lehet a leghamarabb felfedezni. Ennek ellenére e jelenségeket csupán figyelmeztetőnek szabad tekinteni, mert előfordul olyan eset is, amikor az illető igazmondó, de félnék, gyomorbeteg, ideges vagy született elmegyenge ember és ezért tanúsít hasonló magatartást. Ezzel szemben viszont vannak olyan emberek is, akik szemrebbenés nélkül tudnak hazudni.

A kikérdezés sorrendjét mindig az adott helyzet szabja meg. Általában elsőnek az érdekelt feleket (sérült, vezető) kell kikérdezni és csak azután hallgassuk meg a tanuk előadását.

Sokszor már az első személy kikérdezésekor tiszta képet kaphatunk a baleset okára és lefolyására. Sokszor viszont az összes felek kikérdezése után sem. A járőrnek figyelembe kell vennie, hogy a balesetek a másodpercek töredékei alatt zajlanak le s e rövid idő alatt az emberi agy nem tudja mindazt rögzíteni, ami a baleset megítéléséhez szükséges. Ezért előfordul az is, hogy a felek előadását részben következtetések alkotják, részben pedig csak az eset egyes részleteit (a baleset előtti, a baleset alatti vagy a baleset utáni helyzetet) ölelik fel. A járőr gondoljon arra is, hogy a felek a járőr kiérkezéséig már elkészítik a balesetre vonatkozó előadásukat, amit a járőrnek a helyesen alkalmazott keresztkérdésekkel meg lehet hiusítani és a valóságot kideríteni.

Igyekezzünk minél több tanút kikérdezni. Sőt a tanuk kikérdezését még akkor sem szabad mellőzni, ha az érdekelték vallomása egyöntetű és a baleset oka is minden kétséget kizáróan megállapítást nyert, mert sokszor az érdekelték a bíróság előtt vallomásaikat — akár a kioktatás vagy a visszaemlékezés hiánya miatt — megváltoztathatják.

A kikérdezést meg kell előznie a felek figyelmeztetése azon célból, hogy a legjobb tudásuk szerint mondjanak el mindent, ami a

balesetre vonatkozóan tudnak, a tanukat pedig ezenkívül a hamis tanulás törvényes következményeire is figyelmeztetni kell. A kikérdezést külön-külön kell fogantatosítani, hogy a felek egymást ne zavarják, különösen az érdekeltek ne befolyásolják a tanukat.

A baleseti járőr a kikérdezés alatt a felekkel szemben legyen udvarias és barátságos, higgadtságával az amúgy is ideges feleket szerelje le. Igyekezzen minél több tárgyi bizonyítékot szerezni, valamint a felek bizalmába férkőzni és velük szemben megértőnek lenni, mert a goromba, lekezelő bánásmóddal csak az ellenkezőjét érheti el. Gyakori hiba, — különösen kezdő járőrnél, — a túlbuzgalom, amikor a vezetővel vagy a sérülttel elkezd veszekedni, felelősségre vonja őket, hogy „miért ütköztek össze”, „miért nem vigyáztak”, stb. A járőrnek ilyen magatartása alkalmas arra, hogy a kikérdezettet zárkózottá tegye és hogy közöttük áthidalhatatlan szakadék létesüljön, ami egyben a kikérdezés sikerét is veszélyezteti.

A gázoló vagy a helyszínről elhajtott járómű vezetője a hozzáintézett kérdésekre rendszerint kitérő választ ad, vagy — mint a többi bűncselekmény gyanúsítottjai — a tagadást választja. Ilyen esetben is leghamarább csak az elébetárt bizonyítékok és a járómű rongálódása fogja beismerő vallomásra bírni, nem pedig a goromba bánásmód. Ha azonban a dolgozó nép érdeke megköveteli, a járőr eljárása során lépjen fel kellő eréllyel.

A baleseti járőr a kikérdezés során ismerje meg a felek egyéniségét is, mert ahány ember, annyiféle egyéniség. Vannak művelt és műveletlen, durva és finom modorú, fecsegő és zárkózott, félnék és merész, hazug és őszinte emberek, akikkel szemben a kikérdezés nem vezethető sablonosan. A megismerést ki kell terjeszteni a felek szociális helyzetére is. Ahhoz, hogy a járőr megismerje a felek egyéniségét és szociális helyzetét, figyelnie kell a felek magatartását, a kikérdezés alatt és a balesetre vonatkozó kérdéseken kívül adjon fel más, a mindennapi életben előforduló kérdéseket is. Ezáltal a felek előre elkészített gondolatait megzavarva és át tudja venni a kikérdezés irányítását.

A kikérdezés alkalmával meg kell győződni arról, hogy a felek közül valamelyikük nem fogyasztott-e szeszesítalt. Ha igen, akkor — lehetőséghez képest — meg kell állapítani azt is, hogy az illető hol, mikor, mit és mennyit ivott, esetleg az útra nem vitt-e magával szeszesítalt. Ha valamelyikük részéről, — akár beszéd közben, akár a lehelletés következtében — italszag érezhető, vagy ittassnak látszik, akkor az ittasság fokát a Harger-féle eljárással vagy azonnal mentő-, rendőr- vagy egyéb orvossal vérvétel útján a Widmark-féle eljárással állapíttassa meg. (Nem tévesztendő össze az ittassággal a sérültnek a baleset alkalmával elszenvedett agyrázkódás következtében előforduló tántorgás esete.) Az ittasság fokának külső megnyilvánulásait (pl. járásnál mutatkozó egyensúlyvesztés, tántorgás, beszédnél előforduló alkoholbűz, dadogás, bőbeszédűség, káromkodás, rosszullét, hányás, stb.) az eset leírásában mindig tárgyalni, a lefolytatott orvosi vizsgálat eredményét (leletet) pedig csatolni kell.

A részletes kikérdezést megelőzi még a felek személyadatainak megállapítása. A személyadat megállapításánál meg kell tudni a felek nevét, anyjuk nevét, születési helyét és évét, foglalkozását és lakását. A bement adatok igazolására — a sérült és tanu esetében — lehetőleg fényképes igazolványt vagy bármely más érvényes köz- vagy magánokiratot (bejelentőlap, munkaadói igazolvány), a járóművezetőktől pedig a vezetői igazolványt, illetve hajtási jogosítványt lehet csak elfogadni. Az igazolványt mindig át kell vizsgálni, hogy a fénykép azonos-e, az adatok pedig megfelelnek-e az igazolványt felmutató személynek, valamint abból a célból is, hogy még érvényes, illetve nem hamis-e.

Halálos kimenetelű balesetknél fontos az áldozat kilétének pontos megállapítása, mert sokszor ezen keresztül még a baleset oka is megállapítható (pl. öngyilkosság esetén). Ha az áldozat kiléte sem igazolvány, sem tanu által nem állapítható meg, akkor részletes személyleírást kell írni az áldozatról és több oldalról fényképfelvételt kell készíteni.

A SÉRÜLT KIKÉRDEZÉSE és *magatartására vonatkozó* **MÉGÁLLAPÍTÁSOK**

A kivonult baleseti járőr a helyszínen talált, elsősegélyben részesült sérült személyadatainak megállapításával és kikérdezésével kezdi meg munkáját. Különösen a súlyosan sérült személy azonnali kikérdezése fontos, mert a későbbi kikérdezés a kórházi kezelés vagy az állapotában beálló súlyosbodás — esetleg halál — miatt sokszor nem lehetséges, s így feltáratlan marad esetleg olyan adat, amelyből a baleset oka és a vétkesség is könnyen megállapítható lett volna. Fontos továbbá a sérült helyszíni kikérdezése azért is, mert közvetlenül a baleset után — hacsak agyrázkódást nem szenvedett — tisztábban és jobban tud visszaemlékezni a baleset előzményeire és a baleset lefolyására, mint két-három óra vagy egy-két nap múlva. Ugyisint a helyszínen még módjában van megjelölni mind a saját, mind a gázoló járómű haladási irányát, az elütés, valamint az elütés utáni esési helyét, vagy egyéb befolyásoló körülményeket.

Ha a sérült kikérdezés során nem tud visszaemlékezni, nehezen emlékszik vissza vagy látszólag összefüggéstelen az előadása, akkor

az előadottakat mindig mérlegelni kell és csak következtetéseket szabad levonni. Ilyen esetben a mentőorvos véleményét kell kérni arra vonatkozólag, hogy a sérülés befolyásolja-e a visszaemlékezést. Maga a járőr is győződjék meg arról, mi az oka a visszaemlékezés hiányának, illetve a zavaros előadásnak. Ha gyengébb agyrázkódás esete forog fenn, akkor a visszaemlékezést **gondolatkapcsolással kell elősegíteni**. Ez olyan módon történik, hogy az előzetes kísérő körülményeket idézzük fel visszamenőleg és azokat addig vezetjük, amíg a baleset meg nem történt. (Pl. amikor a villamosmegállóhoz ért, milyen villamosra szállt fel, készült-e a leszállásra, sokan voltak-e a perronon, stb.) Gyakori eset továbbá, amikor a sérült félelmében vagy éppen számításból beszél összefüggéstelenül.

Ha a sérültet a baleseti járőr kiérkezésekor már kórházba, vagy a lakására szállították, akkor a járőr a helyszín felvétele és munkájának befejezése után a sérültet felkeresi és — amennyiben állapota megengedi — a balesetre vonatkozólag kikérdezi. A kórházban fekvő sérült esetében mindig kérjük az orvos véleményét is. A kikérdezés alkalmával először engedjük, hogy a sérült önmagától mondja el mindazt, amit a balesetre vonatkozólag tud. Felesleges kérdésekkel ne fárasztjuk, csupán az eset lényeges körülményeire, a baleset okára és annak lefolyására vonatkozólag adjunk fel kérdéseket.

Ha gyalogosnak úttesten való elütéséről van szó, akkor először meg kell tudni, milyen körülmények között került az úttestre (pl. át akart menni a szemben lévő üzletbe vagy mint köztisztviselő alkalmazott, az úttesten sepert, vagy kalapját elfújta a szél és utána rohant vagy — gyermek esetében — játszott, labdázott, stb.). Utána arra vonatkozólag kell kérdéseket feltenni, hogy milyen magatartást tanúsított a baleset előtt és mit tett a baleset elhárítására. Például helyesen keresztezte-e az úttestet, a kijelölt átkeelőhelyen, vagy derékszögben ment-e keresztül? Ha nem derékszögben, akkor mekkora szög alatt haladt? Ha járda nem volt az úttest szélén, az egy méteres sávon beül haladt-e? Vagy az úttestre való lelépés előtt körülnézett-e? Milyen volt a forgalom? Haladás közben az úttest közepéig balra, azontúl jobbra nézett-e? Menetközben nem kötötte-e le valami a figyelmét? (egy másik járómű, vagy ismerőst vett észre, ujságot olvasott stb.) Hallotta, vagy látta-e a vezető hang- vagy fényjelzését? Ha hallotta vagy látta a jelzést, akkor hogy viselkedett a jelzésre? Megállt-e azonnal vagy elvesztette a fejét és ide-oda ugrált vagy futni kezdett? stb.

Különös gondossággal járjunk el a sérült gyermekek és az öregek kikérdezésénél. Gyermekbaleseteknél legelőször meg kell tudni azt, hogy egyedül volt-e vagy többen voltak és milyen körülmények között kerültek a baleset színeére (labdázottak, játszottak vagy a villamos útközön utaztak-e). A gyermekek kikérdezéskor általában igazat mon-

danak. Vannak azonban olyanok is, akik félelmükben a feltett kérdésekre mindig igennel vagy nemmel válaszolnak. Éppen ezért a hozzájuk intézett kérdéseket alaposan át kell gondolni és csak a lényeges kérdéseket tegyük fel nekik. Egész fiatal gyermekeknél a felnőttek (szülő, óvónő, tanító, felügyelő, stb.) felelősségét is meg kell állapítani.

Az öregek kikérdezésénél mindig meg kell győződni arról, hogy nem szenvednek-e valami testi vagy szellemi fogyatékoságban (vakság, sükettség, idegbaj, elmebetegség, stb.). Ha igen, akkor meg kell állapítani azt, hogy milyen mértékben (például ha teljesen vak, volt-e nála fehér bot, ha látása gyenge, milyen távolságra lát tisztán, továbbá teljesen süket-e vagy csak nagyot hall, stb.) Ha idegbeteg, akkor betegsége miben nyilvánul meg, (pl. fél a gépkocsitól és ezért szaladt át az úttesten, de éppen az ellenkező irányba nézett, mert abból az irányból is jött egy járómű). Gyakori idősebbeknél a tériszony is, akik különösen széles utcán nehezen tudnak tájékozódni. Ugyanígy elbírálás alá kell venni, ha a sérült rokkant volt.

Budapesten és nagy vidéki városokban, ahol villamosközlekedés van, igen gyakoriak a **villamosra menetközben való fel- és leugrásból eredő balesetek**. Ilyen balesetek tisztázására a járőr minél több tanút hallgasson ki, mert ezeknél a baleseteknél a tárgyi bizonyíték a legkevesebb, vagy egyáltalán nincs és a sérült csak ritkán vállalja magára a baleset bekövetkezésének okát. Természetesen a villamos ajtajának és lépcsőjének alapos átvizsgálását is tartsuk szem előtt.

Ha súlyosan sérült, kikérdezése során, a baleset lényegére nézve fontos adatokat mond el, akkor a járőr mindezeket külön jegyzetben foglalja össze és **tanu jelenlétében** irassa vele alá.

Ha járóműben utazó sérültről van szó (a vezető kivételével) mindig meg kell állapítani, hogy a sérült hol tartózkodott (pl. a villamos pótkocsi első perron alsó lépcsőjén állt, a gépeskocsiban ült, személykocsiban a vezető mellett utazott, vagy a tehergépkocsi rakterületen állt, stb.), hogy milyen magatartást tanúsított a baleset előtt, valamint azt, hogy minek következtében sérült meg (pl. az összeütközés következtében fejével a szélvédőüvegnek esett, a tehergépkocsi rakterületéről leugrott vagy leesett és ekkor sérült meg, stb.). E körülmény tisztázása fontos azért is, mert sokszor maga a sérült magatartása vagy szabálytalan helyen való utazása oka a sérülésnek. Sokszor hasonló esetekben kikérdezett sérültek nem tudják teljes mértékben tárgyilagosságukat megtartani és vallomásukat a járóművezető esetleges hibáztatásával és saját gondatlanságuk leplezésével teszik meg.



A GÉPJÁRÓMŰVEK IGAZOLTATÁSA

A gépjárművezetők igazoltatását, részletes kikérdezését mindig meg kell előznie a gépjármű okirati igazolásának, hogy abba a helyzetbe ne kerüljön a járór, hogy a gépjármű igazolása tisztázatlan maradjon. E célból legeelőször meg kell nézni a gépjármű műszerfalán elhelyezett vagy a gépjárművezetőnél lévő igazolólapot (honvédség, rendőrség, posta és egyéb közhasználatú járműveknél rendszerint a vezetőülésnél tokban van elhelyezve). Az igazolólapon fel vannak tüntetve a gépjárműre vonatkozó összes igazoló adatok: a gépjármű üzemtartójának neve, foglalkozása, a gépjármű telepelye, forgalmi rendszáma, gyártmánya, motor- és alvázsza, tehergépkocsinál és vontatóknál az a körülmény is, hogy pótkocsit vontathat-e és ha igen, akkor mennyit és végül az, hogy a gépjármű milyen gépjárművezetői igazolvánnyal vezethető.

Az igazolólap adatait mindig össze kell egyeztetni a gépjármű adataival. Pl. nem hamis-e a rendszám, azonos-e a gyártmány és a motorszám, stb. Az utóbbi adatokat — különösen gépjárműszökés esetén — kötelező a járór minden esetben összeegyeztetni.

A gépjármű igazoltatására szolgál továbbá a gépjármű forgalmi engedélye is. Itt meg kell jegyezni, hogy a forgalmi engedély kizárólag a tulajdonjog igazolására szolgál és a vezető nem köteles állandóan magánál tartani. Tartalmazza a gépjármű összes műszaki, valamint az üzemtartóra és a tulajdonjog fenntartására vonatkozó adatokat. A forgalmi engedélyt kizárólag akkor kell kérni, amikor gyanu merül fel a tulajdonjog kérdésében. A gépjárműben beállott mindennemű változást (műszaki, tulajdonjogi) a forgalmi engedélynek tartalmazni kell. Mind az igazolólapot, mind a forgalmi engedélyt az illetékes gépjárműkerületi rendőrhatóság adja ki.

A külföldi diplomáciai testületek gépkocsijának igazolására a „Carnet” szolgál, mely 1—18 sorszámig azonos adatokat tartalmaz, mint a hazai gépjárművek forgalmi engedélye. A „Carnet” átvizsgálásánál főleg az érvényességet kell ellenőrizni (egy évig érvényes). A külföldi gépkocsik sárga alapszínű „DT” betűjelzésű rendszám táblával és esetleg „CD” jeztáblával, vagy az illető ország államjelző táblájával vannak ellátva.

Igazolólapjal és rendszámablával nem rendelkező gépjárművek próbaútja vagy vizsgára való menetük közben előforduló baleseteknél a gépjármű igazoltatására az ideiglenes forgalmi engedély vagy külön erre a célra kiadott hatósági igazolás szükséges.

Vezetői (hajtási) jogosultság megállapítása

A gépjármű okirati igazolása után következik a vezető vagy hajtó vezetési, illetve hajtási jogosultságának és személyadatainak megállapítása. Minden 18. életévét betöltött egyén csak olyan gépjárművet vezethet, amilyen üzemű és nemű jármű vezetéséből megfelelő fokú vizsgát tett és vezetői igazolvánnyal rendelkezik. A gépjármű-vezetői igazolványt az illetékes gépjárműkerületi rendőrhatalóság adja ki a vezetői vizsga letétele után. A vezetői igazolvány személyre szóló, fényképes és másra át nem ruházható.

Az igazolványt a vezető vezetés közben köteles magánál tartani, ha esetleg elvesztette volna, ezt a körülményt 48 órán belül a gépjárműkerületi rendőrhatalóságnak bejelenteni köteles.

A külföldi gépjárművek vezetői — ha azok az illető állam polgárai — akkor fényképpel ellátott nemzetközi vezetői igazolványt kötelesek felmutatni. Az igazolványban a vezető személyadatai magyarul is megtalálhatók.

A gépjárművek **üzeműk szempontjából** feloszlanak:

- a) folyékony üzemanyagú (benzin, motálkó, faszesz, nyersolaj) gépjárművekre,
- b) gáznemű üzemanyagú (tartályokban tárolt propán-bután, világító, földgáz), továbbá a gépjárművön fejlesztett szívógáz (generátor és acetiléngáz) gépjárművekre,
- c) villamosüzemű gépjárművekre.

Nemük szerint megkülönböztetünk:

- a) motorkerékpárokat, amely jármű üzemkész állapotban lévő súlya 400 kg-ot nem haladja meg. (Ide tartozik a kétkerekű motorkerékpár, oldalkocsis motorkerékpár és a három nyomon haladó hármaskerék.)
- b) személyszállító gépkocsik,
- c) tehergépkocsik (ide tartoznak a vontatók),
- d) autóbuszok,
- e) trolleybuszok,
- f) különleges gépjárművek (ide tartoznak: traktor, villanyüzemű páncélkocsi, harckocsi, motorosfűrés, útihengerlő).

A járó az átvett igazolványt gondosan vizsgálja át azon célból, hogy azonos jármű vezetésére jogosult-e, mint amilyen a jármű igazolólapján fel van tüntetve, továbbá az igazolvány érvényes-e vagy nem hamis-e, a beragasztott fénykép pedig azonos-e a felmutató személlyel? (9. ábra.) A magánhasználatú gépkocsin alkalmazást vállaló vezetőtől mindig kérni kell az igazolvány „függelék”-ét is. A jelentésben mindig fel kell jegyezni, hogy az igazolvány mellékleteként kiadott „Ellenőrző lap” megvan-e és sorszáma egyezik-e az igazolvány sorszámaival. Továbbá az igazolványt mely hatóság állította ki, mikor

és milyen szám alatt és a vezető eleget tett-e a kötelező orvosi vizsgálatnak? (Minden gépjárművezető kétvétenként köteles orvosi vizsgán megjelenni.) Meg kell győződni arról is, hogy a vezető nincs-e szemüveg viselésére kötelezve. Ha igen, akkor meg kell állapítani, hogy viselt-e szemüveget vezetés közben? Végül rendelkezésre áll-e a gyors igazoltatás megkönnyítését célzó három db kitöltött betétlap.

005227

K.

gépjárművezető

Gulnás Andrács

Képesítve gépjárművezető

Székelytelep: Pestnevelőtelep

város: Pest megye

Születési ideje: 1913. évi X. hó 2. nap

Lakása: Budapest

III. ker. Bonyi utca, 10. sz.

magán- és közhasználatú

üzemi gépjárművezető, személygépkocsit, telephelyénél vezetheti.

Budapest 1913. évi III. hó 2. nap

PH

Budapest, 1913. évi X. hó 2. nap

Budapest, 1913. évi X. hó 2. nap

9. ábra.

A 400 kg-nál nem nagyobb önsúlyú járművet motorkerékpár, a 400—3.000 kg-ig személygépkocsi és a 3.000 kg-nál nagyobb önsúlyú járművet pedig tehergépjármű vezetésére jogosító igazolvánnyal lehet vezetni. Traktort, villanyüzemű gépjárművet, harckocsit, páncélkocsit, különféle ipari gépjárműveket, pl. billenő rakterületű kavics-hordót és darugépet csak különleges gépjármű vezetésére jogosító igazolvánnyal lehet vezetni.

A 6 km-en aluli sebességgel haladó ipari gépek, pl. fűrészgép vezetésére vezetői igazolvány nem szükséges.

Közhasználatú gépjárművek (közterületről, vagy telephelyről fuvarozó géperejű bérkocsi, autóbusz, árufuvarozási, vegyesfuvarozási, betegszállító, ha'ottszállító) vezetéséhez 20 éven felüli életkor és az e'őírt közhasználatú gépjármű vezetésére jogosító vizsga (az Állami Autóműszaki Intézet középfokú tagozata), valamint az e'őírt helyi ismereti vizsga sikeres letételeének igazolása szükséges. Autóbusz veze-

téséhez ezenkívül személy- és tehergépkocsi vezetői jogosultság is kell. **Trolleybuszt** csak az vezethet, aki trolleybuszvezetői igazolvánnyal rendelkezik. **Az áru- és vegyesfuvarozási vállalatok** gépjárművének ellenőrzésekor a vezetők kötelesek felmutatni a vezetői igazolványon kívül még a „Menetlevel”-et is.

Gépjárművezetést gyakorolni csak igazolvánnyal rendelkező felelős oktató kíséretében szabad. A gyakorló személynek pedig az illetékes gépjárműkerületi rendőrhatalóság által kiállított, egy hónapig érvényes, személyre szóló engedélyre van szüksége. Az Állami Autóműszaki Intézet gépjárművein történő gyakorlásnál csak az oktató igazolványának felmutatása szükséges. Gyakorlás közben előforduló balesetek alkalmával a járór munkáját a legapróbb részletekig fejtse ki, hogy a felelőség kérdése minden kétséget kizáró módon bizonyítható, esetleg elhatárolható legyen. Végül megállapítandó az, hogy a tanulónak mennyi a gyakorló órák és kilométerek száma, vagy már közvetlen a vizsga előtt állott.

Személyszállításra használt lovasbérkocsit, továbbá áruszállításra használt fuvaros és közületi lovaskocsit csak az illetékes rendőrhatalóság által kiállított fényképes hajtási jogosítvánnyal szabad hajtani. A jogosítvány a személyadat igazolására is szolgál. A hajtók alsó életkora 16 év. **Az ú. n. gazdasági társzeker hajtója**, aki rendszerint nem vesz részt a közúti vagy városi forgalomban, továbbá a magántulajdonban lévő lovaskocsi, vagy kordély hajtója és a kézikocsit húzó személy csak személyazonossági igazolványt köteles magánál hordani.

Lábbal hajtott kerékpárt, triciklit, vagy tamdent csak igazolólappal (kerékpárbejelentőlap) — amit a rendőrhatalóság állít ki — és **személyazonossági igazolvánnyal szabad hajtani.** Az igazolólap névreszóló és tartalmazza a kerékpár alváz-számát is, amit minden igazolás alkalmával a járórnek egyeztetnie kell. Igazolás alkalmával az igazolólapon kívül mindig kérni kell egy fényképes személyazonossági igazolvány (MÁV arcképes, munkaadói igazolvány) felmutatását is. Ha a kerékpár tulajdonosa kerékpárját kölcsönadta, a kerékpár átvévonak az igazolólapot is köteles átadni. **Kerékpárkölcsönzéssel foglalkozó cégek** a kölcsönvevőnek általuk kiállított igazolványt kötelesek adni, mely igazolványon a kölcsönző és a kölcsönvevő neve és lakása, valamint a kölcsönzés határideje van feltüntetve. Különösen a határidőt kell ellenőrizni.

Ezenkívül Budapesten és azokban a vidéki városokban, ahol villamosközlekedés van, a villamosbalesetek alkalmával a villamosvezetőtől a vezetői igazolvány felmutatását mindig kérni kell. Az igazolványt az illetékes közlekedési vállalat állítja ki. Az igazolvány tartalmazza a vezető összes személyi adatait és azt, hogy milyen rendszerű (pl. távkapcsolási) villamos vezetésére jogosít és 3 kitöltött betétlapot, amelyet a baleseti járór vagy intézkedő rendőr az igazoltatás alkalmával átvesz. A gyors intézkedés szempontjából betétlapot a villamos káulauza is hord magával. Balesetek alkalmával a betétlapra a rendőr vagy a baleseti járór írja fel a villamosjárat, valamint a gépes és a pótkocsik számát is.



A GÉPJÁRÓMŰVEZETŐK ÉS HAJTÓK

részletes kikérdezéséről általában

A gyakorlat és az események igazolják, hogy a közlekedési balesetek ügyében való eljárásnál általában a járóművezetők (hajtók) személye áll a nyomozás középpontjában. Minden közlekedési balesetnél — kivéve az egyes műszaki hibás eseteket vagy az öngyilkosság esetét — a járómű vezetője (hajtója) mindig bizonyos mértékig vagy teljesen felelős a balesetért. Statisztikai adatok alapján is, míg a járóműben rejlő műszaki hiba (kormánytörés, gumidefekt) az összes baleseteknek kb. 10%-át teszi ki, addig a balesetek 70%-ában a járóművezetők (hajtók), 20%-ban pedig a gyalogosok gondatlanságában vagy hibájában keresendő a baleset oka. E magas százalékarány szükségessé teszi azt, hogy a járóművezetők (hajtók) szerepével egészen részletesen foglalkozzunk.

A járóművezetők és hajtók részletes kikérdezésére a járór alaposan készüljön fel. A felkészülés abból áll, hogy a járórtárs által már felkutatott és rögzített helyzetet, valamint a kihallgatott sérült (esetleg tanu) vallomását közösen értékeljék ki, mert csak ennek birtokában lesznek képesek a járóművezetők (hajtók) fondorlataival, valótlan állításaikkal szemben is eredményes kikérdezést foganatosítani. A járór mindig tartsa szem előtt, hogy azok a vezetők, akiknek mulasztása vagy gondatlansága okozta a balesetet, csak a legritkább esetben tesznek beismerő vallomást. A legtöbb esetben előadásuk védekezésben vagy mulasztásuknak, illetve gondatlanságuknak kicsinyítésében fog megnyilvánulni. Az ilyen vezetők előadásai sokszor nevetségesen primitívek is, vagyis a tényekkel teljesen ellenkezők. Az ilyen előadást a járór a baleset okának kiderítésében ne használja fel. Pl. teljesen jó kilátás mellett egy személygépkocsi be'erohant egy úttest szélén álló gépkocsiba, a kerekektől 12 méter hosszú blokkírozási nyom keletkezett. Mindkét járómű súlyosan megrongálódott. Kikérdezés során a vezető mégis azt állította, hogy kb. 15—20 km sebességgel ha'adt és az álló gépkocsit csak az utolsó pillanatban vette észre, amikor már a veszély e'hárítása végett csak fékezni tudott. Az ilyen eset világosan igazolja, hogy a balesetet okozó vezető járóművét figyelmeletlenül vezette és járóművének sebessége — a rongálódás és a féknyom alapján — nem 15—20 km, hanem annál jóval több lehet. Ilyen vezetőket figyelmeztetni kell arra, hogy állításuk valótlannak bizonyul, s a

fékpróba alkalmával be kell bizonyítani, hogy 15—20 km sebesség mellett hány méteren belül lehet megállni. (4 kerékfék mellett száraz műúton 20 km/ó. sebességnél 2.5 méter féknyom keletkezik.)

Igen gyakori az az eset is, amikor a járómű vezetője (hajtója) a baleset okára és annak lefolyására vonatkozólag csak igen röviden tud vallomást tenni, ami nem elegendő a baleset vagy a felelősség kérdésének tisztázására. Ilyenkor a járőr a kikérdezést ú. n. „tapogatózó” kérdéssel vezesse be, mert lehet, hogy a vezető csak szándékosan mondott keveset, hogy az eset valódi okait ne lehessen tisztázni. Ezzel szemben van olyan eset is, amikor a gépjárómű vezetője bőbeszédűségével akarja a járőr figyelmét a valódi okról eltéríteni. Az ilyen vezetőt türelmesen meg kell hallgatni és fontosabb kijelentéseiről jegyzetet kell készíteni, mert rendszerint akaratan kívül is értékes adatokat közöl, amelyeket a további kikérdezésnél, valamint a bizonyításnál elébe lehet tárni és fel lehet használni.

Általában tartsa szem előtt a járőr, hogy a kikérdezést ne a kérdések feltevésével kezdje meg, mert akkor csak vita alakul ki a vezető és a járőr között, valamint alkalmat ad a vezetőnek a védekezésre, sőt az tisztában lesz azzal is, hogy a járőr milyen bizonyítékok birtokában van és milyen felkészültséggel rendelkezik. **Legjobb kikérdezési módszer:** felszólítani a vezetőt (hajtót) arra, hogy mondjon el mindent időrend szerinti sorrendben, amit a balesetre vonatkozóan tud vagy esetleg kiegészítő kérdésekkel serkentse az eset kiderítésében. Ezáltal a vezető maga szolgáltatja az adatokat, amelyeket a járőrnek a további kikérdezés során fel kell használnia.

A járőr arra is készüljön fel, hogy a vezető (hajtó) a kiérkezésig rendszerint el is készíti a védelmére vonatkozó vallomását, különösen az olyan balesetek alkalmával, amelyeknél szemtanu nem volt (országúton vagy éjjel) vagy ahol a nyomok megsemmisültek. Ilyen esetben nehéz a járőr munkája, mert csupán a járóművezető eredményes kikérdezése adhat támpontot arra vonatkozólag — (ha a vezető nem sérült meg súlyosan) —, hogy a baleset hogyan történt és mi volt annak oka.

Mivel a különböző járóművek által okozott balesetek, az ekövetési mód és az eredmény szempontjából lényeges eltérést mutatnak, a járőr kérdéseit mindig a közúti közlekedés rendjének, új szabályzatának (KRESZ) figyelembevételével adja fel és még a kikérdezés előtt a vezető vagy hajtó testi és szellemi állapotára vonatkozólag tegyen megállapításokat. Így legelőször a jó vezetés elengedhetetlen feltételeire:

- a) józanságra,
- b) testi alkalmasságra és az
- c) érzékszervek vizsgálatára

fordítson gondot és csak azután vizsgálja meg a vezető baleset előtti, a'atti és utáni magatartását.



Józan-ság

A közlekedésrendészet szempontjából alapvető szabály az, hogy **jároművet csak józan vezető vezethet**, ezért a baleseti járőr — a már előbbi fejezetben leírt módon — győződjék meg arról, hogy a vezető nem ittas-e, illetőleg nem fogyasztott-e szeszesítalt. **Ittasság gyanúja** esetén az alkoholfogyasztás tényének megállapítására tájékoztató laboratóriumi vizsgálatként jól használható a Harger-féle eljárás, amellyel a kilehelt levegő alkoholtartalmát lehet meghatározni.

Mint tájékoztató vizsgálat hasznos eljárás, de mennyiségi meghatározásra nem alkalmas.

A Harger-féle eljáráshoz a következők szükségesek:

- 1 drb gázmosó palack,
- 1 drb gumiballon (3-as futballbelső),
- 1 drb drótkeret nyéllel ellátva,
- 1 drb gumicső (10 cm hosszú, 0.5 cm átmérőjű),
- 1 drb összekötő üvegcső,
- 1 drb gumi-eszorító fémkapocs,
- 1 cm³ n/20 kálium hypermangán oldat,
- 10 cm³ 55%-os kénsav.

A vizsgálat menete: a vizsgálandó személy annyi levegőt fúj a 3-as futballbelsőbe, hogy a drótkeretet éppen át lehessen húzni. (10. ábra.) A levegő kijutását addig, amíg a vegyszereket a gázmosó



10. ábra.

palackban összevegyítjük, a gumi lezorító fémkapoccsal akadályozzuk meg. Ezután 1 cm^3 kálium hypermangán oldatot és 10 cm^3 55%-os kénsavat a gázmosó palackba töltünk, majd a gázmosó palack száját az összekötő üvegcső és gumitoldalék segítségével felfújott ballont összellesztjük. A levegőt a gumilezorító fémkapocs lassú felhúzásával az elkészített oldaton óvatosan átáramoltatjuk. (11. ábra.)

Az alkoholtartalmú levegő hatására az eredetileg halvány lilaszínű oldat narancsvörös, majd narancssárga, okkersárga, esetleg citromsárga elszíneződésű lesz. Alkoholfogyasztásra döntő a sárga szín megjelenése. Ha a kilélegzett levegő alkoholt nem tartalmaz, színváltozás nem következik be.

A tapasztalat azt mutatja, hogy a hypermangán oldat huzamosabb idő után a fiolában elhalványodik, aminek következtében téves szín-



11. ábra.

képet kapunk a vizsgálat alkalmával, ezért a járőr ügyeljen arra, hogy az oldat állandóan friss legyen.

A véralkohol tartalmának Widmark-féle meghatározását minden közlekedési balesetnél szereplő gyanúsított, esetleg sértett, valamint egyéb bűncselekmény gyanúsítottjának vizsgálatánál — ha ittasságra gyanú merül fel — el kell végezni, tekintet nélkül arra, hogy az orvosi vizsgálat ittasságra utaló tünetet talál-e vagy sem. El lehet tekinteni a vizsgálatról akkor, ha a Harger-eljárás is negatív eredményt adott.

A Widmark-eljáráshoz szükséges vérvételnél a budapesti kapitányság bűnügyi laboratóriuma által kiadott szabvány-csomag felszerelést kell felhasználni. A szabvány-csomag áll:

1 drb fatokban elhelyezett gumidugóval lezárt vérvételi üvegcsőből, amelyben egy csepp 14%-os oxalát oldat van a véralvadás meggátlása céljából,

1 drb vérvételi tű, sterilizálva, lezárt üvegcsőben,

1 drb celofánba csomagolt szublimátos vatta.

A doboz ezenkívül tartalmaz 2 drb véralkohol vizsgálati lapot, egyet a sérült, egyet a gyanúsított adatainak felvétele céljából.

Vért csakis orvos vehet.

A vérvételnél ügyelni kell arra, hogy a vérvétel helyének fertőtlenítése csak szublimátos fertőtlenítéssel történhet, mert az a beszúrás helyének (ujjbegy, fülcimpa) alkohollal, aetherrel, benzinnel, jódoddal történő csirátlanításával az eredményt meghamisítja.

A vizsgálat a véralkohol tartalmának milligramm %-ban kifejezett értékét adja. (12. ábra.)

Statisztikai adatok alapján igen sok azoknak a baleseteknek a száma, amelyek a vezető ittassága vagy szeszesital fogyasztása következtében jöttek létre.

Különösen a vidéki balesetek nagy százalékánál, valamint a gyorsajtás és a szabálytalan közlekedésből eredő baleseteknél szerepel rendszerint a szeszesital fogyasztás a baleset okaként. A szesz hatására a járóművezető vagy hajtó rendszerint bátrabb lesz, s így hamarabb vállalkozik a gyorsajtásra. Különösen, ha ehhez még hozzá-



12. ábra.

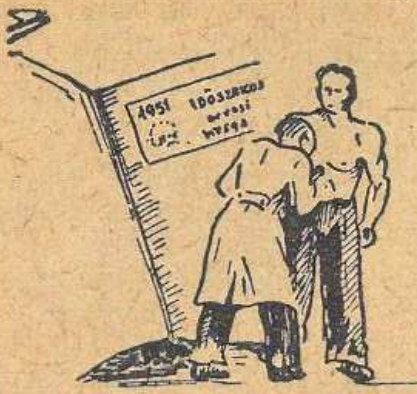
járul az egyenes és forgalommentes úttest. Ilyenkor, mivel tompul a vezető megfigyelőképessége is, az esetleges veszélyeket (pl. kihajtó jároművet, éles kanyart, gödröt, stb.) csak későn veszi észre, amikor már a gyors ítélőképességre és biztos cselekedetre idő nem áll rendelkezésre és így a súlyos baleset legtöbb esetben be is következik.

Az egyenes út sokszor még a józan vezetőt is arra ösztönzi, hogy gépkocsija teljesítőképességét más járművekkel szemben kipróbálja. Ugyanekkor viszont a másik járomű vezetőjét a legtöbb esetben szintén elragadja a versengés mámore és — hogy a mellette ülő nő vagy férfi ismerőse előtt hiúságát kielégítse — megindul a rendszerint balesettel végződő versengés.

Ugyancsak a szeszital hatása csökkenti a vezetők felelősségérzetét is, ami sok esetben a szabálytalan közlekedésben (pl. szabálytalan előzésben vagy bekanyarodásban, továbbá könnyelműségben, meggondolatlanságban) nyilvánul meg. Rendszerint elfelejtik a vezetők azt is, hogy mennyi veszélyt hordoz maga a járomű és mennyi leselkedik a jároműre, valamint azt, hogy a járműveken utazó személyek testi épsége és élete kizárólag az ő vezetésükre van bízva.

A bírósági tapasztalat és az orvosi tudomány szerint is már igen kis mennyiségű alkoholtartalmú ital fogyasztása — annak ellenére, hogy sok embernél még külsőleg alig észlelhető hatást fejt ki — elegendő ahhoz, hogy azt a gyors ítélőképességet, biztos cselekedeteiket, valamint helyes és jó megfigyelőképességet, amelyre a jároművezetők felelősségteljes hivatásának gyakorlásához szüksége van, tompítsa. Erős és egészséges embernél is válhatnak ki olyan gátlások és kételyek, amelyek alkalmasak olyan cselekmények elkövetésére, amelyeket rendes körülmények között nem hajtanának végre. A vérvizsgálat alkalmával már egész kis mennyiségek is kimutathatók. Ezért már akkor is alkalmazandó a vérvétel (Widmark-féle eljárás), amikor alapos gyanú van arra, hogy a vádlott gépkocsivezető vagy sérült megfigyelőképességét és határozottságát vagy a bekövetkezett gátlásokat a legcsekélyebb mértékben is korlátozta az alkoholfogyasztás.

Az italfogyasztás és az ital kérdésének tisztázása különösen nehéz akkor, amikor a vezető azt állítja, hogy a baleset megtörténte előtt alkohol befolyása alatt nem állott, csak az eset megtörténte után a közelben lévő vendéglőben — kizárólag idegeinek megnyugtatója vagy éppen szomjúsága következtében — egy vagy két pohár snapszot vagy bort ivott. Ilyen esetben a járőr olyan érdektelen szemtanúk felkérésére törekedjék, akik a vezető közvetlen baleset utáni magatartását és állapotát látták. A vezetőt ilyen esetekben is mindig meg kell vizsgáltatni orvossal.



Testi alkalmasság

Ezután következik annak megállapítása, hogy a járómű vezetője vagy hajtója az igazolvány elnyerése óta nem szenved-e olyan testi fogyatkozásban, amely őt a járómű vezetésében vagy hajtásában akadályozza, vagy abban megnehezíti. Igazolva van-e a vezetői igazolványon az időszaki orvosi vizsga eredménye. Ha a vezető elmulasztotta volna az orvosi vizsgán való megjelenést, akkor a járőr erre a körülményre figyelmeztesse és jelentésében az elmaradás okát fejtse ki.

A testi fogyatkozásban szenvedő vezetők állapotát (pl. bal lába rövidebb, vagy jobb lába térden alul mű, stb.), a hatóság a vezetői igazolványban mindig feltünteti, valamint azt is, hogy a járóművön szükséges alakításokat hajtsa végre. Ha ilyen esettel találkozik a járőr, a járóművet azonnal meg kell vizsgálni, hogy a biztonsági be rendezések átalakítása vagy áthelyezése megtörtént-e.

Előforduló eset lábbal hajtó kerékpárosoknál, hogy felkötött sérült karral — egyik kézzel tartva a kormányt — közlekednek, aminek következtében kanyarodási szándékuk jelzése nélkül hajtanak a járóművek elé és okoznak balesetet. Mindezeknél az eseteknél a járőr vizsgálatát terjessze ki a testi fogyatkozásra és a sérülésre vonatkozólag, szerezzen bizonyítékot arra, hogy valamelyik fogyatékoság befolyásolta-e a balesetet vagy nem.



ÉRZÉKSZERVEK

Különösen nyáron, országutakon huzamosabb ideig való vezetés alkalmával vagy nagyobb forgalmú városokban (Budapesten) bekövetkezett baleseteknél a járőr a szereplő járóművek vezetőin (hajtóin) érzékszervek állapota tekintetében is tegyen megállapításokat. E célból meg kell tudni a vezetőtől azt, hogy egyhuzamban

mióta vezet, mikor, mennyit pihent utoljára és vajjon nem fáradtsága, idegkimerültsége, valamelyik érzékszervének (szem, fül) időközbeni megromlása vagy megbetegedése okozta-e a balesetet.

Idegrendszer tekintetében a tapasztalat azt mutatja, hogy húzamosabb időn át való megerősített vezetés következtében még a leg-erősebb szervezetű vezető figyelem is elfárad, idegei kimerülnek, szórakozottá és sokszor türelmetlenné válik. Éjjeli vezetések alkalmával — különösen hosszú egyenes, egyhangú úton — a vezetőt álom fogja el, esetleg elszunnyad, minek következtében a legsúlyosabb balesetek fordulnak elő.

A járóművezető idegrendszerét a felsoroltakon kívül befolyásolja még a bosszúság, a bánat, a testi fájdalom, a szerelem és sokszor még maga az időjárás is (eső, erős szél, nagy köd, stb.). Ezeket a körülményeket — mivel sokszor közvetlen okai a balesetnek — a járőrnek nem szabad figyelmen kívül hagynia, különösen akkor nem, ha a vezető részéről történik valamelyik esetre hivatkozás.

A vezető idegrendszerének vizsgálata után a járőr ne feledkezze meg a közlekedés egyik rendkívül fontos körülményének, a látó- és hallóérzék állapotának vizsgálatáról sem, vagyis arról az ingerről, amit a szem, illetve a fül felfog.

A látóérzék vizsgálatánál meg kell győződni arról, hogy a vezető látása nem hibás-e, különös tekintettel az éleslátásra. Azután milyen volt a veszély észrevétele, különösen rossz vagy gyenge világításnál bekövetkezett balesetknél. Ilyenkor még a térbeli látás helyességét (irányát) és a térbeli látás erősségét (távolságát) is vizsgálat alá kell venni. Ebben az esetben nem orvosi vizsgálatról van szó, hanem csupán arról, hogy a járőr ott a helyszínen gyakorlati kérdéseket ad fel a vezetőnek. (Pl. határozza meg, milyen járómű közeledik felénk annál a nagy fánál, vagy sárga háznál, stb.). A meghatározást különösen a járómű neme és színe tekintetében kell követelni, azután milyen távolságra van tőlünk a járómű és milyen sebességgel haladt, stb. Olyan esetekben pedig, amikor a vezető arra hivatkozik, hogy a járómű reflektorfénye elvakította, hasonló módon a vezető szemének alkalmazkodási képességéről győződjék meg. Tehát arról, mennyi ideig tart a teljes vakság, illetve mikor kezdi észrevenni a jelenséget, stb.

A járőr azonban tartsa szem előtt, hogy még a teljesen tökéletes látású vezető is hátráltatva lehet a látásban és a veszély felismerésében a külső befolyás és körülmények következtében. (Ilyen például a járómű vagy az utcavilágítás hiánya, a nedves aszfaltutak fényvisszatükrözése, vagy holdas estén keletkezett árnyékfoltok, stb. Ezek a körülmények általában térbeli látási zavarokat idéznek elő.

Ezenkívül — különösen Budapesten — győződjék meg a járőr arról is, hogy a vezető nem szenved-e teljes vagy részleges színtévesztésben. Ha olyan baleset fordul elő, amikor a vezető a piros lámpajelzésre behajt a keresztezésbe és ott összeütközik vagy elüt valakit és ő maga hivatkozik arra, hogy a baleset alkalmával zöld színt jelzett a lámpa, a vezetővel feltétlen színpróbát kell tartani.

A járőrnek, hogy a vezetőknél a legcsekélyebb szintévesztést meg tudja állapítani, ismernie kell a szintévesztés ismérveit:

Teljes szintévesztés esetén az illető vezetőnek csak a fehér, fekete, sárga, kék és szürke színek iránt van helyes érzete. A többi színeket nem ismeri.

Részleges szintévesztésnél téves megállapítások a piros színnél, vagy a zöld színnél nyilvánulnak meg. **Pirosra szintévesztő** vezető a pirosat halvány pirosnak, sötétzöldnek vagy sötétszürkének látja, a zöldet pedig sárgának. **A zöldre szintévesztő** egyén viszont az égő pirosat is sárgás-zöldnek vagy világoskéknek látja.

Ha a színpróba alkalmával a vezető a legcsekélyebb tévedést követi el, bekísérése mellett még rendőrorvosi vizsgálatra is kell utasítani.

A **hallóérzék** is a biztonságos közlekedés feltételei közé tartozik. Vannak olyan emberek, akiknek a hallóérzékük a legjobb figyelemzetetés a veszélyes helyzetre, mert megvan az a képességük, hogy a különböző közlekedési hangokat (motorzúgás, kocsizörgés, fékcsikorgás, kürt- vagy csengőjelzés) azonnal fel tudják fogni és külön tudják választani az egyéb hangoktól. Ezzel szemben vannak olyanok is, akiknek e képességük hiányzik vagy hiányos. Ezenkívül — különösen Budapesten a nagy házak által határolt szűk utcákban — nagyon fontos a hanghullámok irányának helyes érzete is. Pl. az egyik járómű vezetője, aki a visszhangot fogta fel és ellenkező irányba nézett a keresztezés előtt, oka volt annak, hogy a jelzést leadó járóműbe — anélkül, hogy odanézett volna — belerohant. Ehhez hasonló az erős szélben a közlekedési hangok letéritése is. Például a szélirány a járóművek haladási irányának megfelelően keresztirányú vagy az erős ellenszélben a hangok teljes lecsökkentése.

Ezen hiányosságok kiküszöbölésére feltétlenül jó hallóérzék szükséges, amiről a járőr a vezető kikérdezése során köteles meggyőződni, különösen akkor, ha a fenti körülmények valamelyikét látja fennforogni (erős szél, ellenszél, visszhang), vagy amikor a vezető arra hivatkozik, hogy hangjelzést egyáltalán nem hallott.

A felsoroltakból látható, hogy a biztonságos közlekedésnek feltétele nemcsak a járóművek biztonsági berendezésének kifogástalan állapota, hanem legelsősorban a járóművezetők (hajtók) érzékszerveinek ép, egészséges volta. Az ember idegrendszere és érzékszerve — éppúgy, mint a gépi berendezés — a megerősített igénybevétel következtében használódik, romlik és egy-két év múlva sokszor még a vezető sincs tudatában annak, hogy látása vagy hallása gyengült. A szokásos időszakos orvosi vizsgán ennek ellenére esetleg átcsúszik és alkalmasnak minősítik. Így a baleseti járőrre hárul az a feladat, hogy a fellépő fogyatékoságokat ilyen egyszerű vizsgálatokon keresztül észrevegye. A látásra vagy hallásra vonatkozó vizsgálatait csak alapos gyanú esetén alkalmazza, egyébként csak megfigyelésein keresztül győződjék meg a vezető (hajtó) jó látásáról, illetve hallásáról és érzékszerveinek egészséges voltáról.

Végül olyan esetekben, amikor a baleset okának tisztázására nincs remény vagy annak oka teljesen érthetetlen, a járőr gondoljon arra is, hogy a vezetőt nem fogta-e el hirtelen rosszullét, aminek különösen a zárt gépkocsikban fellépő szén-gázmérgezés (szénmonoxid) szokott az oka lenni. Előfordul továbbá gyomorrontás következtében fellépő rosszullét esete is, amit sokszor elősegít a gépkocsi rázása, ezenkívül a hirtelen fellépő elme-zavar és szív-szé-lhűdés esete is.

A felsorolt megállapítások és a leszűrt tapasztalatok alapján most már fel kell tenni a kérdéseket annak megállapítása érdekében, hogy a vezető vagy hajtó mit tett a biztonságos közlekedés érdekében, illetve milyen mértékben terheli őt mulasztás vagy gondatlanság. A járőr ennek érdekében kérdéseit

1. a vezető (hajtó) baleset előtti és alatti magatartására vonatkozó megállapításához,
2. a baleset helyszínéhez (nyílt országút, lakott terület, utca-keresztezés, utcatorkolat, útkanyarulat, lejtő, emelkedő, hídfő, vasúti átjáró, villamoskeresztezés, stb.),
3. a baleset bekövetkezésének módjához és okához (szabálytalan előzés, kitérés, lassítás, gyors-hajtás, műszaki hibák, véletlenség, végszükség, merénylet, stb.),
4. a bekövetkezett baleset eredményéhez (más járó-művel való össze-ütközés, gyalogos elütés, árok-bafordulás, oszlop-nak, sorom-pónak való nekihajtás, stb.), és
5. egyéb tényezőkhöz (idő-járás, idő-szak, állatok, stb.) viszonyítsa.

1.

A vezető (hajtó) baleset előtti és alatti magatartására vonatkozó megállapítások

Eszerint mind lakott területen, mind nyílt országutakon történt balesetek alkalmával meg kell állapítani először azt, hogy a vezető vagy hajtó a biztonságos közlekedés érdekében **kellő figyelemmel és körültekintéssel vezette-e a járóművet**. Indulás előtt meggyőződött-e arról, hogy járóművének biztonsági berendezése (fék, kormány, világítás, jelzőkészülék, ablaktörő, visszapillantó tükör, stb.) használható állapotban volt-e? Betartotta-e a KRESZ vonatkozó szabályait, ha nem, akkor cselekménye melyik szabály megszegésébe ütközik?

A vezetőnek nemcsak magát az úttestet, hanem az út mindkét oldalát is figyelemmel kell kísérnie, mert minden be nem látott rész valamely veszélyt (kihajtó járóművet, kiszaladó gyermeket, állatot, stb.) takarhat. Meg kell állapítani, milyen mértékben alkalmazkodott a vezető a lassításra vagy veszélyre figyelmeztető táblákhoz, amelyek az úttest szélén vannak elhelyezve és amelyeket a vezetőnek észre kell vennie s a jelzett tilalmakat be kell tartania. A figyelemhez tartozik az is, hogy a vezető útitársaival ne beszélgessen, mert a beszélgetés leköti a figyelmét s ilyenkor a vezető nem képes minden figyelmét a vezetésre összpontosítani. Ugyancsak figyelemmel kell lenni a kerékpárosokra és a vezetett állatok hajtóinak magatartására is.

Különösen nagymértékben veszi igénybe a vezető figyelmét lakott területen, (főképp Budapesten) a gyalog- és a járóműforgalom nagysága, nyílt országutakon pedig a huzamosabb ideig való vezetés. Ha a járőr vizsgálatai során megállapította, hogy a balesetet a vezető figyelmetlensége okozta, meg kell állapítani, milyen körülmények (kimerültség, nagy meleg, beszélgetés, integetés), befolyásolták a vezetőt a figyelmes vezetésben.

Ezenkívül meg kell állapítani, hogy a vezető megadta-e a figyelmeztető jelzéseket a szabályzatban előírt alkalmakkor és módon. Figyelmeztető jelzést kell alkalmazni akkor, amikor azt a forgalom menete, a személy- és a vagyonbiztonság megóvása megköveteli (például irányváltoztatáskor, előzéskor, tolatás alkalmával és elindulás-

kor). Figyelmeztető jelzéseket többféle módon adhat le a vezető, és pedig: hang- és irányjelző készülékkel, kar- és fényjelzés útján.

A jelzéseket mindig a kellő időben kell a vezetőnek leadnia.

A kellő időben adott jelzésen azt kell érteni, hogy a jelzést nem akkor adják le, amikor a veszélyes állapot már beáll, hanem azt megelőzőleg, amikor még a figyelmeztetettnek ideje van a veszély elhárítása érdekében nyugodtan cselekedni. Elég gyakori és rossz szokása a vezetőknek, hogy erős kürtjelzéssel az úttesten haladó gyalogost megijesztik, aminek sokszor baleset a következménye, mert a megijedt gyalogosok, a nem várt irányban, a járómű elé vagy egy másik járómű elé ugranak. Ezzel szemben a járómű lelassításával vagy kürtjelzés nélkül való elhaladással a baleset esetleg nem következett volna be.

Lófogatú járómű és hajtott állatok előzése alkalmával is jobb a messziről leadott hangjelzés, mert esetleg a lovak megvadulnak, vagy az állatok a járómű elé szaladnak.

Előzés alkalmával leadott figyelmeztető jelzésnél meg kell állapítani, hogy a leadott jelzést az előlhaladó járómű vezetője halhatta-e (pl. erős szélben) vagy az irányjelzést a hátulhaladó járómű vezetője láthatta-e? Továbbá hol volt pontosan a járómű, mikor a vezető a jelzést érzékelte és az a járómű, amelyik a jelzést adta? Reagált-e az előzendő vezető, hajtó vagy gyalogos a jelzésre és ez miben nyilvánult meg? (jelzést adott, letért vagy ugyanúgy haladt tovább).

Éjjel, különösen nyílt országutakon —, de kellően ki nem világított lakóterületeken is —, a vezető, amikor a személy- és vagyonbiztonság megóvása megköveteli, valamint előzés alkalmával, ugyanazon célok mellett hangjelzés helyett fényjelzést köteles használni. Hogy milyen a kellően ki nem világított hely, azt a járórnak kell eldöntenie. Általában kellően nincs megvilágítva az a hely, ahol a vezető a látási viszonyok miatt nem tud tájékozódni, avagy a homály vagy sötétség miatt más járóművet, személyt, tárgyat idejében nem tud észrevenni. Lakott területen a járór mindig alkalmazza a rendelet idevonatkozó meghatározását, mely szerint „kellően nincs megvilágítva az a terület, ahol az egymáshoz legközelebb eső közvilágítási lámpák által adott sugarak nem érnek össze.” A látás korlátozásánál (nagy köd, veszélyes kanyar) szabálynak vehető, hogy csak olyan sebességgel szabad haladni, amely sebesség mellett a járómű fékútja megegyezik a látás távolságával.

Reflektort országúton is csak az egyes sötét tereprészek rövididejű megvilágítására szabad használni. Ha azonban szembe járómű közeledik, a reflektort le kell kapcsolni, hogy a szembejövő járómű vezetője vagy a lovaskocsi hajtója az erős reflektorfényben ne veszítse el látását és ne okozzon balesetet. Ilyen esetek alkalmával a reflektorozás tényét mindig meg kell állapítani.

2.

Közlekedési balesetek helyszíne

A közlekedési baleseteket helyszín szempontjából vizsgálva legelőször meg kell állapítani, hogy a vezető ismerős volt-e a helyszínen, vagy nem, mikor vette észre a veszélyt és a veszély észrevétele miben nyilvánult meg, azután a balesetben szereplő járómű vagy járóművek részére a helyszínen a szabad közlekedés megengedett-e (pl. főútvonal, minden járómű részére tilos, személygépkocsi vagy lovaskocsi részére fenntartva, vagy csak 7-től este 9-ig tilos, stb.), vagyis a járómű vezetője vagy hajtója a helyszínen közlekedhetett-e? Pontosan meg kell állapítani, hogy a vezető a haladás irányának megfelelően a **jobboldalon vezette-e a járóművét**, kivéve, ahol az úttest javítás, vagy egyéb ok miatt az illetékes rendőrhatalóság által elrendelt korlátozás alatt áll.

Eljárásunk során általában ugyanazokat a szempontokat kell figyelembe venni nyílt országutakon történt baleseteknél, mint a lakott területeken. Lényeges különbség, melyet a nyílt és lakott területen történt baleseteknél figyelembe kell venni, egyedül a forgalom nagysága vagyis az egyéb járóművek közlekedésének a befolyásolása. Lakott területen több az utcakeresztezés, utcatorkolat, kilátást korlátozó létesítmény, valamint többnemű járómű közlekedik (pl. villamos, autóbusz, kézikocsi, kerékpár, stb.) és több a gyalogos. Ezenkívül az a körülmény is, hogy lakott területen az értesítésadás gyorsabb és így a járőr hamarabb kezdi meg munkáját, a helyszín több nyomot szolgáltat, mint a nyílt országút, ahol az értesítésadás nehezebb és így a nyomok megsemmisülésének veszélye is nagyobb.

A közlekedési szabályok nem választhatók külön lakott és nyílt terület viszonyaira. Egyedül a sebesség az, amely ezen a téren eltérést mutat. E tényből kiindulva mind a lakott, mind a nyílt területen történt baleseteknél ugyanolyan gondossággal kell eljárni, még ha a baleset egyszerűnek is látszik.

A közlekedés törvénye szerint baleset ott keletkezik — a műszaki hibák esetét kivéve —, ahol a közlekedés eszközei, valamint a gyalogosok — forgalmuk lebonyolítása érdekében — a leggyakrabban kerülnek egymással kapcsolatba, vagyis egymás forgalmát keresztezik, befolyásolják. Ilyen helyek az utcakeresztezések és utcatorkolatok.

Hogy a járóművek és gyalogosok forgalmának e keresztezése biztonságos és zökkenőmentes legyen, a gyalogosok, valamint a járóművek vezetői (hajtói) kötelesek a KRESZ szabályzata által megállapított forgalmi szabályzathoz alkalmazkodni.



Helyszín szempontjából legelőször az utca keresztezések vizsgálatát nézzük meg, mivel a keresztezések a leggyakoribb színhelyei a közlekedési baleseteknek. Ilyen balesetek vizsgálatánál meg kell állapítani, hogy melyik vezető követte el a szabálytalanságot, vagy mindkét vezető milyen mértékben hibás. Különösen az előnyszabály tekintetében vizsgáljuk az esetet. Mégpedig először az utak egymáshoz való viszonyát (főútvonal, mellékútvonal, villamos, autóbusz vagy trolleybusz járatot) vizsgáljuk, másodsor pedig egyenrangú útvonalak esetében az összeütközött járóműveket viszonyítjuk egymáshoz (főhatóságok járóművei, mentők, rendőrségi járóművek előnyben állanak az egyéb járóművekkel szemben). Egyenlő járóművek esetén pedig a jobbról jövő járóműnek van a keresztezésben előnye. Olyan keresztezésnél pedig, ahol rendőr irányítja a forgalmat, a közlekedést irányító rendőr jelzései az irányadók.

Az előnyszabályon kívül a kanyarodás szabályának betartását is figyelembe kell venni (balra nagyívben, jobbra kisívben). Vannak olyan mellékutcák, amelyek hegyesszögben torkolódnak a főútvonalhoz, ahol a vezetők (pl. nagyterjedelmű járóművel) nem is tudnak szabályosan bekanyarodni. Ilyen esetekben a fentiekén kívül nagyon fontos az összeütközés helyének, valamint a kilátás szögének, nagyságának és korlátozásának pontos megállapítása.



Utókanyarulatokban előforduló baleseteknél a fentiekén kívül általában szabálytalan előzés következtében fordulnak elő balesetek vagy összeütközések. Ilyen eseteknél rendszerint a gyorsajtás is fenn-

forog és ezek az országúti balesetek nagy százalékát teszik ki. Általában az országutak csábítják a vezetőket a versenyzésre. A versenyben lévő járóműveknél az előzés lehetősége az útkanyarulatoknál a legkönnyebb, mivel az előhaladó járómű vezetője — aki jobban látja az útkanyarulat veszélyességét, mint a hátrahaladó vezető —, az útkanyarulat előtt lelassít és szinte beakémszeríti a mögötte haladó vezetőt, hogy előzzön. Ekkor viszont gyakran előfordul, hogy a hátrahaladó vezető vagy nem tudja a sebesség miatt a kanyart bevenni vagy éppen egy szembejövő járóművel ütközik össze.



A baleset helyszínét vizsgálva igen fontos szempont megállapítani, hogy az úttest melyik járómű haladási irányával megegyezően lejtős vagy emelkedő és a vezetők mennyiben tartották be a vonatkozó szabályokat (pl. kitérés). A járórnek a legenyhébb lejtőt sem szabad figyelmen kívül hagynia, mert a megállás szempontjából már igen enyhe lejtő is nagy befolyással bír. Egyenlő sebesség mellett is sokkal hosszabb lesz a lejtő irányában haladó járómű féknyoma, mint a vele szemben haladóé, s így azt a látszatot kelti, mintha a lejtőnek haladó járómű sokkal nagyobb sebességgel haladt volna.

3.

A balesetek bekövetkezésének módja és oka

A bekövetkezés módja tekintetében — mind lakott területen, mind nyílt országúton — igen gyakoriak a szabálytalan előzés, kitérés, lassítás, gyorsajtás miatt bekövetkezett balesetek.

A vizsgálat során igyekezzék a járórt mindkét fél részéről a gondatlanság vagy szabálytalan vezetés mérvét külön-külön elhatárolni.



Előzés tekintetében szabály az, hogy előzni csak balra szabad, (kivéve olyan utakon, ahol a villamospályatest az úttest közepén van, a villamost jobbról kell megelőzni) és csak akkor, ha a vezető az előzéssel a szembejövő járóművek közlekedését nem akadályozza, a személy- és vagyonbiztonságot nem veszélyezteti és előzés után haladéktalanul vissza tud térni ismét az úttest jobb oldalára. Meg kell állapítani, hogy a vezető nem előzött-e olyan helyen, ahol egyébként az előzés tilos, pl. útkanyarulatoknál, útkeresztezéseknél, hídfőben, már előzésben lévő járómű esetén harmadiknak, stb. Az előzés alkalmával megvolt-e a megfelelő térköz a járóművek között? (különösen kerékpáros és lovaskocsi előzése esetén). Előfordul, hogy az előzött járóművet, vagy állatot az előző járómű végigkarcolja, mert csak kis térköz áll rendelkezésre, a szembejövő forgalom vagy egyéb ok miatt az előzésben lévő járóművet teljesen az úttest szélére nyomja. Felhívta-e kürt- vagy fényjelzéssel az előlhaladó járómű

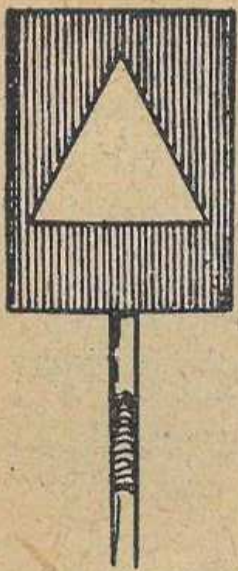
vezetőjének figyelmét az előzésre vagy nem? A jelzésre hogyan reagált az előlhaladó vezető? Lassított-e, külön jelzést adott-e vagy pedig gyorsított a megelőzés megghiúsítása végett?

Ha az előlhaladó járómű autóbusz, trolleybusz vagy tehergépkocsi, akkor a vezető a visszapillantó tükör segítségével meggyőződött-e arról, hogy más járómű nem akarja-e őt megelőzni? Ha az előlhaladó járómű vezetője előzésre kürt- vagy fényjelzést kap, vagy ha a visszapillantótükréből meggyőződik arról, hogy egy másik járómű előzni akar, akkor köteles az előzni akaró járómű részére szabad utat biztosítani (az úttest jobboldalára letérni), szükség esetén a menetsebességet is csökkenteni. Ha azonban az előzést bármilyen oknál fogva (felszedett úttestrész, álló járómű miatt) akadályozni kénytelen, akkor az előzni akaró járómű vezetőjének a baloldali irányjelzőkar jelzési helyzetbe hozatalával vagy karjelzéssel jelzést ad a kitérésre, illetve az előzés megakadályozására. Az előzést megakadályozni csak indokolt esetben és az előzni akaró járómű forgalmának biztosításával szabad. Tilos indokolatlanul az előzni akaró járóművet az úttestről leszorítani. Az előzés tekintetében elv az, hogy az előzés csak másodlagos jog, vagyis előzni csak akkor szabad, ha azt a forgalom menete megengedi.



Gyakori eset útkanyarulatokban előforduló balesetknél, hogy a járómű vezetője a kanyarban nagy sebességgel halad és balra való kanyarodásnál a belső kisívbe, jobbra való kanyarodásnál pedig a centrifugális erő következtében a külső nagyívbe tér át, miáltal a szembejövő járóművet haladásában akadályozza, vagy vele összeütközik. Ilyen esetknél az úttesten található keréknyomból és az összeütközés vagy elütés helyéből kell megállapítani, hogy melyik járómű követte el a szabálytalanságot. A vezetőknek pontosan meg kell jelölniök azt a helyet — amit a helyszínrajzban is fel kell tüntetni —, ahonnan a veszélyt felismerték. Meg kell állapítani a kilátást korlátozó növényzet, hegyoldal, építmény, kerítés, stb. nagyságát, valamint a gyorsajtás fokát.

A kitérés szabály megszegése előfordul továbbá szűk úttesten, ahol csak egy járt nyom van, úgyszintén a lejtős utakon. Ilyen helyeken a járóműveknek egymáshoz való minőségét és nemét kell figyelmbe venni és a vezetőkhez a vonatkozó rendelkezések ismerete szempontjából a további kérdéseket feltenni.



ISKOLA

Lassítás

Gyakran okoznak balesetet a vezetők vagy hajtók a lassításra vonatkozó rendelkezések be nem tartása által. Ezért, ha a baleset olyan helyen történik (kapukon ki- és behajtásnál, mellékútvonáról főútvonalra való ráhajtásnál, kanyarodás vagy tolatás esetén, sűrű ködben vagy porban, továbbá keskeny és nagyforgalmú utakon, gödrös, síkos, sáros, valamint javítás alatt álló úttesten vagy hidakon, iskolák előtt, ijedező állatokkal való találkozás esetén, stb.), ahol a személy- és vagyonbiztonság a lassítást megköveteli, a vezetőhöz intézett kérdések alapján meg kell állapítani, hogy sebességét már a veszély előtt vagy csak a veszély láttára csökkentette-e. Különös gondossággal kell eljárni ott, ahol külön jelzőtábla figyelmezteti a vezetőket vagy hajtókat a lassításra.

A lassítás nincs kilométerekben maximálva, ellenben szabály az, hogy a jelzett helyeken és alkalmakkor a járómű sebessége csak olyan lehet, amely mellett a vezető veszély esetén a lehető legrövidebb távolságon belül (két méter) meg tud állni. Így a járőr vizsgálata során a megállás tényét mindig állapítsa meg.

Ha a közlekedési baleset tárgya az úttest szélén álló járómű, akkor meg kell vizsgálni, hogy az álló járómű nem olyan helyen várakozott-e, vagy állt-e, ahol a megállás egyébként tilos (útkeresztezés, úttorkolat, hídfő, vagy távol a gyalogjárdától, stb.), éjjel pedig, ha sötét helyen állt, ki volt-e világítva?



A balesetek nagy részének bekövetkezési módja és egyben oka a gyorshajítás. Ezeknél az eseteknél igen nagy szerepe van a sebesség megállapításának és konkrétan annak, hogy a sebesség az adott körülmények mellett szabályos volt-e? Nem szabad egyszerűen csak

a vezető előadásával megelégedni, hanem arról meg is kell győződni, hogy valóban mennyi volt a járómű sebessége. **Helytelen, ha a járó a feltett kérdésre bementett sebességgel minden vizsgálat nélkül megelégszik** vagy jelentésében csak annyit ír, amennyit a vezető a kikérdezés során állított. Óvakodni kell attól a meghatározástól is, hogy „nagyon gyorsan” vagy „mérsékelt” sebességgel haladt a vezető vagy hajtó. Lehetőleg kilométerekben igyekezzünk a sebességet meghatározni. **A sebesség kérdése döntő a gondatlanság és a felelősség tekintetében is.** A tapasztalat is azt mutatja, hogy a vezetők, gondatlanságuk enyhítésére és védelmükre, rendszerint a sebesség elhallgatását vagy nevetségesen alacsony voltát hangoztatják, tudva azt, hogy ez a kérdés látszik a legnehezebben megállapíthatónak és bizonyíthatónak.

Valóban, a sebesség megállapítása nem könnyű feladat, de mivel a legtöbb balesetben a sebességre vonatkozó szabály megszegése a vád alapja, ezért a **KRESZ idevonatkozó szabályának figyelembevételével és ha lehetséges, menet- és fékpróba útján**, valamint a rajtuk található rongálódásokon keresztül igyekezzünk megállapítani a járóművek megközelítő sebességét.

A szabályt tekintve, a vezető csak olyan sebességgel haladhat, amely gondos vezetés mellett a személy- és a vagyonbiztonságot nem veszélyezteti és lehetővé teszi, hogy a vezető járóművének mindenkor ura maradjon, vagyis a kellő időben meg is tudja vele állni.

Ezt a szabályt kell tulajdonképpen a járóművek sebessége kilométerekben való maximálásának tekinteni, nem pedig ragaszkodni az egyes járóművek részére számokban is kifejezett legnagyobb sebességhez. Például: lakott területen, fűvott gumiabroncsosú gépjármű sokszor nem is haladhat az előírt 40 km-es sebességgel, mert az úttesten lehet olyan helyzet vagy körülmény (nagy forgalom, piac, állatsorda vagy kilátáskorlátozás), hogy már a 20 km-es sebesség is a személy- és vagyonbiztonságot veszélyezteti, amiért a sebesség gyorsajtásnak számít.

E tekintetben nyílt országúton sem lehet más elvet figyelembe venni, annak ellenére, hogy maximálva nincs a sebesség. Országúton is lehet olyan helyzet, — ahol rossz a terep áttekintése vagy egy más járómű, egy gyalogos, gyermek vagy állat hirtelen a járómű elé kerül, avagy éjjel későn veszi észre az útkanyarulatot, gödröt, egyéb akadályt, — amikor már megállásra elegendő távolság nem áll rendelkezésre. Tehát e két szabály határozza meg a legpontosabban a járóművek mindenkori sebességét. E két szabályhoz kell a járórnak is eljárása során alkalmaznia a feltett kérdéseket és megállapításait is ezek alapján kell megtennie.

Különösen hosszú, egyenes, jó utak csábítják a vezetőt a gyorsajtásra. Minden vezetőben bizonyos mértékig él a sebesség szerete, különösen ha megvannak hozzá a feltételei is. (Nevezetesen: alkalmas járómű, alkalmas úttest és alkalmas időjárás.) Ha tehát a helyszínen megtalálhatók a felsorolt tényezők; akkor a járórnak a sebesség megállapítására vonatkozólag adjon fel a vezetőnek megfelelő kérdéseket. A vezető természetesen kicsinyíteni fogja előadásá-

ban a járómű sebességét, ezért igyekezni kell olyan tanukat szerezni, akik szakemberek vagy a vezetésben jártasak. A vezetésben járatlan egyén sokszor 20—30 km-rel is többet vagy kevesebbet szokott mondani a valóságnál. Legalkalmasabb mód tanukkal a sebesség meghatározására egy arra haladó járómű sebességét összehasonlítani a balesetben szereplő járómű sebességével. Tanukat különösen akkor kell ilyen esetben meghallgatni, amikor az úttesten nem található féknyom.

A gyorsajtásból eredő baleseteknél — mind a nyílt, mind a lakott területen — a sebesség vizsgálatánál igen nagy szerepe van a megállás lehetősége vizsgálatának, vagyis annak, hogy a vezető valóban miért nem tudott ura lenni a járóművének. A járómű megállása az alábbi tényezőktől függ:

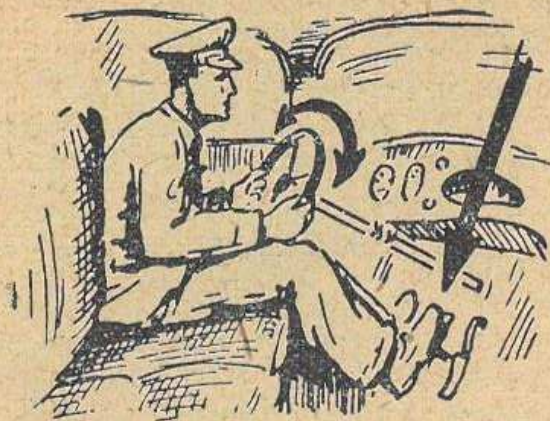
- az úttest nemétől (beton, aszfalt, keramit, kőköcka, makadám),
- az úttest állapotától (száraz, vizes, csúszós),
- lejtős vagy emelkedős voltától,
- a kanyarok nagyságától,
- a fékek számától, nemétől és állapotától,
- a futófelület állapotától (ép, kopott, teljesen síma),
- a járómű sebességétől, önsúlyától és terhelésétől,
- a forgalom nagyságától és
- a látási viszonyoktól.

Rendszerint maguk a vezetők is azzal védekeznek gyorsajtás esetén, hogy „nem tudtak megállni.” Ebben a tekintetben viszont igazuk is van, mert rendszerint megfélekednek a fent felsorolt tényezőkről, amelyek a megállást befolyásolják. Rendszerint nem számolnak a vezetők azzal, hogy síkos úttesten nagyobb távolság kell a megálláshoz, mint száraz úttesten. Úgyszintén óriási befolyással van a megállásra a járóműben felgyülemlett elevenerő. Például míg 20 km sebesség mellett kifogástalan négykerék-fékkal fékezve, jó útviszonyoknál 2.5 méteren belül gépkocsival meg lehet állni, addig 60 km sebesség mellett a megállás éppen az elevenerő folytán nem 7.5 méteren belül fog megtörténni, hanem kb. 20—25 méter szükséges a teljes megállásra.

A vezető kikérdezését gyorsajtás esetén a megállást befolyásoló tényezőknek a helyszínen való kiértékelése és figyelembevétele mellett kell alkalmazni. A legtöbb esetben maguk a vezetők sem tudják a hosszú megállásuk okát kellőképpen megindokolni. A járórnak viszont a felsorolt tényezőkből kialakult és helyesen alkalmazott következtetései alkalmasak lesznek a gyorsajtás és ezen keresztül a baleset okának a kiderítésére is. Ezért, hogy a járór a megállást befolyásoló tényezőket kellőképpen meg tudja állapítani, vizsgálatát főképpen:

- a vezető magatartására,
- az úttest állapotára és
- a járómű állapotára

terjessze ki.



A VEZETŐ MAGATARTÁSA

A vezető magatartását illetően a megállásra, befolyással van a vezető jártassága a vezetésben. Gyakorlott vezető hamarabb tudja megítélni a veszélyt és az elhárításra szolgáló műveleteket (fokozatos vagy hirtelen fékezéses! való megállás, kitérés, motorfék alkalmazása, az oldalcsúszás lokalizálása, villamosnál homokozás, stb), mint a kezdő vezető, akinél előfordul, hogy a veszély idején elveszíti uralmát a vezetés felett és sokszor még a baleset elhárítását sem kísérl meg, vagy zavarában a helyes műveletek ellenkezőjét csinálja. Ilyen hibák lehetnek a fékpedál helyett a gázpedál benyomása vagy csúszós úttesten a hirtelen erős fékezés, amivel csak elősegíti a baleset bekövetkezését, stb. Tehát a járó vizsgálat terjedjen ki arra is, hogy a járómű vezetője vagy hajtója mióta vezet, vagy hajt. Kerékpár-baleset esetén a kerékpáros mikor tanult meg kerékpározni. Ha gyanú merül fel arra vonatkozólag, hogy a kerékpáros gyengén kerékpározik és ez okozta a balesetet, akkor, ha lehetséges, próbamenetet kell végeztetni.

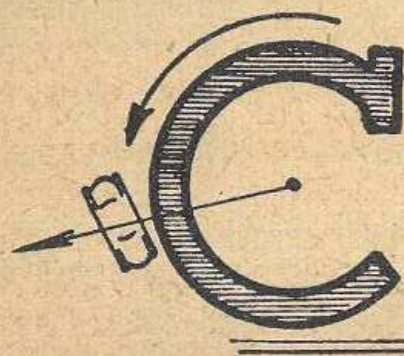
Minden esetben fontos annak a kérdésnek feltevése, hogy a vezető vagy hajtó mikor és hol vette észre a veszélyt és a veszély észrevételekor milyen műveletet végzett (fékezett, kitért, lassított, sebességét fokozta, a lovakat visszatartotta vagy azokra ráütött, stb.). A megjelölt helyet a helyszínrajzban beméretezve mindig jelölni kell.

Az úttest állapota

Az úttest állapota szintén nagymértékben befolyásolja a járómű megállását és tényezőként veendő a sebesség megítélésében. (Pl. sár, hó, vagy por, stb.) Feleannyi távolságon belül áll meg egy személygépkocsi ugyanazon az úttesten, ha száraz az aszfalt, mint amikor nedves. Még fokozottabb a különbség, vagyis nagyobb a fékút a lejtőn

lefelé haladó járműnél a felfelé haladóval szemben. Síkos, sáros, jeges úttesten történt baleseteknél a baleset előállhat úgy is, hogy a vezető helytelen műveletet végez, pl. csúszásba vagy farolásba került járműnél nem szabad a kerekek forgását hirtelen változtatni (hirtelen gázt adni vagy fékezni), mert akkor a csúszást vagy farolást csak elősegíti a vezető. Az említett műveleteket csak fokozatosan szabad alkalmazni. Csúszós úttesten ugyancsak nem szabad nagy sebességgel hirtelen kanyarodni, mert a centrifugális erő fellépése farolást vagy csúszást idéz elő.

Ha a baleset a jármű kanyarodása közben, annak csúszása vagy felborulása következtében keletkezett, akkor vizsgálatainkat feltétlenül terjesszük ki a centrifugális erő kihatására is. Ahhoz, hogy vizsgálataink során e tekintetben a megfelelő adatokat biztosítani tudjuk, ismernünk kell a centrifugális erő elméletét.

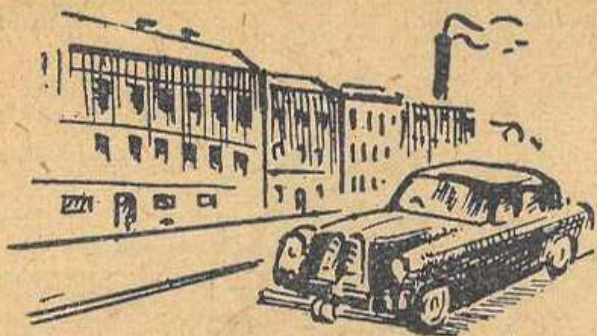


Centrifugális erő

Centrifugális erőn értjük egy körforgásban lévő testnek azt a tulajdonságát, mellyel a körpályától eltérni és a kör érintőjének irányában továbbhaladni törekszik. Pl. ha egy gramfonlemez szélére tárgyat helyezünk, a tárgy a lemez bizonyos forgásánál lerepül a lemezeről. Ha a tárgy síma felületen fekszik, akkor hamarabb repül le, mintha a felület érdes (pl. posztóval van bevonva), mert a súrlódási ellenállás kisebb. Más szóval a tárgy akkor repül le a forgó lemezeről, ha a centrifugális erő nagyobb, mint a súrlódási ellenállás.

Ha most ezt az elméletet egy kanyarban haladó gépkocsira is alkalmazzuk, akkor könnyebben megértjük a jármű csúszását, vagy felborulását, különösen ha a befolyásolási tényezők is szerepelnek a helyszínen. Pl. jármű sebessége és súlya, az útkanyarulat nagysága (sugara) és az úttest állapota. Minél nagyobb a jármű sebessége és súlya, továbbá minél kisebb a kanyar sugara és minél csúszósabb az úttest felülete, annál nagyobb a centrifugális erő.

A jármű felborulási veszélye ezenkívül a kanyarban annál inkább fennáll, minél magasabban van a jármű súlypontja (pl. magas felépítményű gépkocsi vagy a terhelést túl magasra rakták meg), vagy ha nagyobb sebességgel haladva, kanyarodás közben hirtelen le kellett fékezni.



A GÉPJÁRÓMŰ ÁLLAPOTA

A felsorolt tényezőkön kívül nemcsak a megállás, hanem a sebesség megítélésénél is nagy szerepet játszik s ezenkívül hozzájárul ahhoz, hogy a vezető valóban ura tudjon lenni a járóművének, a járómű állapota. Ennek egyik feltétele az, hogy a járómű hány és milyen rendszerű fékekkel rendelkezik (levegő, olajnyomású, szalagfék, ellenfék, stb.), továbbá a fékek milyen állapotban vannak (helyes vagy helytelen beállítású, kopott stb.). A megállás függ még a gumik futófelületének állapotától a járómű súlyától és terhelésétől is.

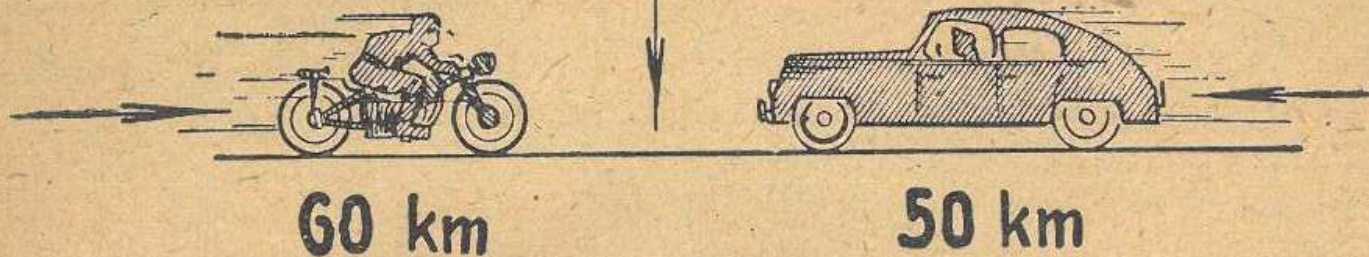
Ezekről a körülményekről a járó a járómű műszaki átvizsgálása és a fékpróba alkalmával győződjék meg. Nehezebb a sebesség megállapítása akkor, amikor a járómű rongálódása miatt ki nem próbálható, vagy a járóműtől nem keletkezett féknyom, vagy a féknyom a járó kiérkezéséig megsemmisült. Ahol a járóművektől nem keletkezett látható nyom, ilyen eseteknél a tanúk segítségét és azok megállapítását kell igénybevenni. Ha a balesetben két vagy több járómű szerepel, akkor kérdezzük meg a tanút, hogy a járóműveket egymáshoz viszonyítva melyik ment gyorsabban, illetve lassabban.

Végül és nem utolsósorban, a sebesség nagyságára lehet következtetni a járóműveken keletkezett rongálódásokból is. Tudjuk nagyon jól, hogy minden mozgásban lévő járóműben — annak súlya és sebessége arányában — bizonyos mennyiségű **elevenező** halmozódik fel. Tudjuk továbbá azt is, hogy az így felgyülemlett elevenező nem veszt el, hanem csak más erővé, munkává alakulhat át, pl. a fékezésnél a fékekben felgyülemlett elevenező, sűrűségi munkává és ezen keresztül hővé alakul át. Vagy egy ember leesésénél — a súlyához viszonyítva — a testében felgyülemlett elevenező arra használódik fel, hogy a test egyes részeit (kar, láb, borda), összeroncsolja, összetörje, tehát az erő megsemmisítő munkává alakul át.

Az elevenező könnyebb megértése kedvéért vegyünk egy közlekedési esetet, amelynek alapján nem lesz nehéz elképzelni azt, hogy az összeütközés után a járóműveken milyen rongálódások keletkeztek. A keletkezett rongálódásokból viszont hasonló számításokkal kiszámítható a megközelítő sebesség. Tehát egy 1.200 kg súlyú személygépkocsi, mely 50 km/óra sebességgel halad, összeütközik egy 200 kg súlyú motorkerékpárral, melynek óránkénti sebessége 60 km, milyen elevenező és milyen hatások fognak fellépni? A számítások szerint 1.200 kg súlyú gépkocsiban 50 km/ó sebesség mellett 12.000 kgm

A FELSZABADULT ELEVEN ERŐ

14.700 kgm.
(196 lóerő)



13. ábra.

elevenertőt találunk, a 200 kg súlyú motorkerékpárban 60 km/ó sebesség mellett 2.700 kgm elevenerő gyülemlik fel. E két érték az összeütközéskor összegeződik és ennek alapján 14.700 kgm elevenerő szabadul fel, illetve ekkora megsemmisítő munka megy végbe. (13. ábra.)

Lóerőben kifejezve, a személygépkocsinál
a motorkerékpárnál pedig

160 LE

36 LE

összesen:

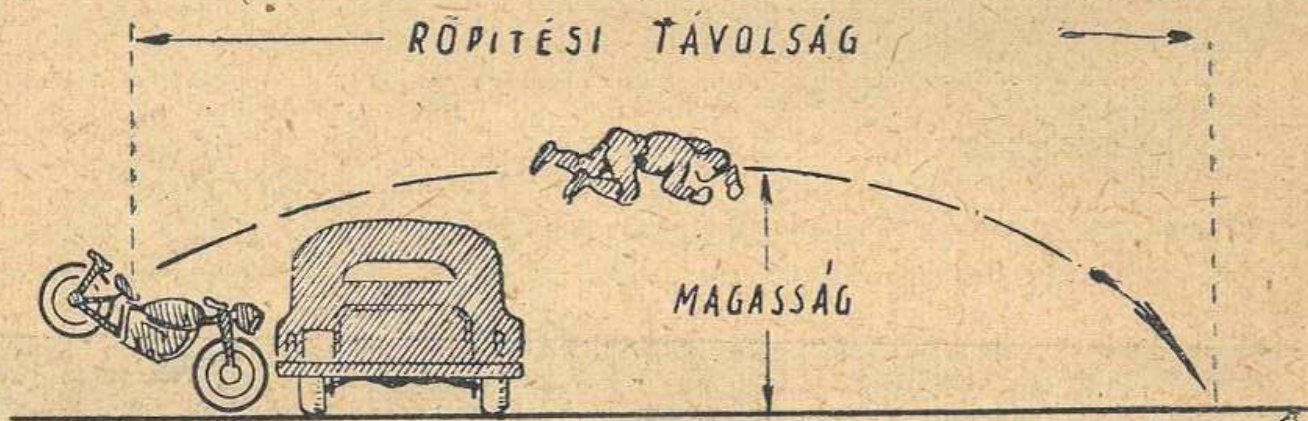
196 LE



14. ábra.

Hogy a helyszínen milyen kép tárul elénk, az mindenkinek a képzeletére van bízva. Ezekután nem csodálkozunk azon sem, amikor a járómű vastag alkatrésze (alváza, tengelye) elhajlik, eltörik, a kocsí szekrénye pedig papírként roncsolódik össze. Ugyanitt kell arra is gondolni, hogy a benneülő személyek törésektől és súlyos sérülésektől csak a véletlen folytán menekülhetnek meg. (14. ábra.)

E példából kiindulva nézzük meg, amikor az elevenerő előrehajító erővé alakul át, minek következtében a motorkerékpár-vezető 60 km/ó sebesség mellett az elevenerő hatására 3.3 méter magas ívben, 23 méter távolságra repül előre. Természetesen a földre esett vezető vagy utas szerencsés esetben csak a végtagok törését szenved el. Ilyen esetekkel is elég gyakran találkozhatunk és ennek alapján könnyebben megérthetjük a felek előadása alkalmával szinte hihetetlennek látszó megjelöléseket (pl. a sérült esési helyét 10—15 m tá-

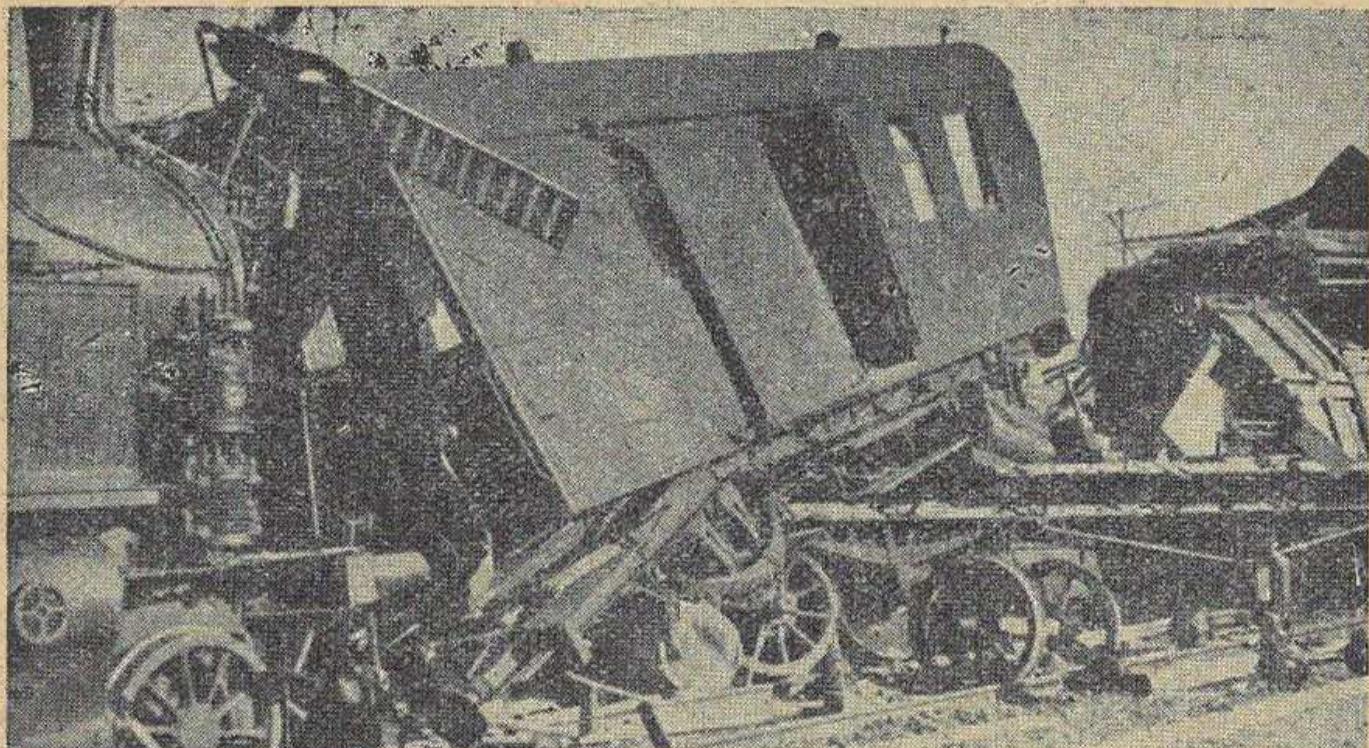


15. ábra.

volságra jelölik meg a tanúk). Ennek alapján feltétlenül a járómű sebességére és a kapcsolatos elevenerő hatására kell gondolni. (15. ábra.)

E példák csak tájékoztatásul szolgálnak és csak azokra az esetekre vonatkoznak amikor a két járómű egymással teljesen szemben ütközik össze (pl. vonat, 16. ábra), vagy ha a járómű fának, oszlopnak, házfalnak, sorompónak, kerítésnek, stb.-nek ütközik. (17. ábra.)

A közlekedési balesetek legnagyobb részénél viszont a járóművek kisebb vagy nagyobb szögben ütköznek össze, aminek következménye természetesen az, hogy a járóművek elevenerője nem lesz olyan nagyságú és az eredmény is (rongálódás) lényegesen enyhébb lesz. Így a járóművek rongálódásából a sebességre való következtetésnél nem pontos, hanem csak megközelítő adatot tudunk nyerni, ami azonban



16. ábra.

elegendő ahhoz, hogy a járóművezetők tudatos, valótlan állítását a járőr megdöntse oly módon, hogy a keletkezett rongálódásokat a legapróbb részletességgel, pontossággal és hatással kell a jelentésben kifejtteni. Az így összegezett adatok alapján azután a szakértő fogja majd a sebességet megállapítani. Az, hogy a járóművek milyen szögben ütköztek össze, az a helyszínrajzban nyer kifejezést.



17. ábra.



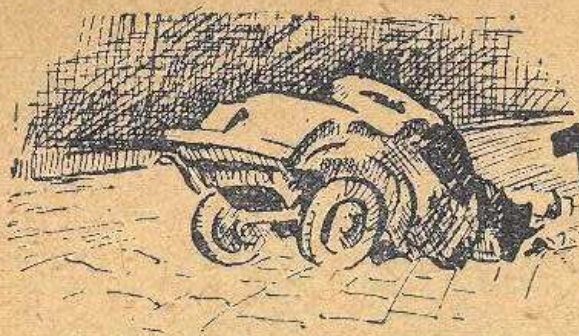
Ha a vezető előadása vagy a vizsgálat során annak gyanúja merül fel, hogy a balesetet vagy összeütközést a járómű valamely alkatrészének törése (tengely, alváz, fék, kormánytörés, kerékkiesés, stb.), vagy valamely biztonsági készülék (kormány, fék, világítás, jelzőkészülék) elromlása okozta, akkor a kérdéses alkatrész vagy készülék szakértői vizsgálat céljából történt biztosítása után a vezetőhöz (hajtóhoz) az alábbi kérdéseket kell intézni:

indulása előtt átvizsgálta-e a járóművet, ha igen, azon milyen hiányosságokat tapasztalt? Milyen észrevételei voltak menetközben és milyen javításokat eszközölt? Miben nyilvánult meg a műszaki hiba a baleset előtt és a baleset elhárítására milyen műveleteket tett? Az esetleges hiányosságokat mivel, illetve kivel igazolja?

Meg kell állapítani azt is, hogy a járómű mikor volt utólag műszaki vizsgán vagy generáljavításon. Különösen régi, elhanyagolt járómű esetén kell ilyen irányban vizsgálatot végezni és akkor, ha a baleset okára a vezető nem tud magyarázatot adni.

Ügyelni kell arra, hogy a baleset vagy az összeütközés következtében keletkezett rongálódást ne tévesszük össze a műszaki hibával és különös gonddal járjunk el, mert vannak olyan esetek is, amikor a vezető (hajtó) ezt a helyzetet kihasználva pillanatok alatt egy fogással vagy rongálódással képes a gondatlanság alól ilyen módon kibújni (például a világítás átkapcsolása, az irányjelzőkar letörése, mintha az az összeütközés következtében nyitott helyzete miatt tört volna le, gumi kiszúrása, stb.) A járó feladata a műszaki hiba felismerése mellett annak megállapítása is, hogy az állítólagos törés, elromlás mikor, milyen módon, esetleg kinek a mulasztásából keletkezett, stb.

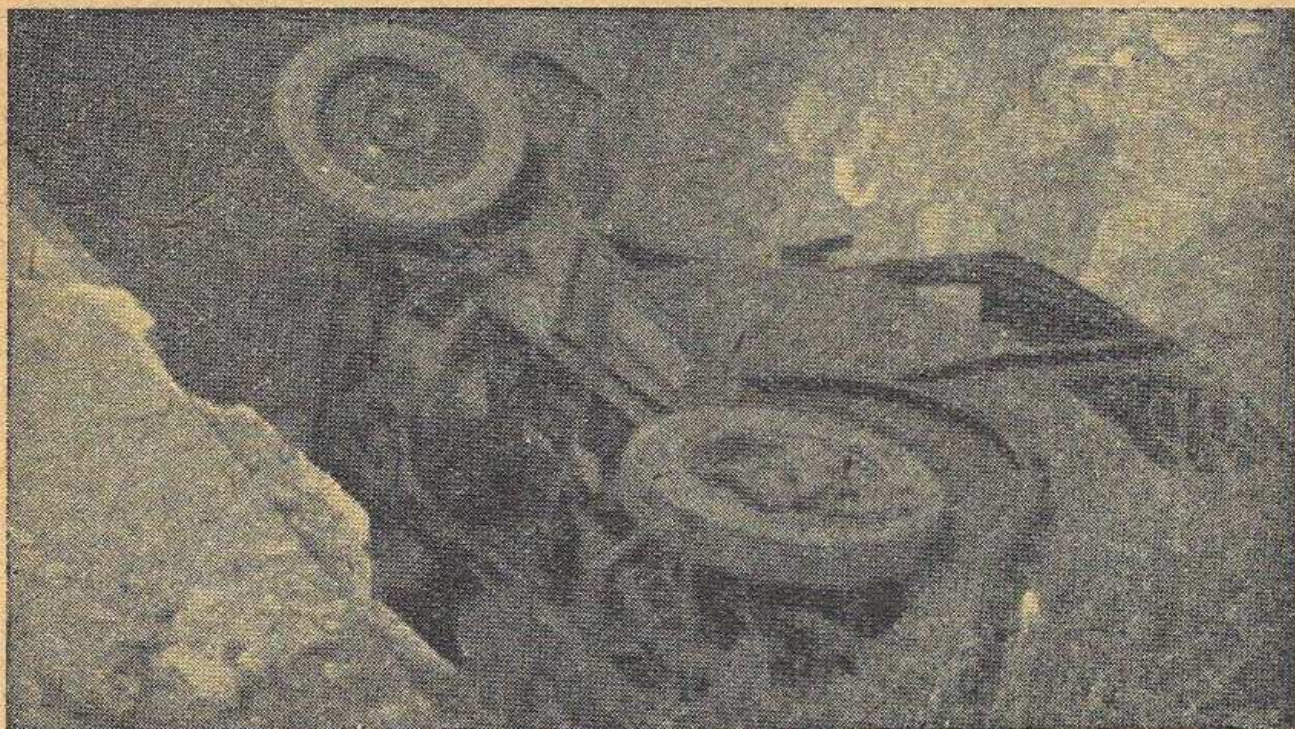
Műszaki hiba vagy annak gyanúja esetén a járóművet mindig őrizetbe kell venni és a szakértői vizsgálat számára biztosítani, hogy azon utólag ne változtathassanak.



Véletlenség

A baleseti járőr sokszor intézkedik olyan balesetknél, ahol a vezető a baleset bekövetkezésének okát „a véletlen” közreműködésének minősíti. Pl. motorkerékpár-vezető azt állította, hogy menetközben a szemüveg ellenére egy muslica repült a szemébe, minek következtében szemét hirtelen becsukta és azonnal fékezett, de mivel az útest szélén haladt a motorral, a poros útestrészre rászaladt, ahol azonnal felborult. A pótlólagos utazó felesége a baleset következtében meghalt. Mivel a fenti esetben épp úgy, mint sok hasonló esetben, nehezen határozható el a véletlenség a gondatlanságtól, mert nehezen vagy egyáltalán nem bizonyítható, éppen ezért fokozott gondossággal és körültekintéssel kell a helyszínen eljárni és a nyomokat biztosítani. A jelen esetben nemcsak a helyszínt és a baleset körülményeit, hanem a vezető magánéletét is vizsgálat alá kell venni. Ilyen esetknél minél több tanú kihallgatása szükséges.

Vannak azonban olyan esetek, ahol a baleset oka minden kétséget kizárva a véletlennek tulajdonítható. Például útest beszakadás, (18. ábra), hegyes vidéken kő- vagy földcsuszamlás, vagy előfordult,



18. ábra.

hogy egy gömbfával rakott lovaskocsi előzése közben a gömbfa tartólánca elszakadt és egy lezuhanó gömbfa felnyársalta a gépkocsit (19. ábra). Ilyenkor a tényállás rögzítése mellett esetleg — ha vannak — a gondatlanság elemeit is meg kell állapítani. Például az előbbi földesuszamlás esetében a vezető ismeretlen volt a helyszínen és nem vette észre a lassításra figyelmeztető táblát és 10 tonnás tehergépkocsival a megengedett sebességnél nagyobb sebességgel haladt, minek következtében feltételezhető a földesuszamlás oka.



19. ábra.

Egy kutyának vagy tehennek a járómű elé ugrása vagy szaladása nem minősül véletlennek, különösen akkor, ha a vezető a kutyát vagy a tehenet már jól előre látta. A vezetőnek számítania kellett volna erre és ezért fokozott gondossággal és a menetsebesség csökkentésével kellett volna elhaladni a kutya vagy a tehen mellett. Természetesen a vezető kihallgatása során a véletlent igyekszik bizonyítani. Szintén nem véletlen egy hídnak a leszakadása, ha a járóművezető a híd terhelési viszonyát figyelmen kívül hagyva, 10 tonnás tehergépkocsival ráhajtott egy olyan hídra, melynek maximális terhelése a híd előtti jelzőtábla szerint csak 5 tonna.



Nem ritka jelenség a közlekedési balesetek nyomozásánál a végszükség esete és mivel könnyen összetéveszthető ok szempontjából egy más balesettel, szükséges, hogy ezzel részleteiben is foglalkozunk. Ahhoz, hogy a járőr a végszükség esetében helyesen tudjon eljárni és a végszükség ismérveit meg tudja állapítani és biztosítani, ismernie kell, hogy melyek a vezető szempontjából a végszükség esetei és mik a végszükség okai.

A törvény szerint:

1. végszükségben követi el a cselekményt az, aki azzal akár a köz alapvető érdekét, akár a maga vagy más életét, testi épességét vagy javait közvetlen és másként el nem hárítható veszélyből menti meg.
2. Nem büntethető a cselekmény, ha elkövetőjének a veszély előidézése nem róható fel és ha a cselekmény nem okozott súlyosabb sérelmet, mint amelynek elhárítására irányul.

Példa: egy utasokkal telt autóbusz vezetője meredek lejtőn, a fékezés közben észreveszi, hogy a lábfékje egyáltalán nem fog és a mindinkább fokozódó sebességet kézfékkkel sem tudta csökkenteni, az is hatástalannak bizonyult. A motorral való fékezés kísérlete közben viszont a tengelykapcsoló fogaskerekei eltörték s ezért — hogy az utasokat egy nagyobb szerencsétlenségtől megmentse — az autóbuszt végszükségből az útszéli kerékvetőkőnek, majd a fákhoz vezette. Az autóbuszt sikerült ilyen módon leállítania. A baleset következtében az utasok között csak egy súlyos és 10 könnyebb sérülés keletkezett. A helyszínelés során megállapítást nyert az autóbusz fékhibája és a vezető helyes magatartása, mert ha a vezető az autóbuszt nem vezeti az útszéli fákhoz, akkor a már kb. 50 km/ó sebességgel haladó autóbusz a közelen lévő veszélyes kanyarban feltétlenül felfordult volna és sokkal több személy esett volna áldozatul (20. ábra).

Ellenben cselekményéért felelős az a vezető, aki személygépkocsiját hasonló okok és körülmények között egy útszéli háznak vezet, amely előtt három játszadozó gyermeket halálragázol akkor, amikor a gépkocsiban nem utazik senki és az úttest csak enyhén lejtős. Ennél az esetenél az okozott sérelem nagyobb, mint amelynek elhárítására irányult és a veszély esetleg másként elhárítható lett volna.



20. ábra.

Ilyen eseteknél a járművet szakértői megvizsgálás végett biztosítani kell. A vezető kikérdezése során meg kell állapítani azt, hogy a bekövetkezett műszaki hibát mikor fedezte fel, a műszaki hiba miben nyilvánult meg és milyen intézkedéseket fogantatosított a baleset bekövetkezése előtt. A nyomozást ki kell terjeszteni arra is, hogy a vezető a műszaki hiba tudatában volt-e már indulás előtt is vagy nem. Az úttestet esetleg több kilométer távolságban is meg kell vizsgálni, az esetleges letört alkatrészek vagy egyéb nyomok feltalálása végett.



Járómű ellen elkövetett MERÉNYLET

Közlekedési baleset okaként szerepelhet — bár nagyon ritkán — a járómű ellen elkövetett merénylet esete is. A baleseti járőr részéről különösen fontos a merénylet felismerése akkor, ha a vezető meghalt, tanú pedig nem található. Legelőször ismernie kell a járőrnek, hogy milyen módon lehet elkövetni merényletet járóművek ellen. Általában el lehet követni lövés által, kövek vagy egyéb tárgyakkal a járóműre vagy a járómű elé dobása által; drótnak, kötélnek a kifeszítése, szögek vagy üvegdarabok elhítése által vagy az úttesten fa- vagy kőtorlaszok emelése által, végül a járóműnek az úttestről való leszorítása által.

Ha a felsorolt esetek valamelyikével találkozik a járőr, akkor a helyszín rögzítése mellett tisztázni kell a merénylet elkövetésének mechanizmusát is. Például: lövés által elkövetett merénylet esetén meg kell állapítani és a rajzban feltüntetni a tettes álláspontját (bokorban, fal mögött, házban, stb.), a járóművön talált nyomok alapján a lövési irányt és a merénylet valószínű helyét. A tettesnek a lövés pillanatában elfoglalt helyzetére utalhat a helyszínen talált kilőtt hüvely, letaposott növényzet, talált lábnyomok, stb. Ugyancsak a tettes kilétének megállapításánál támpontul szolgál a merénylet indítóoka, amit az áldozat személye és a bekövetkezett eredmény szolgáltat. Például: bosszú, rablási szándék, stb.

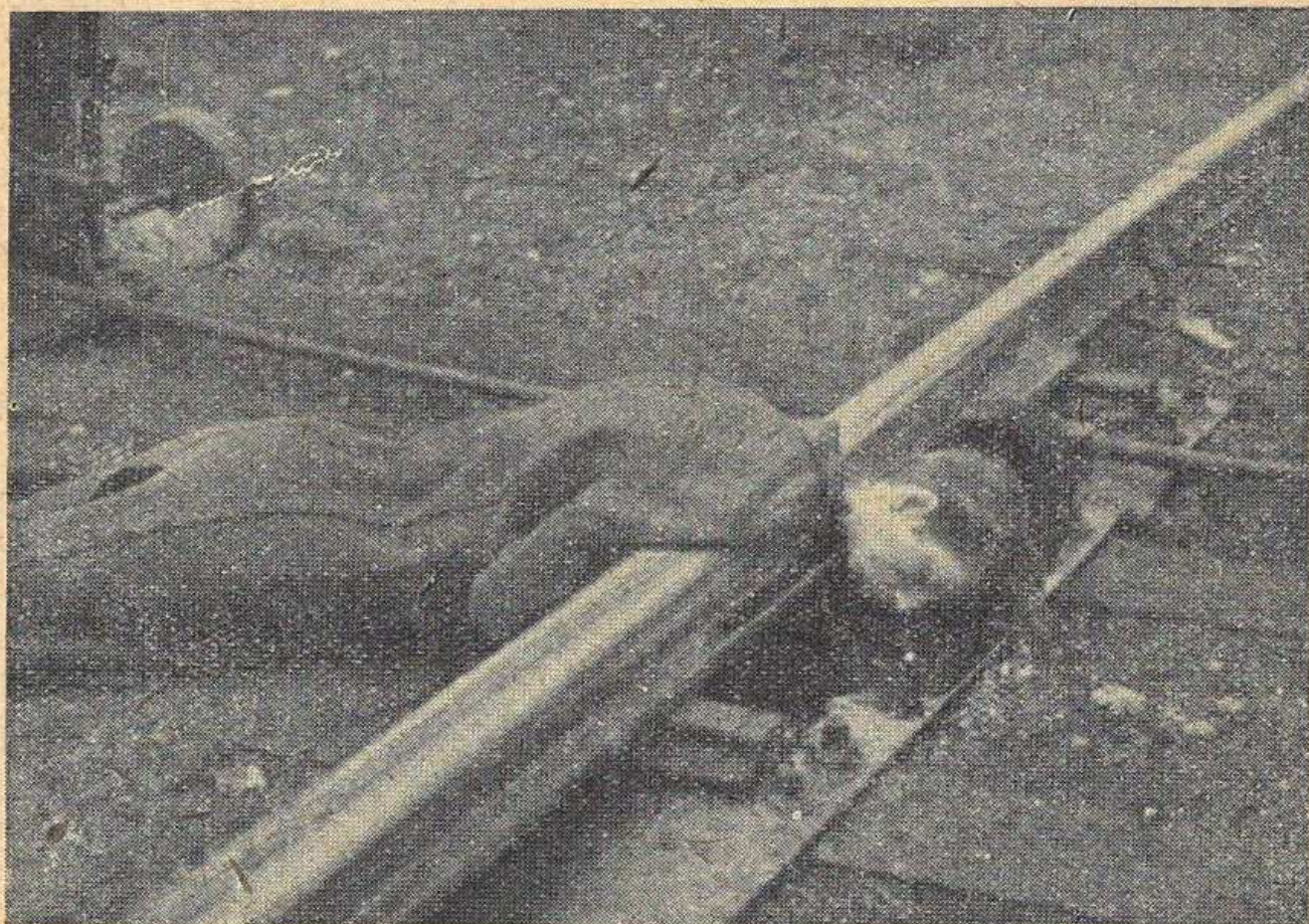
A merényletet rendszerint éjjel követik el néptelen helyen vagy útkanyarulatoknál, ahol a járóművezetők lassítani szoktak és amikor a vezető nehezebben veszi észre a tettest vagy az akadályt.

Merényletet el lehet követni járómű ellen oly módon is, hogy a járóművet éjjel megállásra kényszerítik, hogy azután a vezetőt vagy az utasokat megtámadhassák vagy kirabolhassák. Ilyenkor feltételezni kell azt az esetet is, hogy a vezető a merényletessel esetleg összeköttetésben áll.

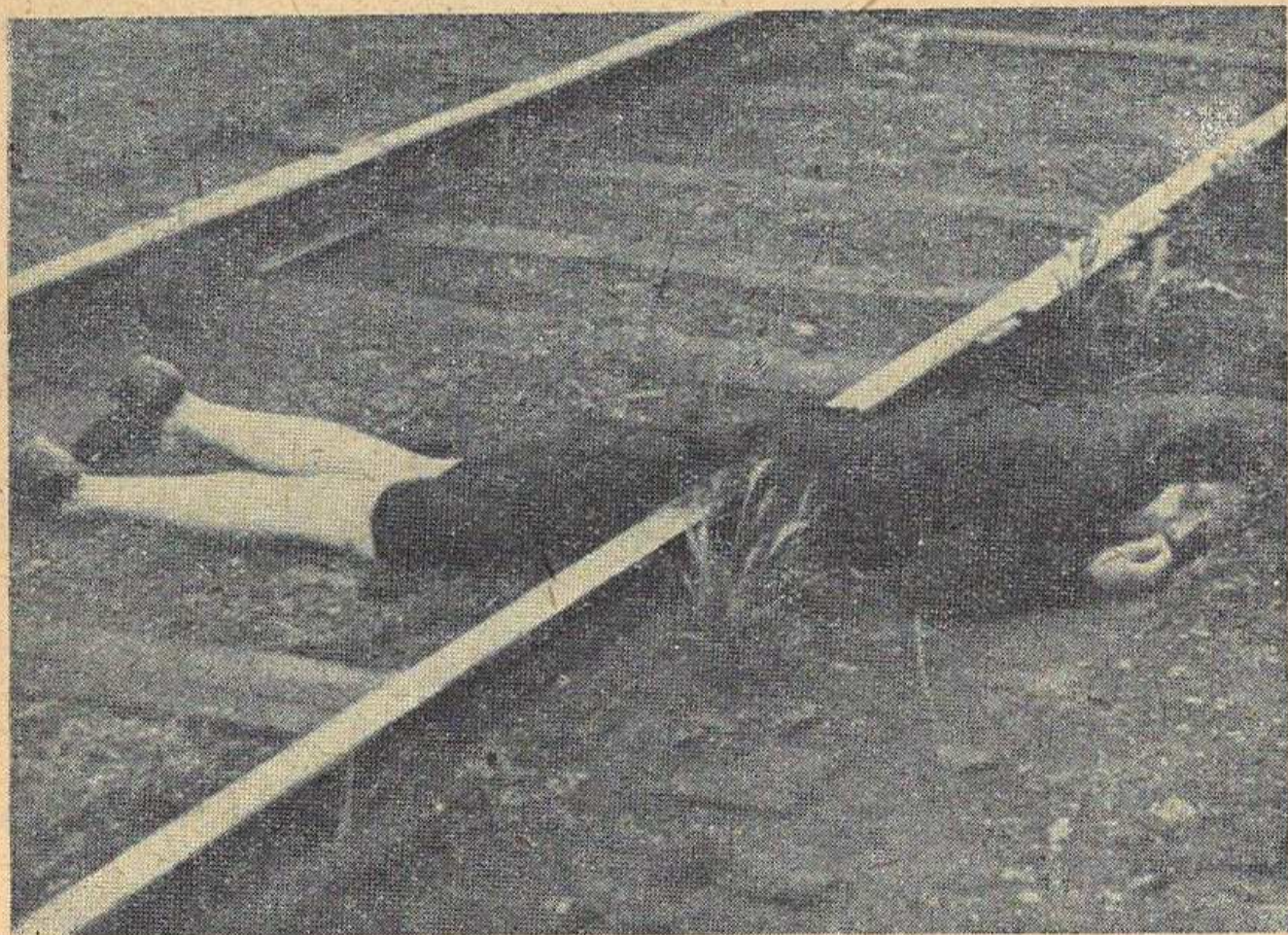
Merényleteknél a helyszínelést éppúgy kell lefolytatni, mint egyéb közlekedési balesetknél, azzal a különbséggel, hogy a tettesre utaló adatokat is fel kell kutatni és biztosítani. Külön kell választani a merénylet és külön a baleset nyomait. Ha a nyomozás során megállapítást nyer, hogy a baleset merénylet által következett, a tettes kiléte pedig ismeretlen, akkor a járőr azonnal köteles jelentést tenni az illetékes rendőrkapitányságnak is.

? BÜNCSELEKMÉNNYEL PÁROSULT KÖZLEKEDÉSI BALESET

Hasonlóan kell eljárni akkor, amikor közlekedési baleset nyomozása közben az elhunyt fekvési helyzetéből, a rajta talált nyomokból és sérülésekből arra lehet következtetni, hogy az elhunytat először meggyilkolták, majd, hogy a tettes a gyilkosságot leplezze, az áldozatot vonat vagy villamos síneire vagy az úttestre helyezi, hogy ezáltal közlekedési baleset látszatát keltse. Az áldozat elhelyezése rendszerint úgy történik, hogy a járóművek a gyilkosság nyomait lehetőleg megsemmisítsék. Például a megfojtott áldozatot a tettes a vonat sínjére úgy helyezi el, hogy a vonat kerekei a nyakon keresztülhaladjanak és a kerekek roncsolása a fojtás nyomait megsemmisítse. (21. ábra.).



21. ábra.



22. ábra.

A gondos helyszínelés eredményeképpen derített ki 24 óra alatt a járőr egy hasonló esetben gyilkosságot. Abból a feltevésből indult ki, hogy az áldozat már halott lehetett a gázolás előtt is, mert az áldozat fekvése nem keltette egy öngyilkos fekvési helyzetének látszatát, mivel a keze és lába természetellenes helyzetben volt. A nyomozás során beigazolódott a gyanu és megoldódott egy féltékenységi dráma titka; a tettes úgy követte el tettét, hogy az áldozatot előbb megfojtotta, majd a vonat síneire helyezte a nyakát. Az öngyilkosok fekvési helyzete, — amint az ábrán is látható, — egy természetes hasonfekvési helyzetet mutat, ahol a sérülés eltakarásakor — különösen a végtagokon — még az élet jelei látszanak. (22. ábra.)

Ejje!, nyílt országúton fordult elő egy olyan eset, amikor a járőr olyan bűncselekmény tetteseit fogta el, akik egy férfit, — aki a tehergépkocsijukra felkötöztek, — kiraboltak, majd a robogó gépkocsiról ledobták. A boncolás csak annyit állapított meg, hogy a férfi koponyaalapi törés következtében halt meg, amit a leesés folytán szenvedett el. A nyomozás eredményessége is csak a véletlennek köszön-

hető, mert az áldozaton talált nyomok és a halál oka teljesen megfelelt egy közlekedési balesetnek (23. ábra), így csak egy szökött gépkocsit tételezett fel a járőr, amelyik az áldozatot elütötte és a nyomozását is ilyen irányban indította meg. A rejtély azonban rövidesen megoldódott, mert amikor az eset színhelyéhez kb. 5 km-re lévő útszéli vendéglőben érdeklődött a járőr a gépkocsi után, a vendéglős vallomása alapján megállapították, hogy az áldozat az éjtszaka folyamán a vendéglő előtt megállott (X. Y. által vezetett) tehergépkocsira ült fel. A tehergépkocsin még két férfi is utazott, akiket ő nem ismert. Az áldozatnál a vendéglős állítása szerint nagyobb összegű pénz volt, ami viszont már hiányzott a motozásnál. A vallomás alapján X. Y. gépkocsivezető kihallgatása nyomán mindkét tettes a bíróság elé került, ahol beismerő vallomást is tettek.

E két eset is figyelmezteti a járőrt arra, hogy munkáját a legnagyobb gondossággal végezze, mert csak a jó munka nyomán lehet megfelelő eredményt is elérni.



23. ábra.

4.

A bekövetkezett eredmény

A bekövetkezett eredményt vizsgálva, a balesetek három csoportba oszthatók:

1. összeütközés más járóművel,
2. gyalogos elütés,
3. járómű baleset.



A járóművek összeütközésénél a vezetőket külön-külön kérdezzük ki. Mindkét vezetővel jelöltessük meg a veszély észrevételének, az összeütközésnek, a járóművek megállásának (felborulásának) vagy egyéb építménynek, tárgynak való ütközés helyét. Ha volt olyan járómű, vagy gyalogos, amely vagy aki az összeütközést befolyásolta volna, akkor meg kell állapítani, hogy az pontosan hol haladt vagy hol állt az összeütközés alkalmával. Ha a hivatkozott járómű vezetője vagy a gyalogos a helyszínen van, akkor a személyadatának felvétele mellett őt is ki kell kérdezni és a baleset idejében elfoglalt álláspontját megjelölni.

Ha a járóművek vezetői között az egyes helyek megjelölésénél különbségek mutatkoznának, akkor a járór feladata a feltalált nyomok (kerék-, fékcsúszás, földtörmeléknymok, zománclepattogzás, üvegdarabok, stb.) alapján pontosan megállapítani mindkét vezető jelenlétében az összeütközés és a járóművek megállási helyét. Hogy a járóművek helyzete az összeütközés pillanatában milyen volt, azt sokszor

a vezetők maguk sem tudják megjelölni. Erre vonatkozólag a járóművek rongálódása a legmegbízhatóbb támpont, amit minden esetben mindkét járóműnél egyeztetni kell.

A vezetők (hajtók) kikérdezésük során általában ritkán mondják el, hogy milyen mulasztást követtek el vagy miben nyilvánult meg gondatlanságuk. Inkább szeretik azt hangoztatni, hogy a másik járómű vezetője milyen mulasztást követett el. Rendszerint azt állítják, hogy ők szabályosan közlekedtek, mérsékelt sebességgel haladtak, figyelmeztető jelzést adtak, míg a másik járómű vezetője nem adott jelzést és gyorsan haladt. Nagyon ritkán ismeri el a vezető, hogy jelzést nem adott, a másik járómű vezetője pedig adott. Annak bizonyítására, hogy melyik járómű vezetője adott jelzést, igyekeznek a járór tanut szerezni. Ha a tanu pontosan nem tudja, hogy a jelzés melyik járóműtől ered, akkor kürtpróbát kell tartani és ennek alapján kell megállapítani a jelzést leadó járómű vezetőjét.

A vezetők között vita tárgyát szokta képezni továbbá az összeütközés helyének megállapítása is. Különösen akkor, ha az úttesten a járór nyomokat már nem talál. A vezetők rendszerint a maguk szempontjából előnyös helyet igyekeznek megjelölni s ezért a járórra hárul az a feladat, hogy az összeütközés helyét a valóságnak megfelelően állapítsa meg. Ha más mód nem nyílik az összeütközés helyének megállapítására, akkor a járóművek összeütközés utáni megállási helyét, az összeütközés előtti haladási irányukkal kell egy képzeletbeli vonallal összekötni és ahol a két vonal találkozik vagy metszi egymást, — a járóművek rongálódásának a figyelembevételével, — ott lesz az összeütközés helye. A járór úgy nem fejezheti be feladatát, hogy a két vezető más és más helyen jelölte meg az összeütközés helyét.

A járór két járómű összeütközésének tisztázása alkalmával vegye figyelembe a vezetők pszichózisát is, ami a vezetőkben közvelesen az összeütközés előtt, illetve a veszély észrevételekor nyilvánul meg. Tapasztalati tény az, hogy sok vezetőben a veszély észrevétele abban nyilvánul meg, hogy — fékezés helyett vagy azzal egyidejűleg — legtöbbször csak kormányzással igyekszik az összeütközést elkerülni. Ilyen összeütközés esetén — különösen nagy sebesség mellett — gyakran előfordul, hogy valamelyik járómű az összeütközés után felszalad a gyalogjárdára, ahol gyalogosokat gázol el, vagy nekiütközik az útszéli fának, oszlopnak vagy építménynek (24. ábra).

A baleset oka szempontjából a fenti esetben nem elegendő csak annyit megállapítani, hogy a gyalogjárdán tartózkodó gyalogost a vezető összeütközés elkerülése végett ütötte el. A megállapításnak ez a módja helytelen. Ellenben, hogy a járór hasonló esetekben a vezető

kikérdezése alkalmával megfelelő adatokat tudjon beszerezni, a baleset okát pedig tisztázni tudja, szükséges, hogy ismerje az ilyen közlekedési balesetek mechanizmusát. Etekintetben kétféle cselekvésfajtának van jelentősége:



24. ábra.

- a) a reflexnek és
- b) az ösztönös cselekvésnek.

a) Reflex (visszaverődő) az olyan kifejezési mód, amelyik akaratunktól és az indítóoktól függetlenül következik be, mint amilyen az inger reakciója. Pl. a támadásnak egy megnyilvánuló mozdulatára

önkéntelenül önvédelemre, vagyis a támadás elhárítására emeljük fel karunkat vagy egy fájó testrészhez nyúlunk akkor is, ha a veszély nem kifejezetten afelé irányul.

b) Az ösztönös cselekedetet, a reflex-cselekedettel ellentétben, az jellemzi, hogy keresztülvitele, — bár aránylag akaratlanul és az okozatok mérlegelése nélkül, mégis egy bizonyos céllal történik. Az említett közlekedési balesetnél a vezető járóművének oldalra való kormányzását azzal a határozott céllal tette, hogy a veszélyforrást (összeütközést) kikerülje, csak éppen nem gondolta meg, hogy ezáltal esetleg még súlyosabb veszélybe juthat vagy más személyeket is veszélybe hozhat.

E példa arra is szolgál, hogy magyarázatot kapjon a járőr arra az esetre, amikor a baleset okaként rendkívüli ok lép fel és a bekövetkezett eredmény sokszorosán felülmúlja az elhárított és kikerült veszély nagyságát. Pl.: egy gépkocsi előtt haladó kerékpáros a síkos úttsten elesik, amikor a gépkocsi hozzá már egész közel van. A vezető ezt látva, hogy a kerékpárost halálra ne gázolja, ösztönös mozdulattal a járóművet jobbra kormányozza, minek következtében a gépkocsi felborul és három személy meghal. **Az ösztönös cselekedet főleg az idegileg kimerült vagy ijedős vezetőknél fordul elő gyakrabban.** Van azonban olyan eset is, amikor a vezető ösztönös cselekedettel ki tudja kerülni a veszélyt anélkül, hogy egy másik ugyanolyan, vagy még nagyobb veszélyt okozna. Ilyen esetekben sokszor a járőrnek kell még a vezetőnek is felvilágosítást adnia az eset okára és mikénti lefolyására, mert ő maga sem tudja cselekedetének magyarázatát adni.

Végül, helytelen, ha az összeütközések tisztázásánál a felelősséget csak egy közlekedési nemben keresné a járőr (pl. motorkerékpár, személygépkocsi, lovaskocsi, stb.), mert a közlekedésre nézve mindig az a vezető vagy hajtó káros és veszélyes, aki a közlekedési eszköz gyorsaságának kíméletlen kihasználásával, — csak azért, hogy pár percet nyerjen, — figyelmetlenül vezeti járóművét. Összeütközések alkalmával a járőr ne tegyen megkülönböztetést a kikérdezésnél, vezető és vezető között, pl. gépkocsi és kerékpáros összeütközésénél, mert haragszik a gépkocsivezetőkre, a kerékpáros gondatlanságát nem deríti ki. Mindig tartsa szem előtt osztályának, a dolgozó népnek érdekeit. Arra vonatkozólag pedig, hogy melyik vezetőt (hajtót) kérdezze ki előbb, csak a nyomozás érdeke legyen a szempont, vagyis amelyik vezető kikérdezése könnyebbnek, eredményesebbnek látszik. Mind a vádra, mind a védelemre vonatkozó adatokat mindkét vezetőnél igyekezzék beszerezni olyan mennyiségben, hogy a gondatlanság még százalékban is elhatárolható legyen. Két járómű összeütközésénél nagyon ritka az az eset, amikor csak az egyik a hibás.



Gyalogos elütése

Gyalogosnak úttesten való elütésénél a vezetőhöz intézett kérdéseken keresztül ugyanazokat a szempontokat tartjuk szem előtt, mint az összeütközésnél. Tehát mikor és hogyan vette észre a gyalogost (amikor tőlem 25—30—50 m-re volt, lehajtott fővel, velem egy irányban vagy az úttesten keresztirányban, lépésben haladt vagy szaladt, stb.). Az észrevétel pillanatában milyen intézkedéseket fogantatosított (kürtjelzést adott, csengetett, lassított vagy mellette, illetve mögötte akart elhaladni, stb.), mit tett a gyalogos a kürtjelzésre (járómű felé nézett vagy nem nézett, tovább haladt, megállt, visszalépett, stb.). Milyen cselekvésben látta a baleset elkerülését (nem ad jelzést, sebességét fokozza, kikerüli vagy a leghatásosabban fékez, stb.). Mikor látta vagy miben nyilvánult meg, hogy az elütés elkerülhetetlen (a gyalogos futni kezdett, vagy határozatlanul ide-oda ugrált, megállt és felemelte kezét vagy a jelzésre egyáltalán nem reagált, stb.).

A kikérdezés után a vezetővel meg kell jelölni a saját, valamint a gyalogos haladási irányát, az elütés helyét és az elütés mechanizmusát, (pl. az elütés következtében sérült ráesett a jobb sárvédőre, a gépkocsi egyideig magával vitte, majd az úttestre leesett), a sérült esési helyét és a járómű megállási helyét. A megjelölt helyeket csak feltételelesen szabad elfogadni. Ha a sérült is a helyszínen van, akkor ő vele is ugyanazokat a helyeket kell megjelölni és ha a megjelölések között eltérések mutatkoznának, akkor a járőr a talált nyomok alapján döntse el a vitás kérdéseket.



Járómű- BALESETEK

A járómű balesetek vizsgálatánál, — mint az előbbi két baleseti nemben, — szintén a baleset oka keresendő. Mivel sok balesetnél a vezető helytelen magatartásán kívül a baleset oka műszaki hibában is rejlik, ezért a vezetőhöz intézett kérdéseken keresztül meg kell

tudni, hogy a két eset közül melyik eset fordul elő vagy esetleg mindkét változata feltehető.

Ha minden kétséget kizáró módon megállapítást nyert, hogy műszaki hiba történt, akkor a járór a már leírt módon hajtja végre a kikérdezést. Ha azonban a vezető helytelen magatartása vagy helytelen cselekedete volt a baleset oka, akkor először meg kell állapítani, hogy a helytelen magatartás miben nyilvánul meg, ezenkívül szerepelnek-e a balesetek többi feltételei is (pl. csúszós úttesten fokozatos fékezés helyett blokkírozott, stb.). **Helytelen cselekedetek ugyanis a csúszást vagy farolást csak elősegítik.** Csúszós úttesten helyes eljárás az, hogy először is nem szabad alkalmat adni arra, hogy a kerekek megcsússzanak. Ha azonban a farolás a legnagyobb gondosság ellenére előáll, akkor nem szabad a kerekek forgási sebességén hirtelen változtatni. Tehát nem szabad a tengelykötést hirtelen visszabocsátani (kuplungot felengedni), hirtelen fékezni vagy hirtelen gázt adni, hanem e műveleteket csak fokozatosan szabad végrehajtani. Ilyen eseteknél a vezető tett intézkedéseit kell megállapítani, tehát a kérdéseket ennek értelmében kell feltenni.

Gyakori eset csúszós úttesten a hirtelen nagy sebességgel történt kanyarodás következtében előforduló farolással, felborulással járó baleset. Csúszós úttesten való kanyarodásnál a centrifugális erő fellépése minden esetben farolást idéz elő. A motorkerékpár-balesetek nagy része is így történik. A farolást csak ismételt gázadagolással lehet csökkenteni és ezáltal a járóművön újra úrrá lenni. Természetesen e műveleteket megfelelően és idejében csak gyakorlott vezető tudja jól keresztülvinni, ezért a balesetek vizsgálatánál nagy szerepe van a járóművezetők vagy hajtók jártassága és szaktudása megismerésének. Ilyen esetekben a járór kérdéseit és megállapításait ebben az irányban is terjessze ki.

A felsorolt okokon kívül sok baleset oka az, hogy a vezető vezetésre nem jogosult — vagy rosszabb esetben — vezetni gyengén tudó személynek engedi át a vezetést. Ha viszont a baleset ebből kifolyólag megtörtént, a vezető előadásában a valóságot tagadni igyekszik, előadása zavaros lesz és a baleset okát sokszor egész nevetségesnek tünteti fel vagy pedig a tulajdonképpeni okot magárávallalja, ami mindig feltűnő lesz egy gyakorlott vezető esetében. Ilyen balesetek gyanúja esetén a szemtanukat kell tüzetesen kikérdezni arravonatkozólag, hogy a vezetőülésben ki ült. Milyen nemű, korú, külsejű, ruházatú volt az, akit a kormányon ülteni láttak.

Ezenkívül különösen télen, teherjáróművek országúti baleseteiről fordul elő, hogy a vezető mellett a megengedettnél többen ültek a vezetőülésben, miáltal a vezető akadályozva volt a cselekvésben. Ilyenkor a járór igyekezzék megállapítani az ülésrendet és azt, hogy milyen mértékben volt a vezető akadályozva a vezetésben, a szabad kilátásban és a mozgásban.

A balesetek okainak tisztázásánál a járőr fokozott gondossággal járjon el. A vezető előadását csak akkor szabad elfogadni, ha annak valóságáról adatok és nyomok alapján meg is győződött, mert esetleg a vezető előadása koholt is lehet (pl. kihatja a tömlőt azért, hogy balesetet színleljen és ezáltal leplezze gondatlanságát). Tömlő kiszakadás esetén a laposan futó és esetleg darabokra szakadt gumi csapkodásának nyoma az úttesten feltétlenül látható lesz. Ha csak egy szeg volt a defekt előidézője vagy pedig az oka ismeretlen, a gumit minden esetben le kell szerelni és alaposan átvizsgálni. Jelentésben a gumi állapota (mind a külső, mind a belső), pontosan leírandó, ha viszont a legcsekélyebb gyanu merül fel arra vonatkozólag, hogy a vezető a defektet utólag okozta, a gumit őrizetbe kell venni.

A balesetek vizsgálatánál mindig el kell határolni a baleset oka mellett a vezető gondatlanságát is.

A gépjárműbaleseteken kívül vannak egyéb balesetek is, ahol vannak olyan speciális szempontok, amelyek a vezetés vagy hajtás technikájából fakadnak, s amelyek lényegesen eltérnek a gépjármű vezetéstől és az azoktól eredő balesetektől. Ezért szükséges, hogy ezekkel a balesetekkel külön is foglalkozzunk.

Ilyen balesetek:

- a) villamos,
- b) lovaskocsi,
- c) kerékpáros,
- d) kézikocsit húzó személy balesete.



Villamos balesetek alkalmával mind az intézkedő rendőrnek, mind a baleseti járőrnek a bűnügyi eljárás halaszthatatlan tennivalóinak elvégzése után legfontosabb tennivalója a forgalom helyreállítása. Nemzetgazdasági szempontok megkövetelik, hogy indokolatlanul a villamosforgalom egy percig se szüneteljen, épe ezért a bajtársak intézkedéseiket határozottan és gyorsan tegyék meg. Segítségül minden esetben a villamosvállalat helyszínen lévő ügyeletes közvegeit (ellenőr, forgalmi tiszt) hívják fel, akár a vezető leváltására, akár a forgalom biztosítására. Kivétel az az eset, ha a vezető fékhibára hivatkozik. Ilyenkor a villamost fékberendezésének bizottság által történő műszaki átvizsgálása végett kitérő vágányra, ennek hiánya



25. ábra.

esetén a legközelebbi kocsiszínbe kell tolatni. Hogy a villamoson esetleges javításokat ne lehessen eszközölni, egy rendőrbajtárs kiküldését kell kérni az illetékes rendőrőrsről, akinek feladata a bizottság és a járór jelenlétéig a villamos őrzete. Ha a baleset alkalmával fékhídra nem forog fenn, akkor a járór tennivalói azonosak lesznek a többi balesetnél fogantatosított eljárással.

Villamosbalesetknél is első teendője a járórnek megállapítani, hogy mi történt (összeütközés más járóművel, gyalogos elütés vagy gyalogos balesete). Ennek megállapítása után lehet csak megféleően a kikérdezést fogantatosítani.

Minden villamosbalesetnél a vezető kikérdezése szükséges, azonban a villamosra való fel- vagy leugrásokból származó balesetknél vagy kiesés esetén, csak a megfelelő szempontok megállapítására (hogyan vette észre a balesetet, milyen jelzést kapott, stb.), kell a kérdéseket feltenni. Ilyenkor az érdekelt kalauzok (indító, jegykezelő) vagy indító ellenőr, alapos kikérdezése szükséges.

Villamosnak más járóművel való összeütközése és gyalogos elütése esetén a vezetőhöz az alábbi kérdéseket intézzük: Milyen sebességgel haladt a villamos, amikor a veszélyes helyzet beállt, akadályozta-e a kilátást a veszélyes helyzet felismerésében egyéb járómű vagy egyéb akadály? Hány méter volt a távolság a villamos és a másik járómű, illetve a gyalogos között? (25. ábra.)

E kérdések pontos megállapítása igen fontos, mert a villamosvezetőnek a baleset elhárítására csupán a fékezési lehetőség van megadva és ugyanakkor a villamos fékútja a többi járóműhöz viszonyítva a leghosszabb. Ugyanis a villamos kerekeinek tapadó felülete sokszor csak 0.5 vagy legfeljebb 1 cm széles és vas a vason súrlódik, míg a gépjárművek tapadó felülete 5 cm-től 20 cm-ig is terjed, (nem beszélve az ikerkerékkel rendelkező tehergépkocsiról, vagy autóbusról. ahol ennél sokkal több cm) és bordázott, rugalmas gumi súrlódik érdes útfelületen. Azután, amíg a gépjárművek vezetőinek fékezési művelete látható nyomként marad vissza az úttesten, addig a villamosvezetők fékezési művelete ilyen módon nem bizonyítható. Ennek érdekében a vezetővel mindig meg kell jelölni azt a helyet, ahol a veszélyt felismerte és azt a helyet, ahol a fékezést megkezdte. A villamosvezető fékezését a mellette utazó utas szemtanu is bizonyíthatja megbízható módon.

Ezenkívül a további kérdéseken keresztül meg kell állapítani, hogy adott-e figyelmeztető csengőjelzést, pl. a megállókhöz való érkezés alkalmával a járdaszigeten álló gyalogosokra, vagy ha a másik sínpáron egy villamos áll, az esetleges mögötte kijövő gyalogosokra vagy kanyarban egymás mellett való elhaladás esetén és minden alkalomkor, amikor a személy- és vagyonsbiztonság azt megköveteli. Ha az összeütközés vagy elütés után a villamos megállása nagyon hosszúnak bizonyult, akkor a vezetőt fel kell szólítani arra, hogy a hosszú megállás okát indokolja meg.

A hosszú megállás oka rendszerint a csúszást befolyásoló tényezők jelenléte (nedves, nyálkás pályatest, stb.) mellett a helytelen fékezésben is keresendő. A veszélyre általában minden vezető hirtelen fékezéssel reagál, ami legtöbbször a villamos csúszását idézi elő. Csak a jóidegzetű és gyakorlott vezető tudja veszély esetén a csúszást a kerekek feloldása által megszüntetni és utána ismét a hatásos fékezést elérni. Előfordul azután túlsúlyolt villamosnál, hogy a levegőfékpofák a lesüllyedés következtében nem tapadnak kellően a kerék futófelületéhez és a terhelés következtében az elevenerő is megsokszorozódik, aminek következménye rendszerint a hosszú megállás.

Különösen télen fordulnak elő gyakrabban a villamos megcsúszása következtében összeütközések vagy elütések. A csúszás megszüntetésére alkalmas a sínre szórt homok is. Mivel a csúszás egyik legfőbb okozója a pályatest, ezért a balesetekről írt jelentésben a pályatest minőségére is részletesen ki kell térni.

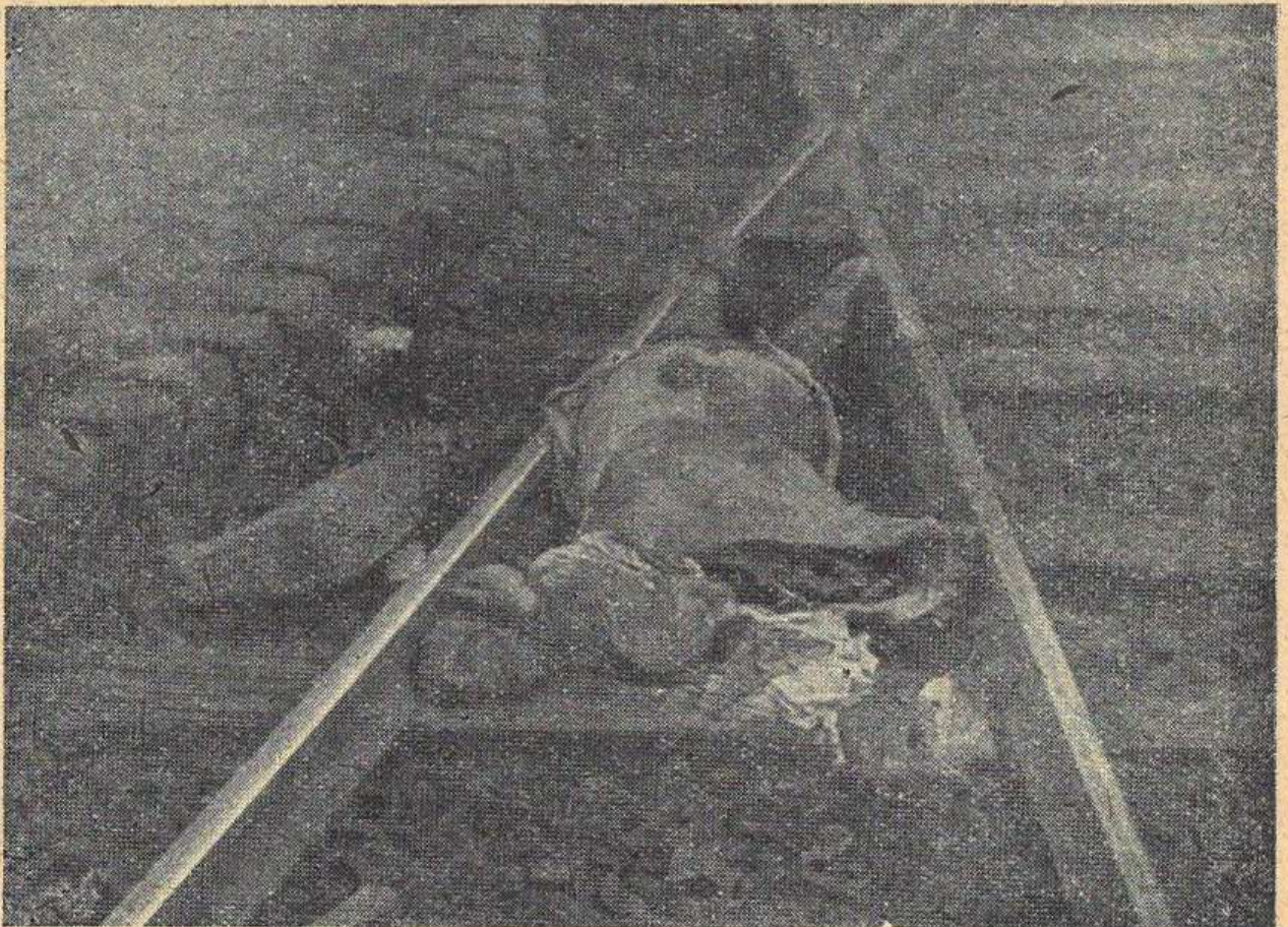
A villamos balesetek nagy százaléka származik abból, hogy a vezető nem tartja be a megengedett sebességet, figyelmen kívül hagyja a forgalom nagyságát, vagy a veszélyes keresztezések előtt elhelyezett lassítási táblát. Ennek oka gyakran abban rejlik, hogy a fordulóban szerzett pár perces késését a vezető így akarja behozni vagy az utolsó fordulónál siet a szerelvényt a kocsiszínbe beállni. Ezenkívül a vezető a villamossínek keresztezéséhez vagy a váltókhöz való

közeledésekor is köteles menetsebességét csökkenteni. A 26. ábrán látható nő nem tudta eldönteni, hogy a villamos melyik sínpáron fog továbbhaladni s így az utolsó pillanatban ugrott a villamos elé, amely nagy sebességgel haladt. Ezekre a körülményekre a járőr mindig legyen figyelemmel és — amennyiben lehetséges, — szerezzen bizonyítékokat. (26. ábra.)

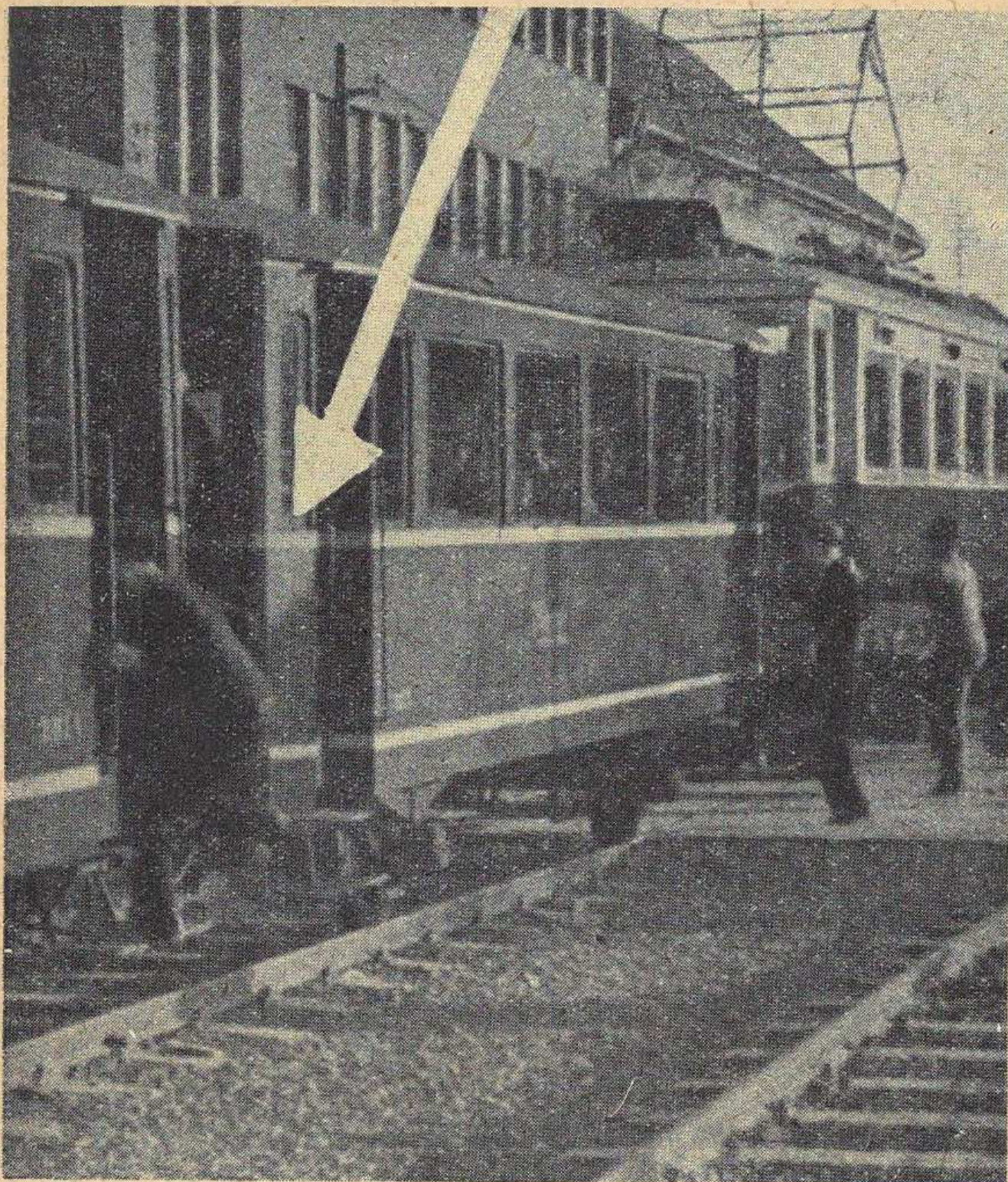
Villamosra való fel- vagy leugrásokból eredő vagy egyéb balesetknél a vezetőtől csak arra vonatkozólag kell adatokat beszerezni, melyekkel megközelíthető esetleges gondatlansága vagy tisztázható ártatlansága. Tisztázni kell, mikor és hogyan szerzett a balesetről tudomást (kiabálás, integetés, villamos lecsengetése által, stb.). Meg kell állapítani, hogy a leadott jelzésre hány méteren belül állt meg. Abban az esetben, ha a vezető indítójelzés (csengő vagy síp) nélkül vagy téves jelzésre indult el és ebből baleset származott, akkor a kalauzok kikérdezése mellett minél több tanu kikérdezése szükséges.

Tanuként a villamos perronján utazó vagy a járdaszigeten álló személy hallgatható ki.

Villamosról való fel- és leugrásokból eredő balesetknél a járőr igen nagy körültekintéssel járjon el, mert sokszor nagyon nehéz el-



26. ábra.



27. ábra.

határolni és megfelelő bizonyítékokat vagy szemtanukat szerezni arra vonatkozólag, hogy a baleset a sérült vagy elhunyt hibájából, vagy a villamos személyzete hibájából, illetve egyéb körülmény miatt következett be (pl. a sérültet az egyik kanyarban valaki meglökte, aki a nyitott ajtón kiesett, vagy nem volt jól felcsukva az ajtó, stb.).

Leggyakrabban elforduló esetek, melyek a gyalogos gondatlanságából erednek, amikor a gyalogos már elindított és **mozgó villamosra**

fel akar lépni, nagyobb sebesség mellett pedig fel akar ugrani. Ugrás közben azonban rosszul lép, megbotlik, vagy többen állnak már a lépcsőn és nem fér el a lába, stb. (27. ábra).

Különösen a fiatalok szeretnek a mozgó villamosra fel- vagy leugrálni. A le- és felugrálás mechanizmusa azonos. Rendszerint a kanyarokban vagy a megállóhoz való közeledés és lassítás alkalmával gyakoriak a le-, illetve felugrások. Ilyen esetekben a sérült rendszerint elveszíti egyensúlyát, megcsúszik a lába, valami vagy valaki akadályozza a le- vagy felugrálásban. Sokan ijedtükben a fogantyút nem eresztik el és így a villamos magával vonszolja őket s legtöbb esetben a járdaszívet közé vagy a következő kocsis lépcsője alá szorulnak, vagy esetleg a kerék alá kerülnek, stb. (28. ábra).

Nőknél viszont gyakori, hogy a teljesen lelassított villamosról nem előre, hanem helytelenül hátrafelé lépnek le és — még a lépésben haladó villamosnál is — rendszerint hanyattesnek, aminek természetesen súlyos agyrázkódás vagy koponyaalapi törés a következménye. Ilyen esetek rendszerint az „egyes” megállóknál fordulnak elő, amikor a vezető a bennálló villamos miatt már majdnem teljesen leáll és a túl lassú menet szinte alkalmat ad a leszállásra. Előfordult, hogy



28. ábra.

egy idősebb asszony éjjel a lassú menetnél már azt hitte, hogy a villamos megállt és lelépett. Idősebbeknél különösen figyelemmel kell lenni az esetleges testi fogyatékosokra is (látás, hallás, stb.).

Ehhez hasonló balesetek áldozatai szoktak lenni a vidékiek, akik rendszerint félnek, hogy továbbviszi őket a villamos. Ezért már előre készülnek a leszállásra. Viszont, amikor a vezető újra fokozza sebességét, — félelmükben, hogy már nem áll meg, — csomaggal leugranak, esetleg helytelenül éppen az ellenkező irányban.

Mind a le-, mind a felugrásokból eredő baleseteknél a sérült eleséséből vagy vonszolásából keletkező nyomokat fel kell kutatni, melyekből egész pontosan mindig meg lehet állapítani a baleset helyét és azt, hogy a villamos sebessége kb. milyen volt.

Gyalogosok gondatlanságából eredő baleseteknél a villamos kálauzait is ki kell kérdezni. Ha szemtanuja volt az esetnek, akkor meg kell állapítani, hogy figyelmeztette-e a fel- vagy leszállni akaró utast vagy hogyan igyekezett megakadályozni a balesetet (jelzést adott a vezetőnek vagy az utast megfogta, stb.). Ha nem volt szemtanuja, akkor hol tartózkodott a baleset idején és hogyan értesült arról (mások figyelmeztették-e vagy kiabálást hallott, stb.). Az értesítéskor adott-e a megállásra jelzést?

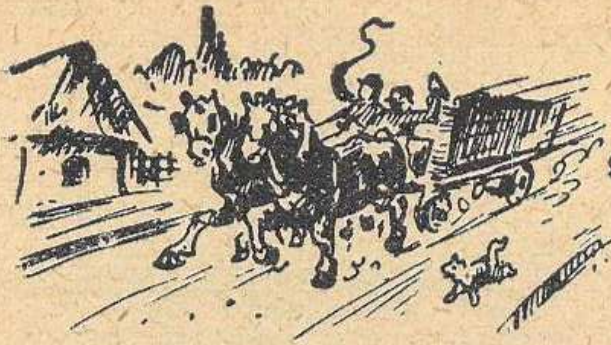
A gyalogosok gondatlanságán kívül a kálauzok (jegykezelő vagy füttyös) gondatlansága is gyakran okoz balesetet, mégpedig azzal, hogy nem győződik meg arról, hogy a le- vagy felszállás már befejeződött és indító jelzést ad a vezetőnek. Ilyen esetekben minél több megbízható szemtanu kikérdezését kell eszközölni, mert a kálauz minden esetben azt fogja állítani, hogy — meggyőződött róla.

Különösen éjjel, rosszul megvilágított megállónál, vagy télen, befagyott ablak mellett fordul elő, hogy a kálauz a kocsí belsejéből igyekszik meggyőződni a le- és felszállásról. Különösen magas (Budapestben az 1000-es sorszámú) gépes kocsiknál a kocsí belsejéből nem is láthatja a kálauz az alacsonyabb utasokat vagy a gyermekeket feltenni igyekvő anyát, amikor indításra jelzést ad. Ilyen baleseteknél a kálauz tartózkodási helyét mindig meg kell állapítani.

Olyan helyeken történő baleseteknél pedig, ahol a le- és a felszállás a rendestől eltérően az ellenkező oldalon történik (pl. Margit-híd szigeti és budai hídfői megállója vagy a Széll Kálmán-tér, stb.), meg kell állapítani, hogy a kálauz az utasokat figyelmeztette-e, illetve igyekezett-e megakadályozni helytelen leszállásukat. Továbbá az egyes perronajtókat, amelyeknek menetközben zárva kell lenniök, a megállóba való elindulás után felhúzta-e, illetve bezárta-e?

A szabályzat kiterjed azokra az esetekre is, amikor nem lehet megvárni, hogy minden egyes utas felszálljon, mert megtelt a villamos. Ilyenkor az indítójelzés megadása előtt a még felszállni igyekvőket hangos szóval kell figyelmeztetni az indításra.

Trolleybusz- és autóbuszvezetők kikérdezésénél az eljárás azonos részben a villamosvezető, részben a gépjárművezető kikérdezésével.



LOVASKOCSI BALESETEK

Lovaskocsi baleseteknél a lovaskocsi hajtóját (kocsis) a többi járóművezetőhöz hasonlóan kell kikérdezni azzal az eltéréssel, hogy a lovaskocsi hajtóinál a járór különösen a közlekedési szabályok betartását és a józanságot fokozottabban ellenőrizze, mert a legtöbb baleset, ami a lovaskocsikkal történik, a lovaskocsi hajtója helytelen magatartásának és a szeszital hatásának tudható be. (Pl. balra kanyarodik, szabálytalanul előz, jelzés nélkül irányt változtat, stb.) Ha a kikérdezés során a kocsison a legkisebb italszag érezhető, akkor a már leírt módon az ittasság foka megállapítandó. A kikérdezést a személyadat megállapításával és a hajtási jogosítvány vagy egyéb igazolvány átvizsgálásával kell megkezdeni. Meg kell állapítani, hogy a hajtási jogosítvány felmutatása a hajtóra nézve kötelező-e vagy nem. Ismeri-e a vonatkozó közlekedési szabályokat és meg kell állapítani, hogy cselekménye melyik szabályba ütközik. Szükség esetén a megfelelő karjelzést használta-e? (Kanyarodás, megállás, lassítás.) Hangos szóval figyelmeztette-e az úttesten haladó gyalogosokat? Budapesten a legtöbb lovaskocsi-baleset a jelzések elmulasztásából és szabálytalan közlekedésből ered. Vidéken gyakori eset, hogy a kocsis a lovak féltékenységére a gépjármű vezetőjét karjának feltartásával nem figyelmezteti.

Meg kell állapítani, betartotta-e a megállásra vonatkozó szabályokat? Szabályos módon és helyen állt-e meg? Megállt-e az elrendelt alkalmakkor? Pl. rendőr intésére, gyermekcsoport vagy testi fogyatkozásban lévő személyeknek az úttesten való áthaladásakor, vilamosmegállóhelyeknél a le- és felszállás ideje alatt? Szorosan az úttest szélén állt-e meg, lovait nem hagyta-e őrizet nélkül? Sokszor okoz balesetet az, hogy a kocsis a fuvar befejezése után a szokásos vendéglőnél megáll és őrizet nélkül hagyva lovait, bemegy egy-két fröccsöt meginni, ott ismerősökkel összetalálkozik és ennek következtében huzamosabb ideig bent tartózkodik. A lovak — különösen este — türelmetlenségéből vagy meggondolatlan gyermekek indító biztatására kifordulnak az úttest felé és elindulnak éppen egy arra haladó villamos vagy gépkocsi elé.

A járór igyekezzék megállapítani — lehetőleg tanuk segítségével —, hogy a lovaskocsi milyen sebességgel haladt. A sebesség meghatározására kerülni kell a kilométerekben való meghatározást, he-

lyette a lovak mozgását kell megjelölni. (például a lovak lépésben, ügetve vagy vágtában haladtak). A kocsis visszatartotta-e a lovakat vagy ütötte őket a baleset elkerülése végett? **A sebesség megállapítására támpontot adhat a lovak állapota** (a ló fiatal, jó táplált, csapzott volt vagy nagyon sovány, száraz volt vagy a verés nyoma látható volt, stb.), **a kocsi neme és terhelése** (gazdasági társzeker, egy- vagy kétlovas teherszállító, üresen vagy 35 q szénnel terhelve, stb.) **és az úttest állapota** (kövezett, sáros földút, emelkedő vagy lejtő).

Végül a lovaskocsinál — éppúgy, mint a többi járóműnél — fel kell jegyezni a baleset vagy összeütközés közben keletkezett rongálódásokat és a talált nyomokat. Ügyelni kell arra, hogy a régi nyomokat vagy rongálódásokat össze ne tévesszük az újjal.



KERÉKPÁROS

balesetek

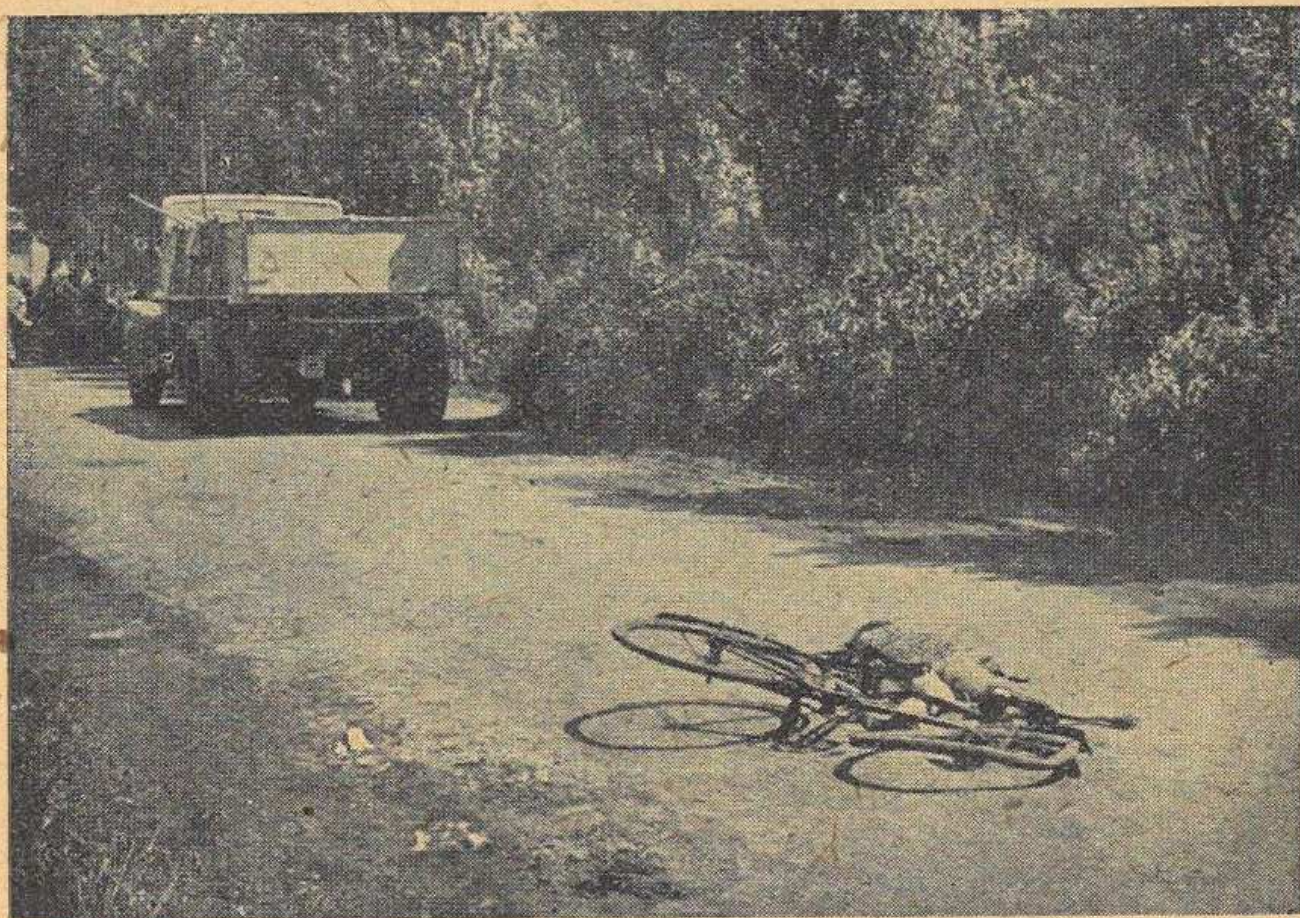
Kerékpáros balesetek alkalmával a kerékpár hajtójához intézett kérdéseit és megállapításait a járőr — tekintet nélkül arra, hogy megsérült-e vagy nem — az alábbi szempontok figyelembevételével tegye meg. Legelőször meg kell állapítani, hogy a kerékpáros a helyszínen kerékpározhatott-e? (Budapesten a megállapított határon belül 12 éven aluli nem kerékpározhat, főútvonalakon, vagy az V. kerületben a rendőrhatalóság által megállapított területen nem kerékpározhat vagy forgalmas helyen kerékpározást senki nem tanulhat, stb.). Azután felszólítjuk a kerékpár igazolólapjának és, egyéb személyazonosság-igazolványának felmutatására. Az igazolás alapján megállapítjuk a tulajdonjogot és megnézzük, hogy a kerékpár alváz-száma és a kerékpár tábláján feltüntetett név egyezik-e az igazolólapon feltüntetett számmal, illetve névvel. **Kerékpárkölcsonzótól átvett kerékpárok esetében megnézzük, hogy nem járt-e le a kikölcsonzés ideje?**

Kerékpáros kikérdezésénél meg kell győződni arról, hogy a **legszükségesebb közlekedési szabályokat** (haladási irány, kanyarodás, előnyszabály, stb.) **ismeri-e?** Főképpen azt a szabályrendeletet, amelyikbe cselekménye esetleg ütközik. Ezeknek a kérdéseknek — ha a járőr szükségesnek tartja — oktató jellegük is lehet, azonban ügyelni kell arra, hogy a kerékpárost ezzel meg ne sértse. (29. ábra.)

Az ábrán látható 14 éves leány halálesetének oka főképpen a kerékpározásban való járatlansága volt, mert a gépkocsi észrevételekor megijedt és fékezés nélkül a gépkocsi elé hajtott.

A baleset elkövetési módjához képest meg kell jelölni a kerékpárossal, hogy az úttest mely részén haladt és hány kilométer sebességgel (szorosan az úttest szélén vagy a közepén vagy az úttestszegélytől 1.5 méterre, stb.). A kerékpáros sebességének kilométerekben való megjelölésére általában elfogadott megállapítás az, hogy a kerékpáros „lassan” megjelölés 8—10 km/ó, a „gyorsan” megjelölés 22—25 km sebességre értendő, a 25 km/ó sebességen felüli már „versenyszerű” megjelölés irandó. A kerékpáros normális átlagsebessége 16 km/ó.

A kerékpárhoz intézett további kérdésekben meg kell állapítani, hogy mikor vette észre a másik járóművet, vagy gyalogost, milyen műveletet alkalmazott a baleset elhárítására (csengetett, fékezett, kor-



29. ábra.

mányzással akarta kikerülni, ijedtében leugrott, vagy az árok felé kormányozott). Egyedül vagy többen haladtak egymás mellett? Kanyarodása esetén a kellő időben és módon jelezte-e szándékát, kanyarodása közben hány kilométer volt a sebessége?

Végül meg kell győződni arról, hogy a kerékpáros **jártas-e a kerékpározásban**, haladás közben nem vitt-e valakit vagy valamit a vázon, kormányon, csomagtartón. Ha igen, akkor a személy hol ült, illetve a csomag hol volt elhelyezve, hány kilós volt és nem akadályozta-e a kormányzásban vagy a hajtásban?

Tricikli esetén a fentiekén kívül a terhelésre egészen részletesen ki kell térni, mert a tricikli hajtása és kormányzása a túlterhelés esetén — különösen gödrös úttesten — nagyon megnehezül.

Ha a baleset oka ilyen módon sem nyerne tisztázást, módot kell nyújtani a kerékpár hajtójának arra, hogy mondja el, véleménye szerint a baleset hogyan lett volna elkerülhető, vagy milyen indokot tud felhozni arra vonatkozólag, hogy a baleset bekövetkezése már elkerülhetetlen volt. Természetesen alapos bírálat alá kell venni a kerékpáros véleményét és indokait és nem szabad ezen keresztül befolyásoltatnunk magunkat. Ugyanakkor a másik félhez is hasonló kérdést kell intézni, s így előfordul, hogy egymás gondatlanságát hozzák majd felszínre.

Kerékpárbaesetek tisztázásánál — éppúgy, mint az egyéb baleseteknél — a vonatkozó taktikai és technikai módszerek alkalmazása feltétlenül szükséges.

Kézikocsit húzó személy balesete alkalmával általában a kerékpárosra vonatkozó módszereket kell alkalmazni. Különös tekintettel a kézikocsi megterhelésére és a kézikocsit húzó személy (személyek) életkorára és testi erejére, kell megállapításokat tenni.

melegben az emberek rendszerint elbágyadnak, figyelmetlenebbek lesznek, vagy a kezdődő vihar esetén mindenki siet, szalad védettebb helyre, vagy vannak olyan vezetők, akik nem szeretnek esőben vezetni, mert olyankor rendszerint idegesek. Minden más esetben az időjárás tekintetében az alábbi megjelöléseket használjuk: napos, borult, felhős, szeles, nagyon meleg, nagyon hideg, erős szél, szitáló eső, állandó eső, havas eső, köd, hóesés. **Rendkívüli időjárás** esetén már a rendkívüli idő kezdetét és végét, valamint hatását is jelöljük meg jelentésünkben, pl. szélvihar, mely a baleset előtt kb. 10 perccel kezdődött, volt az oka a nagy pornak vagy a sűrű köd miatt a látás csak 15—20 méter távolságra korlátozódott vagy 35 fok meleg volt, stb.



Ha nem is szokott közvetlen oka lenni a belesetnek, a járőrnek eljárása során erről sem szabad megfeledkeznie. Világításon nem a járóművek világítását, hanem a természetes és a közúti világítást kell érteni. Tehát minden esetben meg kell állapítani, hogy milyen volt a természetes világítás a baleset megtörténtekor. Hány méterre lehetett látni a baleset színhelyén, ki volt-e világítva, ha igen, milyen mértékben, a legközelebbi fényforrás hány méterre van? Éjjel, vidéken lovaskocsi baleseteknél meg kell állapítani, hogy világított-e a hold vagy csak a csillagok vagy az erdön átvezető úton az amúgyis borult időben teljesen sötét volt? Városokban a fényforrások (lámpák) helyeit a helyszínrajzban mindig beméretezve jelöljük.



A balesetek előidézésének tényezőjeként szerepelhet állat is. Pl. motorzúgástól megijedt lovak a kocsit az árokba borították, szárnyas (tyúk, liba, stb.) vagy négy lábú állat (kutya, sertés, borjú, stb.) a járómű elé szaladt. Ilyen baleseteknél meg kell állapítani, hogy az állatok kinek a felügyeletére voltak bízva és a vezető mikor vette észre őket.

5.

Egyéb tényezők

Ha a balesetek okát keressük, nem elegendő csupán a már felsorolt adatokat felkutatni, azok eredetét megállapítani, mert sok esetben a balesetek okának keresése közben rájövünk arra, hogy a balesetknél a vezető vagy gyalogos gondatlanságán vagy mulasztásán kívül, továbbá a járóművek és az útviszonyok mellett még más tényezők is idézhetnek elő baleseteket. Ilyen tényezők:

- a) az időjárás,
- b) a világítás és
- c) az állatok.



A vezető (hajtó) kikérdezése alkalmával nem szabad figyelmen kívül hagyni annak megállapítását, hogy milyen volt az időjárás a baleset megtörténtekor, mert az időjárás nagymértékben befolyásolja a vezetőt, az útviszonyt, sőt még balesetet is idézhet elő. Az időjárást a vezetőn kívül a szemtanuktól is meg kell kérdezni, egy-két napra visszamenőleg pedig a meteorológiai intézet ad felvilágosítást.

Az időjárásra csak akkor kell részleteiben kiterjeszkedni, ha alapos gyanú merül fel, hogy az időjárás volt a baleset oka vagy maga a vezető is hivatkozik az időjárás befolyására (például a gépkocsi üvegje a nagy hideg miatt jeges volt és így a kilátásban akadályozva volt, vagy a sérült haladási irányával szemben erős, hideg szél fújt és mivel a sérült kabátgallérja fel volt hajtva, ezért feltehető, hogy a sérült a vezető figyelmeztető kürtjelzését — mely egyébként is elég gyenge hangú volt — nem is hallotta.

Nem szabad figyelmen kívül hagyni azt a körülményt sem, hogy nagyon sok embert az időjárás nagymértékben befolyásol. Pl. túl nagy

a jóhiszemű tévedések mellett még a rosszhiszeműség is megtalálható, mert rendszerint a saját vezetőjük vagy a társaságukban volt sérült javára hajlamosak valani.

Ezenkívül a közlekedési balesetek tanuinál gyakori, hogy az egyes tanuk előadásait **könnyelműen és meggondolatlanul fogalmazzák meg** és nem csinálnak személyi kérdést abból, hogy vallomásaik alapján esetleg ártatlan egyén becsületét és szabadságát veszélyeztetik. Meggondolatlanul mondanak nagyobb sebességet, vagy a hozzájuk intézett kérdésekre a saját következtetésüket — sokszor még ítéletüket is — hozzáteszik.

Figyelembe veendő a tanuk kikérdezésénél az is, hogy sok tanu nem tudja **tárgyilagosságát** megtartani, mert egyes járóművezetőkkel szemben (villamos, bérgepkocsi, lovaskocsi, kerékpár, stb.) elfogult és vallomását természetesen nagyítva és tudatosan valótlánul teszi meg. Az ilyen tanuk rendszerint könnyen leleplezhetőek, mert megjegyzések formájában kifejezést adnak ellenszenvüknek (pl. a motorkerékpáros lehetett hibás, mert a multkor engem is majdnem elütött és akkor is úgy hajtott, mint az örült stb.).

A legtöbb téves érzékelés oka továbbá az is, hogy a közlekedési baleset pillanatok alatt zajlik le és ezen rövid idő alatt nem képes még az a szemtanu sem mindent felfogni és helyesen megítélni, akinek az orra előtt történik a baleset. A legtöbb tanu közlekedési balesetnél csak az eset egyes mozzanatait látja vagy láthatta (pl. a legtöbb tanu csak a gépkocsi erős fékcsikorgására vagy az összeütközés zajára néz a baleset felé, amikor már csak azt látja, hogy a tehergépkocsi felborította a motorkerékpárt, melynek vezetője nagy ívben az úttestre esik, stb.). Tehát először mindig pontosan meg kell állapítani azt, hogy a tanu hogyan és hol kapcsolódott be a balesetbe, mert így külön lehet választani a helyes érzékelést a következtetéstől.

A tanuzásnál előforduló hibák nagy részét azáltal is ki lehet küszöbölni, ha a tanukat a helyszíni nyomok és egyéb bizonyítékok birtokában még a helyszínen kérdezzük ki. A helyszínen való azonnali kikérdezésnél a tanuk emlékezetének felfrissítésén kívül módunkban áll mindjárt ellenőrizni vallomásaikat és az esetleges félreértéseket vagy zavarokat azonnal meg is cáfolhatjuk, az ellenkezőjét pedig be is bizonyíthatjuk.

A tapasztalat szerint még az egyszerű balesetknél is, ahány tanu, annyiféleképpen adja elő a látottakat. Különösen az egyes mozzanatok (pl. a kerékpáros már állt vagy még mozgásban volt), időbeli sorrendjének tekintetében szoktak ellentmondások mutatkozni. Ilyenkor célszerű a kérdéseket külön elhatárolva feltenni pl. jelölje meg, hol haladt a járómű akkor, amikor vezetője kürtjelzést adott, vagy ugyanakkor hány kilométer lehetett a járómű sebessége vagy a sérült a jelzésre mit csinált, stb.

A kikérdezéskor **ügyeljünk arra, hogy a feltett kérdésekkel esetleg ne befolyásoljuk a tanut.** Fel kell hívni a tanu figyelmét arra, hogy előadásában válassza külön azt, amit saját maga látott és amit másoktól hallott (közvetlen vagy közvetítő tanu). Lakott területen — különösen Budapesten — a jelentkező tanuk legnagyobb része csak

A közlekedési balesetek tanuinak kikérdezése és magatartásukra vonatkozó megállapítások

A közlekedési baleseteknek nyílt helyen való bekövetkezése feltételezi, hogy a baleset előzményét, a baleset lefolyását, vagy a baleset utáni állapotot vagy mind a hármat együttvéve, valaki látta vagy láthatta. Ezért a járőr első feladata eldönteni azt, hogy a balesetnek lehetett-e szemtanuja, vagy sem. Előfordul azonban olyan baleset is (nyílt országúton éjjel), ahol a szemtanu létezése kétséges. A járőr azonban még ilyenkor is kísérelje meg — ha szükséges — a tanuk felkutatását. Ugyanis a közlekedési baleset nyomozásánál — éppúgy, mint a többi bűncselekmény nyomozásánál — nagy szerepe van a tanuk kikérdezésének, különösen, amikor a járőr nem talál elég tárgyi bizonyítékot, vagy a talált tárgyi bizonyítékok alapján nem tudja tisztázni a baleset okát vagy lefolyását. Ilyenkor feltétlenül tanuk felkutatása és kikérdezése válik szükségessé. A tanukat még akkor is ki kell kérdezni, ha a baleset oka vagy lefolyása látszólag megállapított, mert esetleg a kikérdezés során felmerülhet olyan adat, amely teljesen vagy részben megváltoztathatja a nyomozást.

Tanuzás szempontjából elsősorban azok a szemtanuk jönnek tekintetbe, akik a balesetben érdektelenek (pl. akik a baleset idején éppen a helyszínen vagy annak közelében tartózkodtak), és csak azután kérdezzük ki az érdekelt szemtanukat. A kikérdezést külön-külön kell eszközölni. Ha látszólag ellentmondások merülnek fel, amelyek az eset kiderítését csak zavarossá teszik, akkor a tanuknak az esetleges tévedéseit egymással is tisztázni kell. A tanuk vallomásairól tudni kell azt, hogy vallomásaikban — akaratuktól függetlenül is — számos hiba adódhatik. Pl. az izgalom hatása, a balesetek helytelen vagy hiányos érzékelése, csak egyes mozzanatok megfigyelése. Ebből fakad azután a többinek az elképzelése, következtetések vagy a visszamemlékezés hibái, különböző helyekről való megfigyelés, bőbeszédű tanunál az eset kiszínezése, zárkózott tanunál pedig az egyes részletek elhagyása, távolság- vagy sebesség-bebecslési hibák, stb. Tehát mindezek a hibaforrások figyelmeztetik a járőrt arra, hogy a tanuk vallomásait csak alapos bírálat és helyes kiértékelés után használja fel. Különösen az érdekelt tanuk vallomásait kell kiértékelni, akik a járműben utaztak, vagy az elütött sérülttel együtt haladtak stb., akiknél

A sebesség megállapítása után a figyelmeztető jelzésekre vonatkozólag adjunk fel kérdéseket. Pl. hallott-e a járóművektől hangjelzést a baleset előtt? Ha igen, akkor a jelzést melyik vezető adta? Hol volt a járómű a jelzés leadásakor? Egnemű járómű esetén tanácsos hangpróbát tartani. Ha az összeütközés kanyarodásban lévő járóművel történik, akkor látta-e a kanyarodó járómű irányjelző készülékét jelzési helyzetben? Lovaskocsi, kerékpáros, kézikocsi esetén hajtójuk, illetve a kézikocsit húzó személy, jelezték-e karjelzéssel kanyarodási szándékukat. Ha igen, akkor a vezető vagy hajtó a jelzést kanyarodása előtt hány méterrel jelezte? Ezután a szemtanu jelölje meg, hogy az egyes járóművek az útestet melyik részén haladtak? Hol volt az összeütközés helye, az összeütközés után hol álltak meg a járóművek és végül közeledett-e olyan járómű, amely a balesetet befolyásolta?

Gyalogos elütése vagy gyalogosnak villamosbalesete alkalmával a fenti kérdéseken kívül a gyalogosra vonatkozó kérdéseket is tegyünk fel. Pl. hogyan haladt a gyalogos az útesten (derékszögben, átíós irányban vagy a járóművel egyirányban, stb.), milyen magatartást tanúsított közvetlenül a baleset előtt? (szaladt, ide-oda ugrált, megállt, stb.). Véleménye szerint hogyan lett volna elkerülhető a baleset?

Gyalogosnak villamossal történt balesete alkalmával legelőször meg kell állapítani azt, hogy a balesetnek milyen esete forog fenn (pl. gyalogos elütése villamossal, le- vagy felugrálás esete, a lépcsőn lógott és onnan esett le vagy egyéb járómű lesodorta vagy a hirtelen kanyar következtében a nyitott ajtón kiesett, stb.). Ennek megállapítása után az esethez képest a részletkérdéseket tegyük fel arra vonatkozólag, mi volt az oka annak, hogy a gyalogos elesett vagy megcsúszott a lába (pl. megbotlott, a hátsó fogantyút fogta meg, sokan voltak a lépcsőn vagy már nagy volt a villamos sebessége, stb.). Leszállás alkalmával előforduló baleseteknél azt kell megállapítani, hogy mozgásban volt-e a villamos vagy már állt vagy még nem szállt le mindenki, amikor a kalauz indítójelzést adott vagy már lassan haladt, amikor a sérült nő ballábbal visszafelé lépett le a járdaszigetre s ennek következtében esett hanyatt, stb.

Az érdektelen tanúk kikérdezése után — ha van — az érdekelt tanukat is kell kérdezni. Először is meg kell állapítani, hogy milyen összefüggés van a vezető és a tanúk között (feleség, munkatárs, jó ismerős vagy csak utas volt, stb.). Honnan látta a balesetet? Milyen magatartást tanúsított a vezető a baleset előtt és után? Ezenkívül feltehetünk minden olyan kérdést, amely irányt szab az eset kiderítésére.

Mivel ismeretesek a tanúk hibaforrásai, tehát mind az érdektelen, mind az érdekelt tanúk előadását csak úgy szabad elfogadni, ha mi magunk is meggyőződünk az előadottak helyességéről. Ennek módja az egyes vallomások részleteinek ellenőrzése. Például elemzés útján megállapítjuk, hogy a vallomás nem tartalmaz-e összefüggésében ellentmondásokat (egyik állítás ellentmond a másikkal), továbbá a vallomás nem tartalmaz-e lehetetlenségeket (például a kerékpáros 50 km sebességgel haladt egyenes úton). Ugyancsak a járőr feladata, hogy az esetleges **hamis tanut leleplezze**. A leleplezésnek legegyszerű-

közvetítőtanu, aki a helyszínen hallottakat továbbítja, sőt sokszor mint saját észleleteit adja ő is tovább és a járőr már csak harmadik vagy negyedik személytől kapott adatokra kénytelen támaszkodni, ami természetesen a nyomozás rossz irányba való terelésére vagy megghiúsítására alkalmas. Különösen járóműszökés esetén indul meg a kíváncsiskodók között a találgatás és a következtetés. Ezért a járőr első teendője megállapítani azt, hogy a jelentkezett tanu valóban ott volt-e a helyszínen vagy csak később érkezett a helyszínre.

Ha olyan tanu kikérdezéséről van szó, aki a baleset alkalmával a helyszínen tartózkodott, akkor kérdéseit a járőr úgy állítsa össze, hogy azokra a kérdésekre kapjon legelőször választ, amelyek a vezető és a sérült kikérdezésénél tisztázatlanok maradtak a baleset bekövetkezésének módja és oka tekintetében. Ez azonban nem jelenti azt, hogy a tanu szabadon ne mondjon el mindent, amit a balesetre vonatkozóan tud, különösen, ha a tanu járóművezető vagy egyéb szakember. Ilyenkor még a tanu véleményét is ki kell kérni a baleset okára vonatkozólag.

A részletes kikérdezés megkezdése előtt fel kell szólítani a tanut, hogy jelölje meg a helyszínen azt a helyet, ahonnan a balesetet látta, majd a további kikérdezést a megjelölt helyen kell folytatni. A tanuk előadásának lényeges részét mindig jegyezzük fel. Igen gyakran előfordul, hogy a jelentkezett tanu vagy nem tud megjelölni helyet, mert csak később érkezett a helyszínre, vagy olyan helyet és olyan helyzetet jelöl meg (háttal volt a balesetnek vagy beszélgetett barátjával, stb.), ahonnan a baleset előzményeit nem is láthatta, hanem csak az összeütközés zajára lett figyelmes vagy csak akkor érkezett a helyszínre, amikor a sérültet az úttestről felemelték. Az ilyen tanukhoz csak olyan kérdéseket kell intézni, amelyekkel a baleset utáni helyzetet (pl. járóművek megállási, a sérült esési helyét, az úttesten található nyomokat, a vezető magatartását, annak kijelentéseit tartalmazza) és az esetleges körülményeket lehet bizonyítani. A tanu által megjelölt helyet a helyszínrajzban mindig jelezni kell.

A tanuk módszerbeli kikérdezését mindig az egyes balesetek határozzák meg, s így a feltett kérdések mindig az egyes balesetekhez igazodjanak.

Azokhoz a tanukhoz, akikkel kapcsolatban meggyőződöttünk, hogy valóban a helyszínen voltak és az általuk elfoglalt helyzetből láthatták a balesetet, az alábbi kérdéseket intézzük:

Járóművek összeütközése alkalmával melyik járómű milyen sebességgel haladt? Ha kilométerben nem tudja meghatározni, akkor a sebességet egy arrahaladó járómű sebességéhez viszonyítva (pl. annál gyorsabban vagy lassabban haladt). Ha viszont gyanú merül fel aziránt, hogy a tanu túl nagy vagy túl alacsony sebességet határozott meg, akkor felszólítjuk, hogy egy arrahaladó járómű sebességét kilométerekben határozza meg. Ilyenkor megláthatjuk a tanu tévedését, vagy meggyőződhetünk arról, hogy helyesen ítéli meg a sebességet.

rúbb módja az, hogy olyan kérdéseket is adjunk fel, amelyek nem szorosan a balesettel állanak összefüggésben, de feltehető, hogy ha az illető jelen lett volna a helyszínen, akkor megfelelő választ is tudna adni.

Azokat a tanukat, akiknek vallomása az eset megítélése és a nyomozás szempontjából értékes adatokat tartalmaz, kikérdezésük után szólítsuk fel személyadataik bemondására, valamint a bemondott adatok igazolására is. A tanuk személyadatait azért kell a kikérdezés után megállapítani (ellentétben a sérült és a vezető kikérdezésével), mert a tanuknál először a vallomásaik alapján kell elbírálni, hogy valóban lehetnek-e tanúi az esetnek, mert ezáltal is sok időtrabáló munkát meg tudunk takarítani a nyomozás érdekében, az olyan jelentkező tanuknak felesleges igazolásával, akiknek előadása értéktelen. Azt az időt inkább a helyszínelés többi részére fordítsuk.

Igen gyakran fordul elő olyan eset is, hogy értékes tanuk megtagadják vallomásaikat azért, mert a kikérdezés előtt a járőr személyadataikat kérte. Továbbá sok tanut visszatart az is, hogy félnék a rendőrségi vagy bírósági kihallgatásra való idézéstől. Ellenben, ha értékes vallomás megtétele után a tanu megtagadja személyadatainak bemondását, akkor már a járőr jogszerűen fel is léphet és végső esetben előállítást is foganatosíthat.

A túl sok tanu felvétele szükségtelen, mert csak megnehezíti az eset kiderítését. Ha ugyanarról az esetről több tanu egyöntetű vallomást tesz, akkor elegendő csak egy-két tanu személyadatait feljegyezni. A tanu személyadatai közül nevét, születési évét és helyét, foglalkozását és lakását jegyezzük fel és ezek igazolására lehetőleg fényképes igazolványt, bejelentőlapot vagy munkaadói igazolványt fogadjunk el.

Olyan esetekben, amikor a tanu sürgős dolgára hivatkozva nem tudja bevárni a járőr kiérkezését és személyadatait a feleknek (vezetőnek, sérültnek), vagy az intézkedő rendőrbajtársnak leadja, az ilyen tanukat — ha szükséges —, akkor munkahelyükön vagy a lakásukon is ki lehet kérdezni. Kikérdezésük alkalmával a könnyebb tájékozódás és a megértés szempontjából a helyszíni vázlatot mutassuk meg nekik és ellenőrizzük mindazokat a helyeket és tényezőket, amelyeket a helyszínen felvettünk. Az ilyen tanuk kikérdezésénél ugyanazokat az elveket kell szem előtt tartani, mint a helyszínen. Ha azonban az ilyen tanu kikérdezése során valamely lényeges körülményt vagy helyzetet másképpen világítana meg, mint ahogyan azt a helyszínen felvettük, akkor a tanut gépkocsival ki kell vinni a helyszínre és a további kikérdezést és az egyes helyzetek megjelölését ott kell folytatni.

II. FEJEZET

Balesetknél előforduló nyomok, rongálódások és egyéb tényezők vizsgálata

A közlekedési balesetek nyomozása, valamint a balesetek elkövetési módjának és okának kiderítése szinte elképzelhetetlen a felfalált nyomok, rongálódások és egyéb tényezők vizsgálata nélkül. A nyomok bizonyítóereje sokkal nagyobb, mint a személyi bizonyítékoké. Éppen ezért a mai bűnügyi eljárásban mindinkább a tárgyi bizonyítékok szerepe válik nagyjelentőségűvé. A felfalált nyomok és elváltozások félre nem érthető módon fejezik ki mindazt, ami a helyszínen történt. (Például: azért keletkezett az úttesten a gépkocsító! féknyom, mert a járómű mozgásban volt, a fékje működött, a vezető pedig fékezési műveletet hajtott végre, stb.). A példák tömegét lehetne felsorolni, amelyekből a talált nyomok alapján a balesetek elkövetési módja bizonyítható. A balesetek okának kiderítése sem képzelhető el másképpen, mint a helyszíni nyomok vizsgálatán keresztül történő okozati összefüggés reális és logikus megállapításával.

A járőr mindig tartsa szem előtt azt, hogy a közlekedési nyomok és rongálódások a külső tényezőktől befolyásolva állandó változásoknak, sokszor még a megsemmisülésnek is alá vannak vetve. Ezért, ha a körülmények (eső, hó, vagy forgalom, stb.) veszélyeztetik a nyomok épségét vagy fennmaradását, akkor még a felek kikérdezése előtt kell azokat biztosítani, illetve rögzíteni. Ellenben, ha a helyszínelés közben a nyomok teljes felkutatásában vagy azok biztosításában a sötétség miatt akadály merülne fel, akkor a helyszín lezárása mellett a nyomok felkutatását és biztosítását másnap kell eszközölni.

Ahhoz, hogy a járőr a nyomok és rongálódások felkutatását és azok vizsgálatát eredményesen el tudja végezni, szükséges annak ismerete, hogy egyes közlekedési balesetknél „hol” és „milyen” nyomok és elváltozások keletkezhetnek. E célból vizsgálatát a nyomok felfalálása szempontjából terjessze ki:

1. a sérültön vagy elhunytan talált nyomokra,
2. a járóműveken talált nyomokra,
3. az úttesten talált nyomokra és egyéb bizonyítékokra,
4. az útviszonyok vizsgálatára.



A sérültön vagy elhunytan talált nyomok jelentősége abban áll, hogy általuk megállapítható legyen az, hogy a sérült valóban részese a közlekedési balesetnek, vagy csak közönséges utcai baleset, illetve öngyilkosság vagy gyilkosság áldozata-e? Továbbá milyen helyzetben volt a sérült az elütés pillanatában vagy hová esett az elütés következtében, stb. Mindezekre a kérdésekre a nyomok megfelelő választ tudnak adni, csak olvasni kell belőlük.

A baleset nyomai a sérült vagy elhunyt ruházatán és minden esetben a testén lesznek találhatóak. A ruházaton talált nyomok közül a legjelentősebb a járómű keréknyoma. A ruházaton keréknyom akkor keletkezik, ha a járómű a sérült vagy elhunyt testén áthalad vagy az elütés kifejezetten a keréssel történik. Különösen sötét és mintázatlan ruhán lesz látható a kerék lenyomata. Ehhez hasonló a járómű valamely részének (hűtőbordázat, sárvédő kocsiszekrény, stb.) olajos vagy poros lenyomata is, amelyből megállapítható, hogy az elütés a járómű mely részével történt. Ugyanakkor viszont a járómű azonos részén is meg kell keresni a por vagy olaj letörődését. A járómű a sérültet vagy elhunytat sokszor magával vonszolja vagy maga előtt tolja. Ilyenkor a ruházat a vonszolás következtében kikopik, kiszakad (különösen a könyök- és a térdhajlatnál), a vonszolás nyoma pedig az úttesten is láthatóvá válik. Sokszor egy leszakadt gomb vagy a zsebből kiesett zsebkés támpontot adhat az elütés helyére, ezért az úttesten nagyobb távolságon is át kell vizsgálni, mint ahol a vonszolási nyom látszik. A járómű valamely kiálló része (kilincs, szélességjelző, villamoslépcső, kocsiszekrény, stb.) kiszakíthatja a sérült ruháját, ezért a ruházaton talált jellegzetes szakadásokat mindig össze kell hasonlítani a járómű kiálló részével, ahol rendszerint ruhafoszlány, vattacsomó, vagy portörődés, stb. található.

Gépkocsiszökés esetén még a kabát zsebeit és a nadrág felhajtóját is meg kell nézni, mert előfordult egy esetben, hogy a járómű kitörött lámpájának darabjai — melyeket az elhunyt nadrág felhajtójában talált a járőr —, értékes bizonyítékul szolgáltak az azonosításnál. Ne tévessze meg azonban a járőrt a ruházaton talált, foglalkozástól eredő nyom (mész, olaj, malter, stb.), a balesettől eredő nyomokkal.

A ruházat átvizsgálása után következik a sérült vagy elhunyt testének átvizsgálása. A testen keletkezett nyomok (olaj, por) és sérülések (bőrhorzsolás, ütés, vágás, törés, stb.) keletkezésükhöz ké-

pest származhatnak: az elütéstől és az úttestre való eséstől is. Ezért a testen talált nyomoknál és sérüléseknél külön kell választani az elütéstől származókat, az eséstől származóktól, mert csak így tudjuk megfelelően rekonstruálni a balesetet. A talált nyomokat és sérüléseket, azok minősége, alakja, a földtől való magassága szerint hasonlítsuk össze mindig a járóművek megfelelő részével.

A sérülésekből megállapítható továbbá az is, hogy milyen helyzetben volt a sérült vagy elhunyt az elütés pillanatában (álló, mozgó, fekvő, térdelő, stb.). Pl. egy baleset alkalmával egy férfinak eltört a ballába a térd alatt 10 cm-re, ami megfelelt a járómű lökhárítója magasságának és a lökhárítón is egy benyomódás volt látható. Ebből a sérülésből megállapítható volt, hogy a gépkocsi a sérült haladási irányának megfelelően balfelől jött és az elütés pillanatában a sérült testsúlya a ballában volt, valamint megfelelt a gépkocsivezető azon állítása is, hogy a sérült az utolsó pillanatban megfordult és vissza akart szaladni.

Különösen gépjárműszökés esetén kell a sérültön vagy az elhunytan talált nyomokat és sérüléseket felkutatni és azokat helyesen kiértékelni.

Végül át kell vizsgálni azokat a tárgyakat (bot, esernyő, vödör, létra, stb.), csomagokat és táskákat, amelyeket a sérült vagy elhunyt az elütés pillanatában magával vitt. A rajtuk talált nyomok szintén az elütés módját, a sérült által elfoglalt helyzetet fogják igazolni, a tőlük eredő nyomok pedig esetleg a járóművön lesznek láthatók.



A járóműveket azért vizsgáljuk át, hogy a rajtuk talált nyomokból és rongálódásokból megállapíthassuk azt, hogy valóban balesetet okoztak-e, továbbá, hogyan történt a baleset (pl. személygépkocsi jobb első kerekével nekiütközött a tehergépkocsi baloldali első sárvédő hátsó részének), vagy mi volt a baleset oka (tengelytörés, gumidefekt). E célból a járóműveket először kívülről, majd belülről vizsgáljuk át tüzetesen. Ügyeljünk arra, hogy figyelmünket ne kerülje el semmi sem. A nyomok és rongálódások keresését mindig a történt balesethez viszonyítsuk. Fontos, hogy a létező összes rongálódásokat és nyomokat (tehát a régiakat is) kutassuk fel.

Rongálódásoknál külön-külön kell feljegyezni azokat, amelyek az összeütközés vagy elütés eredményeként és külön azokat, amelyek az összeütközés vagy baleset után keletkeztek (pl. a gépkocsi az elütés után felborult vagy az oszlopnak nekiütközött, stb.). Továbbá a régi rongálódásokat, javításokat és nyomokat határoljuk el az újonnan keletkezett rongálódásoktól és nyomoktól, hogy azok a bírói eljárás során bonyodalmat ne okozzanak. A járóműveknek mind a négy oldalát, sokszor a tetejét és az alját is át kell vizsgálni. Pl. ha egy gázoló gépkocsi vagy villamos az áldozaton keresztülment, a gépkocsi vagy villamos alján minden esetben az áldozattól eredő törlődési nyomok, esetleg vérnyomok és ruhafoszlányok találhatóak.

Tudni kell azt is, hogy a gépjárműszökés esetén a vezető első dolga, hogy a gépjárművön keletkezett rongálódásokat igyekszik kijavítani, a nyomokat pedig megsemmisíteni. Ezért nyomozásunk során e körülményt mindig vegyük figyelembe.

Sokszor előfordul — különösen vidéki baleseteknél —, hogy az úttesten keletkezett nyomok megsemmisülnek, így a „mi történt” és „hogyan történt” kérdését kizárólag a járóműveken található rongálódások, elváltozások és nyomok fogják megoldani. Nincs olyan összeütközés, elütés vagy baleset, hogy a járóműveken rongálódás vagy nyom ne keletkezzék.

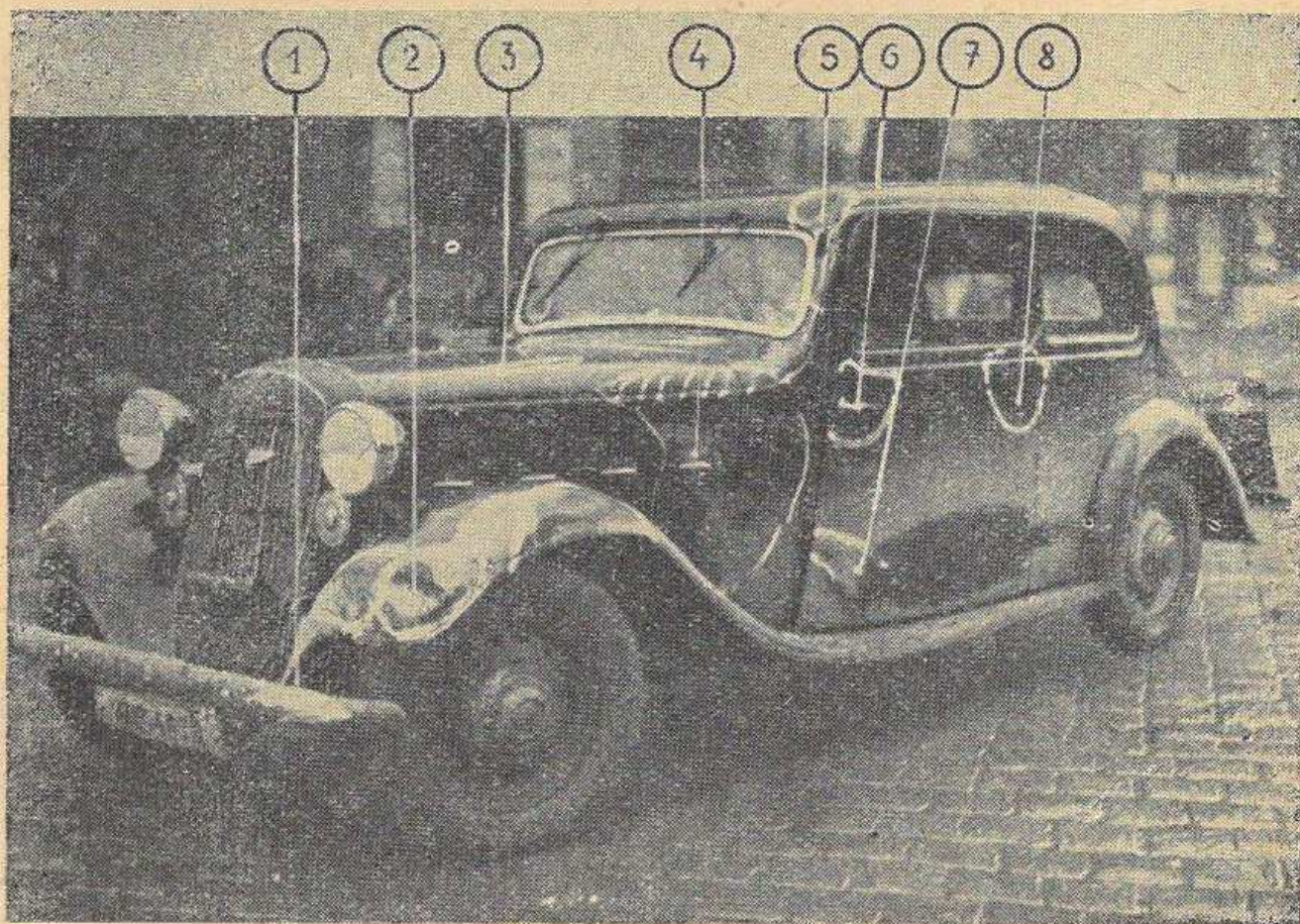
Igen gyakori a járóművön az áldozat kéznyoma, orr vagy száj váladéknyoma, továbbá ruha, cipő, vér, haj vagy bőrhorzsolás nyoma is. Minden forgalomban lévő járómű finom porréteggel van borítva, épp ezért pl. elütésnél, ha látható rongálódás nem is keletkezett rajta, de ahol az elütött egyén hozzáért, ott a porréteget letörölte és ez a finom porletörlődési nyom — különösen ellenfényben — igen jól láthatóvá válik (30. ábra).

A fényképen jól látható a krétával határolt helyeken a sérülttől eredő rongálódás és porletörlődési nyomok hatása és alakja, melyekből a gyalogos elütésének ténye pontosan bizonyítható. A nyomok szerint a gépkocsi az elütés pillanatában még nagy sebességgel haladt, minek következtében a sérült az elütés után a sárvédőn keresztül a motorháztető oldalán végigcsúszva fejét a szélvédő üveg keretébe ütötte, majd az ajtókilincset és az ajtó hátsó részét érintve csúszott le az úttestre.

A keletkezett rongálódásokat minőségük, nagyságuk, alakjuk, pontos helyük — ha szükséges, a földtől való magasságuk, a járóművek elejétől vagy a végétől való pontos távolságuk — szerint határozzuk meg. (Pl. a személygépkocsi jobb első sárvédő felső része 20 cm magasságban behorpadt, a zománc lepattogzott és rajta egy 5 cm-es repedés volt látható, vagy a kerékpár első kereke nyolcast kapott, öt küllő kiszakadt, a kormány jobboldali szára kb. 5 cm-t hátrafelé elhajlott és a váz alsó része elhúzódott, stb.).

A rongálódások és nyomok beszédes bizonyítékai továbbá annak, hogy a törés, horpadás, karcolás, porletörődés, stb. mitől származhatott. Az okozati összefüggés hamar kimutatható, ha a rongálódások vagy nyomok, alak, terjedelem és minőség tekintetében összevágunk a másik járóművel, az út tartozékaival, az elütött személlyel vagy más szilárd tárggyal való összeütközés tekintetében. A rongálódásokat vizsgálva nem szabad megfeledkezni az előbbi részben írt elevenerő elméletről sem, melynek segítségével megállapítható az összeütközés mérve és a járóművek sebessége.

A járóművek biztonsági vagy üzemi berendezéseinek (kormány, fék, tengely, stb.) törésekor mindig meg kell állapítani, hogy a törés



30. ábra.

Jegyzet az ábrához

1. A lökhárító baloldali vége 4 cm-t hátranyomódott és a végétől számított 38 cm-re porletörődés és horzsolás nyoma volt látható.
2. A bal sárvédő első részének horpadási nyoma, mely a sérült által vitt bórondtól és a sérült térdétől keletkezett.
3. A sérült balkezének porletörődési nyoma, mely szerint a sérült az elütés pillanatában a gépkocsi felé volt fordulva.
4. A sérült ruhájától eredő porletörődési és a sárvédőről felszedett sáros, csúszási nyom.
5. A sérült fejétől eredő benyomódás, melynek szélén — az ajtó feletti esőcsatornán — véres hajszálak is voltak láthatók.
6. Ajtókilincs, melyen porletörődés volt látható.
7. Cipőtől eredő horzsolási nyom.
8. Ruhától eredő porletörődési nyom.

friss eredetű-e, vagy a törés felületén látható-e a régi repedés nyoma. Ha gyanú merül fel, hogy a balesetet az említett törések valamelyike okozta, akkor az eltört alkatrészt bűnjelként kell biztosítani és minden olyan tényezőről, amely a baleset okául szolgál, fényképfelvételt kell készíteni.

A járóművek összeütközésekor elfoglalt helyzetét és azt a körülményt, hogy a járómű a gyalogost mely részével ütötte el, mindig a járóművön feltalált nyomok és rongálódások alapján kell a helyszínrajzban feltüntetni.



Az úttesten talált nyomok jelentősége abban áll, hogy belőlük megállapítható legyen az, hogy a járómű vezetője mit tett a baleset elhárítása érdekében (fékezett, kitért, megállt), a baleset hogyan történt (villamos maga előtt tolt a gépkocsit, vagy magával vonszolta a sérültet, stb.) és járóműszökés esetén (keréknyom, letört alkatrészek, stb. alapján) megállapítható, hogy a gyanúsított járómű valóban részese-e a balesetnek.

Az úttesten talált nyomok — keletkezésüket nézve — származhatnak: 1. járóműtől, 2. gyalogostól és 3. állattól.

1. Járóművektől keletkezett nyomok közül rendszerint a keréknyomokat kutatjuk fel legelőször, azután a járóműtől származó egyéb nyomokat (karcolás, olaj, benzin, víz, stb.) és egyéb bizonyítékokat (letört alkatrész, lehullott rakomány, homok, trágya, stb.) tegyük vizsgálat tárgyává. E célból nemcsak magát a szorosan vett úttestet kell átvizsgálni, hanem kétoldalt az út melletti terepet, a gyalogjárót, az út közelében lévő és azt határoló tárgyakat is (kerékvetőkő, fa, korlát, hirdetőoszlop, stb.).

A keréknyomok, keletkezési körülményeikhez képest lehetnek:

- a) gördülési nyomok,
- b) laposfutási keréknyomok,
- c) féknyomok,
- d) állóra fékezett keréknyomok,
- e) farolási- vagy oldalcsúszási nyomok,
- f) ütközési keréknyomok.



31. ábra.

a) Gördülési nyomok

Akkor keletkeznek, ha a járóművek kerekeinek futófelülete a gördülés következtében szabadon lenyomódik. Ekkor a futófelület mintázata **lenyomat** vagy **benyomat** alakjában majdnem torzulás nélkül rajzolódik le az úttesten vagy a talajon.

A **lenyomat** általában aszfalton, betonon, keramiton, kőkockán, vagy keményre taposott földes gyalogjárón keletkezik, mégpedig a kerék futófelületének pozitív vagy negatív lenyomata formájában (31. ábra).

A **benyomat** sáros, agyagos, esetleg poros úttesten, továbbá puha talajon (kert, szántó föld) keletkezik, amikor a kerék futófelületének pozitív mintázata benyomódva, a negatív pedig kiemelkedve látszik (32. ábra).



32. ábra.

b) Laposfutás nyoma

Ilyen nyom a légtömölős kerekekkel rendelkező járóművektől keletkezik, amikor a kerék tömlője kilyukad vagy kiszakad vagy amikor a kerék puha. Mivel a tömlő kilyukadása vagy kiszakadása legtöbbször esetben balesettel is jár (különösen ha nagyobb sebesség esetén az első keréken fordul elő), ezért a kilyukadás vagy kiszakadás okát mindig meg kell állapítani.

A laposfutás nyoma keletkezhet csak a belső tömlő kilyukadásától, de gyakran előfordul egyidőben a külső tömlő szakadása is. A belső tömlő kilyukadásának oka lehet a helytelen szerelés (a tömlő becsípése), gyártási hiba, állott, régi gumi, továbbá mind a belső tömlőnek, mind a külső köpenynek elhasználódott volta. Az utóbbinál a kiszakadt vásznazás az, ami a belső tömlőt kidörzsöli. A belső tömlő faltjainak a leválása, amelyet a helytelen légnyomás, a nagy sebesség, a túlterhelés, a nyári meleg szokott előidézni. Gyakran a tömlő szelepe is elromlik és oka lehet a levegő kiszökésének. A belső tömlő kiszakadását a vezető menetközben hamar észreveszi, mivel a kerék fokozatosan lelaposodik és a járómű abroncsa ütődik az úttesthez.

A külső köpeny szakadásának is több oka lehet. Így valamely éles tárgyra (üveg, kiálló éles kő, vasdarab, patkószeg, stb.) való ráhajtás, a köpeny elhasználódott volta, gyártási hiba, a kerekeknek túlságosan keményre való felfújása, stb. A túl keményre felfújott keréknél ugyanis nagy sebesség mellett, sűrűdés következtében a tömlőben lévő sűrített levegő is felmelegszik, az még jobban tágul és még keményebb lesz a kerék. Ennek következtében, különösen kopott gumik ellenállóképessége csökken, s így nagyobb zökkenést vagy fordulatot nem bír ki és a gumi lövésszerűen kiszakad. A tömlő kiszakadásakor a levegő hirtelen szökik el, s így a járómű rögtön az abroncsra fut. A kilyukadt tömlő pedig vagy lefordul az abroncsról, vagy a forgás következtében rendszerint továbbszakadva verődik az úttesthez.

Ha baleset alkalmával a járómű gumija ki van lyukadva, vagy ki van szakadva, mindenesetre meg kell állapítani azt, hogy a tömlő mikor lyukadt ki. Ennek megállapítása végett az alábbi négy esetet tartsuk szem előtt:

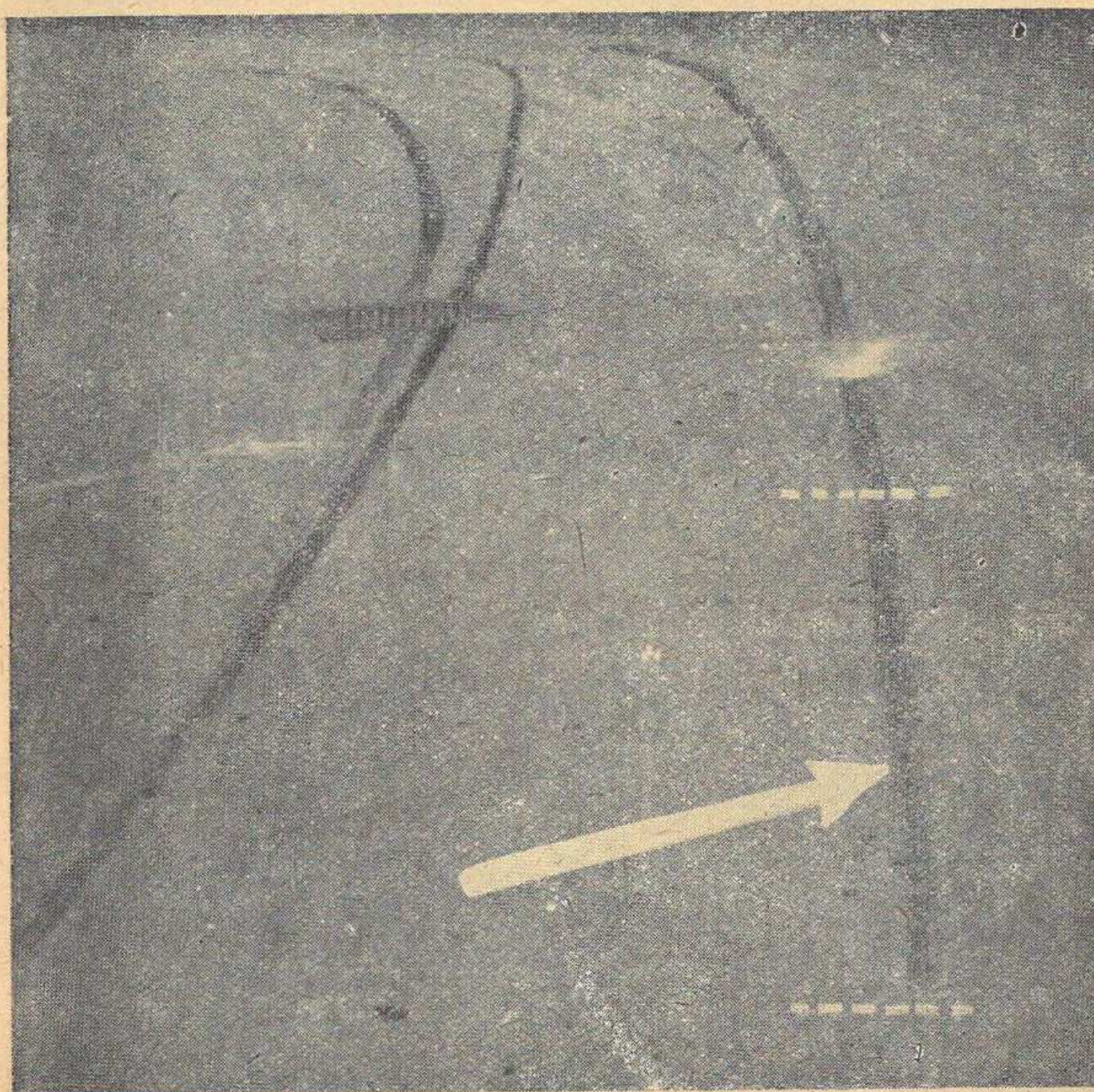
1. a baleset előtt-e s ez okozta a balesetet?
2. a baleset előtt, de nem a baleset előidézője,
3. a baleset folyamán, a baleset következményeként,
4. a baleset után, mesterségesen idézték elő a szakadást, hogy a baleset okaként tüntessék fel.

Minden esetben a nyomok pontosan megmutatják, hogy a négy eset közül melyik forog fenn. Általában mindig megállapíthatjuk a szakadás bekövetkezésének helyét is, mert a felsorolt rendszeres nyomok odáig elvezetnek.

A tömlők kilyukadása, vagy kiszakadása esetén — ha az a bal eset előidézője volt —, nemcsak a keréknyomokat kell biztosítani, hanem a tömlőket is. Ilyenkor a külső köpeny oldalán látható köpenyméret számát és gyártmányát fel kell jegyezni, az esetleges kicserélés megakadályozása végett.

c) Féknyom

Csak akkor keletkeznek, ha egy haladásban lévő járómű vezetője a kerekre fékhatást gyakorol. A féknyomok sokszor hasonlítanak a gurulási nyomokhoz, csak a féknyomnál a futófelület rajzolata jobban látszik, mivel a fékezett kerék erőteljesebb le-, vagy benyomatot hagy, mint a guruló kerék (33. ábra). A féknyomnál a rajzolat



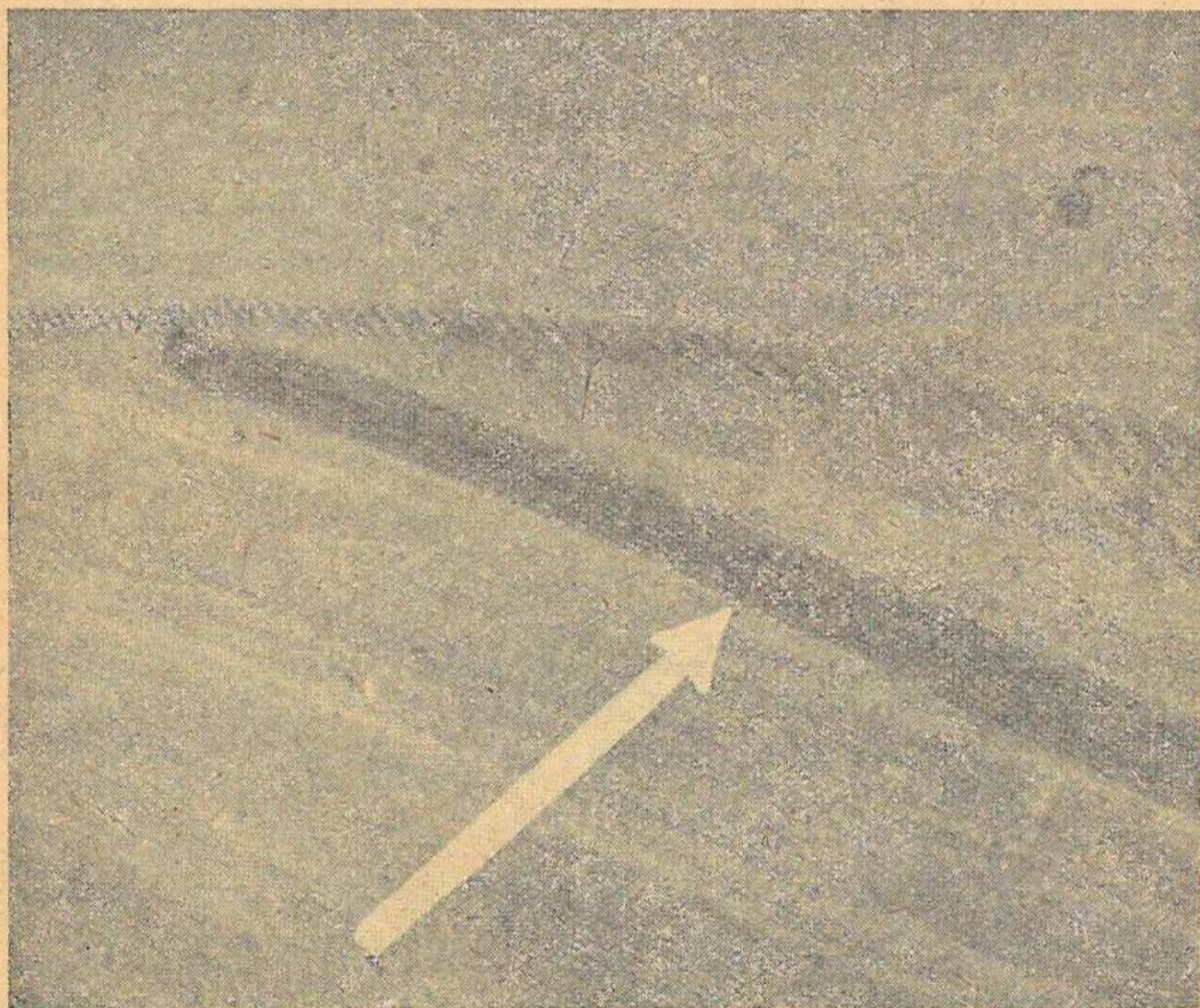
33. ábra.

azonban nem olyan tiszta, szabályos és éles körvonalú, hanem elmosódottabb, aminek oka a következő: a fékezés következtében ugyanis a fokozatosan fékeződő kerekek futófelülete odatapad az úttesthez, ahol fokozott súrlódás jön létre. Az elevenerő azonban a járóművet előrekényszeríti, de a fékezéssel visszatartott kerekek — forgásuk ellenére — igyekeznek megkapaszkodni s így a lenyomatvonal rajza nem olyan éles körvonalú, mint a szabadon gördülő kerekéké.

A féknyomok jelentősége abban van, hogy kezdetük elárulja, mikor ismerte fel a vezető a veszélyes helyzetet, hosszúságukból pedig következtetni lehet a járómű sebességére, valamint arra is, hogy jó-e, vagy rossz a kerekek fékbeállítására (pl. csak a bal hátsó kerék fékeződött, a többi nem, stb.).

d) Állóra fékezett keréknyomok

Ha a vezető a járóművet nem fokozatos fékezéssel, hanem (általában veszély esetén) a lehető legrövidebb időn belül akarja megállítani, ilyenkor hirtelen és erőteljesen használja a fékberendezést, aminek következtében a kerekek lefékeződnek és megállnak. A járómű elevenerője azonban sokkal erősebb, mintsem hogy a kerekek meg tudnák állítani a járóművet s így a kerekek csúszott nyomot hagynak az úttesten (34. ábra).



34. ábra.

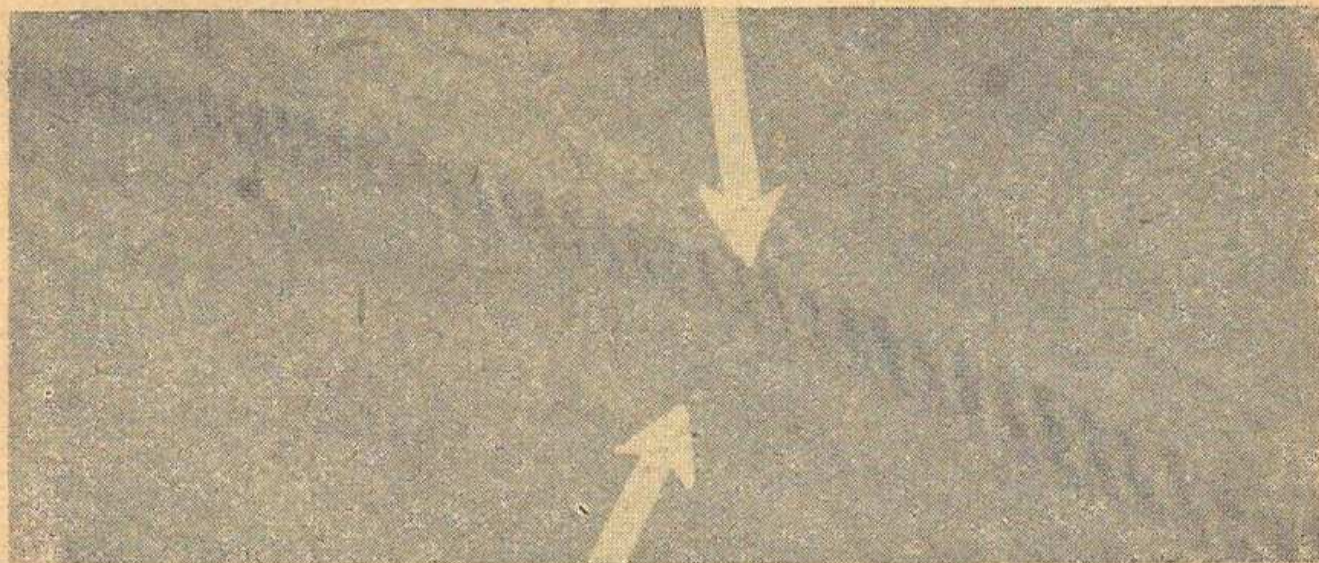
E nyomoknál mintarajz nem látható, hanem csak hosszúkás, rádirozásszerű sáv vagy kaparás. Sok esetben a csúszás következtében felmelegedett gumi levált részeit az úttesten meg lehet találni. Csúszás esetén a súrlódás sokkal kisebb, s ezért a fékezés nem olyan hatásos. A járómű kerekei csúszós úttesten való fékezéskor sokkal hamarabb csúsznak meg, mint a száraz úttesten; épezzért az úttest viszonyát mindig figyelembe kell venni.

Az állóra fékezett kerekek nyomait még a villamos sínein is fel lehet ismerni. Ugyanis az álló kerék a sínen való hosszabb csúszástól annyira felmelegszik, hogy kilágyul és lapot kap, s így a sínen egy szélesebb fényes, esetleg elszíneződött nyom keletkezik.

e) Farolási vagy oldalcsúszási nyomok

A farolás oka rendszerint a helytelen fékezésben, a kedvezőtlen tapadási viszonyokban és az egyenlőtlen erőhatásokban rejlik (amikor két kerék szilárd, kettő pedig puha talajon gördül). Ilyen eset az egyenlőtlenül beállított fékek tapadási viszonyainak esete is. Különösen motorkerékpárnál, lábbal hajtott kerékpárnál a két féknek egyenlőtlen használata szokta a farolást előidézni. Gépkocsiknál — ha a vezető nagy sebességgel veszi a fordulót —, az eleven- és a centrifugális erő következtében a gépkocsi kerekei még fékezés nélkül is farolási nyomot hagynak az úttesten. A farolásnak oka lehet továbbá az egyenlőtlen súlyelosztás és az úttest domborúlata is. (35. ábra.)

A gépkocsi farolása általában nagy sebesség mellett a fenti okok fennforgása esetén alkalmazott fékezéskor vagy a járómű haladási irányának hirtelen megváltoztatásakor lép fel. Jeges úttesten, síkos,



35. ábra.

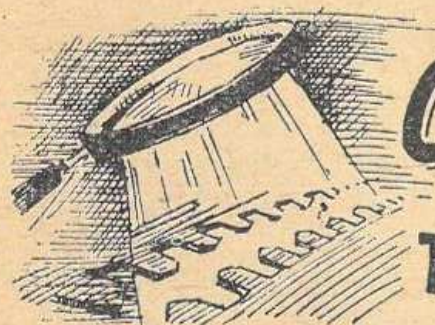
csúszós aszfalton már kis sebesség mellett is gyakori hirtelen fékezéskor a gépkocsi farolása. Egy oldaltcsúszó gépkocsi felett a vezető hamar elveszíti a kormányzási képességét, csupán a fékek felengedésével, a kerekek újra való forgásba hozatalával, lehet a farolást némileg vagy teljesen hatástalanítani. Ellenkező esetben az eleven erő következtében a nagy sebességgel oldaltcsúszó gépkocsi rendszerint fel is borul.

A farolási nyomok az eddigi keréknyomoktól abban különböznek, hogy mintázat nélküliek, a keréknyomnál szélesebbek és szabálytalanok.

f) Ütközési és horzsolási keréknyomok

Ilyen nyomokat találunk az úttesteket határoló vagy azok közelében lévő tárgyakon, építményeken, amelyeknek a kerekek nekiütköznek. Különösen nagyforgalmú úttesten van nagy jelentősége az ütközési nyomoknak, ahol az áthaladó forgalom a keletkezett kerék- vagy féknyomokat megsemmisíti. A felsorolt tárgyakon vagy építményeken talált nyomok sokáig láthatók maradnak.

Közlekedési balesetknél minden keréknyomfajtát — tehát lenyomat, benyomat, féknyom, csúszásnyom, farolási nyom, stb. pontos fekvését, annak pontos hosszát — külön-külön kell megállapítani, mert e „néma” tanúk megcáfolhatatlanul árulják el azt, hogy a vezetők miként vezettek és a baleset elkerülése végett milyen erőfeszítéseket tettek.



A keréknyomokból **TÖRTÉNO MEGÁLLAPÍTÁSOK**

A talált nyomokból meg lehet állapítani:

1. a járómű nemét,
2. a járómű haladási irányát,
3. a járómű sajátosságát.

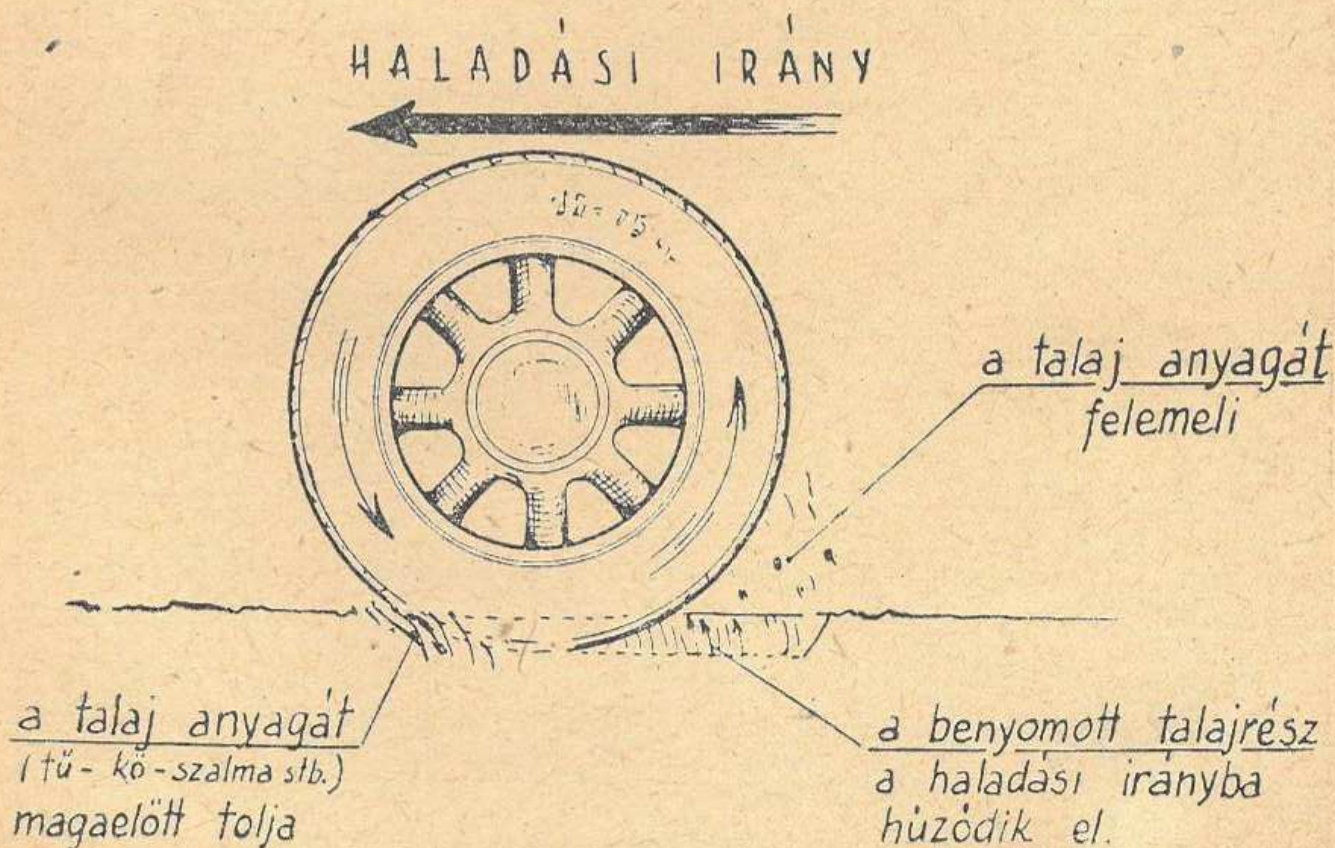
1. A járómű neme

A járómű neme megállapítható a keréknyomok számából, az abroncsok méreteiből és mintázatából, valamint a nyomtávból. Különböző nemű járóműveknek más és más az abroncsmérete és mintázata (pl. személygépkocsi, tehergépkocsi, motorkerékpár, kerékpár, lovaskocsi, traktor). A járómű nemeken belül pedig általában minél könnyebb a járómű, annál keskenyebb az abroncs és minél nehezebb a járómű, annál szélesebb az abroncs mérete, sőt ilyen járóművek hátsó kerekei többnyire ikerkerekekkel vannak felszerelve (autóbusz, trolleybusz, tehergépkocsi), aminek következtében kettős nyom keletkezik. Mintázatából megállapítható a gépjármű gyártmánya és állapota (teljesen kopott, új, vulkanizált, kerékpároknál u. n. mandzsetta alkalmazása, lovaskocsiknál abroncsszög-hiány). Az abroncs gyártmánya sokszor a járómű gyártmányára is utal.

A nyomtáv is a kocsi típusok szerint változik, melyből a szakértő tud következtetni a járómű nagyságára és sokszor még a gyártmányára is. A nyomtávot a két keréknyom szélességének közepétől mérjük le.

2. A járómű haladási iránya

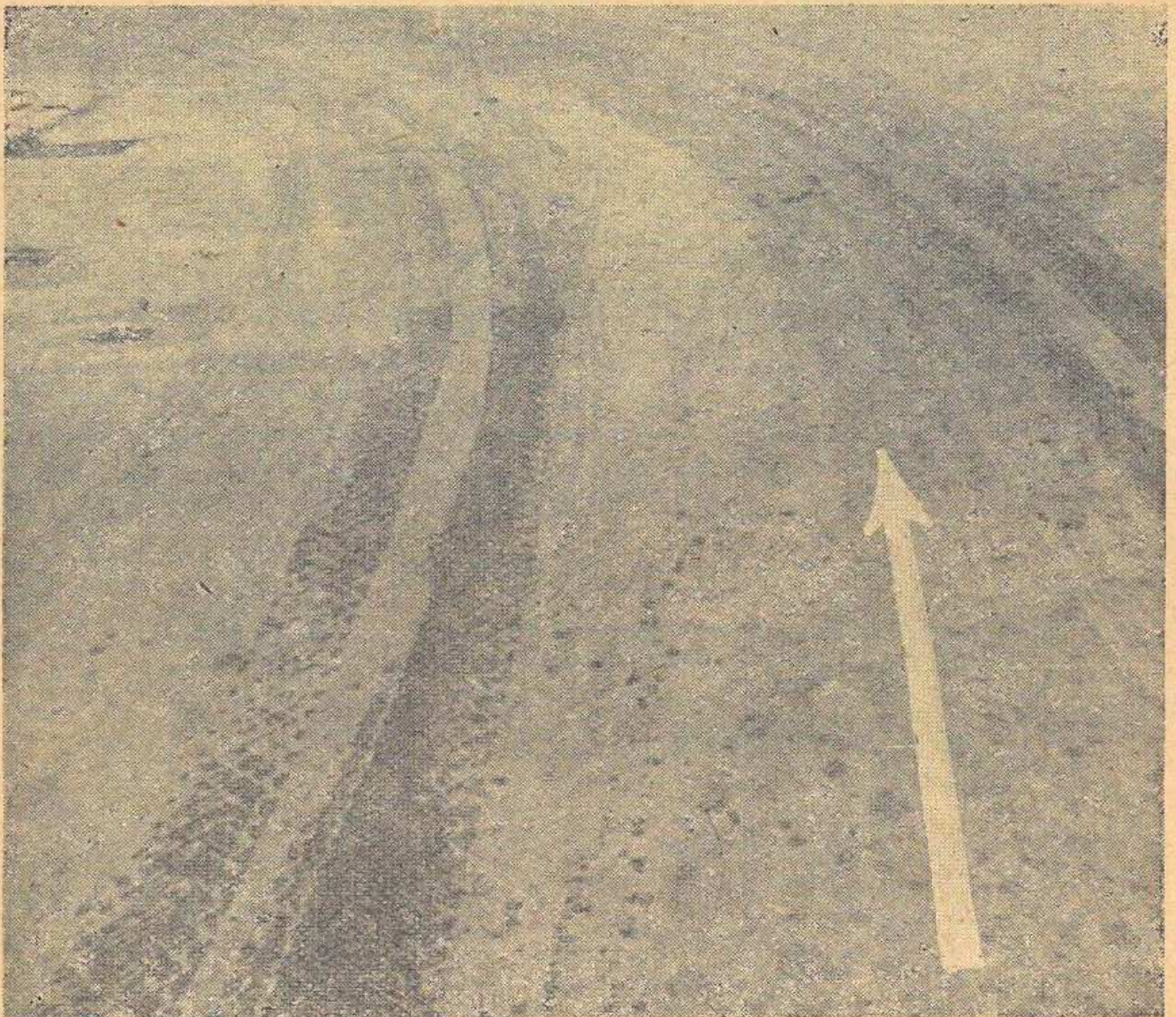
A járómű haladási irányának a keréknyomból való megállapításánál szem előtt kell tartani a kerékforgás műveletét (mechanizmusát), vagyis azt, hogy miképpen megy végbe a gurulás folyamata. A guruló kerék a sebesség arányában maga előtt tolja az úttest anyagát (por, kövek, sár, stb.), az anyag pedig a járómű súlyától össze-



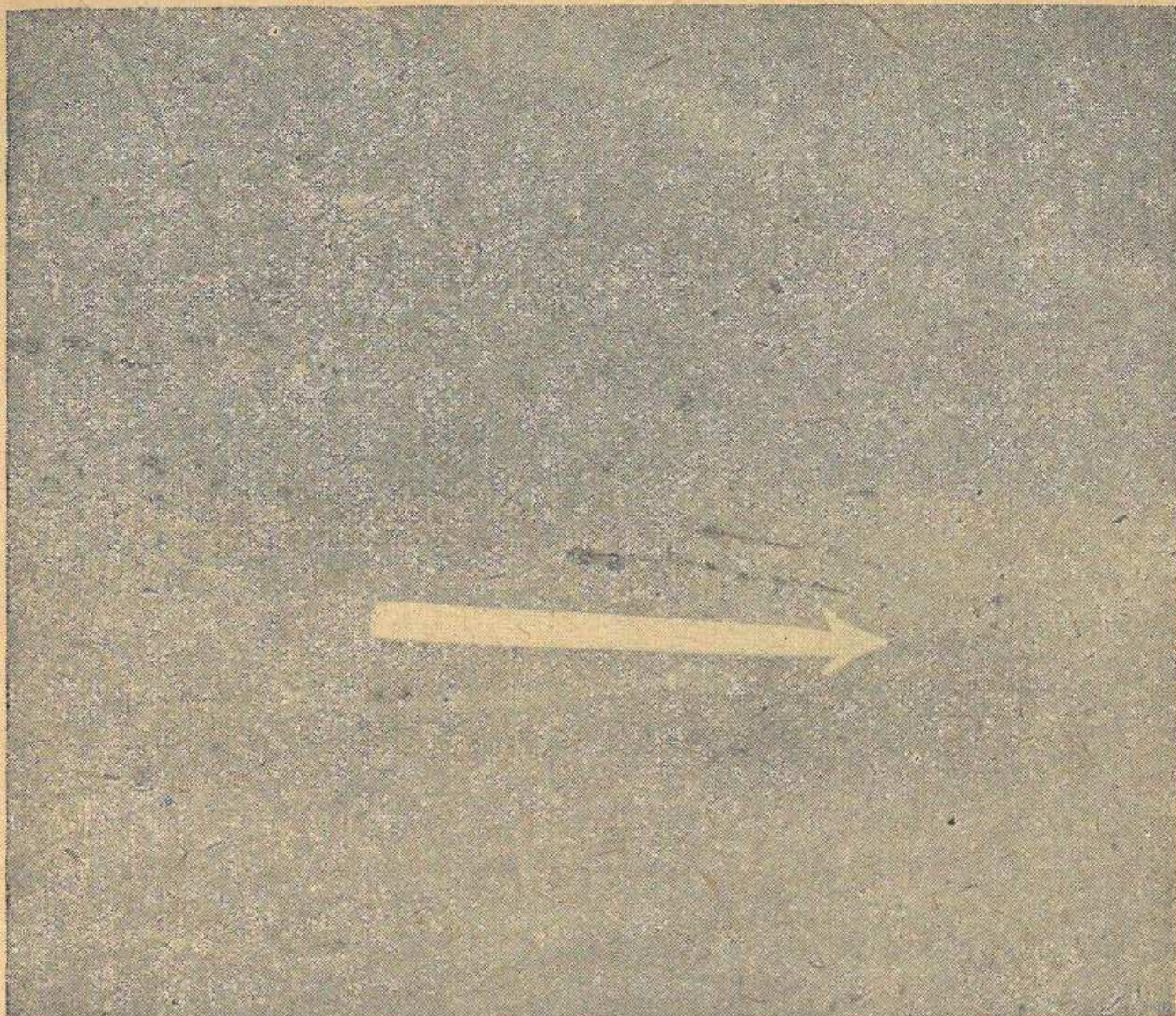
36. ábra.

préselődik, majd a forduló kerék futófelülete a talajtól való elválás-kor — különösen nagy sebességnél — a szívóhatásra a talaj anyagát felemeli, kitépi, a haladási irányban magával rántja. Ezenkívül az úttesten mindig vannak elszórt szalma-, trágya- és fadarabkák, melyeket a kerék mindig a haladás irányába nyom előre. Kerékbenyomat esetén a benyomat szélén a talajrészecskék mindig a haladás irányába húzódnak el. A fentiek figyelembevételével tehát a kerék mindig abból az irányból érkezik, amely irányból a rétegek felemelődtek és abban az irányban halad, amelybe eltolódtak. Nedves, sáros úttesten a forgó kerék a vizet és sárat mindig oldalt és egy kissé hátra fröcsköli. (36. ábra.)

Megbízható támpontot nyújt a haladási irány megállapítására, ha a kerék az úttest anyagától eltérő anyagon (olaj- vagy víztócsa, homokos talajrész, stb.) halad keresztül. Ilyenkor a kerék a következő fordulatoknál a jelzett anyagot az úttesten lenyomja, majd a nyomok a haladás irányában mindinkább elmosódnak, eltűnnek (37. ábra).



37. ábra.



38. ábra.

Támpontot adhat továbbá a haladás irányának megállapítására a nyomok feltalálási helye is (az úttest melyik oldalán vannak). Rendszerint minden vezető — még a szökésben lévő járómű vezetője is — ösztönösen a szabályt betartva, a haladás irányának megfelelően a jobboldalon vezeti a járóművet

A keréknyomon kívül a haladási irányra utal még a féknyom, mely mindig a haladási irány felé erősödik, továbbá a kifolyó vagy lecsepegő olaj, benzin vagy víz nyoma, a lehullott rakomány és a magával vonszolt alkatrész vagy szállítmány karcos nyoma (38. ábra).

Allati vagy emberi erővel vont járómű esetén a keréknyomokon kívül az állat, vagy ember lábnyoma jelzi a legmegbízhatóbban a haladási irányt.

Természetesen a haladási iránynak a keréknyomból való megállapításánál vagy következtetésénél ügyeljünk arra, hogy a keréknyomot más járómű nyomával ne tévesszük össze, mert e körülmény igen megnehezíti a nyomozást.

3. A járómű keréknyomának sajátossága

E tekintetben következtetni lehet a járómű állapotára és terhelésére is. A járómű kerekeinek futófelülete rendes használat közben állandóan kopik, rongálódik, mely körülmény a kerekektől visszahagyott nyomokon jut kifejezésre, mint a járómű egyik sajátossága. A sajátosságnak leggyakoribb esete, amikor a járóművek kerekei különböző kopású vagy mintázatú lenyomatokat hagynak hátra vagy valamely abroncs javítási (vulkanizálás) nyoma látszik. Ilyenkor pontosan ki kell értékelni, hogy a jelzett sajátosság a járómű melyik kerekétől ered. Ehhez hasonló kerékpároknál az ú. n. mandzetta alkalmazása, lovaskocsiknál pedig az abroncspántok vagy abroncszög hiány visszamaradt nyoma. A felsorolt ismétlődő sajátosságokból azután kiszámítható a kerék kerülete, nagysága

A másik gyakori sajátosság az, amikor a járómű kereke „üt”, vagyis hullámvonalat hagy maga után. A gépkocsiknál különösen az első kerekeknél szokott előfordulni, aminek oka rendszerint a csapágy helytelen beállítása vagy kopása. Ez a sajátosság gyakori még a kerékpároknál és lovaskocsiknál is. Kerékpároknál a tengely kopásán kívül küllőhiány vagy az esés is előidézheti, hogy a kerék hullámvonalú nyomot képez.

Különösen járóműszökés esetén van nagy jelentősége a helyszínen hátrahagyott keréknyomoknak. A járőr a keréknyomoknak különösen a mutatkozó sajátosságait igyekezzék pontosan rögzíteni (rajz vagy fénykép útján), mert míg a futófelület mintázatából, a nyom szélességéből csak az abroncs gyártmányára és esetleg a járómű típusára lehet következtetni, addig az abroncs felsorolt sajátosságával a gyanúbevett járómű azonosságát is sikeresen lehet bizonyítani.

Olaj-, benzin- és víznyomok

A baleset következtében erősen sérült vagy felborult járóművekből az üzemanyag és esetleg a víz ki szokott folyni. Ezek nyoma különösen köves, betonos, aszfaltos vagy keramitos úttesten sokszor a földúton is sokáig látható. Az olaj nyoma minden úttesten sokáig megmarad sötét folt alakjában, a benzin nyoma azonban a benzin elpárologása után világosabb, szürkés, olajos foltként marad meg. A hűtőből kifolyt víz pedig a felszívódás vagy felszáradás után rozsdás foltként marad huzamosabb ideig látható.

Ezeknek a nyomoknak különösen gépjárómű-szökéskor van nagyobb jelentőségük, amikor az olajat vegyelemzés útján azonosításra lehet felhasználni. Ezenkívül a sérült hűtő vagy üzemanyag-tartály rongálódása esetében az összeütközés helyét vagy a baleset utáni megállási helyzetet, valamint a járómű menekülési irányát is meg lehet határozni az úttesten talált folyás vagy cseppek alakjából.

Vér- és vonszolási nyomok

Közlekedési baleseteknél kevés olyan eset fordul elő, hogy a sérült ne vérezne. Az úttesten talált vérnyomok, azok alakja és mennyisége (cseppek, tócsa, véres vonszolás, freccsenés, stb.), továbbá az, hogy embertől vagy állattól ered-e, igen fontos a nyomozás során. A vérnyom sok esetben meghatározza azt, hogy az úttest melyik részén történt az elütés vagy az elütés után meddig vonszolta a sérültet, illetőleg hová esett a sérült az elütés következtében. A vérnyom vegyelemzés útján bizonyítékul szolgálhat a baleset következtében megsérült, de a helyszínről megszökött vezető azonosítására is.

A járómű haladási iránya is megállapítható, ha valamely járómű az elütés után a sérültet vagy állatot maga előtt tolja vagy magával vonszolja. A vonszolás nyoma mindig megtalálható az úttesten. A vonszolási nyomok alakja attól a tárgytól vagy személytől függ, amelyet, vagy akit a járómű magával ragad. A vonszolási nyomnál mindig meg kell határozni, hogy a nyom mitől ered, pl. cipőtől, ruházattól, kéztől, fejtől, gumitól, állattól, vagy a járómű valamely alkatrészétől, stb.

Úttesten található egyéb bizonyítékok

A felsorolt nyomokon kívül — különösen nagyobb balesetknél vagy összeütközéseknél — a helyszín alapos átvizsgálása alkalmával majdnem minden esetben még egyéb bizonyítékokat is feltehetően az úttesten vagy annak környékén.

Ilyen bizonyítékok lehetnek: a járómű felborulása következtében az úttesten keletkezett fémes karcolási vagy színes horzsolási nyomok, továbbá lepattogzott zománc, sárvédőről lehullott földtörmelék, összetöredezett üveg, letört alkatrészek és tartozékok vagy a szállított rakomány nyoma, valamint a sérülttől származó nyomok, szétszóródott ingóságok, ruházati cikkek és végül az állatok nyomai.

A felsorolt nyomokból és bizonyítékokból meg lehet állapítani és bizonyítani:

- az összeütközés, elütés vagy baleset helyét,
- a sérült haladási irányát,
- a sérült esési helyét,
- a járómű megállási helyét.

Az összeütközés, elütés vagy baleset helyén majdnem minden esetben sárvédőről lehullott föld, trágya, lepattogzott zománc- és összetört üvegdarabokat, továbbá a sérült cipőjétől eredő bőr-, gumi- vagy patkóhorzsolási nyomot, a sérült által vitt étel, kiszakadt csomag nyomát lehet találni. Járóművek összeütközésének pontos helyét a kerék- és féknyomok találkozása és törése is jelzi.

A járóművektől vagy sérülttől származó nyomok és bizonyítékok sokszor csak megközelítőleg jelzik a baleset helyét. Különösen nagy sebesség esetén a lehullott zománc-, föld-, üveg-, stb. nyomok az elevenerő hatására két-három méterrel is előbbre található. Ezt a körülményt a baleset helyének megjelölésénél mindig figyelembe kell venni.

Ha a gyalogost a járómű nem az első részével, hanem az oldalával üti el, akkor a gyalogos rendszerint az elütés helyén esik az úttestre, ahol a felsorolt nyomokon kívül esetleg még vérnyomot, szét-

szóródott ingóságokat (pl. sapka, pipa, szemüveg, bot, kezitáska, csomag, stb.) is találunk. Ha azonban a járómű a gyalogost az első részével üti el, — különösen nagy sebességgel haladó gépkocsi esetén — akkor rendszerint a gyalogos ráesik a gépkocsi motorház tetejére, majd csak a gépkocsi megállásakor vagy egy pár méterrel előbbre esik le az útestre. Villamos baleseteknél előfordul, hogy a villamos a gyalogost maga előtt tolja egészen a megállási helyig. Természetesen a sérült vagy elhunyt vonszolás nyomának kezdete jelezni fogja az elütés helyét. Itt figyelembe kell venni azt, hogy a vonszolási nyom kezdetén már fekvő helyzetben volt a sérült, tehát az elütés helye mindig kb. 2—3 méterrel előbbre van.

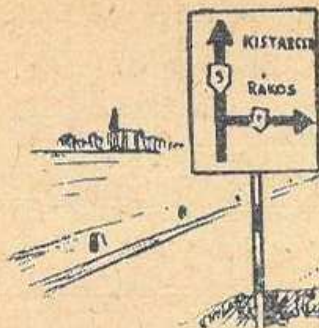
A sérült haladási irányát a legmegbízhatóbban a lábnyoma jelzi. Azonban Budapesten és nagyobb vidéki városokban, ahol kövezett az úttest, ott lábnyomot nem igen lehet találni. Ezért inkább tanukkal igyekezzünk pontosan megjelölni a haladási irányt vagy a helyszín adottságait figyelembevételével (pl. átkelőszakasz, parkírozott, elkerített területrész, felszedett úttestrész) kell azt megállapítani.

Mivel legtöbb esetben a járőr kiérkezésekor a járóművek már nincsenek eredeti megállási helyzetükben, ezért igen fontos e körülmények pontos megállapítása. Az elütés és a megállási hely pontos megállapítása azért szükséges, mert csak ezen keresztül mérhető le, hogy a vezető az elütés vagy összeütközés előtt, valamint az után, milyen magatartást tanúsított, megtett-e mindent annak érdekében, hogy minél előbb megálljon.

A járómű megállási helyét általában a keréknyomok jelzik legtöbbször. Azonban találhatóunk a megállási helynél olaj-, benzin-, vagy víztócsát, stb. és rendszerint addig tart a farolás, csúszás és vonszolás nyoma is.

A felsoroltakon kívül, — különösen gépjárárműszökés esetén, — nagy jelentősége és bizonyítóereje van a járómű kiálló részei letörésének és azok helyszínen való felkutatásának (pl. ajtókilincs, irányjelzőkar, lámpa, visszapillantótükör, szélességjelző, pótkerék, pumpa, továbbá csavarok, csapszegek, rúgók, stb.). A talált alkatrészeket mindig biztosítani kell, mert belőlük igen fontos következtetéseket lehet levonni a járómű nemére, gyártmányára és állapotára is.

A nyomok legjobb rögzítési módja a fényképezés. A fényképezés mellett azonban minden esetben részletes leírást is készítsünk a nyomok helyzete, minősége, terjedelme, alakja és hatása tekintetében.



AZ ÚTVISZONYOK vizsgálata

A vezetők és hajtók gondatlanságán kívül sok esetben az útviszonyok, — ha nem is kifejezetten — járulékos okai a közlekedési baleseteknek. Helytelenül épített kanyarok, elhanyagolt állapotban lévő utak, esetleg azok hiányos biztonsági berendezései (jelzőtáblák, korlátok, stb.) befolyásolják a vezetőt a biztonságos közlekedésben, ezért a baleset helyszínét vizsgálva megállapításainkat terjesszük ki:

- a) az úttest nemére,
- b) az útburkolat sajátosságára; állapotára és szélességére,
- c) a biztonsági berendezésekre és azok állapotára,
- d) az úttesten lévő akadályok, kilátást korlátozó építmények, növények nagyságára.

a) Az úttest nemét vizsgálva, megkülönböztetünk föld-, kavicsos-, makadám-, nagyköckös-, kisköckös-, keramit-, beton- és aszfaltutakat, ezenkívül Budapesten elég gyakoriak a kátrány-makadám utak.

b) A felsorolt utak közlekedés szempontjából más és más **sajátossággal rendelkeznek**; így az egyes utak sajátosságát és állapotát a baleset tisztázásánál feltétlenül figyelembe kell venni.

A földutak nyáron nagyon porosak, s így gyakori balesetek azáltal keletkeznek, hogy nagy sebességgel haladó gépkocsi által felvert por a lassúbb járművek (lovaskocsik, kerékpárok) hajtóit elvakítja, esetleg a lovak megbokrosodnak vagy a fenti gépkocsi után haladó másik jármű vezetője a nagy portól nem veszi észre a lassúbb járművet és azzal esetleg összeütközik. Homokos talajú földutakon a járművek — különösen nyáron — nehezen közlekednek. Esős időben a földutak gumibroncsos járművek részére nehezen járhatóak és csúszósak. A földutak szélessége különböző.

Kavicsos utak a földutakhoz viszonyítva már minden jármű részére járhatóak. Hátrányuk rendszerint az, hogy keskenyek (3—4 méter) és hamar romlanak (gödrök lesznek).

A makadám utak már terméskövel alapozott és gőzhengerrel hengerelt 10—15 cm vastag zúzott körétegből állnak. A makadám utak szélessége is változik. Vannak 3—4 és 5 méter szélességű utak. Nagy gépjárműforgalom következtében a makadám utak hamar romlanak, mert a nagy sebesség következtében, különösen az autóbusz kerekei, a szívóhatásra az apró kavicsokat meglazítják, feltépik és hamar gödrök keletkeznek. A gödrök okozói lehetnek azután az egyes műszaki

hibáknak, pl. kiálló éles kő defektet, nagyobb gödör tengerlyörést okozhat, vagy a kerékpáros a gödör kikerülése végett egy jelzés nélkül haladó gépkocsi elé kanyarodhat, stb. A makadám utak száraz időben szintén elég porosak. Fékhatás szempontjából jónak mondhatók. A járóművek csak télen vagy olyan helyen csúsznak meg, hol a javítás miatt az úttest földdel lett felszórva, vagy földút betorkolás van. Mivel a makadám utak nincsenek szegélyezve, előfordul tehergépkocsik vagy autóbuszok kitérésekor vagy előzéskor, hogy a vezetők letérnek egy kerékkal a sárba vagy porba, minek következtében — különösen fékezés alkalmával — könnyen megcsúszhatnak és balesetet idézhetnek elő.

A nagy- és kiskököckás, valamint keramitutak. Rendszerint városokban fordulnak elő, továbbá aszfaltutak lejtői és az országutak vasúti átjárói vannak ezekkel burkolva. Ezek az utak mindennemű és főleg a nagyforgalomra a legalkalmasabbak, mert zúzottkő vagy beton aljazatra épülnek. A legtartósabb utak, előnyük, hogy könnyen javíthatók. Fékezés szempontjából is a legjobbaknak mondhatók, kivéve a keramitutakat és az erősen kopott és poros felületű nagykököckás utakat, melyek a kezdődő eső idején nagyon csúszósak.

Betonutak. A nagyforgalmú közutak egyes szakaszai és a nemzetközi utak egy része betonból van. Az utak szegélyezése egyszintű. Pormentesek és mivel felületük egy kissé érdes, fékezés szempontjából kiválóak. Esős időben sem válnak síkossá. Világos színüknél fogva még éjjel is könnyű tájékozódást nyújtanak a sötét környezetben. A betonutak hosszanti és keresztirányban fűgázva vannak, hogy a hőváltozás esetén a burkolat terjeszkedni tudjon. A hosszanti fűgázás egyben az úttest közepét is jelzi, ami a vezetőknek előzés és kitérés szempontjából tájékozódást nyújt. A fűgák köze szurkozott. A szurok viszont nagy melegben felolvad és előfordul, hogy a gépkocsi kereke fékezéskor a hosszanti fűgán megcsúszik vagy megfarol, minek következtében könnyen baleset történhetik.

Aszfaltutak. Nagyobb városokban és Budapesten igen gyakoriak, továbbá nemzetközi útvonalak nagyrésze szintén aszfaltburkolatú. Az aszfaltutak csak állandó fenntartási munkák elvégzése mellett kiválóak. Hátrányuk, hogy esős és havas időben nagyon csúszósak, különösen a kezdődő, szitáló esőben. A járóművek fékhatása száraz időben jó.

Kátrány-makadám utak. A járóművek biztonsága szempontjából a betonutak mögé sorolhatók. Nedves állapotban is elég jó sűrűdést nyújtanak, mert a kátrány felülete tapadós és az út felülete érdes. Budapesten az autóbusz útvonalak egyes aszfaltburkolatú utcáit kátrány-makadámmal vonták be jelzett tulajdonságuk miatt. Egyedüli hátrányuk, hogy a kátrány a nagy melegben felolvad, az utak megpuhulnak és hullámossá lesznek.

Az utak nemén kívül meg kell vizsgálni az úttest állapotát. (Pl. kijárt földút, gépjárműforgalom következtében barázdás, homokkal, vagy kavicssal kitöltött kanyarok, gödrök, sár vagy hóolvadás következtében síkos, stb.), az úttest felületét (pl. egyenes, árkok felé erősen vagy enyhén lejtős, menetirányban lejt vagy emelkedik, stb.) és pontosan beméretezve az úttest szélességét, ároktól árokig. Külön a kövezett és külön a földes részt. Ha nincs gyalogjáró, akkor e körülményt külön figyelembe kell venni.

c) Biztonsági berendezések és azok állapota ra vonatkozólag először meg kell állapítani azt, hogy a baleset színhelyére vonatkozólag kiterjed-e valamilyen figyelmeztető jelzőtábla, („S” kanyar, bukkanó, keresztezés, sorompó, stb.) hatálya. A jelzőtábla megfelelő távolságban és állapotban van-e? Városokban a forgalmat szabályozó és utasítást adó táblákra ezenkívül villamos és autóbusz megálló táblákra, terelőoszlopokra, világítótestekre a járőr legyen mindig figyelemmel. Továbbá győződjék meg arról is, hogy van-e a gyalogosok részére kijelölt átkelő szakasz. Vasúti sorompónál mindig meg kell nézni, hogy a sorompó festése (fehér és piros) jól látható-e, nem kopott-e, továbbá szürkülettől napkeltéig és sűrű ködben piros üvegű lámpával ki van-e világítva vagy fényvisszaverő üveggel el van-e látva?

A biztonságos közlekedést célozza, — különösen kanyarokban — a fák törzse, a korlátok és oszlopok fehérre való bemeszelése is. Ha a meszelés hiányzik vagy már kopott, a jelentésben erre a körülményre ki kell térni. E biztonsági berendezések vizsgálatának főleg az éjjeli baleseteknél van nagy jelentősége.

d) Az úttesten lévő akadályok és kilátást korlátozó létesítmények, tereptárgyak tekintetében az alábbiakra kell figyelemmel lenni: a jelzett akadály, pl. a felszedett úttestrész körül volt-e határolva, éjjel piros üvegű lámpával ki volt-e világítva, álló gépkocsi éjjel meg vagy ki volt-e világítva? Ha a lámpák nem égtek, mi volt az oka és ki volt a felelős a lámpákért? Utkeresztezéseknél és útkanyarulatoknál mindig meg kell állapítani, hogy nincs-e kilátást korlátozó létesítmény (hirdetőoszlop, árusító bódé, más jármű, kocsirakomány, stb.), ha van, akkor meg kell állapítani, melyik vezetőnek milyen mértékben korlátozta a szabad látást. A helyszínrajzban a tereptárgy pontos fekvési helyét, nagyságát, esetleges magasságát is fel kell tüntetni. Utkanyarulatoknál gyakran egy ház, kerítés, nagyobb fa, sövény vagy bokor korlátozza a szabad kilátást.

A látási viszonyok korlátozásához tartozik még az úttesten mozgásban vagy álló helyzetben lévő az a jármű (villamos, bútorszállító-kocsi, szénásszekér, autóbusz), mely mögül egy másik kisebb jármű vagy gyalogos kihajthat, vagy kiléphet.

A fentiek alapján a helyszínt így kiértékelve most már a vezetők előadásából leszűrt eredmény alapján tudunk megállapítást vagy következtetést levonni a baleset elkövetési módjára és okára vonatkozólag.

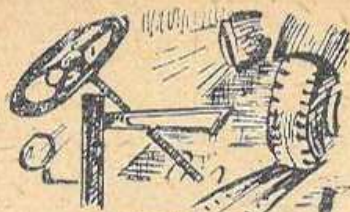
III. FEJEZET

A járóművek műszaki és rendészeti szempontból való átvizsgálása

Minden esetben, — akár történt a vezetők részéről hivatkozás műszaki hibára, akár nem — a járóműveket mind műszaki, mind rendészeti szempontból át kell vizsgálni, ki kell próbálni. A közlekedés biztonsága, továbbá a személy- és vagyonbiztonság lehető legnagyobb megóvása érdekében rendelet szabályozza, hogy az egyes járóműveknek milyen biztonsági felszereléssel kell rendelkezniük. A felszerelés hiánya vagy hibás volta igen gyakran szokott balesetet okozni, ezért meg kell állapítani, hogy a felszerelési tárgyak vagy szerkezet a baleset után milyen állapotban volt. E megállapításnak együtt kell haladnia azzal, hogy a biztonsági berendezés milyen volt a baleset előtt.

Mivel az egyes járóművek előírt biztonsági berendezése és szerkezete más és más, mert üzemük, s ezáltal veszélyességük is különböző, így az egyes járóművek műszaki- és biztonsági berendezésének átvizsgálását külön-külön ismertetjük. A járóműveket ezért az alábbi csoportba osztjuk:

1. gépjárárművek,
2. sínpályákhoz és vezetékhez kötött járárművek,
3. lovaskocsik,
4. kerékpárok.



A gépjárművek

BIZTONSÁGI BERENDEZÉSEINEK ISMERTETÉSE ÉS ÁTVIZSGÁLÁSUK MÓDSZERE

Az ismertetésnél először vesszük azokat a berendezéseket, amelyeknek hiánya vagy hibás volta közlekedési balesetet okozhat, azután pedig azokat, melyeknek baleset szempontjából nincsen különösebb jelentőségük, melyek csak a vezető biztonságos vezetését mozdítják elő.

Az első csoportba tartoznak:

- a) kormánykészülék,
- b) fékberendezés, ✓
- c) világítóberendezés, ✓
- d) hangjelzőkészülék, ✓
- e) irányjelzőkészülék, ✓
- f) féklámpa, ✓
- g) ablaktörlő, ✓
- h) visszapillantótükör, ✓
- i) biztonsági pótkapcsoló. ✓

A felsorolt biztonsági berendezéseket és készülékeket minden esetben vizsgáljuk át és a legcsekélyebb hiányosság esetén a forgalomból ki kell vonni.

A második csoportba tartoznak:

- j) a motor égéstermékeit elvezető berendezés,
- k) hangtompító,
- l) páratlanító készülék,
- m) méretjelző lámpák,
- n) szélességjelzők,
- o) mentődoboz.

Ezeket a szerkezeteket, illetőleg felszereléseket csak akkor vizsgáljuk át, ha az eljárás folyamán az a gyanu merül fel, hogy valamelyik hozzájárult vagy befolyásolta a balesetet.

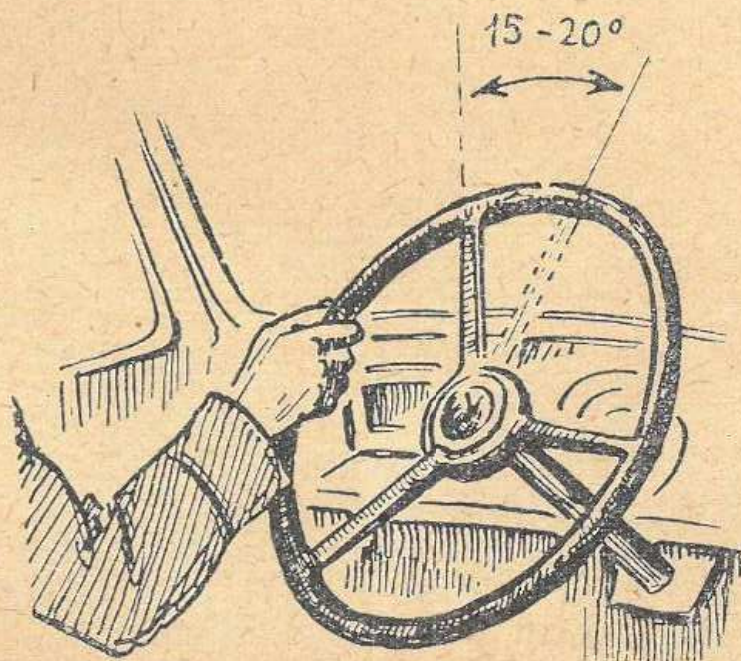
a) Kormánykészülék

A kormánykészülék tekintetében tudni kell, hogy a kormánykészüléknek mindig olyan állapotban kell lenni, hogy azzal a járóművet biztosan és gyorsan lehessen kormányozni. Még az egyenes úton haladó járóművet is csak állandó kormányzással lehet a megfelelő egyenes irányban vezetni. A járóművet állandóan irányítani, kormányozni kell, mert haladás közben a fellépő erő (centrifugális erő), továbbá az úttest egyenetlensége állandóan befolyásolják egyenes haladásában. Ugy szintén haladás közben állandóan ki kell kerülni különböző akadályokat (gyalogost, másik járóművet, felszedett úttestrészt, stb.) és rendeltetési helyére sem képes eljutni másképp, mint állandó irányváltoztatással. E feladatát a vezető a biztonságos közlekedés érdekében csak jó kormánykészülékkel tudja teljesíteni.

Nem megfelelő az a kormánykészülék, amelyiknek túl nagy vagy amelyiknek egyáltalán nincs holtjátéka vagy amelyik kormány nehezen mozgatható.

Ilyenkor a vezető — különösen veszély esetén — nem tud gyorsan és biztosan kormányozni. Tehergépkocsiknál vagy autóbuszoknál a kormánynek álló helyzetben való többszöri elfordítása, a kormányrúd elhúzódását és nagyobb holtjátékot idézhet elő. Minden kormányminél van egy bizonyos holtjáték. Ha ez csekély, akkor nem zavarja a kormányzást, azonban a nagyobb holtjáték a kerekek forgását nyugtalanná teszi és a biztos kormányzás nehezzé válik. A normális holtjáték 15—20 fok. (39. ábra.)

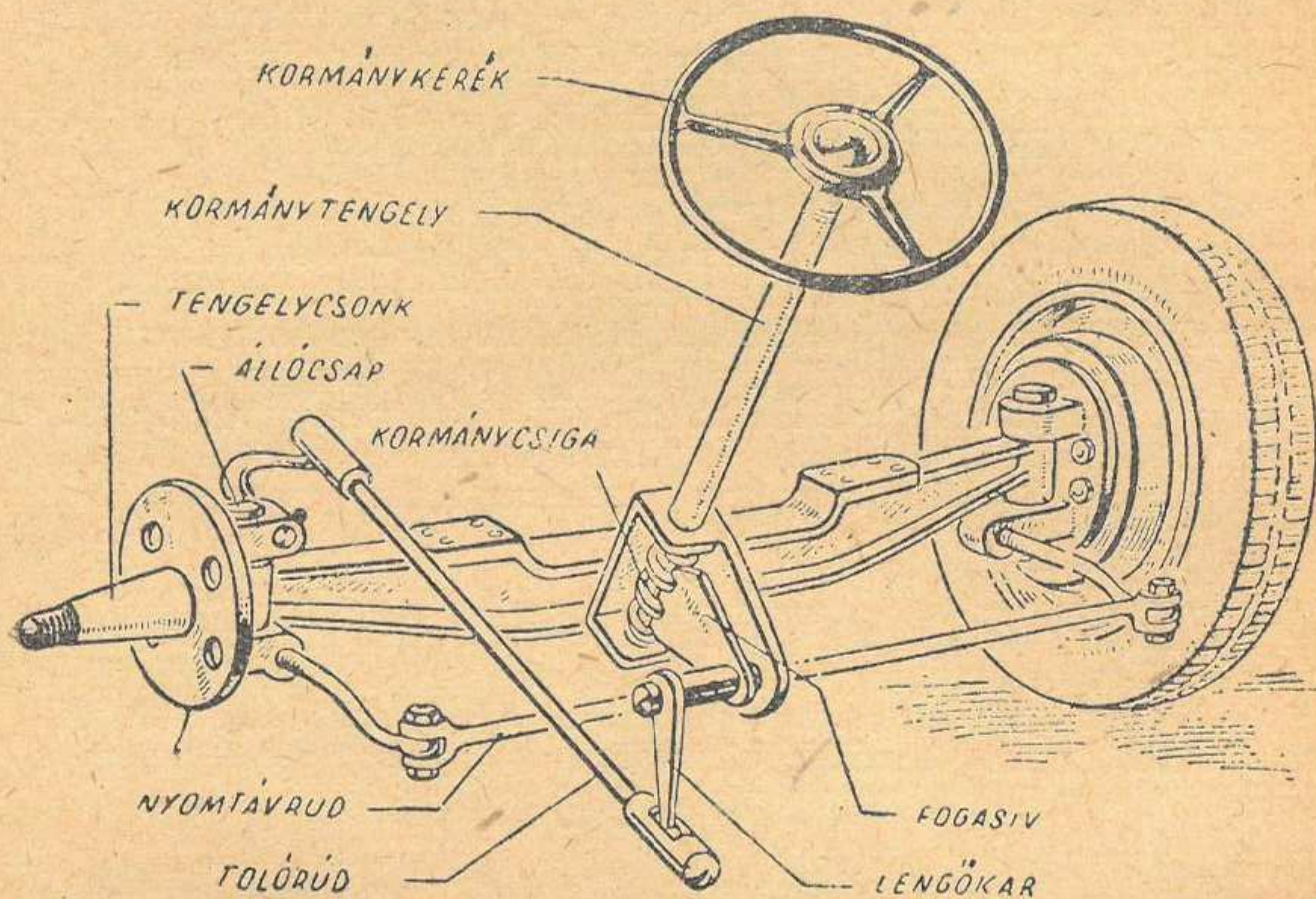
A kormány másik gyakori hibája a túlságosan kopott gömbcsukló, mely a rúgós szorítású féldió közül ilyenkor hamar kiugorhat, minek következtében teljesen megszűnik az összeköttetés a kormánykerék és az első kerekek között, s így a járómű a legsúlyosabb balesetet idézheti elő. A kormánykészülék biztonságos működését veszélyezteti az



39. ábra.

első kerekek helytelen beállítása. Ilyenkor a kormánykészülék rángat és a vezetést bizonytalanná teszi.

A kormánykészüléket, ha lehetséges, mindig mozgás közben is ki kell próbálni. Az átvizsgálás alkalmával figyelembe kell venni a járómű rongálódását is és jelentésünket ennek figyelembevételével tegyük meg. Összeütkezések alkalmával az első kerék tengelye igen gyakran elhúzódik, ennek hatása a kormánykészülékre is kiterjed, ezért igen fontos annak megállapítása, hogy a kormány hibája miben nyilvánul meg (pl. nyomtávrúd, lengőkar, tolórúd, stb. elhúzódása vagy törése). (40. ábra.)



40. ábra.

b) Fékberendezés

A fékberendezés arra szolgál, hogy a gépjármű vezetője a gépjárművet a szükség szerinti helyen, a lehető legrövidebb idő alatt megállíthassa. Minden gépjárművet két könnyen és gyorsan kezelhető, egymástól független, biztosan működő fékberendezéssel kell felszerelni. Gépkocsikon az egyik féknek rögzíthetőnek (kézféknek) kell lenni, míg a másik féknek az összes gépjárműveken lábféknek. Mindkét féknek egymástól függetlenül olyan hatásosan kell működnie, hogy a gépjárművet vezetője bármelyik fék használata esetén a lehető legrövidebb idő és út alatt meg tudja állítani.

Ahhoz, hogy a fékberendezést kellő szakértelemmel át tudjuk vizsgálni és a hibákat fel tudjuk ismerni, szükséges, hogy megismerjük a

fékezés elméletét és a gépjárműveken használatos fékberendezéseket és azok működését.

Minden mozgásban lévő gépjármű még a hajtóerő (motor) kikapcsolása esetén is a felhalmozott eleveenerő hatására továbbra is mozgásban marad. Ennek a mozgásnak csökkentésére, vagy a járműnek veszély esetén teljes leállítására a fékberendezés szolgál. A fékek leghatásosabb működésére elv az, hogy a fékezés megkezdése előtt a hajtóerőt (motort) ki kell kapcsolni, vagyis ki kell nyomni a tengelykapcsolót, majd fokozatos nyomással a lábféket megnyomjuk, vagy a kéziféket meghúzzuk. Csúszós úttesten azonban a hajtóerő azonnali teljes kikapcsolása majdnem minden esetben csúszást idéz elő. Ezért ilyen esetben teljes kikapcsolást csak akkor kell végrehajtani, amikor a jármű sebességét már némileg lecsökkentettük. Ennek okát az alább ismertetett elméleten keresztül értjük meg.

A fékezés művelete nem egyéb, mint a jármű mozgási energiájának megszüntetése, a fékberendezés (fékpofák) súrlódó- és a kerék futófelület tapadó ellenállása által. A futófelület tapadó ellenállása akkor fejt ki legjobban hatását és a fékút is akkor a legrövidebb, ha a kerekek forgását nem szüntetjük meg teljesen, hanem a gördülő súrlódás éppen a csúszás határán van.

A jármű csúszását nagymértékben befolyásolja a helytelen fékezésen kívül a sebesség, az úttest, a terhelés és a futófelület állapota. Eppen ezért baleset helyszínén, ha egy hosszú csúszási nyomot találunk az egyik járműtől, a másik járműtől viszont csak egy erős keréklenyomatot (féknyomot), ez nem jelenti mindig azt, hogy az utóbbi jármű vezetője sokkal kisebb sebességgel haladt, mint az előbbi járműé. Hanem jelentheti azt is, hogy az utóbbi jármű vezetője helyesen, az előbbié pedig helytelenül fékezett. A legtöbb vezető veszély esetén teljes fékhatást fejt ki a kerekre, azok gördülését azonnal megszünteti, minek következtében a jármű megcsúszik és sokkal hosszabb lesz a fékútja, mint a helyes fékezés esetén. Minél érdekesebb az úttest felülete (beton, szurkozott-makadám) annál jobb a kerekek súrlódó hatása. Azonban azonos felületű úttesten is változik a súrlódás a nedvességtől függően. Nedves úttesten fékezve, csaknem kétszer olyan hosszú a járműnek a csúszása, mint száraz úttesten. Számítások és mérések alapján egy négykerékfészes gépkocsinak, valamint a motorkerékpároknak különböző úttesten a legrövidebb fékútját a 41. sz. ábrával jelzett táblázat tartalmazza.

E táblázatot a bajtársak csak tájékoztatónak vegyék, mert minden vezetőt különböző tényezők befolyásolnak a fékezéskor, mely tényezők teljes kiértékelése és azok helyes alkalmazása igen nehéz feladat. Azonban ahhoz, hogy a járó a helyszínén talált különböző hosszúságú féknyomokat mégis kellőképpen meg tudja ítélni és a megfelelő

következtetéseket (a sebességre vagy a veszély észrevételének helyére, stb.) le tudja vonni, szükséges megismerni azokat az összefüggéseket, amelyek a járómű fékútját befolyásolják.

A fékutat a következő tényezők határozzák meg:

a vezető cselekvési ideje,

az úttest állapota,

a futófelület állapota,

a sebesség,

a fékek állapota,

négy- vagy kétkerékfés.

A vezető cselekvési idején azt az időt értjük, melyre a vezetőnek a veszély észrevételének pillanatától a fék igénybevételéig szüksége van. Ez az idő személyenként különböző és minden esetben függ a vezető idegállapotától is. Általában egy másodpercet lehet venni a vezető cselekvési idejének. Nagy sebesség (70—80 km) mellett azon-

Sebesség		Műúton		Beton		Kövezett		Kátrányozott		Aszfalt	
km/ó	m/mp	szár.	nedv.	szár.	nedv.	szár.	nedv.	szár.	nedv.	szár.	nedv.
5	1.5	0.14	0.24	0.15	0.28	0.16	0.32	0.19	0.38	0.20	0.48
10	2.8	0.55	0.96	0.59	1.10	0.64	1.28	0.70	1.54	0.80	1.93
15	4.6	1.24	2.16	1.30	2.48	1.44	2.88	1.70	3.40	1.70	4.32
20	5.50	2.20	3.85	2.40	4.40	2.60	5.40	3.1	6.20	3.10	7.70
25	6.8	3.46	6.5	3.71	6.90	4.0	8.0	4.8	9.70	4.85	12.10
30	8.3	4.95	8.65	5.30	10.0	5.80	11.50	6.9	13.80	6.90	17.3
40	11.0	8.80	15.40	9.45	17.60	10.25	22.50	12.3	24.60	12.30	30.7
50	14.0	13.08	24.0	14.8	27.5	16.0	32.0	19.2	38.5	19.20	48.0
60	16.6	19.8	34.6	21.3	39.6	23.0	46.2	27.7	55.4	27.7	69.0
70	19.5	27.0	47.0	29.0	54.0	31.4	62.0	37.7	75.4	37.7	94.0
80	22.0	35.2	61.6	37.9	70.5	41.0	82.0	49.7	98.6	49.3	123.0
90	25.0	44.5	78.0	48.0	89.0	52.0	104.0	62.2	125.0	62.2	156.0

41. ábra.

ban a cselekvési idő 2 másodperc is lehet. Ezért különösen nagy szerepe van, mert a hosszabb cselekvési időnél a járómű 20, sőt 30 métert is haladhat, míg a kerekek fékhatása beáll. A fékút meghatározásánál a cselekvési időt mindig tekintetbe kell venni.

A cselekvési idő figyelembevételével a fékezés minden járómű esetében az alábbi négy műveletre oszlik:

1. a veszély felismerése (a vezető látja a kihajtó járóművet),
2. elhatározás, (a vezető gondolkozik és határoz, pl. fékez),
3. a fékezés művelete (a vezető cselekszik, elveszi a gázt, kikapcsol, működteti a féket),
4. a fékek hatása (a járómű sebességét a fékek a fékezés arányában csökkentik a teljes megállásig).

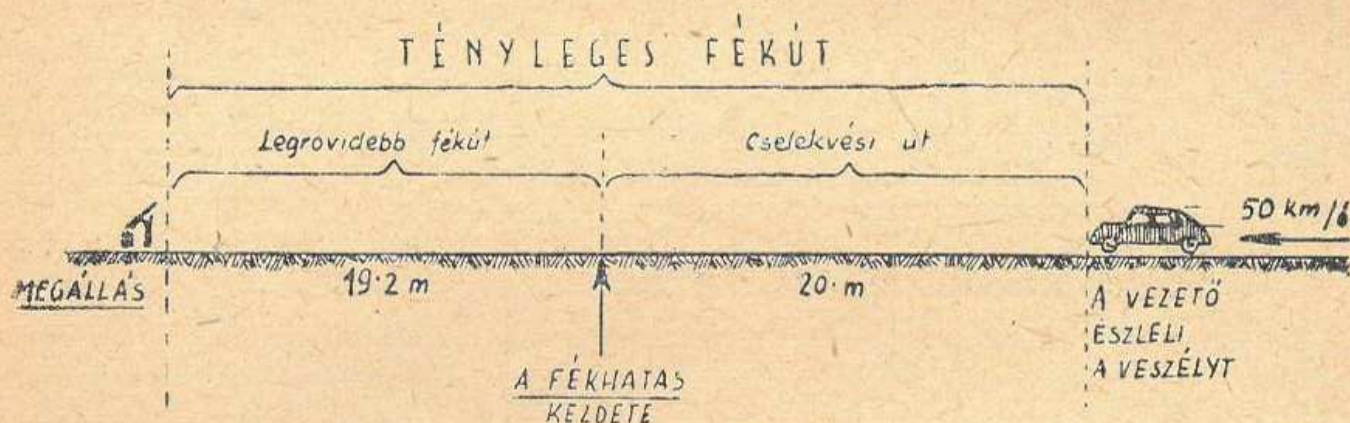
A tényleges fékút tehát az az út, melyre egy gépjárműnek szüksége van, hogy az akadály felismerésétől a teljes megállásig jusson. Ez pedig a cselekvési időből és a legrövidebb fékútból áll.

Hogy ezt az elméletet a gyakorlatban is alkalmazni tudjuk, egy átlagos sebességgel haladó gépkocsi példáját ismertetjük:

az óránkénti 50 km-es sebességgel, száraz aszfaltúton haladó, négykerékfészes gépkocsi fékútja: 19.2 méter. A vezető cselekvési ideje 1.5 mp, mely szerint a cselekvési út 20 méter lesz. A teljes megállás, vagyis a tényleges fékút ilyen módon:

$$19.2 + 20 = 39.2 \text{ méter.}$$

Végül figyelembeveendő az is, hogy a cselekvési idő nemcsak az egyes vezetőkénél különböző, hanem ugyanannál a vezetőnél is változik a veszély nagysága, az idegrendszer kimerültsége, a figyelem összpontosítása és a sebesség nagysága szerint. A járó vizsgálati során e szempontokat vegye figyelembe. (42. ábra.)

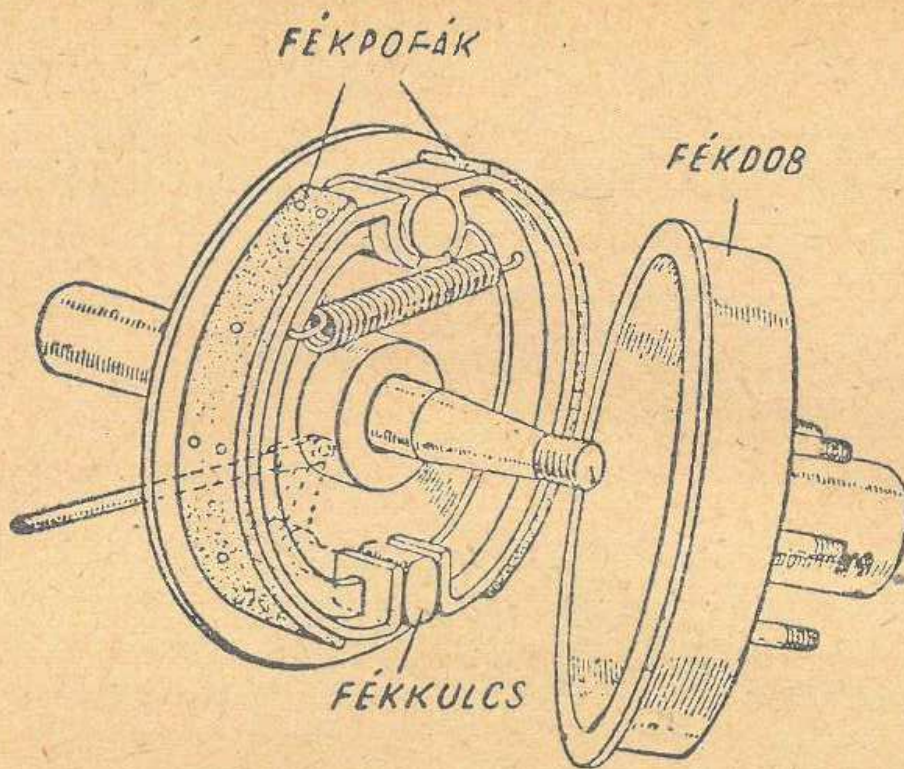


42. ábra.

A fékezés műveletének megismerése után szükséges, hogy a bajtársak a gépjárműveken használatos fékberendezéseket és azok működését is ismerjék. A gépjárműveken használatos fékberendezéseket az alábbi csoportokra osztjuk:

- mechanikus fékberendezés,
 - olajnyomásos fékberendezés,
 - légnnyomásos (szervo) fékberendezés,
- Ezenkívül fékezésre használható maga a motor is.

Mechanikus fékberendezés lényege a következő: a kerekekhez fékdob van erősítve, amely velük együtt forog. A gépkocsi tengelyén külön tárcsán két fékpofa helyezkedik el a dob belsőjében. Ez a tárcsa a fékpofákkal nem forog. A fékpofák és a dob között kb. $\frac{1}{4}$ mm hézag van. A két fékpofa végénél fékkuics (fékdió) van elhelyezve, mely összeköttetésben áll a fékpedállal. Fékezéskor a fék-



43. ábra.

pedál lenyomása esetén megfelelő rudazat, vagy acélkötél által a fékkulcs elfordul, minek következtében a fékpofák megfeszülnek a fékdobban és a fellépő súrlódás lefékezi a kerék forgását. (43. ábra.)

A súrlódó erő fokozására a fékpofák felületét azbeszt anyaggal borítják. A fékpedál felengedésekor a fékpofákat egy rúgó ismét visszahúzza eredeti helyzetükbe és a fékhatás megszűnik. Rendkívül fontos a forgalom biztonsága szempontjából a fékek jó beállítása, hogy fékezéskor az összes kerekek egyenletesen fékeződjenek. Ellen esetben a gépkocsi mindig az ellenkező oldalára csúszik, amely oldalon a fék korábban vagy jobban fogott, ami sok esetben balesettel is végződik. A fékhatás kiegyenlítésére szolgál a fékkiegyenlítő himba, illetve a kiegyenlítő csiga.

Leggyakrabban előforduló hibák: a fékpofák borításának kopása, vagy az, ha a borításra olaj kerül. Ilyenkor a fékpedál teljes lenyomása esetén is feltűnően hosszú lesz a járómű fékútja. Rossz utakon, terepen való haladás esetén fordul elő a tolórudd törése, a fékszár vagy a drótkötél szakadása. E hibáknak rendszerint baleset a következménye.

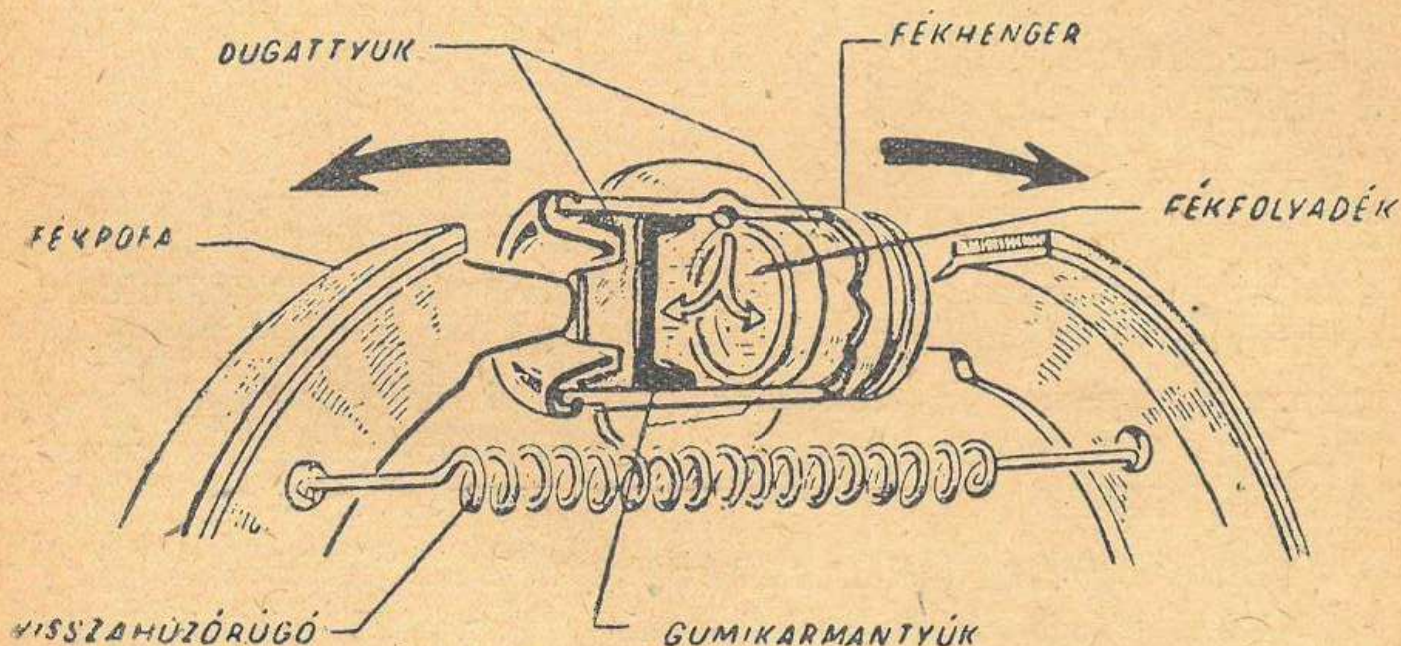
A **kézfék** szerkezetileg és működésileg azonos a mechanikus lábfékkal. Eltérés csupán az, hogy a fékszerkezet külső pofás és rendszerint a közlőműre (kardántengely), vagy csak a hátsó kerekekre fejt ki fékező hatást és kéziemelelővel hozhatjuk csak működésbe. Az emelőkar behúzott helyzetében rögzíthető. Az álló gépkocsi lefékezésére szolgál. Csak az a kézfék fogadható el, amely függetlenül működik a lábféktől.

Szalag fékberendezés motorkerékpárokon gyakori. Működési elve az, hogy a vezető a lábpedál lenyomása vagy a kézi fogantyú lenyomása által a kerekekkel együttforgó fékdobra egy acél-szalag segítségével a nyomás vagy húzás erejéhez képest fékező hatást fejt ki.

Előforduló hibák: a fékszár helytelen beállítása, törése, a huzal, (bowden) szakadása vagy a huzal végén lévő forrasztás leválása. A fék tetszés szerinti erősségre állítható.

Ráfutó fékberendezés a pótkocsik fékeinek működtetésére szolgál. A fékhatást a vontató jármű lefékezése esetén a pótkocsi eleven ereje hozza működésbe egy — kapcsolószerkezeten lévő — fékrúd segítségével.

Olajnyomásos fékberendezés működése annyiban tér el a mechanikus fékberendezéstől, hogy itt a fékpedál lenyomásakor a központi olajtartályból a főfékhenger dugattyúja segítségével csöveken keresztül olaj nyomul a kerekeknél lévő dugattyúval ellátott fékhengerbe, ahol az olaj nyomása a fékpofákat (miként a fékkulcs) neki-szorítja a fékdobnak. (44. ábra.)



44. ábra.

Ennél a fékberendezésnél a fékhatás mind a négy keréknél egyenletes. A fékezés megszűnése után az olaj a tágulás következtében a pofákat visszahúzó rúgó segítségével a megfelelő szelepeken keresztül ismét a főféktartályba jut. Csak speciális, úgynevezett fékolajat szabad használni a féktartály feltöltésére.

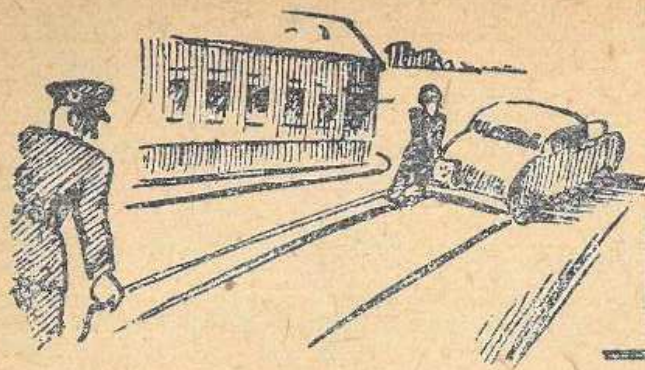
Előforduló hibák: leggyakrabban a rossz fékolaj következtében a gumikarmantyúk elromlása fordul elő, azután, amikor valamilyen rendellenesség folytán levegőt kap a fékberendezés vagy valamelyik cső megtörik, kilyukad, stb. A fékberendezésbe került levegőt a fékpedál lenyomásakor érezhető rugalmas ellenhatásból lehet felismerni. Ilyenkor az egész fékrendszert légteleníteni kell. Meg kell győződni minden esetben arról is, hogy mennyi olaj van a féktartályban. Kevés olaj esetén gyengébb a fékhatás.

A légnyomásos (szervo) fékberendezésnél a vezető által lenyomott fékkar csupán a fékezőerő szabályozására szolgál. A fékezőerőt 4—5 atmoszféra nyomás alatt álló légtartályból kiáramló levegő szívóhatása fejt ki, a fékpofákon elhelyezett külön dugattyús szerkezet segítségével. A lábpedál felengedésével a fékhatás azonnal megszűnik. A légtartályt egy — a motor által hajtott — kompresszor tartja állandóan megfelelő nyomás alatt töltve. Ez a fékrendszer különösen nehéz és nagy gépjárműveknél (autóbusz, trolleybusz, különleges gépjármű, tehergépkocsi, stb.) a legalkalmasabb, ahol mindig biztos és megfelelő hatású fékezésre van szükség.

A fékberendezés előforduló hibája, amikor a levegő a fékhengereknél vagy máshol kiszökik és nincs meg a kellő nyomás. E körülményt azonban a vezető a műszerfalán elhelyezett fesz mérő segítségével azonnal felismerheti.

Végül a fékek állandó jókarban tartása minden vezető elsőrendű kötelessége, ezért a járó vizsgálatánál, ha feltűnően elhanyagolt, gondozatlan fékberendezést, illetve járművet talál, e körülményre jelentésében térjen ki. (Pl. mechanikus fékberendezésnél fordul elő gyakrabban, amikor a vezető hanyagságból a törést vagy a tolozár menetének a kikopását drótozással vagy más nem alkalmas módon csak ideiglenesen javítja meg.)

A motorral való fékezést a lejtőn huzamosabb ideig való lefelé haladásnál kell alkalmazni, amikor a láb- és a kézfék az állandó fékezés következtében erősen felmelegszik, illetve nagyon igénybe van véve. A motorral való fékezés nem egyéb, mint a motornak erőátviteli kikapcsolása nélkül, csupán a gyújtás megszüntetésével való haladás. Ilyenkor a motorban fellépő nagyerősségű szívás, kis kompresszió és kis kipufogó munka a gépkocsi haladása ellen fékezőerőként hat. Huzamosabb ideig a motorral való fékezés a gyertyák elolajozódásához vezethet.



Menet és FÉKPRÓBA

Mivel a legtöbb közlekedési baleset a jármű súlyos megrongálásával, üzemképtelenségével jár, ezért ilyen esetekben a fékberendezésekre vonatkozó megállapításainkat csak az állóhelyzetben észlelt hiányosságok és sajátosságok tüzetes leírásával rögzítjük.

A fékberendezés vizsgálatánál a legdöntőbb szempont annak megállapítása, hogy a jármű fékje milyen volt a baleset előtt. E célból külön kell választani a baleset következtében keletkezett rongálódásokat (törés, zúzódás, olajfolyás, stb.) a fékrendszer előbbi hibáitól. Először is megnézzük, hogy származott-e látható féknyom az úttesten vagy nem. Ha igen, akkor magát a féknyomot vizsgáljuk meg először és a talált sajátosságok alapján igyekezzünk megállapítani a fékhibát állóhelyzetben. Ilyenkor a járór egyik tagja a kocsi alá fekszik vagy hajol, míg a másik a fékpedál lenyomását és felengedését végzi. Ezzel ellenőrizhető a fékrendszer helyes vagy helytelen beállítása, megállapítható a törés, szakadás és kopás is. Olajnyomású vagy szervó fékberendezésnél pedig az olaj folyása, illetve a csővezeték megsérülése. Természetesen meg kell állapítani annak valószínűségét is, hogy a fékberendezés a baleset következtében valóban megrongálódhatott-e vagy nem, vagy pedig a vezető utólagosan rongálta meg, hogy fékhibát színleljen.

A fékberendezés — de általában minden biztonsági berendezés — átvizsgálásánál a talált eredmény annál nagyobb értékű, ha a berendezést közvetlen a baleset után (nem egy-két nap múlva) vizsgáljuk át. A vezetőnek ugyanis huzamosabb idő múlva alkalm van a hibák kijavítására vagy egyes hiányzó szerkezetek pótlására. Ez a körülmény különösen gépjárműszökés esetére vonatkozik nagyobb mértékben, ahol csak igen nagy körültekintéssel lehet megfelelő eredményt elérni. Sokszor a szökés oka lehet valamilyen biztonsági berendezés hibás volta is.

Üzemképes gépjárműveknél minden esetben menet- és fékpróbát kell tartani. A járművet csak a vezető sérülése esetén vezesse a járór egyik tagja és hajtsa végre a menet- és fékpróbát, ellenkező esetben mindig az illető vezető. A fékpróbát először kis sebesség mellett hajtjuk végre és csak azután szabad nagyobb sebesség mellett tartani, ha meggyőződünk arról, hogy a fékek hatásosan működnek. Vigyázzunk azonban arra, hogy újabb balesetet ne okozzunk.

Ha a baleset alkalmával a járóműtől féknyom keletkezett, akkor a járóművel addig és olyan sebesség mellett kell fékpróbát tartani, amíg a keletkezett féknyom hossza megegyezik a talált nyom hosszával. A fékpróbát — a sebességmérő figyelése mellett — a vezető által állított sebesség ellenére is meg kell tartani, hogy ezáltal a vezető és maga a járó is meggyőződjék az állítás helyességéről. Ha a járó kiérkezéséig az útviszony eső, hó vagy felszáradás miatt megváltozik, akkor a féknyom hosszából a járómű sebességére vonatkozó megállapításokat mellőzni kell.

A fékpróba alkalmával figyelembe kell venni, hogy milyen volt a járómű terhelése a baleset alkalmával és a terhelés hogyan oszlott meg. (Pl. a személygépkocsiban a vezetőn kívül a hátsó ülésen — a kormánykerék felőli oldalon — egy 100 kg-os férfi ült, s ezért a terhelés és az úttest domborulata miatt a járómű baloldali kerekeitől erősebb féknyom keletkezett, stb.)

A motorkerékpár fékpróbája alkalmával is tartsuk szem előtt a motorkerékpár terhelését. Különösen olyan oldalkocsis motorkerékpárnál, amelyeknek oldalkocsija nem fékeződik.

Lényegesen más a fékhatás a terheléssel is az olyan oldalkocsis motorkerékpároknál, ahol az oldalkocsi is fékeződik.

Pótkocsis tehergépkocsiknál vagy traktoroknál a pótkocsi fékezését is ellenőrizzük.

A fékpróba alkalmával egyidejűleg át kell vizsgálni a kerékabroncsok futófelületét is és százalékarányban határozzuk meg a futófelület kopását, annak állapotát. Ikerkeres tehergépkocsinál gyakori, hogy az egyik vagy mind a két oldalon az ikerkerék hiányzik. Ez a körülmény természetesen befolyásolja a fékutat.

A fékpróba alatt a lábfék után ki kell próbálni a kézféket is. Mivel a kézfék rendeltetése az álló járómű rögzítésén kívül a lábfék elromlása esetén, a járómű megállítása is, ezért éppenolyan gondossággal hajtsuk végre a kézfék vizsgálatát is.

A fékpróbáról írt jelentésnek tartalmaznia kell a fékek rendszerét, (mechanikus, olaj- vagy levegőnyomású), állapotát, sajátosságait, valamint azt, hogy a járómű hány kerékfékes.

A fék — állapota szerint — lehet: ápoltt, ápolatlan, jó fékhatású, egyáltalán nem fékez, gyengén fékez, hibája kopás vagy törés, stb.

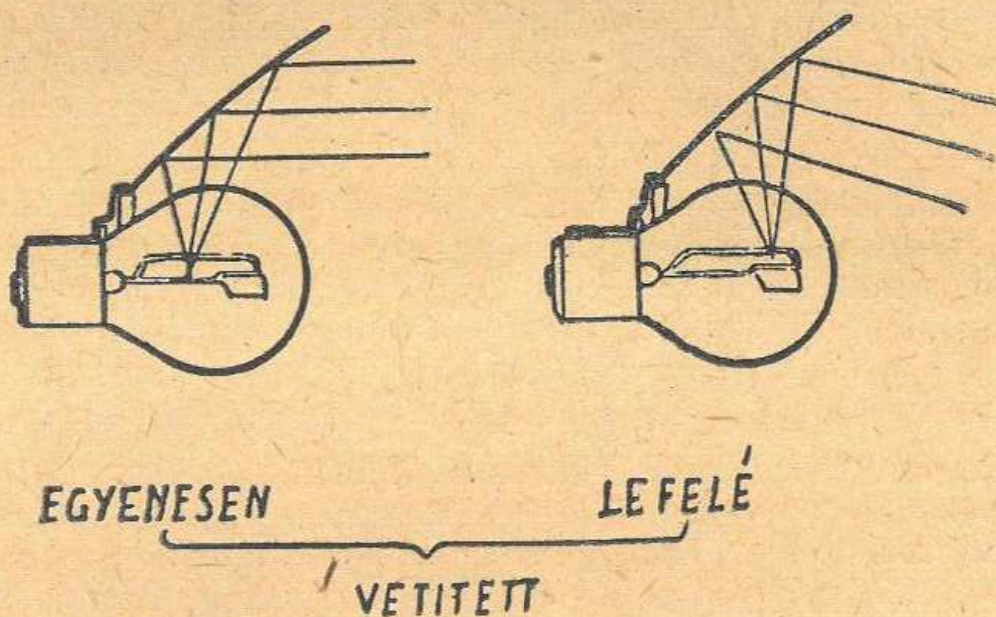
Sajátosság szempontjából: hirtelen fog (blokkíroz), vagy a bal hátsó kereket fékezi erősen, a többi csak gyengén vagy a pedál benyomását ismételni kell, stb.

c) Világítóberendezés

A szabályzat szerint minden forgalomban lévő gépjárművet elől két fehér vagy sárgafényt adó, hátul pedig a rendszámablát fehér fénnel, hátrafelé pedig tompított vörösfényt adó lámpával kell ellátni. Hosszú gömbfa vagy egyéb olyan szállítás esetén, ahol a rakomány

hosszabb a rakterületnél, éjjel a gömbfa vagy rakomány végére lámpát kell elhelyezni.

Az első lámpát a gépkocsi jobb- és baloldalán, a gépkocsi szélétől legfeljebb 40 cm távolságra kell elhelyezni. A lámpák ezáltal a gépkocsinak megközelítő szélességét is jelezik. A lámpáknak megfelelő kapcsolás útján lefelé vetített, ú. n. városi világításra és távolsági, ú. n. országúti világításra kapcsolhatónak kell lenniük. Erre a célra legalkalmasabb a kétszálás bilux lámpa, amely egyetlen reflektor alkalmazásával oldja meg a kétféle vetítésnek megfelelő fényelosztást. Ennek a lámpának két szála van, mely a vezetőülésből külön kapcsolható. Az égőt a reflektor parabolatükör gyújtópontjába kell elhelyezni.



45. ábra.

(45. ábra.) Van azonban olyan reflektor is, ahol két különböző égő van elhelyezve, az egyik a fényszóró, a másik a tompított fényt adó égő.

Igen gyakran fordulnak elő balesetek a távolsági reflektor használata, valamint a lámpák helytelen elhelyezése miatt, amikor a városi világítás ellenére a járómű egyik vagy mindkét lámpája nem lefelé hanem felfelé vagy oldalt vetít. A járóőr különösen éjjeli baleseteknél ellenőrizze a reflektorok fényvetítését és a lámpák fényerősségét. Zavarja a közlekedést az olyan lámpa is, amely haladás közben remeg, vagy amikor a két első lámpa közül valamelyik nem ég. Az utóbbi eset megtévesztheti a szembejövő járómű vezetőjét és súlyos balesetet idézhet elő, mivel egyrészt nem tudja megállapítani a járómű szélességét vagy pedig azt gondolja, hogy motorkerékpár jön vele szemben és nem tér ki eléggé. Ilyen esetben nehéz bizonyítani azt, hogy az égő nem égett, mert az egész lámpa ilyenkor rendszerint súlyosan megrongálódik.

Sűrű ködben a legalkalmasabb a sárgaszínű lámpa vagy a fény-szóró elé elhelyezett sárga színszűrőüveg. A sárga fényt ugyanis a vízpárák a legkevésbé nyelik el és így a ködben a legtávolabbi hatolnak.

A kétkerekű, valamint a 125 cm³-nél nem nagyobb lökettérfogatú motorkerékpároknál (kismotor) elől egy fehér- vagy sárgafényt adó városi lámpát és lefelé vetítő fényszórót kell alkalmazni. **Oldalkocsis motorkerékpáron** ezenkívül az oldalkocsikerék sárvédőjén fehérfényt adó lámpát, — mely egyben a motorkerékpár szélességét is jelzi — hátul pedig a rendszámtáblát megvilágító és hátrafelé tompított vörösfényt adó lámpát kell felszerelni. A kétkerekű motorkerékpáron és a kismotorkerékpáron hátul lámpa helyett csak egy fényvisszaverésre alkalmas fényvisszaverő üveget (prizmát) kell alkalmazni.

A rendszámtábla megvilágítására külön lámpa szolgál, melynek olyan kapcsolóberendezésűnek kell lennie, hogy meggyújtása a vezetőülésemből, kikapcsolása pedig csak a lámpánál lévő külön másik kapcsolóval történjék.

A felsorolt világításokon kívül az 5.610—4/1—1950. B. M. számú rendelet 1. §-ában felsorolt gépkocsik, továbbá a közbiztonsági szervek egyes gépjárművei, a tűzoltók és mentők gépjárművei **megkülönböztető lámpával** is el vannak látva. Továbbá pótkocsit vontató gépkocsikon a vezetőülés fölött, középen, egy csúcsával felfelé álló, sárgaszínű, háromszög alakú, éjjel kivilágított táblának kell lenni.

A világítóberendezésnél előforduló hibák az akkumulátorban, a vezeték szakadásában, az égők kiégésében és a kapcsolóberendezés elromlásában keresendők. Igen gyakori azonban a biztosítékok kiégése és a testelés megszűnése is. A világítást vizsgálva — különösen sűrű ködben — meg kell győződni arról, hogy a lámpák hány méter távolságból váltak láthatóvá.

d) Hangjelzőkészülék

Hangjelzőkészülék tekintetében szabály az, hogy minden gépjárművet jól hallható és álló helyzetben is működő, egyhangot adó hangjelzőkészülékkel kell felszerelni. Legalkalmasabb az elektromos hangjelzőkészülék. Különleges hangjelzőkészüléket (elektromos csengő, hármashangú kürt) csak az 5.610—4/1—1950. B. M. sz. rendeletben felsorolt gépjárműveken szabad használni.

A hangjelzőkészülék a biztonságos közlekedést nagymértékben segíti elő, sőt bizonyos esetekben a szabály elő is írja a hangjelzés használatát (előzéskor, utcakeresztezésnél, ki látás korlátozásakor, általában, amikor a személy- és vagyonszükséglet megköveteli). **A hangjelzés csak akkor éri el célját, ha azt kellő időben adja le a vezető.** Tehát igyekezzék a járórtanuk segítségével, ha lehet, pontosan megállapítani azt a helyet, ahol a vezető a figyelmeztető hangjelzést használta. A tapasztalat azt mutatja, hogy figyelmeztető hangjelzéssel

is meg lehet előzni a balesetet és viszont a készülék rossz állapota vagy a jelzés elmulasztása is súlyos balesetet idézhet elő. A járóművek hangjelzőkészülékének kipróbálásáról sohasem szabad megfeledkezni.

Előforduló hiba: a vezeték szakadása, a kapcsolók elromlása vagy a testelés megszűnése. Két járómű esetében a tanukkal is egyeztetni kell, hogy a hangjelzést melyik járóműtől hallották.

e) Irányjelzőkészülék

Az irányjelzőkészülék felszerelése csak **csukott vezetőülésű gépkocsikra kötelező**, vagyis ahol a vezető mindkét irányban nem tudja jelezni kanyarodási szándékát. Az irányjelzőkészüléknek a gépkocsi legfelsőbb részén kell felszerelve lenni s úgy, hogy az előlről és hátulról jól látható legyen. A készülék elektromágnessel működik. Működését a vezetőknek vagy rálátással vagy a szerelékfalán kigyulladás lámpa vagy a visszapillantó tükör segítségével ellenőrizni kell.

A gépkocsi haladási irányának mindennemű megváltoztatását, továbbá a lassítást és a megállást irányjelzőkészülékkel vagy a vezetőnek a karjával jeleznie kell. A jelzést, — miként a hangjelzést — a kellő időben és távolságban kell leadni, nehogy a szembejövő vagy az előzni akaró járómű vezetője már megállni ne tudjon, s így baleset következzen be. Az irányjelzőkészülék intőkarja jelzési helyzetében a jobb felismerés végett piros celluloiddal van bevonva és világít. Nagyobb gépkocsiknál (autóbusz, tehérgépkocsi) a készülék lengőkaros.

A készülék előforduló hibái: az intőkar égője kiég, s különösen éjjel jelzési helyzetét más járóművezető vagy gyalogos nem veszi észre és könnyen baleset lehet a következmény. Azután gyakori, hogy az intőkar tokja benyomódik és jelzése alkalmával nem tud az intőkar kicsapódni jelzési helyzetébe (beszorul vagy nem esik vissza a tokjába, hanem félig nyitott helyzetben áll, ami félreértésre ad okot az előzni akaró, illetve a szembejövő járóművezetőknek).

f) Féklámpa

A féklámpa a lassítás és a megállás jelzésére szolgál, ezért a gépkocsi hátsó részén van elhelyezve. A lámpa színe piros, vagy narancssárga. Bekapcsolását a vezető a fékpedál benyomása által végzi. A legtöbb gépkocsin a hátsó rendszám táblát megvilágító lámpa burkolatában van elhelyezve, a legújabb típusú személygépkocsikon viszont a két hátsó sárvédőn.

A lámpa jelentősége és tüzetes átvizsgálása különösen olyan baleseteknél fontos, amelyeknél a féklámpa hibája következtében a gépkocsi mögött haladó vezető nem veszi észre a hirtelen fékezést és beleszalad a megálló gépkocsiba. Ilyen esetekben a járőr a követési távolság megállapítására fordítson nagyobb gondot!

g) Ablaktörlő

Ablaktörlőkészüléket minden közhasználatú személy- és társasgépkocsira fel kell szerelni (fontosságára való tekintettel a gépkocsik legnagyobb részén fel van szerelve). Rendelitetése, hogy esős vagy havas időben a vezető szabad látását a szélvédő üvegen keresztül biztosítsa. Ilyen időben ablaktörlő készülék nélkül a vezető szeme kimerül és esetleg egyáltalán nem, vagy csak későn veszi észre a veszélyt, amikor már elkerülhetetlen. Tehát esős, havas időben vagy ködlecsapódáskor előforduló baleseteknél az ablaktörlő működését különös gondossággal ellenőrizzük.

Az ablaktörlőkészüléket a legtöbb gépkocsin egy kis elektrómotor hozza működésbe, azonban van olyan gépkocsi is, ahol a lengőkar mozgására a szívócsőben fellépő szívás szolgál.

h) Visszapillantótükör

A visszapillantótükör a vezető hátralátására szolgál. Ezen keresztül győződik meg az előzni kívánó jároműről. Minden autobuszt és tehergépkocsit két visszapillantótükörrel kell felszerelni. Az autobusznál a tükör még arra is szolgál, hogy ezen keresztül győződik meg a vezető a le- és felszállásról is. Igen fontos a visszapillantótükör elhelyezése és beállítása. A beállítás ellenőrzésénél figyelembe kell venni a vezető természetét, mert a beállítás aszerint változik.

i) Biztonsági pótkapcsoló

A pótkocsi kapcsolószerkezetének elszakadása esetén a pótkocsi különválásának meggátlására biztonsági pótkapcsoló szolgál. Pótkocsit vontató jároműveknél a pótkapcsolót minden esetben ellenőrizni kell.

A felsorolt biztonsági berendezések vizsgálatánál az előforduló hibákat tüzetesen írjuk le, külön a régi eredetű hibákat és külön a balesettől származókat.

Egyéb ellenőrzések

Motorkerékpár baleseteknél a felsoroltakon kívül feltétlen átvizsgálás tárgya — különösen, ha utast is vitt magával — a rögzített pótlás, a kapaszkodófogantyú és a lábtartók.

Oldalkocsis motorkerékpárnál pedig, ha áruszállító ládával van felszerelve, ellenőrizni kell a láda nagyságát és terhelést. Sem a láda, sem a rakomány hossza nem lehet olyan, hogy a vezetőt a kormányzásban akadályozza.

Tehergépkocsiknál teherszállítás esetén ellenőrizni kell a megengedett legnagyobb terhelést. A gépkocsi teherbírása az alváztáblán kilogrammokban fel van tüntetve, amit a szállítójeggyel kell összeegyeztetni. Továbbá ellenőrizni kell, hogy a szállítmány megfelelő mó-

don van-e felrakva és lebiztosítva (kötél, lánc, ponyva). Nem haladja-e túl a rakomány a megengedett szélességet (2.5 m) és magasságot (4 m). Ha pedig a rakomány hosszabb, mint a gépkocsi rakterülete, akkor a vége alkalmas módon (papír vagy rongy, éjjel lámpa) jelölve van-e. Télen csúszós, jeges úttesten történt baleseteknél meg kell nézni, hogy volt-e és melyik keréken hólánc.

Személyszállítás esetén meg kell győződni arról, hogy a tehergépkocsin a személyszállítás engedélyezett-e? Ha igen, akkor a szabályzatban előírt feltételeket (rögzített pad, a vállalati személyek száma, stb.) ellenőrizni kell, a vezetőtől pedig kérni kell a szavatossági biztosításról kiállított okiratot. Ha viszont csak köz- vagy magánhasználatú tehergépkocsiról van szó, akkor menetlevél alapján meg kell állapítani, hogy hányan utaztak a kocsin, a kísérő személyzetén kívül.

Végül minden gépjárműnél össze kell egyeztetni az igazolólapon feltüntetett betűjelzést és számokat az első és hátsó rendszámtáblával. A rendszámtáblák mélynyomással készülnek, azonban, ha mélynyomás nélküli táblát talál a járőr, akkor a vezetőtől mindig kérni kell az illetékes gépjárműkerületi hatóság által kiállított pótszámtábla igazolást. Sérült vagy olvashatatlan rendszámtáblán meg kell állapítani, hogy régi vagy új eredetű. Mindkét esetben utasítani kell a vezetőt a rendszámtábla kicserélésének bejelentésére. Külföldi diplomáciai testület gépkocsijain a rendszámtáblát sárga alapszínű „DT” betű- és számjelzésű tábla jelzi.

Sínpályához és vezetékhez kötött járművek biztonsági berendezése és átvizsgálása

Villamosbalesetek alkalmával a villamosszerelvényen — elentétben a többi járművel — nem kell műszakilag az összes biztonsági berendezéseket átvizsgálni, mert a villamosok állandó műszaki ellenőrzés alatt állanak, hanem azokat vizsgáljuk csak át, amelyek kapcsolatosak a baleset bekövetkezésével.

Az átvizsgálást csupán a nyomok és a rongálódások felkutatása végett végezzük, amely adatokat a baleset elkövetési módja és esetleg oka tekintetében mindig fel tudunk használni. A talált nyomokat és rongálódásokat — éppúgy, mint a többi járműnél — a megtalálási hely, alak, terjedelem, hatás, stb. szerint tüzetesen írjuk le a jelentésünkben. Ha a villamos lépcsője, csapóajtója vagy egyéb olyan berendezése rongálódott meg, amely a biztonságos közlekedést veszélyezteti, akkor intézkedni kell a jelenlévő forgalmi tiszt útján a villamosnak a forgalomból való kivonása iránt. Gyalogos elütésénél a villamoson minden esetben látható lesz a homlokfalon porletörődés, a lemez behorpadása, a festék lepattogzása, a menetirány-tábla elhajlása vagy az ütköző elfordítása. Igyekezzenek a járőr mindig pontosan megállapítani azt a pontot, amely először érte a gyalogost, illetve, amely ponttal ütközött a másik járműnek.

Ahhoz, hogy a járőr a villamosbalesetek nyomozásánál az esetleges műszaki vagy biztonsági berendezés átvizsgálásánál eredményes

munkát végezhesen, szükséges, hogy birtokában legyen mindazon ismereteknek, amelyek a villamoson előforduló műszaki vagy biztonsági berendezés hibáiból erednek.

A villamos legfontosabb biztonsági berendezése a fékberendezés. Minden villamos az üzem veszélyességére való tekintettel nem kétféle, hanem négy-ötfféle, sőt hegyipályán hatféle fékberendezéssel van ellátva, illetve ennyi fékezési lehetősége van a vezetőnek. Természetesen ez nem jelenti azt, hogy a villamos leállítása most már igen könnyű feladat. Ellenkezőleg, sokkal nehezebb, mint a gépjárművek leállítása, mert a csúszást előidéző tényezők itt fokozottabb mértékben megtalálhatók. (Elevenező, tapadófelület, vaspálya, stb.). Azonban, ha a vezető helyesen alkalmazza a fékezést, elfogadott szabálynak veendő az, hogy száraz pályatesten minden kilométersebesség egyenlő egy méter féktávolsággal. Egy kocsiból álló szerelvény féktávolsága természetesen kisebb, mint a két-három kocsiból álló szerelvényé, sőt ezen belül is az egyes fékberendezésektől változik a féktávolság. (Pl. csupán lég- és villamosfékkel felszerelt villamosnak nagyobb a féktávolsága, mint az olyan villamosnak, amelyen ezenkívül még sínfék is van.)

Az előforduló fékberendezéseket fontosság szempontjából az alábbiak szerint csoportosítjuk:

- a) villamosfék,
- b) légfék,
- c) sínfék,
- d) ellenáram,
- e) kézfék,
- f) biztonsági fék.

a) Villamosfék

Villamosfékkel minden villamos fel van szerelve. Működtetését a vezető a kézikapcsolóval szabályozza. Fékezési elmélete nem egyéb, mint a meghajtó erő (motor) rövidrezárása, minek következtében a motor nem fogyaszt áramot, hanem áramot termel, s ezáltal a meghajtoműre fékező hatást fejt ki. E fékezési mód egyébként igen gazdaságos, mert a termelt áram visszajut a felsővezetékbe. Csúszós, lejtős pályatesten a legalkalmasabb fék, mert a megfelelő fékezési fokozatok alkalmazása mellett szinte kizárólag a kerekek teljes lefékezése (blokkírozása) és ezáltal a szerelvény megcsúsztatása. Veszély esetén azonban előfordulhat, hogy a vezető ijedtében túlfékez és a szerelvény megcsúszik. A kerekek azonban újra feloldhatók. Hátránya az, hogy csak a motorkocsi fékezhető. A villamosféknél hiba egyedül a vezeték megszakadásában állhat elő, ami viszont nagyon ritka eset.

b) Légfék

Légfékkel a legtöbb kocsitípus van felszerelve. Mechanikailag majdnem azonos a gépkocsik légnyomásos fékrendszerével. Működési elve a következő: a vezető az előtte lévő, jobbkezével állandóan tartott, fékkant maga felé húzva megnyitja a féktartály csapját, miáltal a tartályban lévő levegő kiáramlik a vezetékeken keresztül és a fékpofákat a kerekek futófelületéhez szorítja. Teljes (Waesting) fékezéssel a kerekek különösen nagy sebességnél könnyen leállíthatók, de mivel igen könnyen szabályozható, a csúszás hamar meg is szüntethető. A levegő nyomását a vezető előtt lévő feszítő mutató mutatja. Legjobb fékhatás 2.8—3 légkörrel érhető el. A fékezésnél elhasznált levegőt a motorkocsin lévő kompresszor útján a villamos menetközben pótolja. Kb. 700—800 méter távolság szükséges ahhoz, hogy 0-ról 3 légkörre emelkedjék a nyomás. E szempontot különösen a kocsiszínből kiálló villamosoknál előforduló baleseteknél kell figyelembevenni. A vezető azon védekezését, hogy még nem volt elegendő nyomása, s azért nem tudott megállni, a járőrnek nem szabad elfogadnia, mert a vezetőnek ilyenkor fokozott gondossággal és csökkentett sebességgel kell haladnia, valamint a légféken kívül még egyéb teljesértékű fék (villamosfék, sínfék) áll a rendelkezésére.

A légfék előnye az, hogy a pótkocsik is fékezhetők, vagyis az egész szerelvény. A pótkocsik még abban az esetben is fékeződnek, ha esetleg leszakadnak a gépeskocsitól. Erre a célra a kocsik között látható vészcsap-lánc szolgál, amely a megfeszítés következtében kinyitja a légtartályt és a pótkocsik ezáltal fékeződnek. A szerelvény elején és végén zárócsapok vannak.

A légféknél előforduló hibák: nincs meg a kellő levegőnyomás, vagy a kocsik között lévő csatlótömlőket — különösen az állandó kocscsatolás esetén — helytelenül csatolják össze, vagyis a tömlők feje nem illeszkedik jól egymásba, s ilyenkor a levegő itt kiszökik. Túlterhelt kocsik esetén a hordrúgók leszállnak, megereszkednek, aminek következtében a fékpofák nem tapadnak teljesen a kerekekhez, s így a fékhatás is gyengébb lesz. Meg kell említeni azt is, hogy az egyes kocsikon a fékpofák fából vannak, s így esős időben sokszor a fékpofák annyira megdagadnak, hogy alig lesz hézag a kerekek között. Ilyenkor a fékezés keményebb lesz, a szerelvény pedig hamarabb megcsúszik, viszont a kerekek újrafeloldása hosszabb ideig tart, mint a vaspofák esetén. Ritka eset, de rossz pályatesten előfordulhat a fékszár-szakadás. Ilyen esetben a fékhatás teljesen megszűnik. A levegőféken kívül a kézfék sem használható ilyen esetben. Végül a levegőféket teljesen hatástalanná tudják tenni a pótkocsin lógó



46. ábra.

gyerekek is azáltal, hogy kinyitják a zárócsapot, ahol a levegő teljesen kiszökik. A vezetők ezt a hibát már az első fékezéskor észre kell vennie.

c) Sínfék

Sínfékekkel szintén csak egyes kocsi típusok vannak ellátva. A féktest a kocsik első és hátsó kereke között közvetlenül a pályatest (sín) felett van elhelyezve. A leghatásosabb fékek egyike, éppen ezért csak veszély esetén szabad használni. Üzemárammal működik, a vezető feje felett lévő fogantyú lehúzója vagy a vészcsengő megnyomása által. Kanyarokban a fékhatás gyengébb.

d) Ellenáramú fékezés

Ellenáramú fékezés az a fékezési mód, amikor a vezető az irányváltó szabályozó segítségével ellenáramra kapcsolja a motorkocsit,

vagyis a kerekek visszafelé forgatásával fejtí ki a fékező hatást. Ezt a módot csak mindennemű fék elromlása esetén szabad alkalmazni.

e) Kézifék

Kézifék szintén csak mindennemű fék elromlása esetén alkalmazható. Legfőbb rendeltetése az álló kocsi vagy szerelvény rögzítése.

f) Biztonsági fék

Biztonsági fék nem egyéb, mint az irányváltó szabályozó fordított állásba való állítása. E fékezési mód csak a hegyi pálya végállomásán az álló kocsi esetleges megfutamodásának meggátolására szolgál.

Villamoson fékpróbát csak abban az esetben tartunk, ha gyanú merül fel fékhibára, vagy ha túl hosszú a megállás a baleset helyétől. A fékpróbát mindig egy villamosellenőr jelenlétében tartjuk és lehetőleg a helyszínen. Az utasokat a kalauzok által figyelmeztessük, hogy kapaszkodjanak, illetve üljenek le, mert fékpróba lesz, nehogy az erős fékezés következtében üzemi baleset forduljon elő. A követő villamosvezetőt is figyelmeztessük a fékpróbara, nehogy a nyit pályatesten a rövid követési távolság miatt belesuhanjon. A fékpróba befejezésével mindig kérjük ki az ellenőr véleményét is.

A villamos biztonságos közlekedését, valamint a vezető biztonságos vezetését a fékberendezésen kívül még az alábbi berendezések segítik elő:

1. kézikapcsoló,
2. irányváltó szabályozó,
3. harangcsengő,
4. indítócsengő (kézi vagy elektromos),
5. vészcsengő (csak veszély esetén szabad használni),
6. első Perronon válaszfal elsötétítése vagy függöny alkalmazása,
7. ablaktörlő (kézi vagy elektromos),
8. páratlanító készülék (csak egyes kocsikon),
9. elzáró korlát (a túlsúfolt Perronon biztosítja a vezető szabad mozgását),
10. homokozó készülék (lapáttal vagy lábbal működtetve),
11. elöl fehér sugárvető, hátul pirosüvegű lámpa,
12. áramszedő kötél,
13. biztonsági lánc,
14. fékcsap-lánc,
15. elektromos váltóknál a váltó állását jelző készülék.

Ezenkívül vannak berendezések, melyek az utasok biztonságosabb közlekedését mozdítják elő, melyeket a kapcsolatos baleseteknél mindig

át kell vizsgálni. Pl. villamosról való fel- és leugrálásból vagy villamosból való kiesésnél előforduló baleseteknél, stb.

1. **Lépcsők** (vannak fából és vasrácsból készült lépcsők). A fa-lépcsők rendszerint nincsenek kapaszkodólécekkel ellátva, ezért az utasok lába könnyen megcsúszik. A vasrácslépcső jobb, mint a fa, azonban télen, havas időben igen csúszós.

2. **Kapaszkodó rudak** (a fel- és leszállást segítik elő).

3. **Csapóajtók** (különböző megoldásúak vannak). Szabály az, hogy a leszállással ellentétes oldalon állandóan zárva, lebiztosítva legyenek, nehogy menetközben esetleg kinyíljanak és az utasok kiessenek.

4. **Csukható külső perronajtók** (a legújabb típusú villamosokon vannak, amelyek menetközben állandóan zárva tartandók).

5. **Kapaszkodó fogantyúk** (a kocsi perronján és a belsőjében vannak elhelyezve).

6. **Életmentő deszka** (lehet vasból és fából).

Villamoskisziklás következtében keletkezett baleseteknél a villamoson kívül a pályatest és a váltó átvizsgálása is szükséges. Kisziklást idézhet elő; ha túlságosan kopott kanyarban a vezető megengedettnél nagyobb sebességgel halad, vagy ha a dupla sín közé nagyobb vasdarab kerül, továbbá egy kopott vagy megsérült váltó (vagyis, ha a váltónyelv nem fekszik teljesen a sínhez). Gyakori eset, amikor a váltónyelv és a sín közé a váltás pillanatában kavics kerül, minek következtében hézag marad a váltónyelv és a sín között. Villamoskisziklásánál mindig kérjük ki a villamosvállalat részéről kivonult bizottság véleményét is.

Trolleybusz biztonsági berendezésének ismertetése és annak átvizsgálása

Trolleybusz által bekövetkezett baleseteknél lényegében ugyanúgy kell eljárni, mint az autobusz baleseteknél. Vezetési sajátossága is azonos, csak éppen — mivel felsővezetékhez van kötve — menetiránya van bizonyos mértékig korlátozva. Ez a korlátozás azonban olyan csekély mérvű (4 métert mindkét irányban kitérhet), hogy a baleset elhárítása szempontjából a kitérés korlátozása nem lehet mérvadó. Zavartalanul előzhet lassúbb járóművet vagy álló járóművet is.

Műszakilag való átvizsgálásánál is ugyanazokat a biztonsági berendezéseket kell figyelembevenni, mint az autobusznál (fék, irányjelző, kürt, kormány, stb.). Olyan balesetek alkalmával pedig, amelyek kitérés vagy előzés következtében keletkeztek, feltétlenül meg kell nézni az áramszedő mozgási határát jelző lámpa állását. (Jelzésen áll-e, vagy még nem.) A lámpa jelzéséből lemérhető, hogy a vezető előzhetett vagy kitérhetett volna-e jobban. A le- és felugrálásokból eredő balesetek a trolleybusznál kizártak, mert mind a fel-, mind a leszálló ajtó menetközben mindig zárva tartandó. A ka'auz részéről indításra és megállásra csengő-berendezés szolgál.

Lovaskocsik biztonsági berendezése és átvizsgálása

A lovaskocsi baleseteknél a kocsi átvizsgálásánál legelőször megállapítjuk, hogy a kocsira vonatkozik-e rendelet a fékhasználat tekintetében. Ha igen, akkor megnézzük, hogy van-e a kocsin fék és az milyen rendszerű (szalagfék, vagy dörzsfék), továbbá milyen állapotban van, valamint azt, hogy volt-e valamilyen szerepe a féknek a baleset alkalmával.

A lovaskocsi fékje tulajdonképpen nem közvetlen a baleset elhárítására szolgál, hanem csak a kocsi lejtős úttesten való biztonságos közlekedését segíti elő. Nagyon ritka az az eset, amikor a lovaskocsitól látható féknyom marad vissza a baleset helyszínén, mert a kocsis rendszerint nem fékezéssel, hanem a lovak elfordításával (kitéréssel) vagy a lovakra való ráütéssel, illetve azok visszatartásával igyekszik a veszélyt (balesetet) elkerülni. A lovaskocsi fékje már rendszerénél fogva sem alkalmas arra — kivéve a személyszállításra használható bérkocsikat —, hogy adott esetben vele rövid távolságon belül meg lehessen állítani a kocsit, mert a kocsis mindkét keze veszély esetén a lovak visszatartásával vagy irányításával van elfoglalva. Természetesen célszerűbb is, mert ahhoz, hogy egy mozgásban lévő jároművet meg lehessen állítani, először a mozgatóerőt kell megszüntetni, ami lovaskocsik esetében a lovak leállítása által érhető el.

Éjjel meggyőződünk arról, hogy a lovaskocsin volt-e használható lámpa és az olyan helyen volt-e felszerelve (a kocsi baloldalán), hogy előlről és hátulról is látható legyen. Azután megnézzük, hogy az előírt jelzőtábla a kocsi baloldalán fel van-e tüntetve és a szükséges adatokat tartalmazza-e. Terhelés szempontjából megnézzük, hogy a kocsi nincs-e túlterhelve, a rakomány pedig megfelelően (oldaldeszka, ponyva, kötél) van-e biztosítva.

A terhelést különösen olyan szempontból vizsgáljuk, hogy megfelel-e az útviszonynak és a vonóállatok erejével arányban áll-e? Téli tüzeőszállításnál a kocsi terhelése a kocsisnál lévő szállítójeggyel ellenőrizhető. Különösen tengely- vagy keréktörésből eredő baleseteknél fontos a terhelés pontos megállapítása. Ezenkívül a rakomány szélességét és magasságát is ellenőrizzük. Vidéken fordul elő gyakrabban, hogy szalmával megrakott kocsik, találkozásuk esetén — mivel a kocsik rakománya a megengedettnél szélesebb volt — keskenyebb úttesten egymást felborítják és a kocsi tetején ülők megsérülnek.

Télen, jeges úttesten a rakományon kívül még a lovak vasalását is ellenőrizni kell. A vizsgálatnál ki kell terjeszkedni a lovak szerkezetére (különösen a gyeplő minőségére) és a lovak esetleges sérülésére is. A lovak sérülésénél külön jegyezzük fel a régit és külön a balesetből származókat. Törtlábú és súlyosan sérült lovak elszállításáról a tulajdonos köteles mielőbb gondoskodni.

Kerékpárok biztonsági berendezése és átvizsgálása

Kerékpár-balesetek alkalmával állapítsuk meg, hogy a kerékpáron a szabályzatban előírt biztonsági berendezés megvan-e és használható állapotban van-e. Ha a kerékpár üzemképes, akkor menetközben ki kell

próbálni, különösen a kormány-, a csengő- és a fékberendezés használhatóságát. Ha a kerékpár nem üzemképes, akkor a rongálódásokat figyelembevéve csak állóhelyzetben nézzük meg.

Minden kerékpárt ezenkívül szürkülettől napkeltéig és minden olyan helyen és alkalomkor, ahol a szabad tájékozódás akadályozva van, elől fehérfényű lámpával kell felszerelni. Az, hogy a lámpa milyen üzemi legyen (dinamó, karbid, vagy olaj), szabályozva nincs. Minden kerékpáron hátul fényvisszaverésre alkalmas helyen (hátsó sárvédőn vagy hátsó villán) fényvisszaverő üveget kell elhelyezni. A fényvisszaverő üvegnek mindig tisztának kell lennie.

Versenykerékpároknál, mivel az ellenfél hiányzik, ezért mindkét kerékre dörzsfék szükséges. A dörzsfék nem a kerék gumijára, hanem a peremére hat.

Előforduló hibák: a kormány szorul vagy megcsúszik, vagy el van húzódva. A csengő nem működik vagy akadozik és ilyenkor gyengén szól. Fontos ellenőrizni a csengő elhelyezését is. Kéziféknél a dörzsgumi kikopása, hiányzása és rossz beállítás a gyakori. A lábfelek (úgynevezett kontra) hibája, hogy a kopás, vagy helytelen beállítás miatt megcsúszik és gyengén fog.

Az átvizsgálással egyidejűleg fel kell jegyezni a talált rongálódásokat és nyomokat. A rongálódást az alkatrész megjelölésével írjuk le, valamint megjelöljük azt, hogy a rongálódás az összeütközés, elütés vagy az elesés következtében keletkezett.

Tricikli átvizsgálásánál a fentiekén kívül a tricikli ládáját, annak nagyságát és terhelését is át kell vizsgálni, valamint meg kell győződni arról, hogy hajtóját a rakomány vagy a láda magassága nem korlátozta-e szabad kiállításban.

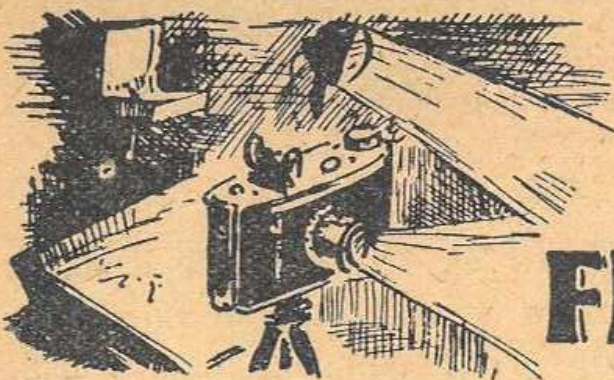
Kézikocsik és targoncák egyedüli biztonsági berendezése a világítás, amit az esti balesetek alkalmával kell csak ellenőrizni.

IV. FEJEZET

A helyszín rögzítésének eszközei

A baleseti járőr eddigi munkája a helyszín alapos átvizsgálása, a személyi és tárgyi bizonyítékok felkutatása, azok kiértékelése s ennek alapján a baleset előkövetési módjának és okának a megállapítása volt. E helyszíni munkája csak akkor lesz értékes, ha azt maradandóvá is teszi, vagyis rögzíti. A helyszín rögzítése nem egyéb, mint a helyszínek és környékének, valamint a helyszíni állapotnak a hű megörökítése azon célból, hogy a cselekményben az előkövetési mód és ok tekintetében a tettesség bizonyítható legyen. A helyszínrögzítésre az alábbi eszközök szolgálnak:

1. a helyszíni fényképezés.
2. a helyszínrajz,
3. a helyszín és a baleset leírása.



A helyszíni **FÉNYKÉPEZÉS**

A helyszín rögzítésére kétségtelenül legjobb rögzítési mód a fényképezés, azonban ennek ellenére sem a helyszínrajz, sem a helyszínleírás nem nélkülözhető, mert csak e három rögzítési mód egészíti ki egymás fogyatékosságait és alkalmas arra, hogy a helyszínt maradandóvá és a bírói eljárásra alkalmassá tegyék. A fényképezés jelentősége különösen akkor nagy, ha a járóművek még a baleset utáni eredeti

megállási vagy felborulási helyzetben vannak, a nyomok pedig nincsenek még megsemmisítve. (47. ábra.)

A helyszínre való kiérkezéskor a járőrnek a segélynyújtás után a legelső teendői közé tartozik tehát a fényképezés. A fényképezés egyedüli hiányossága, hogy nem tudja pontosan rögzíteni a távolságokat, sőt egy helytelen irányból készített felvétel a torzítás (perspektíva) következtében félreértésre is adhat okot. Pl., ha a féknyom végén állva fényképezünk, a féknyom hossza tekintetében a képen sokkal rövidebb féknyomhatást kapunk, mint amilyen a valóságban volt.

Ahhoz, hogy minden időben (nappal, éjjel, esőben, borult időben, télen) és helyzetben fényképezni tudjunk, elengedhetetlen feltétel a



47. ábra.

járőr részére a fényképezés technikájának és taktikájának ismerete. Könyvünk részleteiben nem foglalkozik a fényképezés technikájával — erre külön szakkönyvek szolgálnak —, azonban foglalkozik azokkal a szempontokkal, amelyeket minden felvétel alkalmával figyelembe kell venni.

Igen fontos, hogy a fényképezőgép és a többi kellék mindig tölött, illetve előkészített állapotban legyen. A gépbe tegyünk mindig egy cédulát, amelyre írjuk fel az anyag minőségét (pán, chróm) és a felvételek számát. A fényképezőgép mindig felvételre legyen állítva.

A helyszíntre kiérve a fényképezés előtt legelső teendőknek annak eldöntése, hogy **mit** és **hogyan** fényképezzünk. A kevésbé gyakorlott bajtársak lehetőleg megvilágításmérővel állapítsák meg az expozíciós időt és a lencse nyílását, majd (közeli felvételnél) mérőszalaggal mérjék ki a távolságot, általános felvételnél pedig — kisfilmes gépeknél 20 méteren túl, 6×9-es gépeknél általában 30 méteren túl — állítsanak végtelenre, vagy a lencsét megfelelő módon rekeszeljék. 1/25 mp-en aluli (1/10-ed, 1/4-ed, 1/2-ed és 1 mp) expozíciós időnél mindig állványt kell használni. Ha ez nem volna lehetséges, akkor helyezkedjünk el teljesen nyugalmi helyzetbe és kezünket támasszuk alá. Ügyeljünk arra, hogy gépünk vízszintes legyen, majd a felvétel előtt egy-két percig fújjuk ki magunkat. Éjjel (10 méterig) magnéziummal vagy elektromos megvilágítással készítsünk felvételt. Esőben a fényképezőgép fölé esernyőt vagy más alkalmas tárgyat tartunk és ügyeljünk arra, hogy a lencsére esőcsepp ne kerüljön. A fényképezés alkalmával igen nagy gondosságot tanúsítsunk, mert minden elrontott felvétel értékes bizonyítékoktól fosztja meg a bűnügyi és a bírói eljárást, amely bizonyítékokat megismételni nem lehet. Súlyos balesetek alkalmával a rossz világítási körülmények miatt a felvétel eredményessége szempontjából a fényképfelvételt el lehet halasztani másnapra is, ha a nyom vagy a helyszín nincs megsemmisülésnek vagy változásnak kitéve.

Közlekedési balesetek helyszínén általában fényképezzük:

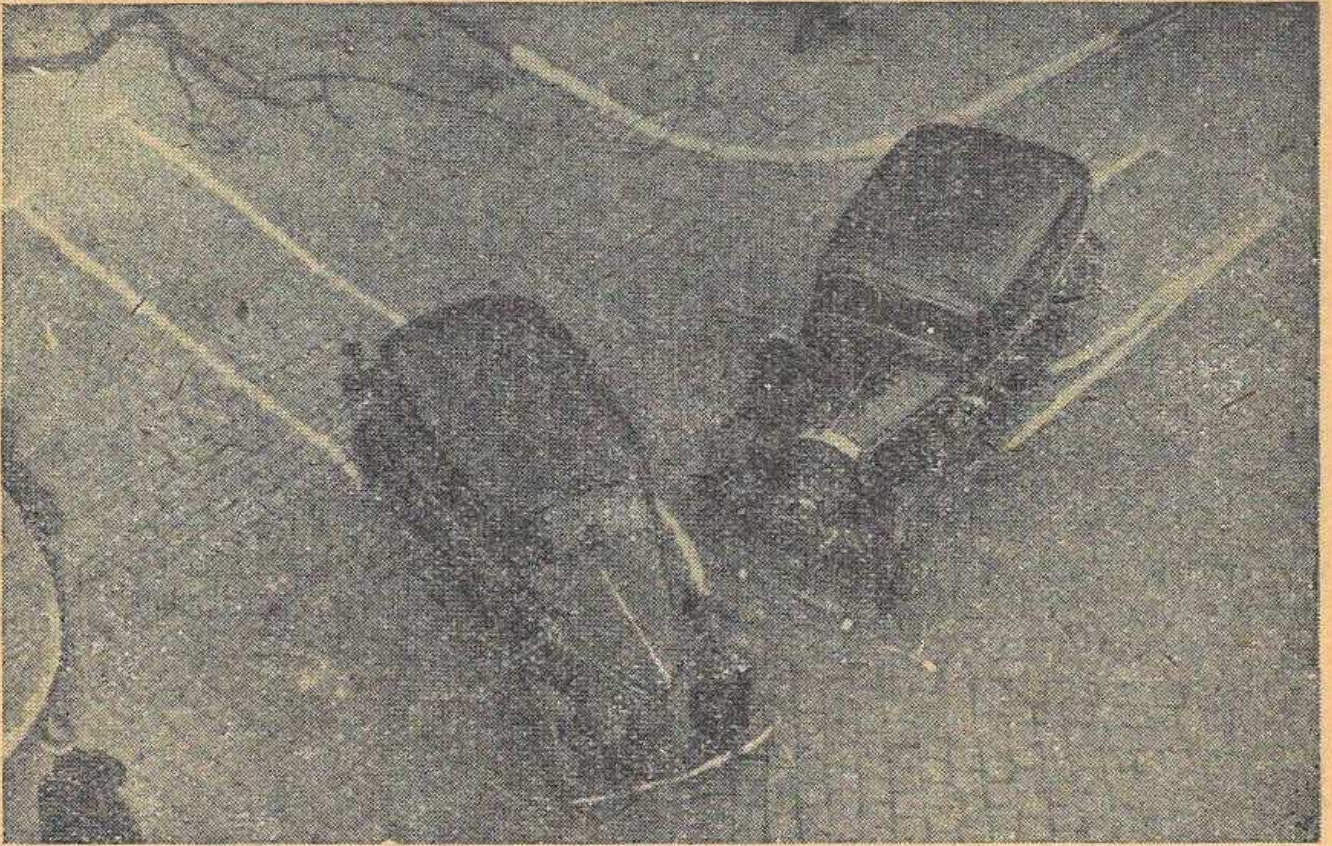
az egész helyszínt,

a nyomokat, rongálódásokat és

egyéb bizonyítékokat.

Helyszínen a baleset helyét és annak környékét értjük. E célból — akár eredeti helyzetben vannak a járóművek, akár nem, legalább két oldalról, az úttest közepén állva (a hibás perspektíva elkerülése végett) a járómű haladási irányából — egy-egy általános felvételt készítsünk. A felvételt normál lencsével — ha rendelkezésre áll, akkor hosszabb gyújtótávolságú lencsével — készítsük és lehetőleg magasabb pontról (emeletről, alkalmas fáról, kerítésről vagy egy arra közlekedő járómű tetejéről, stb.). A felvétel előtt a járótárs az intézkedő rendőrbajtárs segítségével a helyszín környékét a közönségtől és minden olyan járóműtől zárja el, mely a baleset alkalmával nem volt a helyszínen. Különösen ügyeljünk arra, hogy az úttest szegélye, keresztezés esetén az egész keresztezés és a nyomok az általános fényképen szerepeljenek.

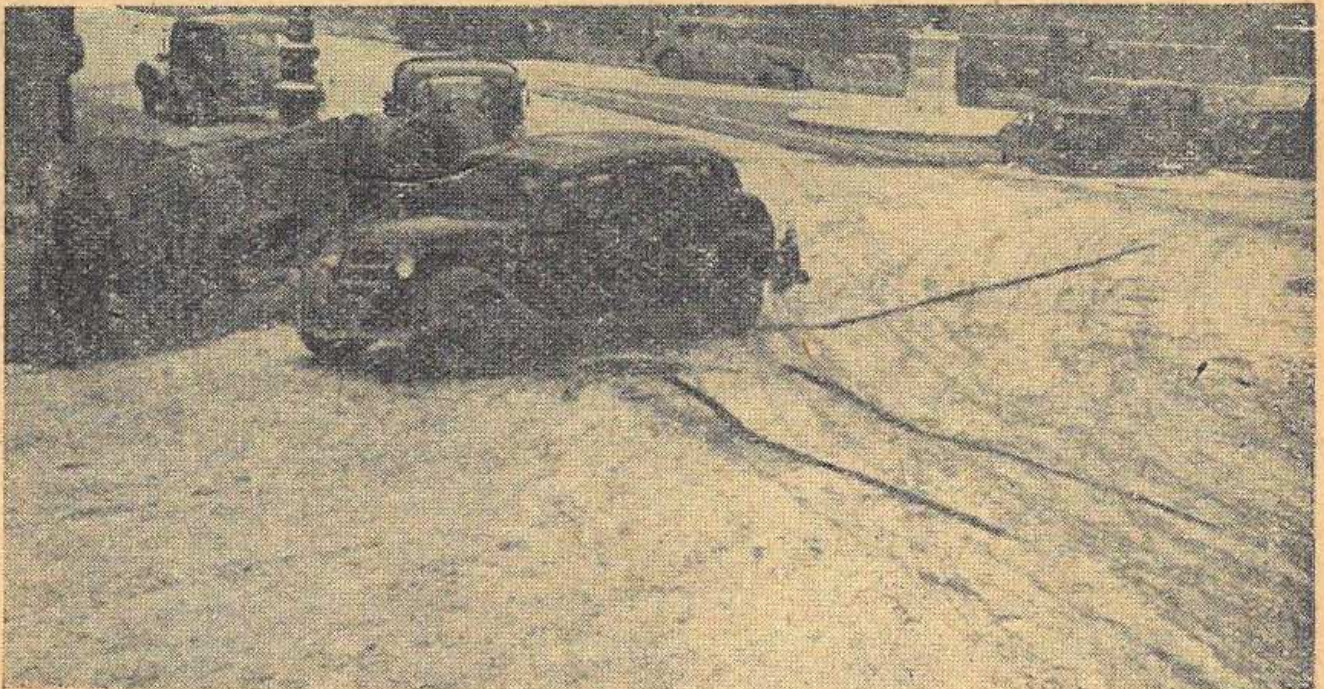
Ha keletkezett a járóművektől féknyom, akkor a féknyomot kréta-
porral telt nyomszóróval, vagy ha nyomszórónk nincs, akkor csak a



48. ábra.

nyom mellett húzott erősebb krétavonallal tegyük jobban láthatóvá. (48. ábra.)

Télen, havas úttesten, krétapor helyett a nyomszóróban faszénport használjunk. (49. ábra.)



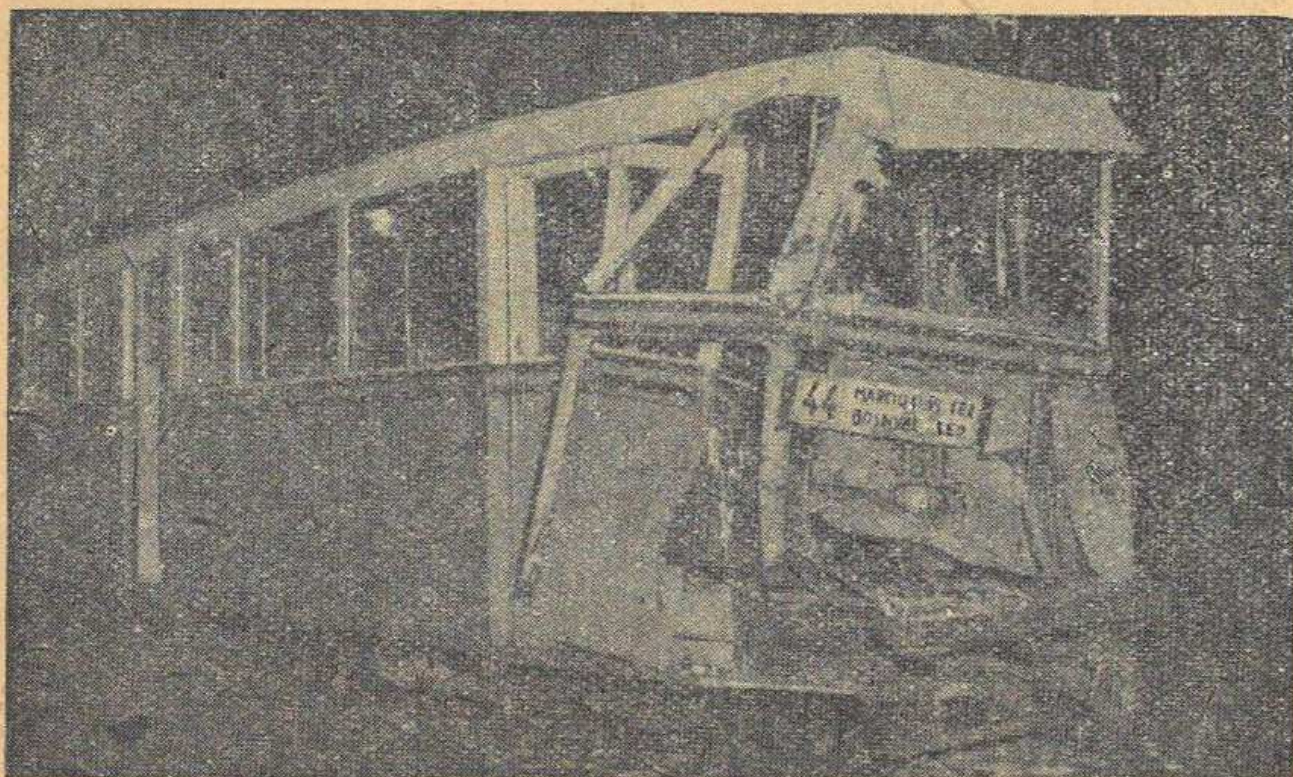
49. ábra.

Az összeütközés és az elütés helyét X-el, s ha ismeretes a gazdaságos haladási iránya, azt az úttestre rajzolt nyíllal jelöljük.

Általános felvétel helyét a helyszínrajzban külön meg kell jelölni, hogy ezáltal is könnyebb legyen a baleset kiértékelése.

Az általános felvétel után olyan közeli részletfelvételt készítsünk, amelynek a bizonyítás szempontjából fontossága van, vagy amely a baleset könnyebb megértéséhez szükséges (Pl. jelzési helyzetben lévő irányjelzőkar (index) rongálódása, műszaki hibák (törések, defektek, stb.).

Ha mindkét járómű üzemképes és a forgalom megengedi, akkor a rongálódások és az úttesten talált nyomok alapján állítsuk be a járóműveket abba a helyzetbe, amely helyzetben az összeütközés pillanatában voltak és ezt a helyzetet is fényképezzük le. A felvételek száma a körülményekhez és a baleset súlyosságához igazodik, tehát egyszerűbb esetről két-három felvétel is elegendő. Az olyan helyszín-



50. ábra.

ről pedig, amelyiknél feltehető, hogy befolyásolta a balesetet (utca-torkolat, keskeny úttest, stb.) a jobb szemléltetés végett még járóművek nélkül is készíthetünk felvételeit.

A közlekedési balesetek nyomairól, a járóművek és egyéb tárgyak rongálódásairól készített felvételeket úgy csoportosítsuk, hogy általuk rögzíthető legyen a baleset lefolyása (elütés, összeütközés, járómű-baleset) és bizonyítható legyen a baleset oka (gyorshajtás, szabálytalan bekanyarodás, stb.). E célból a járóműveken, az úttesten és annak tartozékain talált nyomokról, rongálódásokról és műszaki hibákról részletfelvételeket készítsünk. A felvételeket úgy készítsük, hogy minél több adatot rögzítsünk egy felvétel alkalmával. (50. ábra.)

A felvételeket — különösen a porletörődési nyomokról — lehetőleg oldalfényben és olyan közéről készítsük, mely távolság mellett az, amit szemléltetni akarunk, kitöltse a képmezőt.

Ha kívánatos, hogy a fényképen szerepeljen a nyomok vagy rongálódások mérete vagy távolsága, akkor a nyom vagy rongálódás mellé mérőszalagot vagy mérőlécet helyezünk el. Fontos nyomokat, ha azok az alap vagy környezet miatt nehezen észrevehetőek, akkor fényképezés előtt fehér vagy színes krétával, körrel vagy nyíllal jelöljük meg, hogy a fényképen szembetűnőbbek legyenek. Vitas rongálódást (régi vagy új) mindig fényképezzünk le.

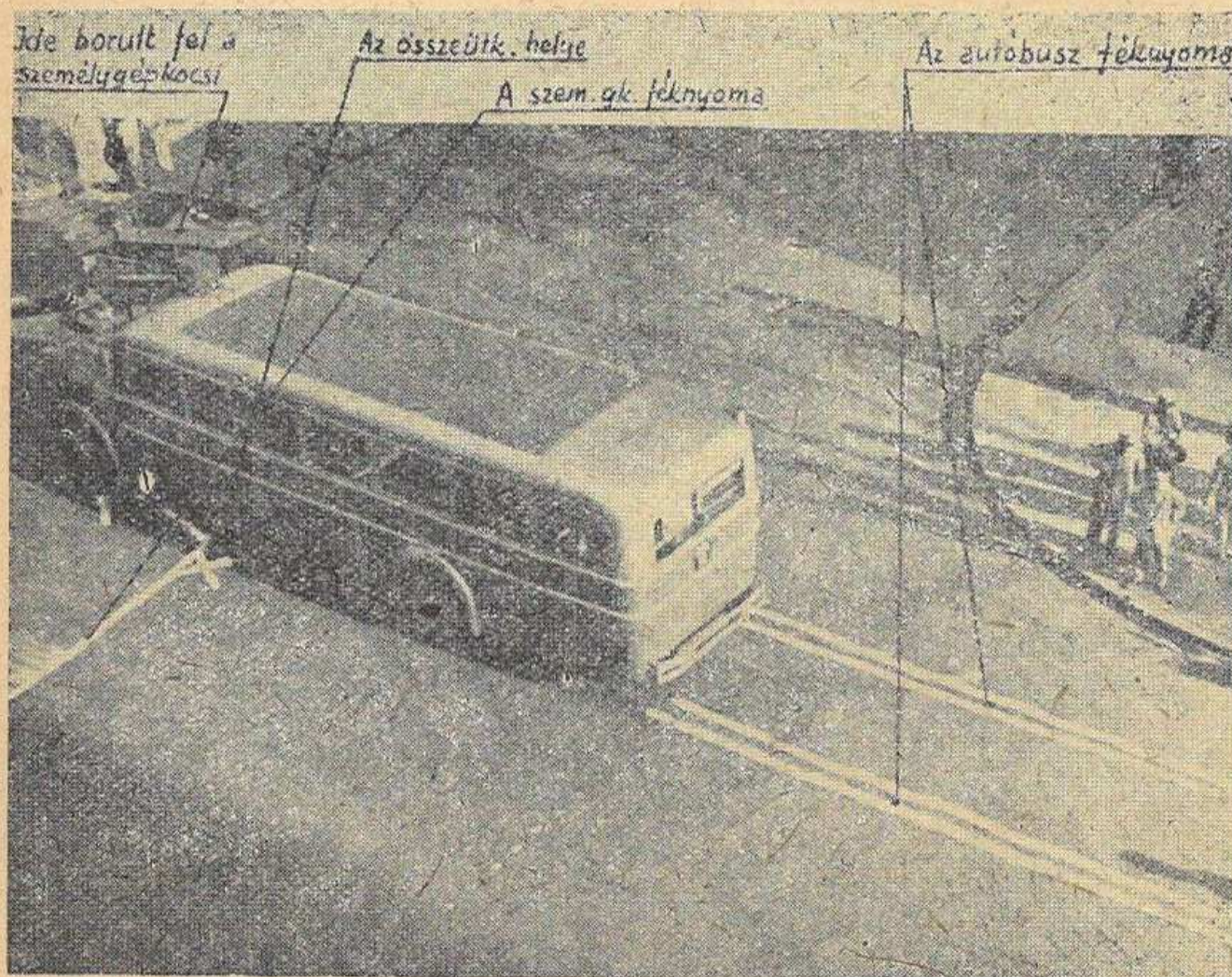
A nyomon és rongálódáson kívül mindig le kell fényképezni azokat a tereptárgyakat, építményeket vagy növényzetet, továbbá felszedett úttestrészt vagy gödröt stb., amelyekről feltehető, hogy a balesetnél szerepük volt. Idetartozik továbbá a helyszínen vagy annak közelében található figyelmeztető jelzőtáblák és mindazon bizonyítékok lefényképezése, amelyek a felek kikérdezése alkalmával mint bizonyító adatok jönnek számításba. (Pl. az elütött gyalogos kezéből kiesett és megtalált ujság, amit az úttesten való áthaladás alkalmával olvasott stb.)

Ha a holttesten vagy a helyszínen talált nyomokból egyéb bűncselekmény elkövetésére is lehet következtetni, akkor a holttestnek és a körülötte lévő helyzetnek a nyomozás szempontjából különösen nagy jelentősége van, ezért azt különös figyelemmel kell lefényképezni. A felvételt több oldalról kell megismételni, mert csak így kerülnek szemléltetésre az összes részletek. Pl. a sérülés alakja, terjedelme, a ruházat állapota és a rajta talált nyomok, stb. Mindezek olyan nyomok lehetnek, amelyeknek a későbbi nyomozás során fontosságuk lehet.

A járőr első dolga a helyszínről való bevonulás után a felvételek előhívása, fényképek készítése és azok kiértékelése, mert az előre elkészített fénykép nagy segítséget jelent és támpontot is nyújthat mind a helyszínrajz, mind a baleset leírásának elkészítésében.

A felvételek előhívása külön erre a célra berendezett vagy pedig a bűnügyi osztály laboratóriumában történik. Az előhívás ugyanúgy, mint a felvétel, nagy gondosságot igényel, mert az előhívásnál még teljes mértékben fennáll annak veszélye, hogy még a legjobb felvétel is megsemmisülhet egy helytelen laboratóriumi munka következtében. **A jó laboratóriumi munkának legfontosabb követelménye a tisztaság.** Ha a legesekélyebb gyanú merül fel aziránt, hogy a hívó folyadék romlott vagy fáradt, akkor ne sajnáljuk a fáradságot az új hívó elkészítésére, mert ezzel csak a bűnügyi eljárás sikerét mozdítjuk elő. Új hívónál tartuk be a hívási időt, fáradt hívónál viszont megfelelő világítás mellett ellenőrizzük a negatívokat. Az alexponált felvételekre hosszabb hívást alkalmazunk, a túlexponált filmeknél pedig szakítsuk meg a hívást. A hívó folyadékból a negatív a fixírfolyadékba (kb. 10—15 percig), onnan pedig tiszta vízbe kerül a fixírszanyag kiázása végett. Mind a felvétel, mind a képanyag áztatására legjobb a folyóvízes eljárás. 30—40 perces ázás után a filmet vagy lemezt pormentes, száraz, levegős helyre tesszük, ahol bevárjuk az anyag teljes megszáradását.

Az így előkészített negatívból most már tudunk pozitívet, fényképet készíteni. Fénykép készítésére mindig a legalkalmasabb papírt (lágy, normál, vagy kemény) használjuk és mérete szempontjából — kivételes esetektől eltekintve — mindig 9×12-es nagyságú legyen. A fénykép felső részén egy 10—12 mm-es margót (takart szélet) hagyjunk a kiértékelés beszámozása végett. A leexponált papír előhívása azonos módon történik, mint a film vagy a lemez előhívása. Itt azonban a hívóanyag papírhívó, a hívási idő rövidebb (maximum



51. ábra.

2 perc, mert azon túl sárgul a kép) és a laboratórium világítása sem azonos, mint a negatív hívás alkalmával (narancs- vagy zöldessárga). Az előhívás, fixálás és mosás után következik a szárítás.

Az így elkészített fényképet ezután át kell vizsgálni és 51. ábra szerinti módon kell értékelni. (51. ábra.)

Az értékelésnél kizárólag a bizonyítékul vagy a könnyebb megértésre szolgáló adatokat (nyomokat, rongálódásokat, tárgyakat, stb.) számozzuk. A számozásnál fontossági sorrendet nem kell tartani, hanem balról jobbra haladva mindig a soronkövetkező adatot vessük ki. A fényképen a bejelölést piros tintával végezzük, csak ügyeljünk

arra, hogy ezáltal esetleg fontos adatot meg ne semmisítsünk. Az így kivetített számok magyarázatát a baleset jelentésének végén „jegyzet a fényképhez” cím alatt kell leírni. A fénykép hátlapjára mindig írjuk fel a baleset „iktató” (eseménynapló) számát, a baleset idejét, helyét és a vezető vagy a sérült nevét.

A negatív anyag tárolása az esetleges későbbi felhasználás végett külön szekrényben, borítékba csomagolva történik. A borítékra az eseménynapló számát fel kell jegyezni.



A helyszín rögzítésének másik módja a helyszíni állapotnak és nyomoknak fix ponthoz (épület-bejárat, falsík, számozott oszlop, kilométerkő, stb.) történő beméretezése által készített pontos és arányban álló helyszínrajz.

Bonyolultabb baleseteknél szinte elképzelhetetlen szemléltetőbb rögzítési módszer. A helyszínrajznak azonban nemcsak szemléltetőnek, hanem alkalmasnak is kell lennie arra, hogy a bűnvádi és bírói eljárás során belőle a vétkesség vagy ártatlanság minden esetben megállapítható legyen.

A helyszínrajz legyen egyszerű, vagyis csak azokat a tereptárgyakat, adatokat és helyzeteket tartalmazza, amelyek a baleset megítélése és tájékoztatás szempontjából fontosak. Arra, hogy a rajznak mit kell feltétlenül tartalmaznia, a baleset helye, elkövetési módja és a helyszínen talált nyomok adnak mindig támpontot. A rajznak ettől függetlenül minden esetben tartalmaznia kell városokban, ha van, a villamospályatestet, a járóműterelő-sávokat, gyalogosok részére kijelölt úttestrészt, megálló járdaszigeteket, a baleset környékét, az úttest melletti területrészt, gyalogjárót, azon lévő építményeket és házakat. Éjjeli baleseteknél a világítólámpákat, világítótesteket, baleset alkalmával a helyszínen talált más járóműveket (ha azoknak a balesetben szerepük volt). Ezenkívül a járóművek útvonalait, elütés alkalmával pedig a gyalogos által megtett útvonalat és azok szándékolt továbbhaladási irányát, valamint az összeütközés, elütés és baleset helyzetét. Azután a járóművektől és a sértettől származó nyomokat, a tőlük származó tárgyak fekvési helyeit, a járóművek összeütközés vagy elütés utáni megállási helyét, a sérült esési helyét és a szemtanuk álláspontját. Végül a rajznak tartalmaznia kell a méretarányt, a világtáj megjelölést, egyezményes jelek használata esetén pedig jelemagyarázatot.

A gyakorlat szerint a budapesti baleseti helyszínelő járőr által készített helyszínrajzok formailag eltérnek a vidéki közlekedést és gépjárműveket ellenőrző csoport járőrei által felvett helyszínrajzoktól. E tekintetben egyöntetűséget az ismert ok miatt (vidéken a helyszínrajz közvetlenül az illetékes ügyészséghez jut, míg Budapesten nem) nem célszerű megállapítani, ezért a helyszínrajzok formailag továbbra is változatlanok maradnak.

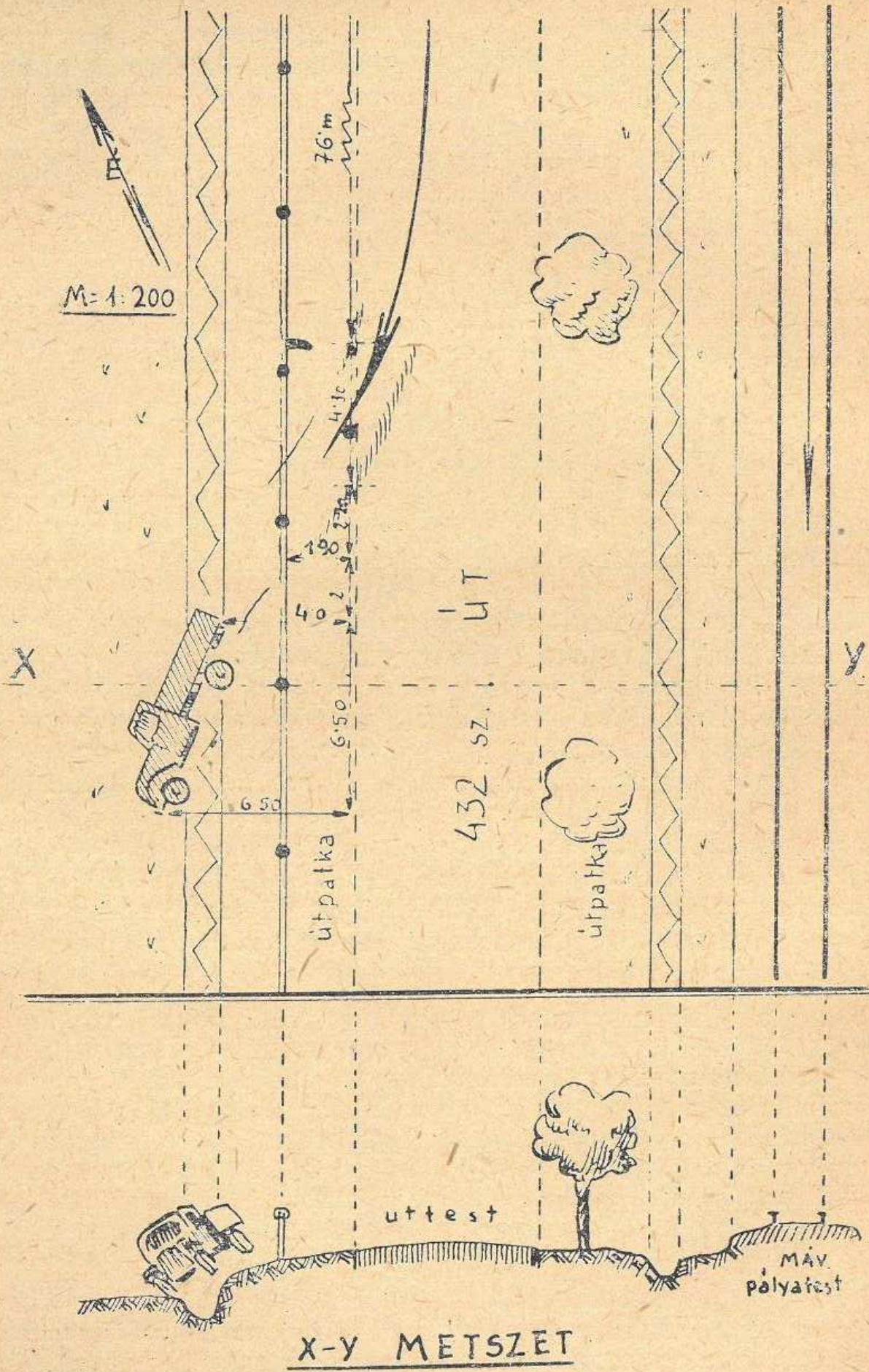
A fentiek figyelembevételével most már kellő előkészület után hozzáfoghatunk a **helyszíni vázlat elkészítéséhez**, amely alapja lesz annak a méretarányban elkészített pontos helyszínrajznak, amit majd bevonulásunk után hivatali helyiségünkben készítünk el. A helyszíni vázlat rajzolására szolgál a magunkkal vitt rajztömb és az 5 mm-es kockás papír. A vázlatot azért készítsük kockás papírra, egyrészt, mert a kockák segítségével könnyebben tudunk derékszögeket, vagy egyenes vonalakat húzni, másrészt pedig már a vázlaton a méréseknek megfelelően arányosan tudunk rajzolni. (Pl. 1:200-as arány mellett minden kocka egy métert jelent.)

A rajzolás megkezdése előtt először tájoljuk be magunkat. Erre legalkalmasabb az iránytű vagy a térkép. Azután el kell dönteni, hogy a helyszínből milyen nagy terület ábrázolása szükséges, majd válaszszunk kiinduló (fix) rögzítési pontot vagy az úttest egyenesét és arra szerkesszük meg a vázlatot. **A vázlat készítésének kétféle módszere van:** az egyik, amikor mérés nélkül, csupán szemmértékre vázoljuk fel az egész helyszínt és az összes rögzítésre váró pontokat (nyomokat), majd a kötelező mérések után eszközöljük és írjuk be a vázlatba, a méretet, a másik módja pedig, amikor a vázlatkészítés együtt halad a terep, vagyis a helyszín beméretezésével. Mindkét eljárás jó, de az előbbi két oknál fogva jobb: az egyik az, hogy jobban fejlesztjük rajztudásunkat és szemmértékünket, második pedig, hogy a helyszínen kétszer megyünk végig, ami jobban kizárja azt, hogy a helyszínrajzból esetleg valamilyen adat kimaradjon. A vázlatkészítésnél minél több segédvonalat alkalmazunk.

Mind a vázlatnak, mind a kidolgozott helyszínrajznak **legjobb ábrázolási módja az alaprajz**, vagyis amikor a tereprészeket (úttest, gyalogjáró, árok, stb.), tereptárgyakat (házak, kerítés, oszlop, stb.) és járműveket a külső befoglaló vonalakban ábrázoljuk. Már a vázlat készítésénél is igyekezzünk a járműveket és a tereptárgyakat egymáshoz arányban és a külső forma szerint ábrázolni, mert ezáltal a letisztázott helyszínrajz elkészítése is könnyebb és jobb lesz.

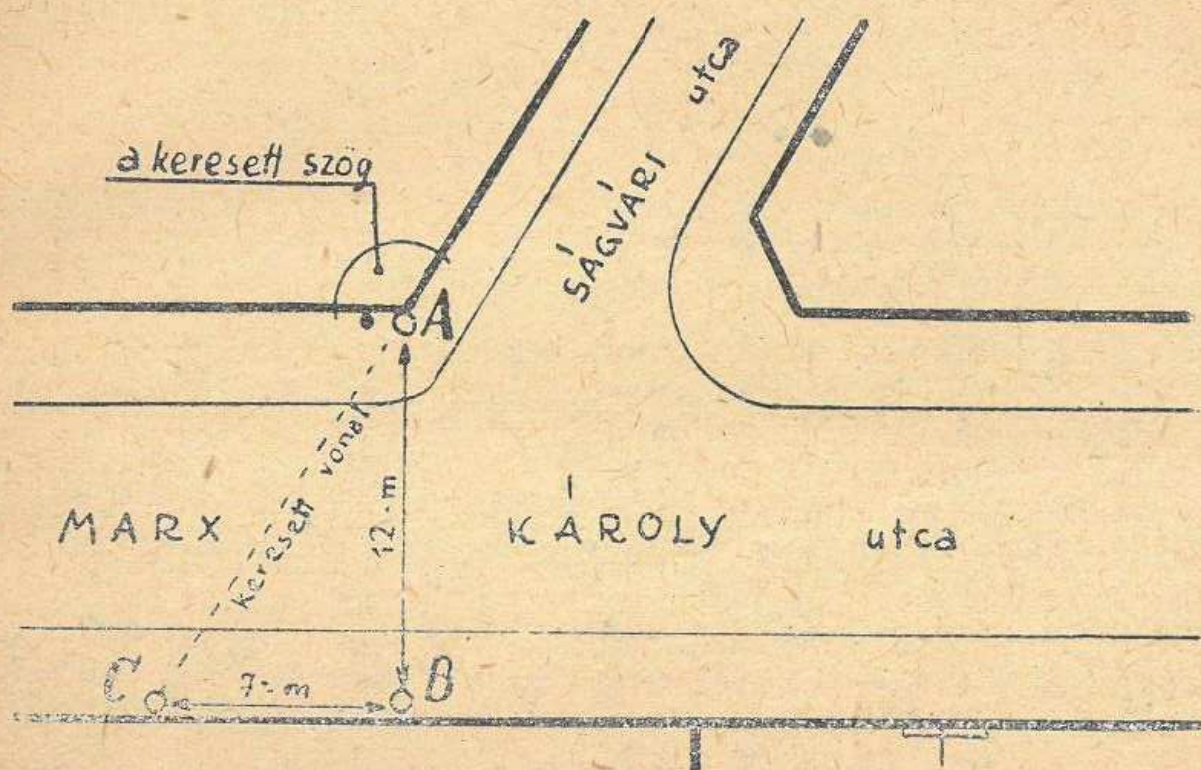
Vannak azonban olyan esetek, amikor a helyszín vagy annak egyes része nem ábrázolható elég kifejezően, csupán alaprajzban (pl. nagy sebességgel haladó gépkocsi éles kanyarban a korlátot kidöntve 10 méteres szakadékba zuhan, stb.). Ilyenkor az alaprajz mellett a kívánt területrészen keresztmetszetet kell készíteni. (52. ábra.)

A vázlat készítésével egyidejűleg vagy annak elkészítése után, a **helyszínt be kell méretezni**. A méretek beírására lehetőleg színes ceru-



52. ábra.

zát használjunk, hogy ezáltal is áttekinthetőbb legyen vázlatunk. A helyszín beméretezésére annyi méretet alkalmazzunk, amennyire a hivatali helyiségünkben a helyszínrajz pontos felépítéséhez, szerkesztéséhez szükségünk van. Különösen városokban, több utca betorkolásának helyszínén, tereken, feltétlenül több méretet vegyünk, mint az egyenes országúton történt balesetek helyszínén. A beméretezést is — miként a vázlat készítését — egy kiinduló rögzítési ponttól kell elkezdni. Legfontosabb szempont az, hogy a mérések a kiindulási pontra vagy valamely egyenesre (úttest szegélye, házfal, kerítés, stb.) mindig derékszögben történjenek.



53. ábra.

Ezzel az eljárással lehet az utcák törési szögét is megállapítani. Pl., ha azt akarjuk megtudni, hogy a Ságvári-utca milyen szög alatt torkolódik a Marx Károly-útra, akkor a következő méréseket kell végezni: a vázlatot készítő járőr leáll az 53. ábra alatt közölt „A” ponttal jelzett helyre, a járőrtárs pedig a mérőszalag másik végével a Marx Károly-úton keresztül derékszögben átmegy a „B” pontig (a jelzett méretet bemondja). Azután a vázlatot készítő járőr az A—B egyenesre derékszögben addig megy előre — figyelve a Ságvári-utcát —, amíg a Ságvári-utca falsíkjának képzeletbeli egyeneséhez — rajzban a „C” pontig — nem jut. E két méret elegendő lesz arra, hogy a helyszínrajzban arányosan kicsinyített méretezés mellett megkapjuk a keresett vonalat, vagyis a Ságvári-utca törési szögét. (53. ábra.)

A helyszín beméretezésénél az utcáknak a háztól-házig terjedő méretét fel kell bontani részletméretekre is. Pl. külön-külön mérjük be a gyalogjárda szélességét és külön az úttest szélességét. Vidéken a gyalogjárdától az árokig terjedő szélességet, azután az ároktól a

kikövezett úttestrészig mérjük. Ha azonban az úttest nem kövezett, akkor a másik oldalon lévő árokig mérjük meg, innen pedig ugyanúgy részletezve egészen a házfalig. Az utcák méretének részletezése azért szükséges, mert csak így lehet megítélni azt, hogy a járóművezetőnek milyen terület állt rendelkezésére a baleset esetleges kikerülésére, illetve a gyalogosnak milyen területen kellett volna már fokozott gondossággal közlekednie.

A helyszínnek ilyen módon való felmérése után következik a már felsorolt helyek (összeütközés, elütés, tanuk helye), az úttesten talált nyomok, egyéb bizonyítékok és a sérült esési, valamint a járómű megállási helyének a pontos beméretezése. A felsorolt helyeket olyan úttesten, ahol látható úttestszegély van, a rögzítési pontból kiindulva az úttest szegélyére derékszögben mérjük le. Ha nem kövezett úttestrészen történik a baleset, akkor a házak vagy a kerítés síkjához vagy egyéb képzeleti egyeneshez (pl. két villanyoszlop közötti egyeneshez) méretezzük. A járóműveket a megállási helyükön mindig két mérettel rögzítjük az egyeneshez, mégpedig az első és hátsó részét kössük le, hogy azáltal a járómű megállási szögét is megkapjuk.

Nagyon fontos a keréknyomok kezdetének és végének, sokszor még a hajlásának is az úttest szegélyéhez való beméretezése, rögzítése. Ezzel a mérettel bizonyítható, hogy a vezető szabályosan vagy mennyire szabálytalanul vezette, illetve hajtotta járóművét. A féknyomokat — különösen beton- és aszfaltutakon — még minőségük szerint is részletezni kell. (Pl. ettől-eddig gurulási, azután fékezési és a végén három méter csúszási nyom volt, vagy 12 m hatásos féknyommal kezdődött, majd 8 méteres megszakítás után ismét három méter erős féknyom volt látható.) Ezen keresztül mérhető le, hogy a vezető milyen műveletet hajtott végre a baleset előtt vagy a baleset után.

Végül minden esetben le kell mérni a balesetben szereplő járóművek hosszát és szélességét is, mert az arányban rajzolt úttesten a járóműveknek is arányban kell állniuk az úttesthez és egymáshoz. Továbbá mérjük meg a járóműveken talált nyomok és rongálódások helyét is (pl. a tehergépkocsi rakterületének baloldali első részétől 80 cm-re 150 cm-es karcolási nyom volt látható, stb.), mert csak ezen keresztül tudjuk a járóműveket a helyszínrajzban úgy elhelyezni, ahogy azok az összeütközés vagy az elütés pillanatában voltak.

Villamosbalesetknél feltétlenül be kell mérni a megálló járdaszívet, a megálló táblát, a keresztezést vagy váltót, stb. éjjeli balesetknél pedig a fényforrások helyét. Egyetlen adatot sem szabad úgy felvenni a vázlatba, hogy azt méretezéssel ne rögzítsük.

A helyszínen készült vázlat alapján a bevonulás után készül el a tulajdonképpeni helyszínrajz, mely alapjául szolgál a bírói eljárásnak. A helyszínrajz egyik példányát fekete és színes ceruzával 5 mm-es kockás papírra szerkesszük, a bírósági példányt pedig világító asztalon történő átvilágítás (másolás) útján fehér papírra tussal készítsük el. A helyszínrajz legfőbb követelménye a pontosság és az egyszerűség.

A helyszínrajz szerkesztése előtt a felvett helyszín nagyságához képest legelőször el kell dönteni a kisebbités arányát, vagyis azt, hogy a valóságot hányszorta kisebbre rajzoljuk. Ezt az arányt az egyes fontos nyomokra vagy egyezményes jelekre nem kell alkalmazni. Arányosan kisebbiteni annyit jelent, hogy a helyszínen felvett méretek mindegyikét ugyanannyival kisebbre rajzoljuk le. Pl., ha a helyszínrajzunkat 1:200-as arányban akarjuk elkészíteni, akkor a felvett méreteket 200-szor kisebbre kell rajzolni, vagyis, ha az úttest szélessége a helyszínen vett méret szerint 6 méter (600 cm) volt, akkor a rajzban 200-szor kisebbre, tehát 3 cm szélesre rajzoljuk. Másszóval, a helyszínrajzon 1 cm, a valóságban 2 métert jelent. A rajzoláshoz lehetőleg papírüzletben kapható léptékes vonalzót használjunk.

Az arány megválasztását mindig az ábrázolandó terület nagyságához viszonyítsuk, azonban ez nem jelenti azt, hogy az arány megválasztása a helyszínrajz rovására menjen. Szükség esetén kétféle arányban kivetett rajzban oldjuk meg a balesetet. Az egyik a nagyobb nevezőszámú (1:1.000) a teljes rajz, a másik pedig a kisebb nevezőszámú (1:200, vagy 1:100) részlet-rajz lesz. (Lásd III. sz. mintarajz.) Közlekedési baleseteknél a legalkalmasabb arányszámok 1:200-hoz, 1:400-hoz arányok.

A helyszínrajz helyes megszerkesztésére szabály az arány megválasztása után az, hogy először rajzoljuk meg pontosan a helyszínt, utána rajzoljuk be a balesetből származó nyomok pontos helyeit, majd csak azután helyezük a nyomokra vagy azokhoz viszonyítva a járóműveket összeütközésük vagy balesetük helyzetében. Arravonatkozóan, hogy hány helyzetet kell a helyszínrajzban ábrázolni, mindig a baleset elkövetési módja az irányadó. Minden esetben a baleset (összeütközés, elütés vagy járóműbaleset) pillanatának helyzetét és a baleset utáni megállási helyzetet kell ábrázolni. Ezenkívül, ha a gépkocsi a gyalogos elütése után nekiütközik még az útszéli fának vagy összeütközik egy másik járóművel is, akkor ezt a helyzetet is ábrázolni kell, vagyis a járóműnek azt az útját, amit az első baleset helyétől a megállásig megtesz.

A helyszínrajzot, hogy világosabbá, érthetőbb és szemléltetőbbé tegyük, színes ceruzákkal egész halványan bedörzsölve színezzük. A színezésre egyetlen szabály az, hogy ha lehet, a természetes színezést alkalmazzuk.

Az úttestet mindig fehéren hagyjuk, hogy ezáltal is az esemény és a rajta keletkezett nyomok jobban kiemelkedjenek:

a gyalogjárót és útpadkát lehetőleg világosbarnára vagy sárgára,

a járóműveket kékre, lilára, zöldre, sötétbarnára, stb.,

a sérültet pirosra festjük,

a tanukat fehéren hagyjuk,

a füves részt, bokrokat, fákat zöldre festjük,

a járómű haladási irányát jelző nyíl a járóművel azonos színű legyen. A nyílra mindig írjuk rá a járómű rendszámát, rendszámhiány esetén a hajtó vagy vezető nevét.

A beméretezésnél alkalmazott nyilakat és számokat mindig piros tintával írjuk be.

A végleges helyszínrajzban a szerkesztésnél alkalmazott méretek közül csak a kötelező méreteket írjuk be, nehogy a sok méret zavarja és bonyolulttá tegye a rajzot. Az egyes balesetek helyszínrajzi megoldására — mind a vidéki, mind a városi viszonyokra — a IV. Rész alatt közölt különféle baleseti rajzok adnak szemléltető támpontot.

A helyszínrajzok egységes elkészítése céljából szükséges, hogy a helyszínrajzban a járóműveket, egyéb tárgyakat, valamint a nyomokat ne minden járőr ötletszerűen, hanem egy egységes forma alapján, a tárgyakat és nyomokat pedig külön egyezményes jelekkel rajzoljuk. Erre vonatkozólag IV. Rész alatt közölt járóművek ábrázolási módjai és egyezményes jelek nyújtanak támpontot.

Vidéki és országúti baleseteknél, ahol a járőr kikerkezésekor a nyomok legnagyobb része rendszerint már megsemmisült, a járóművek pedig már nincsenek eredeti megállási helyzetükben, sőt legtöbbször még a felek is hiányoznak, ilyenkor természetesen a helyszínrajz elkészítése szempontjából a járőr igen nehéz helyzetbe kerül. Ilyen esetek alkalmával a járőr legelső teendője bizonyítékot (tanut, nyomot, stb.) szerezni a baleset pontos helyére vonatkozólag, majd ennek alapján következik a helyszín nagyobb területének alapos átvizsgálása és az esetleges feltalált balesetre utaló nyomoknak vázlatban történő rögzítése. Az így elkészített vázlattal fel kell keresni és ki kell kérdezni a kórházban vagy a lakáson fekvő sérültet, továbbá a vezetőt és a tanukat, akiknek előadása és a vázlaton történő megjelölése alapján utólagos, ú. n. „rekonstruált” helyszínrajzot kell készíteni.

Ahhoz, hogy a járőr a kikérdezést és a baleset lefolyását ilyen utólagos vázlatkészítésnél eredményesen el tudja látni, feltétlen szükséges a helyszínnek előző alapos ismerete, valamint a járóművek rongálódás és nyom szempontjából való alapos átvizsgálása is. Ha a felek megjelölése egymástól eltérő, akkor a helyszínrajzunkban külön-külön tüntessük fel a megjelölt helyeket. Ha azonban a felek valamelyike — látszólag védekezésből, rosszindulatból vagy határozatlanságból — olyan helyen jelöli meg az összeütközést, elütést, vagy egyéb helyeket, ahol a járőr józan felfogása és ítélete szerint nem lehetséges, akkor — különösen súlyos balesetnél — lehetőleg vigye ki őket a helyszínre és ott egyeztesse és jelöltesse meg velük az egyes helyeket. Ügyeljen azonban a járőr arra, nehogy elfogultan ragaszkodjék csupán a saját feltevéséhez, mert az ilyen eljárás a nyomozás sikerét veszélyezteti, ellenben minél több tárgyi bizonyíték beszerzésére törekedjék és igyekezzék beleélni magát a helyszín és a vezetés körülményeibe, mert csak ezen keresztül tudja a baleset helyes feltevését felállítani s ezen keresztül a baleset okát is megállapítani.

A „rekonstruált” helyszínrajzban — különösen halálos balesetnél vagy gépjárműszökés esetében — a járőr a saját megállapításait is tüntesse fel, valamint a járműveken talált legcsekélyebb nyomot vagy rongálódást, lehetőleg fénykép útján feltétlen biztosítani kell az eljárás részére.



A HELYSZÍN és a Baleset LEÍRÁSA

A helyszín rögzítésének harmadik módja a helyszín leírása, és a balesetről írt jelentés. Amit fényképben és rajzban rögzíteni tudunk, azt minden esetben a leírásnak kell tartalmaznia. A leírás nem egyéb, mint a helyszíni megállapításoknak, valamint a felek kikérdezésekor tett vallomásainak írásba foglalása és a járőr mindazon tevékenysége (nyomozása), amit a baleset tisztázása érdekében kifejtett és megállapított.

A baleset leírására szabályt felállítani nem lehet, azonban fel lehet sorolni azokat a tényezőket, amelyeket a balesetről írt jelentésnél formailag és tartalmilag minden esetben figyelembe kell venni.

Formai tekintetben a leírás legyen világos és áttekinthető. A jelentés akkor áttekinthető, ha a vonatkozó megállapításokat a megfelelő helyen és csoportosításban írjuk le. E célból kívánatos az egyes részeket címszavakkal is ellátni, pl. a baleset helye és ideje, a felek (gyanúsított, sértettek) tanúk előadása, a balesetnél talált nyomok és egyéb bizonyítékok, a járóművek leírása (gyártmánya, állapota, stb.), műszaki átvizsgálása, menet- és fékpróba eredménye, időjárás, világítás, útviszony, vélemény (a baleset oka és következménye). A vélemény ne bírói, hanem szakértői megállapításokat tartalmazzon. A szabálytalanul közlekedő vezetők vagy gyalogosok esetén mindig jelöljük meg a KRESZ megfelelő §-át is, amelybe a cselekmény ütközik.

A leírás tartalmilag legyen rövid és szabatos, csak a legszükségesebb adatokat tartalmazza. Kerüljük a hosszú és körülményes kifejezésmódot, valamint az olyan következtetéseket, amelyeket nem támasztanak alá megfelelő adatok, mert ezek súlyos zavarokat idézhetnek csak elő. Igyekezzünk az egyes eseményeket időrend szerinti sorrendben, a felek fontos vallomásait pedig szóról-szóra leírni. A járóművek rongálódásának leírásakor, vagy a műszaki hiba esetén a megfelelő szakkifejezéseket használjuk. Kerüljük a „valószínű” és a „körülbelül” megjelöléseket, helyette a járőr adatokkal alátámasztott „véleményét” írja meg.

A jelentés legelsősorban tartalmazza azt, hogy a baleseti járőr a kérdéses balesetről mikor és milyen módon értesült (saját észlelése, mások felhívása vagy telefon útján). Azután pontosan le kell

írni a baleset helyszínét, a baleset nemét és idejét, valamint azt az állapotot, amit a járőr kiérkezésekor talált (eredeti, megváltoztatott vagy rekonstruált). A leírásnak tartalmaznia kell továbbá mindazokat a megállapításokat, amelyeket a kikérdezés során a baleset tisztázása szempontjából a felek előadtak (sorrendben a sérült, a vezető és tanúk előadását írjuk le). Jó jelentést csak akkor tudunk készíteni, ha a kikérdezéskor jegyzetet készítünk. Ne bízzuk magunkat a visszaemlékezésre, mert esetleg döntő adatok kimaradnak a jelentésből. A döntő fontosságú vallomásokat leheféleg irassuk alá a felekkel.

A helyszíni nyomokat (fék, vér, csúszás, stb.), letört alkatrészeket tüzetesen írjuk le, mert az eljárás során csekélynek látszó megállapításnak, vagy megjelölésnek is döntő szerepe lehet. Ha sikerült megállapítani a baleset vélelmezhető okát, a járőr minden esetben mint saját véleményét fejtse ki és adatokkal kellően támassza alá. Ugyancsak részletesen le kell írni a baleset következményeit (a személy és járómű sérülést, valamint az úttartozékokon keletkezett rongálódásokat).

Tüzetesen írjuk le a járóművek műszaki és rendészeti átvizsgálásának eredményét (fék, kormány, világító- és jelzőkészülék, terhelés, pótkocsikapcsolás stb.). A rendben talált készülékeket és felszereléseket csak egy szóval, a hiányosságokat és hibákat viszont tüzetesen írjuk le.

Az útra vonatkozó megállapításokat (az út nemét, állapotát, felületét, rajta lévő akadályokat, kanyarulatokat és keresztezések sajátosságait, időjárás okozta elváltozásokat, a forgalom nagyságát, stb.) — különösen, ha befolyásolták a balesetet — amennyiben fényképpel nem áll módunkban rögzíteni, ezekre a leírásban részletesen térjünk ki.

Az egyéb rendkívüli tényezők, pl. a hallást gátló körülmények, a természetes vagy mesterséges világítás mértéke, a látási viszonyok, a látást akadályozó tárgyak és építmények részletes leírása — ha azoknak a balesetnél szerepük volt — feltétlenül szükséges.

Végül írásba kell foglalni azokat az intézkedéseket, amelyeket a járőr a helyszínen foganatosított (segélynyújtás, forgalom korlátozása, elirányítása, a gyanúsított bekísérése, stb.). Járóműszökés esetén pedig részletes nyomozati jelentést kell írni.

A leírás a helyszínrajzzal és a helyszíni fényképpel együtt ha'ad. Ugye'ni kell arra, hogy ellentmondásra vagy félreértésre ne adjunk alkalmat. Minden helyszínrajznál — de különösen rekonstruált helyszínrajz esetén — a jelentésbe írjuk be, hogy az egyes helyzeteket kinek az előadása és megjelölése vagy pedig milyen adatok alapján készítettük.

Mind a jelentés megírása, mind a helyszíni intézkedés szempontjából legtöbbször igen nehéz feladat a járőr részére annak eldöntése, hogy büntetőjogilag kit terhel a felelősség, vagyis kit jelöljön meg gyanúsítottnak és kivel szemben foganatosítson előállítást

vagy elfogást. E tekintetben a gondatlanság vizsgálatát a járómű-
vezetőn vagy hajtón kívül a gyalogos sérülte is ki kell terjeszteni.
Általában minden közlekedési balesetnél a vezető, hajtó vagy gyalogos
gondatlanságának esete forog fenn. Szándékosság ritkán fordul elő,
mert a vezetőt visszatartja a szándékos cselekménytől az a veszély,
amely őt is fenyegeti. Budapesten és vidéken vagy országutakon elő-
fordult halálos vagy életveszélyes balesetknél a gyanúsítottat mindig
el kell fogni és az illetékes kapitányságra vagy ügyészségre kell
kísérni.

Végül a leírás szerves része a helyszínrajz és a helyszíni fény-
kép betűinek, számozásának és jeleinek jegyzete és magyarázata,
továbbá a mellékletek feltüntetése és a helyszínelést végző bajtársak
neve és rendfokozata.

V. FEJEZET

A balesetek oka, elkövetési módja és következménye

A tapasztalat azt mutatja, hogy minden baleset más- és más-képpen zajlik le, ezért feltételezhető a baleseti okok sokfélesége is. Ha azonban a statisztikai adatokat vizsgáljuk, kiderül, hogy a balesetek oka 90%-ban az ember (vezető, hajtó, vagy gyalogos) hibás magatartásában vagy mulasztásában és csak 10%-ban az anyagban (járómű, út) és egyéb tényezőkben (időjárás, világítás, stb.) lévő hibában keresendő.

A baleset okát — mint minden jelenségnél — az okozati összefüggés (az elkövetési mód és következmény) alapos vizsgálatán keresztül deríthetjük ki. Annál könnyebb a baleset okát kideríteni, minél több személyi és tárgyi bizonyíték áll rendelkezésünkre. Ezért igyekezzék a járőr feladatát a legnagyobb lelkiismeretességgel és gondossággal végrehajtani. Ne forduljon elő olyan eset, hogy a járőr bevonul anélkül, hogy a baleset okát ne ismerné és azt megfelelő adatokkal ne tudná bizonyítani.

A balesetek oka

Mind a rendőri, mind a bírói gyakorlat adatai azt igazolják, hogy igen csekély azoknak a baleseteknek a száma, ahol a baleset oka kifejezetten egy tényezőben (pl. gumidefekt, gyalogos gondatlansága, stb.) nyilvánul meg. A legtöbb balesetnél több tényező jelenléte és azoknak egymáshoz való viszonya található. Ezért, hogy a járőr a baleset okát meg tudja állapítani, ismernie kell mindazokat a tényezőket és körülményeket, amelyek a közlekedési baleseteknél a balesetek okaként szerepelnek, vagyis azt, hogy kik és mik, hogyan és miképpen, minek következtében, milyen okok és viszonyok idézhetnek balesetet.

A balesetek oka általában az alábbi tényezőkben keresendő:

A) a közlekedési eszközök vezetőiben és hajtóiban,

- B) az utakat használó gyalogosokban, lovasokban, menetelő alakulatokban, a hajtott vagy vezetett állatokban és az utak egyéb használóiiban (kutya, tyúk, liba, tehén, sertés, stb.),
- C) a közlekedési eszközökben,
- D) az utakban és pályatestekben.

A) A közlekedési eszközök vezetői és hajtói balesetet okozhatnak:

I. A közlekedési szabályok be nem tartása által és pedig:

1. a jelzőberendezések téves vagy hiányos működése és egyéb előírások elmulasztása által:

- a) a figyelmeztető jelzések (fény, vagy hang) le nem adása vagy az emberek (vezető, gyalogos) és állatok befolyásolása a túlzott leadással,
- b) kanyarodásnál, előzésnél, megállásnál, a jelzések hiányos vagy téves leadása,
- c) a világítás be nem kapcsolása,
- d) a fényszóró reflektor ki nem kapcsolása,
- e) a gépkocsitól való eltávozáskor a motor működésben hagyása,
- f) lovaskocsinál a lovak őrizet nélkül hagyása,
- g) távozás esetén a járóműnek kézfékkal, lejtős úttesten pedig a sebességváltó bekapcsolása általi lefékezésének elmulasztása.

2. Szabálytalan közlekedés által:

- a) szabálytalan hajtás és kanyarodás (saroklevágás),
- b) szabálytalan kitérés vagy meg nem állás és lassítás, amikor kívánatos vagy szükséges,
- c) szabálytalan előzés, vagy előzés ott, ahol egyébként tiltva van (pl. hidakon, útkeresztezéseknél, áttekinthetetlen úttestrészeknél) vagy előzés után túlkorai visszatérés az eredeti irányba,
- d) előzés közben az előzni kívánó járómű leszorítása,
- e) pályatesthez vagy vezetékhez kötött járóművek, továbbá mentők, tűzoltók, rendőrségi járóművek részére előny vagy hely nem engedése,
- f) a követési távolság be nem tartása,
- g) vezetés alatt a kellő figyelem és óvatosság elmulasztása,
- h) a járómű túl gyors vezetése (hajtása), **abszolút**, amikor a vezető a járómű felett elveszti hatalmát, **relatív**, ha a vezetés biztonsága akadályozva van az úttest feletti áttekintés vagy az úttest egyéb állapota következtében,
- i) kerékpároknál személyszállítás, egymás mellett való haladás, más járóműhöz való kapaszkodás, stb.

3. Szabálytalan megállás (parkirozás) által:

- a) szűk utcarészekben, útkanyarulatoknál, keresztezéseknél, villamosmegállóhelyeknél és ahol egyébként is tilos,
- b) közlekedési jelzőtáblák figyelmen kívül hagyása (figyelmeztető, tilalmi és utasítást adó táblák),
- c) rendőr vagy más hatósági közeg lámpa- vagy karjelzéseinek figyelmen kívül hagyása,
- d) a megállás elmulasztása ott és akkor, ahol és amikor a személy- és vagyónbiztonság azt megköveteli (pl. a villamosra való fel- és leszállás ideje alatt, a megállóhely előtt, vak vagy testi fogyatkozásban szenvedő egyénnel vagy gyermekcsoporttal, továbbá állatokkal való találkozás esetén).

II. A vezető vagy hajtó vezetési vagy hajtási jártasságának hiánya vagy elhanyagolása miatt és hibás magatartása következtében

1. Ha nincs vezetői igazolványa és elegendő gyakorlata.

2. Van ugyan vezetői igazolványa, de

- a) nincs kellő kiképzése vagy jártassága a kezelésben,
- b) az előírt szemüveg nem viselése,
- c) a vezetésben való akadályoztatása (látás, kormányzás, fékezés),
- d) a biztonsági berendezések helytelen használata (pl. csúszós úttesten vagy pályatesten blokkirozás),
- e) a fogyasztott alkohol hatása,
- f) huzamosabb ideig való vezetés, túlzott fáradtság, pillanatnyi eláivás,
- g) esetleges megbetegedés, rosszullét, stb.

3. A vezető vagy hajtó külső vagy belső befolyásolása és hibás magatartása:

Látási téren:

- a) hibás látás (különös tekintettel az éleslátásra),
- b) az alkalmazkodási képesség meghosszabbodása erős fényhatás (vakítás) után,
- c) színtévesztés,
- d) távolságoknak és gyorsaságnak megközelítő felmérésére való képtelenség (rossz térérzék),
- e) a közlekedésben egyszerre történő különböző mozzanatok vagy jelenségek megfigyelésére való képtelenség,
- f) a járómű- vagy utcavilágítás hiánya miatt vagy a nedves aszfaltok fényvisszatükrözése, holdas estén keletkező árnyékok befolyásolása a veszély felismerésében.

Hallási téren:

- a) gyenge hallás,
- b) a hanghullámok irányának hiányérzete (pl. visszhang esetén),
- c) a különböző közlekedési hangok egymástól való megkülönböztetésének képtelensége,
- d) hangletérités (erős szélben).

Szellemi képesség terén:

- a) nehézségek a veszélyes helyzet felismerésében és a célra vezető cselekedetek tekintetében (lassú, nehéz gondolkodás),
- b) érzékeny az egyhangúsággal szemben (könnyen fárad a figyelve),
- c) a kombinálóképesség és a várható veszély felismerésének hiánya a befolyásoló körülmények jelenléte miatt (pl. idegesség, ijedtség, bosszúság, az időjárástól való függés, a szerelem, a bánat, a testi fájdalom, stb.).

Testi hiányosságok jelenléte:

amelyek a mozdulatvezetést akadályozzák vagy a vezetést megnehezítik (felkötött kar, múláb, stb.),

Jellembeli tulajdonságok terén:

- a) könnyelműség,
- b) meggondolatlanság.

Az időjárás befolyásolása:

- a) a vezetőre (sűrű köd, hóesés, nagy meleg, lenyugvó nap fénye, stb.),
- b) útestre (síkos, jeges, sáros, stb.).

Lovaskocsi esetén a fentiekén kívül:

- a) fiatalkorú hajtó,
- b) a fogat helytelen hajtása (ijedős lovaknál a jelzés elmulasztása, ökör- vagy tehénfogatnál az állatok vezetésének elmulasztása, stb.),
- c) közlekedési szabályok hiányos ismerete által.

B) Az utakat használó gyalogosok balesetet okozhatnak

1. A közlekedési szabályok figyelmen kívül hagyása által:

- a) szabálytalan helyen és módon való haladás (nem kijelölt úttestrészen vagy ferde irányban való haladás),
- b) a közlekedési szabályok nem ismerése,
- c) mozgó járóműre fel- vagy leugrálás,
- d) a rendőrközegek lámpa- vagy karjelzésének figyelmen kívül hagyása által.

2. A kellő figyelem és óvatosság elmulasztása által:

- a) álló járómű mögül kilép, anélkül, hogy körülnézne,
- b) újságot olvas, valakivel beszélget, veszekszik vagy játszik,
- c) a járóművek jelzésére nem áll meg.

Lovasok:

- a) közlekedési szabályok figyelmen kívül hagyása (lovagló utak, lovagló felszerelés, nyereg, kantár, stb.),
- b) iskolázatlan lovas,
- c) iskolázatlan ló (közlekedés megszokásának elégtelensége),
- d) az úttest befolyása a lóra.

Menetelő alakulatok:

a közlekedési szabályok figyelmen kívül hagyása, (nem jobb-
oldali közlekedés, éjjel lámpa vagy fényvisszaverő korong
hiánya).

Hajtott vagy vezetett állatok:

- a) a hajtásra vagy vezetésre szükséges gondosság figyelmen kívül hagyása,
- b) az állatok félelme vagy kitörése által (megbokrosodott lovak, az anyához vagy kocsihoz kötött csikó).

Az utak egyéb használói:

- a) kutyáknak a járómű elé szaladása vagy a kerékpárosra való felugrás által,
- b) szárnyasok négy lábú házi- vagy vadállatok járómű elé szaladása, a gépkocsira való repülés által.

C) Közlekedési eszközök balesetet okozhatnak:

1. A biztonsági berendezések hiányossága, azok elromlása, kopása vagy törése által és pedig:

- a) a kormánykészülék kopása (nagy holtjáték) és törése által (tolórúd, lengőkar, csiga stb.),
- b) a fékberendezés kopása (fékpofák, fékrúd) törése, szakadása (tolórúd, fékszár, huzal. stb.) helytelen beállítása, a fékpofákra olaj kerül, az olajcső kilyukad, a gumikarmantyú elromlik, rossz olaj, vagy a fékrendszer levegőt kap, szervoféknél alacsony nyomás, a levegő szökése, stb.),
- c) a világítóberendezés hiánya, elromlása (égő, biztosíték, vagy vezeték) vagy helytelen elhelyezése (pl. lovaskocsikon),
- d) a hangjelzőkészülék hiánya vagy elromlása, gyenge volta,
- e) irányjelzőkészülék hiánya vagy elromlása (az intőkar szorul, égője kiég, stb.),
- f) a féklámpa, az ablaktörlő, visszapillantótükör hiánya vagy elromlása.

2. A járómű terhelése által:

a terhelés túl nagy vagy helytelenül van elosztva vagy nincs lebiztosítva.

3. Pótkocsi esetén:

a kapcsolószerkezet elszakadása vagy a fékberendezés elromlása által.

4. Motorkerékpároknál:

pótülés, kapaszkodó vagy lábtartó hiánya által.

5. Anyaghiba vagy az anyag kopása által:

gumidefekt, keréktengely, rúgó, villa, váz, stb. törése, gumik teljesen kopott futófelülete, stb.

6. Villamosoknál:

lépcső, fogantyú, csapóajtó, kapaszkodó rongálódása.

D) Utak és pályatestek járulékos okai lehetnek a balesetnek

- a) az úttest helytelen építése vagy erős lejtése miatt (éles kanyar, a szélek felé erősen lejtős),
- b) a burkolat állapota miatt (csúszós, gödrös, kerékvágásos, havas, jeges, stb.),
- c) a biztonsági és jelzőberendezések állapota vagy hiánya miatt (korlát, jelzőtábla, sorompó),
- d) a kilátást korlátozó építmények vagy növényzet nagysága miatt,
- e) az úttesten lévő akadályok (felszedett úttestrész, kivilágítatlanul álló járómű, úttest beszakadás, stb.),
- f) villamos- vagy bányavasút síneinek kiemelkedése, helytelen építése, a keresztezések hiányos védelme miatt (figyelmeztető táblák vagy lámpák hiánya),
- g) kanyarban lévő sínek vagy váltók kopása és egyéb hibája miatt,
- h) a közlekedési vagy várakozó járdaszigetek helytelen vagy hiányos elhelyezése, világítótestek hiánya miatt,
- i) rossz vagy hiányos közlekedési szabályok fennforgása esetén.

Fentiekből látható, hogy a balesetek okát milyen sokféle tényező befolyásolja. Ezért a járőr igen nagy körültekintést tanúsítson vizsgálati során, az egyes tényezőket pedig alapos mérlegelés tárgyává tegye, annál is inkább, mert rendszerint több tényező szerepel a baleset okaként.

A balesetek bekövetkezésének módja

E tekintetben a járőr legelső dolga az, hogy az előbbi fejezetekben már ismertetett módon beszerzett személyi és tárgyi bizonyítékok alapján döntse el, milyen esettel áll szemben.

Bekövetkezési mód tekintetében a balesetek feloszlanak:

- a) összeütközésekre,
- b) elütésekre és
- c) balesetekre.

Ezenkívül a járőr eljárása során találkozik olyan esettel is, ahol öngyilkosság vagy gyilkosság esete forog fenn.

a) **Összeütközésnek** nevezzük azt az esetet, amikor két vagy több járómű haladás közben egymással összeütközik. Ide tartozik az az eset is, amikor egy haladásban lévő járómű egy álló járóműnek nekihajt.

b) **Elütés fogalma** alá tartozik az az eset, amikor gyalog közlekedő személyt, haladásban lévő járómű elüt vagy elgázol.

c) **Balesetnek** nevezzük végül mindazon eseteket, amelyek haladásban lévő járóművel történnek. Ilyen a műszaki hiba, a járómű felborulása, a véletlenség, a végszükség, a merénylet folytán bekövetkezett baleset vagy ha valaki a járóműről leesik vagy abból kihajolva valaminek nekiütközik vagy haladásban lévő járóműről felugrás vagy leugrás közben leesik, stb.

Végül vannak esetek, ahol többféle mód is szerepel (pl. a személygépkocsi az összeütközés után felszaladt a gyalogjárdára, ahol két gyalogost elgázol, vagy az elütés után nekihajt az útszéli korlátnak, azt kidöntve a 10 m-es mélységbe zuhan, stb.).

A balesetek következménye

Következmény tekintetében a balesetek járhatnak:

- a) személysérüléssel,
- b) személysérülés nélkül.

a) Személysérülés szempontjából az összeütközés, elütés és baleset lehet:

- könnyű kimenetelű (8 napon belül gyógyuló),
- súlyos, nem életveszélyes (8—20 napig gyógyuló),
- életveszélyes kimenetelű (20 napon túl gyógyuló),
- halálos kimenetelű.

b) A közlekedési balesetek legnagyobb része személysérülés nélküli, amikor csupán anyagi kár származik és csak a járómű, az útberendezés vagy egyéb építmény rongálódik meg.

III. RÉSZ



A BALESET UTÁN megszökött JÁRÓMŰ NYOMOZÁSA

A közúti közlekedés új szabályzata szerint, aki sérüléssel vagy rongálódással járó közúti balesetet okozott, azonnal megállni köteles. A vezető vagy hajtó megállási kötelezettsége egyrészt a segélynyújtás, másrészt pedig az igazoltatás teljesítése végett van. Nem tekintendő szökésnek az, ha valaki nyílt országúton balesetet okoz és a sérült kórházbaszállítása után 24 órán belül jelentkezik a rendőrségen az eset felvétele végett. Ellenben szökésnek számít az, ha a gázolást, vagy összeütközést okozó vezető, segélynyújtás és adatainak hátrahagyása nélkül, a helyszínről azonnal vagy később megszökik.

Az utóbbi évek statisztikai adatai szerint mind kevesebb azoknak az eseteknek a száma, ahol a gázoló vagy balesetet okozott járómű vezetője segélynyújtás vagy a rendőri intézkedés bevárása nélkül a helyszínről megszökik. E kedvező adat ne csökkentse a járőr alapos és lelkiismeretes munkáját, hanem tartsa szem előtt esküjében vállalt kötelezettségét és fáradságot nem kímélve nyomozzon addig, amíg az elvetemült és legtöbbször egyéb bűncselekménnyel is terhelt gázoló vezetőt vagy hajtót kinyomozza. E feladat sokszor nehéznek látszik, azonban sohasem kilátástalan. Ha a járőr munkáját az eddigi fejezetekben közölt támpontok felhasználásával, mindig a legészszzerűbb feltevésekkel, tervszerűen és ötletesen végzi el, akkor a legtöbb esetben el is éri a kívánt eredményt.

Könyvünk nem tartalmazza részleteiben a bűncselekmény színhelyéről járóművel elmenekült tettesek üldözését és a járóműlopások eseteit. A járőr azonban, ha eljárása során ilyen esettel találkozik, a nyomozás bevezetésénél ugyanazokat a taktikai és technikai módszereket, eljárásokat alkalmazza, mint a baleset után megszökött járómű nyomozásánál.

A szökött járómű nyomozása — mint minden helyszínes bűncselekménynél — a helyszínből indul ki. Ilyen eseteknél is ugyanazok a járőr legelső tennivalói, mint egyéb baleseteknél, vagy bűncselekményeknél, vagyis a helyszín alapos átvizsgálása, nyomok rögzítése, tanúk felkutatása, kikérdezése, az adatokból való következtetés, stb. A járőr állandóan tartsa szem előtt, hogy munkáját gyorsan és amellett részletességgel végezze el, mert minden egyes perc, amit haszontalanul tölt el, a szökött vezetőnek jelent egerutat.

A helyszíni adatok alapján kell eldönteni azt is, hogy a helyszínen maradt járóművezető vagy hajtó azon állítása, hogy járóművel ütközött össze, amelyik a helyszínről elhajtott, nem koholt-e? Ugyanis a gépjármű baleseteknél gyakori, hogy a járómű vezetője szemtanú hiányában vagy a szemtanú megvesztegetése útján — azért, hogy a felelősség alól kivonja magát —, azt állítja, hogy balesetének oka (felborulás, oszlopnak vagy fának való ütközés), egy másik járóművel való összeütközés volt, amelyik a helyszínről megszökött. Ilyen balesetek gyanúja esetén a járőr nagy körültekintést tanúsítson és főleg a baleset okának és a koholt állítás indítóokának (hátterének) a tisztázására fordítson gondot. Ennek eldöntésére legalkalmasabb mód, minél több tárgyi bizonyíték beszerzése.

A megszökött járómű nyomozásánál kétféle esetet különböztünk meg:

1. amikor a szökött járóműre vonatkozólag személyi vagy tárgyi adatok maradnak vissza a helyszínen,
2. amikor semmiféle adat nem áll rendelkezésünkre.

1. Legelsősorban igyekezzünk a sérülttől vagy a tanútól a járómű teljes rendszámát megtudni. Ha ez sikerül, akkor a járómű tulajdonosának vagy vezetőjének kézrekerítése már igen könnyű feladat. Ugyanis a járóművek vizsgáztatása, felszereléseinek és okmányainak a kiadása (igazolólap, forgalmi engedély, rendszám tábla), valamint azok nyilvántartása, az illetékes gépjárműkerületi rendőrhatóság vagy kirendeltség feladata, ahonnan a kívánt adatok telefonon azonnal megtudhatók. Ezenfelül a budapesti gépjárműkerületi rendőrhatóság országos nyilvántartást is vezet a hazai, és a külföldi rendszámú gépjárművekről és gépjárművezetőkről. Ilyen esetben a vezető többi személyadata már könnyen megállapítható az országos nyilvántartásból. Motorkerékpárszökésnél fordul elő gyakrabban, hogy a szemtanú csak a vezetőt tudja felismerni, a rendszámot viszont nem.

Ha a tanúk nem tudták a betű- vagy a számjelzést pontosan megfigyelni és arra csak hiányosan emlékeznek, vagy következtetnek, akkor a járőr az ilyen rendszám-töredék kiegészítésére adjon fel emlékeztető kérdéseket és válassza külön azt a betűt és számot, amelyekre a tanú határozottan és külön azt, amelyekre csak háványan emlékszik. Az ilyen adatok alapján azután különböző betű- és számvariációkat (változatokat) kell felállítani és a kapott számok alapján a legvalószínűbb és a leghamarabb átvizsgálható járóműveket kell felkutatni. Általában a C—G—O—U, az E—F, az M—N, a B—D—

P—R betűk, továbbá az 1—4, a 3—8, az 5—6—9, a 6—8—9 és a 2—7 számok egymással könnyen összetéveszthetők vagy felcserélhetők. Ezért a rendszám-töredék három, négy változatát is meg kell kísérelni az adatok bekérése esetén.

A betű- és a számjelzés mellett mindig a rendszám-tábla színét (fehér, fekete, sárga), esetleg egyéb jelzését (DT, próbakocsi vizsgára, tanuló-kocsi vagy épületanyag-fuvarozó, stb.) is kérdezzük meg a tanúktól, mert ezáltal már a gyanúsított járóművek nagy részét ki lehet zárni, illetve a tekintetbe jövő járóművek körét szűkíteni lehet. A kapott rendszám-töredék mellé mindig egyéb adatok beszerzése is szükséges (pl. járómű neve, gyártmánya, színe, alakja, terhelése, esetleges felirata és rongálódása, különleges ismertetőjele, stb.).

Nyomozásunk során még a legjelentéktelenebbnek látszó adatokat és nyomokat is gyűjtsük össze, mert sokszor ezek még a nyomozás során értékesekké válhatnak. A gyakorlat szerint nyomozás szempontjából értékesebbek a személyi adatok (tanu vagy sérült valómása), viszont a bizonyításra már a tárgyi adatok alkalmasabbak. E célból igen nagy jelentősége van a szemtanú és a helyszínen maradt vezető szakszerű kikérdezésének. A kikérdezés feltétlen tervszerűséget követel, vagyis azt, hogy a járőr, a tanu vagy a vezető önkéntes előadását a legmesszebbmenőig szélesítse ki emlékezetének serkentése által. **Ne elégedjünk meg csak a szökött járómű általános meghatározásával** (pl. személy- vagy tehergépkocsi volt, stb.), hanem adjunk fel kérdéseket a járómű egyes részére, valamint a vezető vagy hajtó személyadatára vonatkozóan és arra, hogy a szökött vezető tudomással bírhatott-e a balesetről, vagy nem.

Gyalogos elütés esetén történt járómű-szökésnél — különösen, ha a járómű hátsó része ütötte el a gyalogost — a legtöbb gyanúsított vezető azzal védekezik, hogy ő nem tud semmit sem az elütésről, mert nem látta a gyalogost és az elütést sem érezte a gépkocsiján. Ilyen eset tisztázására feltétlenül érdektelen szemtanu, a járómű rongálódása és nyoma vagy az úttesten talált keréknyomok beszerzése szükséges, amelyek alapján feltétlenül eldönthető az, hogy tudomása volt-e a vezetőnek a balesetről, vagy sem. (Például: szemtanú igazolja a vezető sebességének csökkentését, menetirányának megváltoztatását, azt, hogy a baleset után figyelemztetés és megállás nélkül haladt tovább, vagy a vezető a baleset előtt fékezett, kitért, utána a járóművel leállt, a gépkocsiból kilépett, vagy kinézett, vagy amikor látta, hogy sérült felkelt az úttestről, elhajtott, stb.)

Van azonban olyan eset is, amikor a tanu azt állítja, hogy a baleset vagy az elütés után több gyalogos a járómű vezetőjének integetett vagy kiabált, hogy álljon meg. Bizonyítékul szolgál továbbá a járóművön talált nyom helye (első részének oldalán vagy a pótkocsin) és annak nagysága (benyomódás, karcolás vagy csak porletörölődés), valamint az úttesten talált kerék, fék, stb. nyomok iránya és minősége arranézve, hogy a vezető tudomással bírhatott-e a balesetről.

Altalában a tanukhoz intézett kérdések összefoglalva a következők lesznek:

1. a járómű rendszáma (ha teljes rendszám nem lehetséges, legalább egyes betűk vagy számjegyek),

2. a rendszámtábla színe, a járómű egyéb hatósági jelzése (államjelzőtábla, DT, vizsgára, pótkocsi, stb.),

3. a járómű neve, színe és alakja (személy-, teher-, motorkerékpár, különleges, traktor, autóbusz, lovaskocsi, kerékpár, stb.),

4. a járómű gyártmánya. A gyártmányra vonatkozólag csak szakemberektől (motorszerelő, gépkocsivezető) fogadjunk el megállapítást. Egyébként mindig egyeztessük az arra haladó azonos gyártmányú gépkocsit a tanú által mondott gyártmánnyal,

5. milyen volt a kocsiszekrény vagy rakterület (nyitott, csukott, személygépkocsiból átalakított, tehergépkocsiknál alacsony vagy magas oldalfalú, egy vagy két pótkocsi, motorkerékpárnál szóló- vagy oldalkocsi, az oldalkocsi alakja, lovaskocsinál egy- vagy kétlovas, stráf- vagy társzekér, stb.),

6. milyen különleges ismertetőjel volt rajta (szerkezet, felirat, ikerkerék, butánpalack, stb.),

7. milyen volt a járómű vezetője vagy hajtója (neme, kora, személyleírása, ruházata, különös ismertetőjele), ezenkívül az utas vagy utasok hasonló adatai,

8. melyik irányból jött és melyik irányba távozott,

9. milyen rongálódást szenvedett a járómű,

10. mivel volt terhelve.

Ezenkívül szökött járómű esetén a baleset elkövetési módjára és okára utalnak, valamint bizonyítékul felhasználhatók a sérültön vagy elhunytan és az úttesten talált nyomok, rongálódások vagy egyéb bizonyítékok. A feltalált nyomok felhasználásával, kiértékelésével és azokból való következtetéssel könyvünk második részének II. fejezete foglalkozik. Ugyanez a fejezet tartalmazza a járóművön talált adatok szakszerű felhasználására vonatkozó támpontokat is.

2. Különösen lakatlan területen vagy éjjel történt járóműszökések nyomozásánál fordul elő, hogy a járőrnek a helyszínre való kiérkezésekor az első percekben semmiféle adat nem áll rendelkezésére. Sokszor még arra sincs pozitív adat, hogy mi történt (például: egy holttestet találtak az úttesten). Ilyen esetek nyomozásánál az első teendő annak megállapítása, hogy mi történt és csak azután az, hogy mikor és hogyan történt, valamint ki a tettes.

Ha a sérültet kikérdezve vagy a holttestet átvizsgálva alapos gyanú merül fel arra, hogy közlekedési baleset történt, akkor legelőször a helyszín kis és nagy környékének (100—500 m) alapos átvizsgálása és az esetleges balesetre vagy a szökött járóműre utaló nyomok rögzítése után ki kell puhatólni azokat a személyeket, akik a baleset idejében a helyszínen vagy annak közelében tartózkodtak és esetleg a balesetet is látták. Sokszor a helyszínen kíváncsiskodó

gyermek kikerdezése is értékes támpontot adhat a további nyomozáshoz (a gyermekek igen jó megfigyelők).

E tekintetben igen fontos a baleset idejének megállapítása, mert csak ennek birtokában lehet a tekintetbe jövő tanúkat is felkutatni, akik a gázoló járóművet a baleset előtt vagy a baleset után látták vagy láihatták. E tanúk felkutatása végett fel kell keresni azokat a helyeket, ahol a járóműnek keresztül kellett haladnia, hogy a baleset színhelyére jusson és azokat a helyeket, amelyeket a szökés alkalmával érintenie kellett. Tehát ki kell kérdezni lakott területen a kérdéses útvonalon szolgálatot teljesítő őrszemes, járőr vagy közlekedést irányító rendőrbajtársakat, azután az úttesten vagy annak közelében dolgozó munkásokat (útjavítókat, vámőröket, taxisokat, utcai árusokat, stb.), lakatlan területen pedig az útkaparókat, sorompóőröket, a földéken dolgozókat, stb., azonkívül azokat a gyalogosokat vagy járóművezetőket, akikről feltehető, hogy a keresett járómű a baleset előtt vagy után megeőzött, illetve velük szembe találkozott.

Ha a járőr nyomozása során már némi adat birtokába jut, a járómű neme, színe vagy különös ismertetőjele tekintetében, akkor a baleset színhelye előtti és a menekülés irányába eső vendéglőkben, benzinkutaknál, javítóműhelyeknél (autójavító, kovács vagy lakatos) vagy alkatrészkereskedésekben és gépkocsi-garázsokban érdeklődni kell a járómű és annak vezetője után.

A nyomozást fáradhatatlanul kell teljesíteni addig, amíg minden lehetőség ki nem merül, vagy pedig a nyomozás hőtpontra nem jut. Mindkét esetben — akár marad vissza a helyszínen adat, akár nem — a legközelebbi rendőrkapitányságon rádiókörözést, táviratot, esetleg telefonértesítést kell leadni az ország egész területére, illetve egyes őrsöknek vagy kapitányságoknak. Kivétel az az eset, ha olyan adat birtokába jut a járőr, hogy rövid időn belül (két-három óra) kézrekerül a szökött járómű (pl. teljes rendszám).

A körözés szövegének tartalmaznia kell az összes rendelkezésre álló adatokat. Tehát a gázolás vagy baleset pontos helyét, idejét, a sérülés fokát, a baleset körülményeit és a járóműre vonatkozó összes adatokat.

A körözést vevő kapitányságok és őrsök feladatai járóműszökés esetén külön rendelkezés vagy egyes esetekre szóló utasítás szerint változhatnak, azonban a legszükségesebb tennivalókat (pl. az országutakon az igazoltatásokat, az őrsök területén lévő garázsok és javítóműhelyek átvizsgálását) minden esetben teljesíteni kell. Igen fontos az, hogy az összes javítóműhelyben vagy garázsban megállapítsuk, milyen járóműveket, mikor adtak le javításra, milyen rongálódások javítása, vagy milyen alkatrészek pótlása végett. Ugyancsak el kell járni a tekintetbe jövő szaküzletekben is, ahol a gyanúsított vezető a kérdéses alkatrészt (szélvédőüveg, letört kilincs, irányjelző, stb.) megvásárolhatta.

Ha eddigi intézkedéseink és nyomozásunk során gyanúsított járómű átvizsgálása válik szükségessé, azt mindig gondosan, megépetés-

szerűen és lehetőleg még a vezető kikérdezése előtt hajtsuk végre. A járóművet különösen sérülése, rongálódása és javítása szempontjából vizsgáljuk át. Meg kell állapítani, hogy milyen alkatrészek hiányoznak, milyenek törtek le, azonosak-e a baleset helyén talált alkatrészekkel. Nincsenek-e a járóművön újonnan pótoltt ilyen alkatrészek.

Ha a helyszínen keréknyomokat talált a járőr, akkor meg kell vizsgálni a kerekek futófelületének rajzát és annak esetleges sajátosságait, hogy megegyeznek-e a helyszínen talált keréknyommal. A gyanúsított járómű rendszámának egyeztetésekor nem a rendszámtáblán lévő betű- és számjelzés a mérvadó — mert az hamis is lehet —, hanem az alvázba és a motor oldalába ütött számot kell megnézni. A járómű további átvizsgálásánál a járőr vegye figyelembe, hogy a vezető már mindent megtett az áruló nyomok eltüntetésére vagy megváltoztatására. Nevezetesen a járóművet lemosta, az esetleges nyomokat (vér, váladék, stb.) eltávolította, lakkozással befedte, a kitört üveget vagy alkatrészt pótolta, stb.

A járőr első dolga tehát megállapítani azt, hogy eszközöltek-e a járóművön lemosást, tisztítást, javítást, egyes nyomok eltüntetését vagy nem? Ha igen, akkor azt a személyt kell kikérdezni legelőször, aki az említett műveleteket végrehajtotta. A kikérdezés alkalmával, főleg a tisztítás, javítás, stb. időpontjának és a vezető által adott utasításoknak vagy ígéreteknek a megállapítására kell törekedni. Az ilyen személyek kikérdezését olyan módon kell teljesíteni, mint a tanú vagy a gyanúsított kikérdezését. (Eőzetes figyelemztetés a hamis tanúzásra, bűnpártolásra, stb.) Figyeljük meg viselkedésüket, kikérdezés alatti magatartásukat, mert esetleg ezekből is meríthetünk támpontot a nyomozás további folytatására és eredményességére.

A gyanúsított járóművön talált és a balesettel összefüggésbe hozható nyomokat és rongálódásokat a gyanúsított vezető vagy hajtó kikérdezésénél fel kell használni, a bizonyítás céljára pedig fénykép és leírás útján kell rögzíteni.

Ha a körülményekből (baleset nagysága, a szemtanú állítása, vagy talált vérnyom, stb.) arra lehet következtetni, hogy a vezető vagy hajtó is megsérült, akkor a legközelebbi segélyhelyeken (orvosok, mentők, kórházak), feltétlenül érdeklődni kell a szökött járóművezető vagy hajtó személye után. Pl. így sikerült elfogni Budapesten egy gázolás tettesét, aki a baleset következtében keletkezett fejsérülését a közeli kórházban kötöztette be, ahol a járőr pontos személyleírást és lakcímet is kapott.

A gyanúsított részletes kikérdezését mindig az „alibi” igazolásával kell megkezdeni, vagyis arról kell tudomást szerezni, hogy a gyanúsított — tanúkkal vagy bizonyítékokkal — hiteltérdemlően igazolja, hol tartózkodott a baleset idején. Az alibiigazolás eredményességéhez a baleset pontos idejének ismerete és az alibi-tanúk kikérdezése is szükséges. Gyanúsított kikérdezésénél készüljünk fel arra, hogy az egyes kérdésekre kitérő választ kapunk vagy a gyanúsított min-

den tekintetben a tagadást választja. Az ilyen gyanúsítottnál beismerő vallomást rendszerint csak az elébetárt bizonyítékokkal lehet elérni, ezért a járőr igyekezzék kikérdezés előtt minél több tárgyi bizonyíték birtokába jutni.

A gyanúsított vezető vagy hajtó kikérdezését meg kell előznie a vezetői jogosultság, továbbá annak a megállapítása, hogy a szökés oka nem egyben egy másik bűncselekmény leplezése is. Vizsgálatainkat terjesszük ki testi állapotának és ruházatának átvizsgálására is. Ugyanis sokszor előfordul, hogy maga a helyszínről megszökött vezető vagy hajtó is megsérült és éppen sérülése vagy a ruházatán talált nyomok szolgálták a legdöntőbb bizonyítékkul arra, hogy a baleset részese volt.

Gyanúsított beismerő vallomása esetén a helyszínrajz felvétele végett — ha van rá mód — a gyanúsítottal mindig menjünk ki a helyszínre is. Ha viszont a gyanúsított tagad, de van elegendő bizonyíték arra, hogy a balesetet ő követte el, akkor csak az elfogását és az illetékes kapitányságra vagy ügyészségre való bekísérését kell foganatosítani. Az elfogás mindig a járóművel együtt hajtandó végre, kivéve, ha a járómű javítóműhelyben, üzemképtelen állapotban van. Ilyenkor a járómű további javítását le kell állítani és tüzetesen jegezzük fel mindazokat a javításokat, amelyeket eddig már végrehajtottak rajta.

Elfogás esetén ügyeljünk arra, hogy a vezető a még meglévő nyomokat meg ne semmisítse és kísérése esetén újabb szökést meg ne kíséreljen. Szükség esetén bilincset is alkalmazhatunk. A gyanúsított járóművét mindig a járőr egyik tagja vezesse.

Tanulságos nyomozások

A bajtársakkal az eddig tanultak alapján két olyan baleset leírását közöljük, amelyekből példát meríthetnek arra, hogy mi történik egy baleset után addig az időpontig, amíg a baleseti járőr megkezdi működését és egy látszólag kilátástalan esetben türelmesen, ötletesen és fáradságot nem ismerő munkával, az adatok helyes felkutatásával és az adatokból helyes következtetéssel végül is hogyan sikerült a gázoló vezetőt idejében elfogni.

Helyszín: (mi történt?)

1950. augusztus 10-én d. e. 9 órakor Budapesten a VIII. ker. Szabóky- és Delej-utca keresztezésében egy személygépkocsi nagy sebességgel haladva elütötte **Sípos Erzsébet** (Budapesten, 1928. III. 9-én szül., apja: Mihály, anyja: Szabó Rózsa, lak: XIII. ker. Ipoly-u. 32. sz.) gyárimunkásnőt. Sípos Erzsébet az elütés következtében életveszélyes sérülést szenvedett, és nem volt kihallgatható. A gázoló gépkocsi vezetője megállás nélkül a helyszínről elhajtott.

Mi történt az elütés után?

A gépkocsi fékcsikorgására és az elütés zajára az utcán haladók a hang felé fordultak és a közeli lakóházak ablakai is kicsapódtak, melyeken keresztül kíváncsi emberek riadtan tekintettek a baleset felé. Az utcán haladók közül sokan a baleset helye felé futottak. Azonban senkinek sem jutott eszébe, hogy a menekülő gépkocsi rendszámát felírja, a járomű nemét, gyártmányát, színét, különleges ismertetőjelét, esetleg vezetőjét megfigyelje. Ehelyett azonban tanúk és alkalmi bírák csoportjai keletkeztek, ahol rövidesen már meg is állapítják, „ki volt a hibás”.

A kíváncsi tömegben sokszor még veszekedés is történik, mert az egyiknek rokonszenvesebb a gyalogos és ellenszenvesebb a járomű-vezető és megindul egymás között a következtetés (hogyan történt és ki a tettes). Ennek aztán rendszerint az lesz a vége, hogy az esetleges helyes

adatokat teljesen megváltoztatják és mire kiérkezik a járőr, sokszor még az elütött személy nemére (férfi vagy nő) vonatkozólag is téves adatokat kap, holott az a mentők megérkezéséig ott volt a helyszínen, csak éppen a fecsegő tanúk (akik rendszerint semmiről sem győződnek meg), közreműködése volt az oka. Pl. a jelen esetben is az egyik kíváncsi asszony a tömeg közé furakodik és élesen érdeklődik, hogy mi történt? Míg a tömegből valaki — aki szintén csak hallotta az esetet — meggondolatlanul az asszonyoknak azt mondja: „egy gépkocsi elütött egy nőt”. A kíváncsi asszony ezután megfordult és a következő percekben a mögötte lévőknek már azt mondta, hogy „biztosan egy taxis volt, mert engem is majdnem elütött egy a Jókai utcában”. Az asszony e kijelentését többen hallották és már a következő kíváncsiskodók úgy értesültek az esetről, hogy „egy gazember taxis elütött egy férfit.”

A nagy tömegben csak egy-két embernek jutott az eszébe, hogy mit kell cselekednie, vagyis, hogy a szerencsétlenül járt nőnek segítséget kell nyújtani (életét megmenteni, fájdalmát enyhíteni), majd figyelemztették a tömeget, hogy ne tapossák el a nyomokat.

Mit tett a helyszínre érkező intézkedő őrszemes bajtárs?

Hamarosan azonban lecsillapodtak a kedélyek, mert a távozból a baleset színhelyére siető őrszemes rendőrbajtárs alakja látható, aki az erős fékcsikorgásra lett figyelmes és gyanút fogva, a hang irányába sietett.

A helyszínre érkező bajtárs azonnal a sérült segítségnyújtásához fogott, akinek koponyaalapi törését a füléből szivárgó vérből azonnal felismerte, ezért a sérültet ülőhelyzetbe hozta és fejére hidegvizes borogatást tetetett. Ezután felszólította az összegyűlt kíváncsiskodókat, hogy akik nem látták a balesetet, a helyszínt hagyják el, valamint megkérdezte őket, hogy értesítették-e már a mentőket? Azok egyöntetűen válaszoltak, hogy egy férfi a szemben lévő orvosi rendelőből értesítette már a mentőket. E körülményről a bajtárs is meggyőződött és egyidejűleg az esetet még bejelentette a baleseti helyszínelő alosztálynak is, ahonnan a járőr kiküldését kérte. Mire a bajtárs visszatért a helyszínre, már feltűnt a helyszín felé közeledő mentők gépkocsija.

A mentőorvos segítségnyújtására már nem került sor, mert a balesetet szenvedő nő életveszélyes sérülést szenvedett. A sérültet azonnal a Koltói Anna baleseti kórházba szállították.

A sérült elszállítását után az összegyűlt tömeg részben oszladni kezdett, a nagyon kíváncsiak azonban a helyszínen maradtak. Az őrszemes bajtárs addig is, amíg a baleseti járőr a helyszínre érkezett, igyekezett megállapítani, hogy mi történt és az eset hogyan történt. Ennek elérése céljából kikérdezett egy pár embert és akiktől

azt látta, hogy a baleset tisztázásához hozzá tudnak járulni, azokat a járőr kiérkezéséig a helyszínen visszatartotta és vigyázott arra, hogy a helyszín semmibe se szenvedjen változtatást.

Milyen intézkedéseket és nyomozati cselekményeket fogantatosított a baleseti járőr?

A baleseti járőr — tekintettel az eset súlyosságára — rövidesen meg is érkezett a helyszínre, melynek vezetőjénél az intézkedő bajtárs jelentkezett és röviden jelentette azt, hogy egy ismeretlen rendszámú gépkocsi nagy sebességgel haladva elütötte az úttesten ferde irányban áthaladni akaró Sípos Erzsébet gyárimunkásnőt. A gépkocsi megállás nélkül a helyszínről elhajtott. A gépkocsira vonatkozólag adatokat beszerezni nem tudott, hanem csak megjelölte a gépkocsi menekülési irányát.

A feladat nem könnyű, amit a baleseti járőrnek meg kell oldania. Eppen ezért azonnal munkához lát, mert a menekülő gépkocsinak mindenegyves perc egérutat jelent. Hogy a helyszín felvétele hamarabb megtörténjék, a járőrök egymás között felosztják a munkát. A járőrvezető az őrszemes bajtárstól megkapta a sérült személyadatait, annak sérülési fokát és hogy melyik kórházba szállították a mentők. Ezután az intézkedő bajtárssal együtt a megérvő adatok alapján megállapították, hogy a baleset „mikor történt.” Az adatok szerint a baleset délelőtt 9 óra tájban történhetett. Ennek megtörténte után a járőrvezető a közönséghez fordult és felszólította őket, hogy aki az esetnek szemtanúja volt, vagy a legcsekélyebb adatot is tudja szorgalmazni az elhajtott jároműre vonatkozólag, az jelentkezzen. A felszólításra Soltész Sándor alkalmismunkás (lakik: VII. ker. Lenin-krt. 32. sz.) tanú elmondotta, hogy egy 683-as rendszámú taxi nagy sebességgel haladva ütötte el a sérültet. A sérült az elütés következtében a motorháztetőre esett és onnan lecsúszva az úttestre. Állítása szerint a gépkocsi vezetője hangjelzést nem adott. A sérültre vonatkozólag csak annyit tudott előadni, hogy az utolsó pillanatban — valószínű az erős fékcsikorgásra — a sérült is észrevette a gépkocsit, mert a gépkocsi felé fordult és el akart előle ugrani. Soltész tanú az eset lefolyását egyébként összefüggéstelenül, határozatlanul adta elő és azt a helyet sem tudta pontosan megjelölni, ahol az elütés megtörtént, továbbá saját álláspontját sem tudta megjelölni, ezért előadását a járőr csak feltételesen fogadta el és azt alapos vizsgálat tárgyává tette.

Mivel többszöri felszólításra a jelenlévők közül olyan tanú, aki az eset lefolyását pontosan látta volna és az elhajtott jároműre vonatkozólag pontos leírást tudott volna adni, nem jelentkezett, ezért a helyszín alapos átvizsgálásához — a néma tanúk — vagyis a nyomok felkutatásához fogott.

A helyszín gondos vizsgálatának eredménye az lett, hogy 8 méter hosszúságú blokkírozás (állóra fékezett kerék) nyomát találta a járőr, amelyből arra lehetett következtetni, hogy valóban nagy sebességgel haladt a gépkocsi. A féknyom világosan mutatta a járómű haladási irányát, valamint azt a körülményt is, hogy az elütés után a gépkocsi nem állt meg, hanem áttért az úttest ellenkező oldalára és a gyalogjárdára is felszaladt. E körülményt a járdaszegélyen talált friss gumihorzsolódás nyoma és egyéb nyomok is igazolták. E két nyom között az úttesten a kerekek gurulási nyoma volt látható, amelyről már a futófelület mintázata lefényképezhető volt. Azon a helyen, ahol a járdaszegélyen a gumihorzsolódás volt látható, a járdaszegélytől 20 cm-re álló gázlámpaoszlop úttestfelőli részén (a földtől 55 cm magasságban) friss fémes karcos nyomot találtak. A nyom zöldes-szürke elszíneződésű volt, ami a gépkocsi zománcanyagától eredt. Az oszlop körül frissen lepattogzott zománcdarabok, földtörmelék (ami a sárvédőről hullott le), és egy kerek tükör darabjai voltak szétszóródva. A tükördarabok összeillesztéséből megállapítható volt, hogy a tükör nagysága eredetileg 10 cm átmérőjű, ami megfelel a gépkocsi visszapillantótükrének. Ettől a helytől kezdve az úttesten „szekurit” üvegdarabokat is lehetett találni, amelyek mintegy 10 méter hosszan a járómű menekülési irányában voltak szétszóródva. A járóműtől egyéb nyom az úttesten nem volt látható.

Az úttesten ezenkívül a leggondosabb átvizsgálás után is már csak a sérülttől eredő vérnyom volt látható, mely a sérültnek a gépkocsiról az úttestre való leesési helyét határozta meg. A vérnyom a sérült lábának nyílt töréséből eredt.

A feltalált nyomokból a járőr ezután igyekezett az eset valószínű lefolyására (a járómű és a gyalogos haladási irányára, az elütés helyére, a sérült esési helyére, stb.) következtetni.

Mivel minden kétséget kizáróan megállapítást nyert a járómű menekülési iránya, ezért a járőr az úttestet kb. 100—150 méterre a baleset helyétől alaposan átvizsgálta az esetleges leszóródó és bizonyításra szolgáló nyomok, valamint alkatrészek feltalálása végett. Ezen a távolságon a járőr semmiféle nyomot nem talált. A helyszínre visszafelé haladásuk alkalmával azonban a Szapáry-utca és Szabóky-utca keresztezésében a munkáját végző **Zentai Zoltán** (lakik: VIII. Bérkocsis-u. 3.) köztisztviselési alkalmazottól is érdeklődtek az elhajtott járómű után. Zentai elmondotta, hogy ő is erős fékcsikorgásra lett figyelmes a Szabóky-utcában és amikor a hang irányába nézett, egy világos színű, vászontetős személygépkocsit látott feléje közeledni. A gépkocsit egy fiatal férfi vezette, aki mellett egy nő ült. Mind a férfi, mind a nő személyleírásához adatokat szolgáltatott. Előadása szerint, amikor le akarta olvasni a járómű rendszámát, már olyan távolságban volt, hogy azt tisztán nem látta. A gépkocsi azonban olyan jellegzetes volt, hogy azt fénykép után is meg tudná mutatni több gépkocsi közül is. Állítása szerint nem bérgépkocsi volt.

A járőr ezután visszatért a helyszínre, ahol a helyszínrajzhoz szükséges méretezést azonnal elvégezte, vagyis pontosan bemérte a már említett nyomok helyét, azok nagyságát, alakját, továbbá a keréknyomok alapján megállapította a járómű kerékszélességét (nyomtáv). Az úttesten talált cipőtől eredő horzsolási nyom alapján megállapította az elütés valószínű helyét is. Egyedül a sérült haladási irányára nem tudott adatokat beszerezni. A felsorolt adatokból a járőr arra következtetett, hogy a gázoló gépkocsi az elütés és a vasoszlopnak való ütközés következtében olyan sérülést szenvedett, amelyet vezetője egy-két napon belül ki tud javíttatni. Ezért a legsürgősebb nyomozati teendők megtételét eszközölte.

E célból azonnal leadta a gépkocsi rádiókörözését. A körözésen megjelölte a tanúktól kapott és a helyszínen talált adatokat azzal, hogy minden gépjáróműhely és garázs azonnal átvizsgálandó és a gépkocsi megtalálása esetén a baleseti helyszínelő csoport értesítendő.

Megindul a szökött gépkocsi nyomozása

A járőr a nyomozást oly módon vezette be, hogy először igyekezett megkeresni visszafelé azt az útvonalat, amelyiken a gépkocsi a helyszínre érkezett és azt az útvonalat, amelyiken valószínűleg elmenekült. Ilyenkor feltételezhető, hogy a nagy sebességgel közlekedő járómű vezetője a menekülés izgalmaiban újabb szabálytalanságot követ el, esetleg balesetet okoz.

E célból azonnal leadta a gépkocsi rádiókörözését. A körözésben (Orczy-tér) ment, ahol feltevése szerint a gázoló gépkocsinak valószínűleg át kellett haladnia. Itt a járőr az időpont körülbelüli megjelölésével az ott szolgálatot teljesítő **Sepsei György** r. tizedes bajtárhoz kérdéseket intézett arravatkozólag, hogy tud-e adatokat szolgáltatni a jelzett személygépkocsira. Sepsei bajtárs rövid gondolkodás után a következőket mondotta a járőrnek: körülbelül ugyanabban az időpontban a Keleti pályaudvar felől egy hasonló gépkocsi valóban nagy sebességgel haladt keresztül a téren, amely gépkocsi majdnem összeütközött a 16-os villamossal. Ezért a gépkocsi rendszámát jegyzetébe azonnal fel is írta. A felírt rendszám CA—663 volt, vagyis egy szám eltéréssel egyezett is a helyszínen kapott rendszámmal. A járőr ezután a legközelebbi órsre ment és mindkét rendszámú gépkocsi tulajdonosának adatait bekérte a közlekedésrendészeti osztálytól. A két adat közül a járőr úgy döntött, hogy először a CA—663 rendszámú gépkocsi tulajdonosát keresi fel.

A nyomozás során mindkét gépkocsit telephelyén meg is találta a járőr, de azokon balesettől eredő nyom, vagy rongálódás nem volt látható. Egyik gépkocsi sem hasonlított színben a helyszínen talált festéknyomokhoz, illetve a Zentai tanu által megjelölt színhez és mindkét gépkocsi vezetője alibit igazolt arravatkozólag, hogy a baleset időpontjában hol tartózkodott. A járőr az alibit elfogadhatónak

találta és a leggondosabb vizsgálattal sem tudott balesetre vonatkozó nyomot találni a gépkocsikon. A járőr ezután még két rendszámváltozatot tételezett fel (a CA—688 és a CA—883), de a két gépkocsi közül csak a CA—688 rdsz. gépkocsit tudta átvizsgálni, amelyek nyomok hiányában szintén nem lehetett a baleset részese. A CA—883 rdsz. gépkocsit ismeretlen helyen való tartózkodása miatt a járőr nem tudta átvizsgálni, ezért bevonult munkahelyére és a helyszínrajz elkészítéséhez, valamint a nyomozás további feltevéseihez fogott.

A CA—663 rdsz. gépkocsi tulajdonosa **Temesvári Szilárd** (volt gyáros), lakik: I. ker., Ág-utca 4. sz. volt. Temesvári másnap történt kikérdezése során előadta, hogy gépkocsijával fia vidékre ment két nappal ezelőtt és azóta még nem tért vissza. Temesvári Szilárdnak, valamint feleségének a magatartása a járőrben alapos gyanúkat szorgáltatott arranézve, hogy a gázolást valószínűleg fiuk követte el, mert a hozzájuk intézett kérdésekre mindketten ideges és határozatlan válaszokat adtak. A kapcsolatosan kikérdezett **Kovács Mária** háztartási alkalmazott válaszában látszott az, hogy munkaadója befolyása alatt áll és ő is több kérdésben tagadásba bocsátkozott.

A járőrnek ezután sem lankadt el nyomozási kedve, hanem újra elővette a már megévvő adatait, azokat ismét vizsgálat alá vette és mivel a megévvő adatok alapján nyomozása látszólag holtpontra jutott, ezért feltevésekhez folyamodott. Feltevését helyesen, a leggyanusabb körülményre, Temesvári fiának távollétére és Kovács Mária nyugtalan és zavart magatartására építette. Feltételezte a járőr, hogyha Temesvári fia Budapesten tartózkodik, erről a körülményről bizonyára azonnal értesíteni fogják, hogy kelően fel tudjon készülni az esetleges védekezésre.

A járőr ennek alapján megfigyelő szorgálatot szervezett az utcában oly módon, hogy gépkocsijával a közeli mellékutcába beállt, a járőrvezető pedig a szembenévvő házból figyelte Temesvári Szilárd lakását. Temesvári lakása előtt rövidesen egy bérgépkocsi állt meg, amelybe Temesváriné ült bele és elhajtattott. A járőr ezután gépkocsijával kb. 100 méter követési távolságra követte a bérgépkocsit. A bérgépkocsi a János kórház előtt állt meg, ahol Temesváriné kiszállt és a kórházba ment. A járőrvezető szintén kiszállt a gépkocsiból és Temesváriné után sietett, aki az egyik sebészeti kórterembe, fiához sietett. A járőr vezetője most már világosan látta az összefüggést és felkészült az eset leleplezésére, ezért Temesvárinét a folyosón utóérte, még mielőtt a kórterembe bement volna. Temesváriné a járőrvezető megszólítására nagyon zavarbajött. A járőrvezető ekkor már tisztán látott mindent és Temesvárinét felszólította, hogy addig, amíg fiát ki nem kérdezi, ne szóljon a fiának semmit sem és semmiféle jelzést nem adhat neki. A járőrvezető ekkor Temesvárinével együtt a kór-

terembe ment, akinek arcáról már látható volt, hogy fia, **Temesvári Vilmos**, (Budapesten, 1930 ápr. 18-án született, volt orvostanhangzó, jelenleg foglalkozás nélküli), melyik ágyon fekszik. Temesvári Vilmos aludt. A járőrvezető felébresztette s amikor közölte vele, hogy milyen ügyben keresi és meglátta kétségbeesett édesanyját, azonnal beismerő vallomást tett.

Vallomásában elmondotta a baleset lefolyását, amely megegyezett a helyszínen talált nyomokkal és egyben megjelölte a sérült haladási irányát is. Arra a kérdésre, hogy miért hajtott el a helyszínről, Temesvári Vilmos azt válaszolta, hogy elhajtásának oka részben a büntetés-től való féltés és az, hogy nincsen vezetői igazolványa. Fejsérülését akkor kapta, amikor gépkocsijával az elütés után a gyalogjárdaszegélyre felszaladt és fejét beütötte a kocsi belsejében lévő ablaktörő motorjába. A baleset után csak a Népligetben állt meg. Mivel sérülése erősen vérzett, a vele együtt utazó **Szentkúti Livia** foglalkozás nélküli (lakik: I., Mészáros-utca 38) ismerőse sérülését ideiglenesen bekötözte, majd azonnal a Szent István kórházba ment segélynyújtásra. A kórházból gépkocsijával az V. ker., Magyar-u. 5. sz. alatt lévő **Székely Imre** autójavítóműhelybe ment, ahol a gépkocsit javítás végett hagyta. Utána a lakására ment és lefeküdt. Mivel még aznap nagyon rosszul érezte magát, a házi orvosuk segítségével a mentők a János kórházba szállították.

A járőr ezután az említett javítóműhelybe ment, ahol a gépkocsi rongálódása már részben ki volt javítva. A javítóműhelyben a járőrnek az ott dolgozó munkások azt mondták, hogy félórával előbb már itt volt az őrsről két rendőrbajtárs, akik megállapították, hogy a gépkocsi sérülése balesetből származik és megtiltották a további javítását. Ennek ellenére a járőr is átvizsgálta a gépkocsit és a talált rongálódást, valamint a már eszközölt javításokat pontosan feljegyezte, majd a járóművet műszakilag kipróbálta. Ezután gondoskodott a járőr a gépkocsi őrizetbevételéről.

Temesvári Vilmos felgyógyulása után megkapta a megérdemelt büntetést.

E példán keresztül is láthatjuk, hogy milyen nagy felkészültséget igényel egy elhajtott járómű kézrekerítése, valamint milyen technikai és taktikai eljárásokat kell alkalmazni a megfelelő adatok beszerzésére, hogy végül is a járőr munkája sikerrel járjon.

*

A bajtársak feladatuknak úgy tehetnek a legjobban eleget, ha állandóan nyitott szemmel járnak, — a legkisebb jelenségre felügyelnek és a legkisebb gyanu esetén is bevezetik a megfelelő intézkedést.

A szolgálat jó elvégzésének dicséretes példája volt 1950 aug. hónapban K. községben portyázószolgálatot teljesítő bajtársak saját elhatározásukból fogantatosított intézkedése. A bajtársak éjjel 11 óra

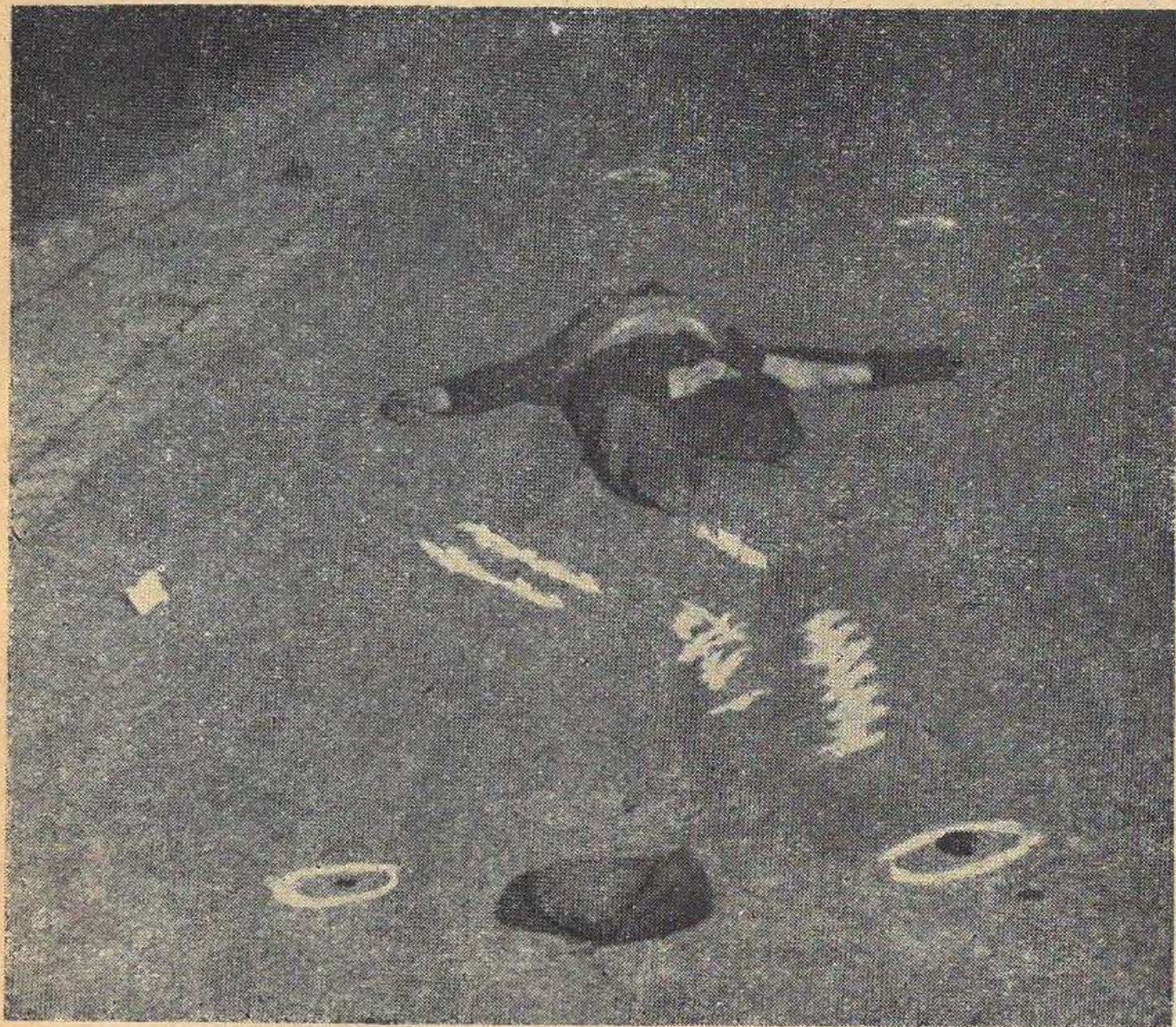
után K. községbe érve az egyik mellékutcában az utcai villanylámpa alatt éppen gépkocsijának hűtővédőrácsát és a jobboldali sárvédő első részét egyengető gépkocsivezetőre lettek figyelmesek. A bajtársakban azonnal az a gyanú merült fel, hogy a vezető közlekedési baleset vagy összeütközés nyomait igyekeznek eltüntetni, ezért a gépkocsihoz mentek és a vezetőhöz az alábbi kérdéseket intézték: mit csinál a gépkocsiján és miért éppen éjnek idején az utcán javítja a rongálódásokat?

A gépkocsivezető a járőr láttára látszólag megijedt és mivel nem volt kellően felkészülve a válaszcélra, határozatlanul azt felelte, hogy egy nyulat ütött el az országúton és attól nyomódott be a hűtő védőrácsa és a sárvédője. A bajtársak nem nyugodtak bele a válaszbba, hanem alaposan átvizsgálták a gépkocsit és a rongálódást. Az átvizsgálás eredményeképpen megállapították, hogy ilyen nagy területű rongálódás egy nyulnak az elütésétől nem származhat és nyulától eredő nyomokat (szőrzetet) sem találtak a gépkocsin. Ellenben a motorháztető felső részén kéztől eredő porletörési nyom volt látható. A feltalált nyomra a vezető azt állította, hogy ezek a nyomok őtől e erednek. A gépkocsivezető fenti állítására vonatkozóan a gépkocsiban ülő feleségét is kihallgatták a bajtársak, aki szintén összefüggéstelenül igyekezett férje állítását alátámasztani. A bajtársak ezután a vezetőt felszólították igazolványának felmutatására, amit gondosan át is vizsgáltak, majd utasították, hogy üljön be a gépkocsiba és vigye el őket arra a helyre, ahol a nyulat elütötte.

A gépkocsivezető e felszólításra különböző kifogásokat hozott fel. (Sürgős és hivatalos úton van, stb.) A járőrvezető azonban „az alapos gyanú” alapján felszólította a gépkocsivezetőt: „a törvény nevében engedelmeskedjék, mert ellenkező esetben elfogását fogantatosítom”. A gépkocsivezető a felszólításra engedelmeskedett és a járőrvezető, valamint a járőrtárs a gépkocsiba ültek. A járőrvezető megadta a gépkocsi sebességét (20 km) és kérte a gépkocsivezetőt, hogy az úttest alapos megvilágítása és annak megfigyelése végett a forgalom figyelembevételével a fényszórót használja. A járőrtársnak — aki a hátsóülésem utazott — feladata volt a gépkocsivezetőnek és feleségének állandó figyelése. Amikor a gépkocsival a vezető által meghatározott helyre értek — az elindulás helyétől 7 km-re eső falun túl —, a gépkocsivezető megállt és a gépkocsiból kiszállt, majd elkezdte keresni a nyulat. Már a mozdulataiból lehetett látni, hogy cselekménye beállított, mesterkéltséggel és ami a legjellemzőbb volt, felesége csak külön felszólításra lépett ki a gépkocsiból, hogy segítsen férjének az állítólagos nyul megkeresésében. A vezető most már azzal védekezett, hogy ő már nem tudja pontosan a helyet megállapítani, sőt lehet, hogy már túlhaladtak a nyul elütési helyén, vagy lehet, hogy valaki (idegen járóművezető vagy gyalogos) elvitte a nyulat, illetve a nyul nem dőglött meg, hanem elszaladt, stb.

A járőrvezető most újra átvizsgálta a rongálódásokat, amelyekből most már határozottan megállapította, hogy a rongálódás csak egy ember elütésétől származhat. E feltevése rövidesen be is igazoló-

dott, mert pár perc múlva velük szemben egy tehergépkocsi közeledett. A járőrvezető a gépkocsinak „állj” jelzést adott, mire a gépkocsi meg is állt. A megállás után a kiszállott gépkocsivezető hangosan a járőrvezető felé a következőket mondta: „Jó, hogy itt vannak a bajtársak, mert Cs. község előtt egy idősebb férfi holttestét találtuk az úttesten és éppen a rendőrségre akartunk menni az esetet bejelenteni.” (54. ábra.)



54. ábra.

A járőrvezető ekkor a tehergépkocsi vezetőjét is felszólította, hogy gépkocsijával azonnal forduljon meg és vezesse el lassú menetben a baleset helyszínére. A személygépkocsi vezetőjét ugyanekkor nyomtékonyan figyelmeztette a gondos vezetésre és arra, hogy utasításainak engedelmeskedjék.

Rövidesen a helyszínre érkeztek, ahol a személygépkocsi vezetője még a holttest láttára is tagadta, hogy ő ütötte el a gyalogost. A járőrvezető ekkor átvizsgálta a tehergépkocsit is, majd igazolásra szólította fel a vezetőt. Utána röviden kikérdezte, hogy milyen állapotban

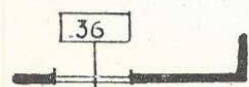
és helyzetben találta az e'hunytat, stb. Mivel a tehergépkocsin balesetre utaló nyomot nem találtak, a járőrvezető felszólította a gépkocsivezetőt, hogy vigye el a járőrtársat a legközelebbi telefonállomáshoz, ahonnan a bajtárs az esetet a L-i kapitányság ügyeletes tisztjének bejelentette és kérte a baleseti járőr kiküldését.

A közlekedést és a gépjárműveket ellenőrző csoporttól a járőr a helyszínre meg is érkezett, ahol átvette a további intézkedést. A portyázó járőr vezetője a baleseti járőr vezetőjének jelentette az eddigi tapasztalatait és felhívta a figyelmét a gépkocsin talált nyomokra. A baleseti járőr vezetője először fényképfelvételt készített, majd az e'hunytat vizsgálta át, akinek ruházatán talált nyomokból és a testén látható sérülésekből arra következtethetett, hogy az e'hunytat gépkocsi ütötte el, majd az e'ütés után keresztül is ment rajta. Ezért a gyanúsított személygépkocsiját — lámpával alaposan kivizsgálva — alulról is átvizsgálta, ahol az alábbi nyomokat találta: a motor alsó részén — mivel az előzőleg olajos porral volt fedve — ruhától eredő friss törődési nyomok voltak láthatók. A jobboldali hátsó kerék fékberendezésének egyik kiálló alkatrészére pedig az e'hunyt kabátjának kiszakadt válltömésdarabja volt beszorúva. A személygépkocsi vezetője a baleseti járőr által feltalált nyom és bizonyíték láttára rövidesen beismerő vallomást tett.

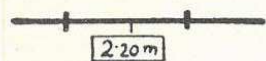
A fenti esetből látható, hogy a portyázó szolgálatukat teljesítő bajtársak jó munkája és a baleseti járőrök szakértelme egy elvetemült gépkocsivezető gyors elfogását eredményezte.

IV. RÉSZ

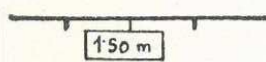
A HELYSZINRAJZNÁL HASZNÁLT EGYEZMÉNYES JELEK



Házfal (bejárati kapu számozással)



Kő



Deszka



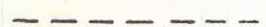
Drót



Kő-, vas- és fakorlát



Kő-, homok-, földrakás



Szegély nélküli

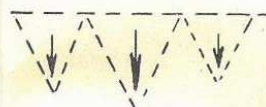


Szegéllyel ellátott

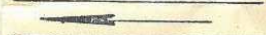
A földes uttest határolása ároktól-árokig történik



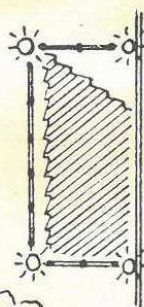
Vizes árok



Lejtő jelzése



Villamos pályatest (menetirány jelzéssel)



Felszedett uttestrész korláttal és égő lámpákkal



Lombos



Fenyő



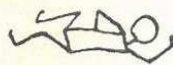
Jegenye



Bokor



Gyalogos (arcvonal jelzéssel)



Halott (hason fekve)



Tanú, vagy egyéb gyalogos



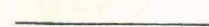
Járómű és gyalogos haladási irány



a baleset előtt a baleset után



szándékolt irány



Keréknyom



Féknym



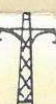
Állóra fékezett keréknyom



Oldaltcsuszású keréknyom



568 sz. Villanyoszlop



Felsővezeték tartó oszlop



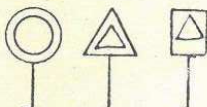
Égő villanylámpa (uttest fölött)



Villamos } megállóhelyet jelző tábla



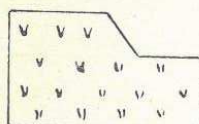
Tilalmi-, veszély- és utasítást jelző táblák



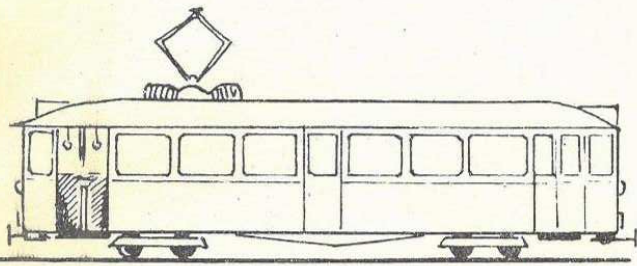
Közlekedési jelzőlámpa



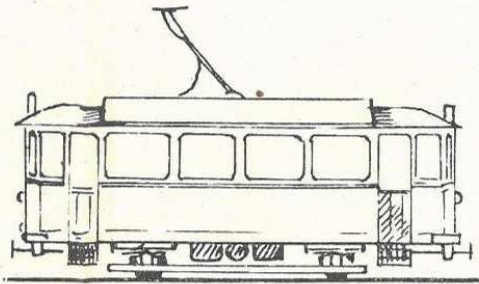
Füves terület



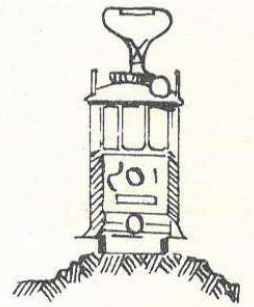
A HELYSZINRAJZBAN SZEREPLŐ JÁRÓMŰVEK ÁBRÁZOLÁSA.



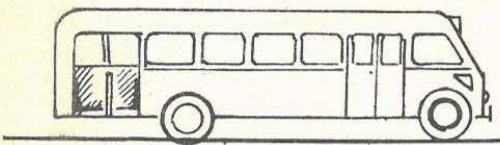
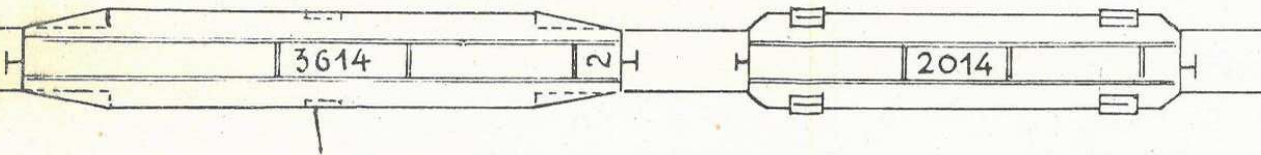
ÚJTIPUSU VILLAMOS



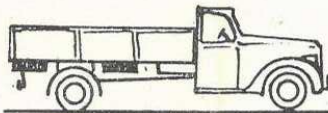
VILLAMOS



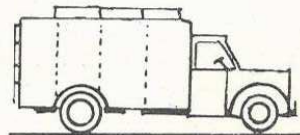
ELŐLNÉZET



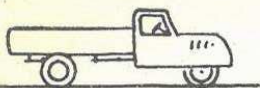
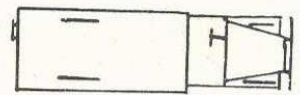
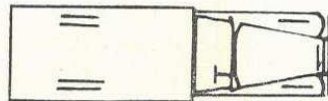
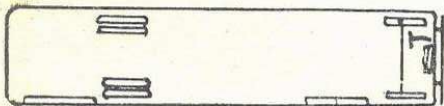
AUTÓBUSZ



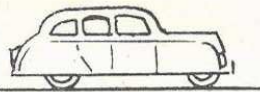
TEHERGÉPKOCSI



PÓSTAGÉPKOCSI



MOTOROSHÁRMAS



SZEMÉLYGÉPKOCSI



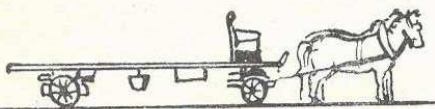
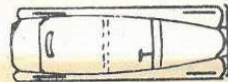
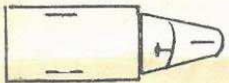
MOTORKERÉKPÁR



OLDALKOCSIS
MOTORKERÉKPÁR



KERÉKPÁR



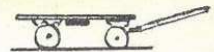
LOVASKOCSI



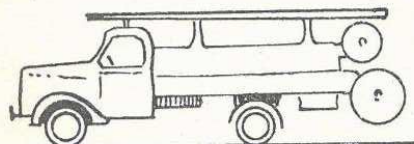
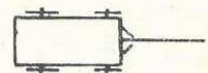
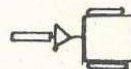
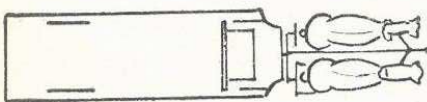
LÓFOGATU BÉRKOCSI



ÁRUSZÁLLÍTÓ
HÁRMASKERÉK



KÉZIKOCSI



TŰZOLTÓGÉPKOCSI

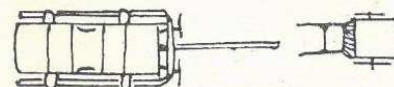
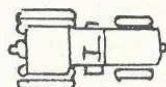
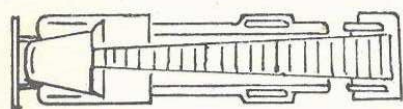


TRAKTOR



SZÁN

TALYIGA



Mintarajzok különböző balesetek helyszínrajzi megoldására

A tapasztalat szerint minden baleset más- és másképpen zajlik le, ezért a baleseti járőrök sokszor állnak nehéz és látszólag megoldhatatlan feladatok előtt a helyszínrajz kivitelezése terén. Ezt a nehézséget kívánja áthidalni a közölt ötféle mintarajz és a szereplő járóművek egységes ábrázolási módja, valamint a helyszínrajznál oly sokszor előforduló különféle tereptárgyak egyezményes jeleinek közlése. Ezenkívül az egyes közlekedést és gépjárműveket ellenőrző csoportok járőreinek munkája ezáltal egységesebb lesz. A közölt mintarajzoknál a helyszínrajzok megoldásán kívül a csatolt jelentésekből a bajtársak még a helyszínen való eljárásra vonatkozólag is támpontot tudnak meríteni a felek kikérdezése, a feltalált nyomok és rongálódások kiértékelése és az azokból való következtetés, valamint a járóművek műszaki átvizsgálása tekintetében. A mintarajzokat a bajtársak csak támpontnak vegyék munkájuk során a rajzaikban még meglévő hiányosságok kiküszöbölése végett.

I. SZ. MINTA

Budapesti Rendőrkapitányság

Közlekedésrendészeti osztály

306/1951. En. sz.

Baleseti helyszínelő alosztály

Helyszínrajz

Halmi József Rákoskeresztúron 1912 szeptember 4-én szül., nős, apja: József, anyja: Száraz Mária, gépkocsivezető (vagyontalan, havi fizetése 630.— forint, vezetői igazolványának száma és kelte: 057.340 sz./1951. I. 10., személy- és tehergépkocsi vezetésre jogosít, Nagytétény, Petőfi-u. 14. sz. alatti lakos) által vezetett BN—478. rendszámú személygépkocsi összeütközése **Farkas Péter** Budapesten 1926 január 5-én szül., nőtlen, apja: György, anyja: Kovács Teréz, gépkocsivezető (vagyontalan, havi fizetése 900.— forint, vezetői igazolványának száma és kelte: 235.498. sz./1950. X. 4. tehergépkocsi vezetésre jogosít, Bp., VII., Murányi-u. 3. sz. alatti lakos) által vezetett FC—513. rendszámú tehergépkocsival.

Az összeütközés után a tehergépkocsi még nekiütközött **Kovács János** Pécsen 1905 november 3-án szül., nős, apja: János, anyja: Nagy Ilona, kocsis (vagyonatlan, havi fizetése 4—500 forint, hajtási jogosítványának száma és kelte: 576/1949. II. 10. Bp., XIII., Jász-u. 30. sz. alatti lakos) felügyelete alatt álló lovaskocsinak.

Az összeütközés következtében a tehergépkocsi rakterületén utazó **Kertész Ferenc** (egyéb adata ismeretlen) súlyos, nem életveszélyes sérülést szenvedett.

Az összeütközés helye: XIII. ker., Váci-úton, a Kádár-utca torkolata közelében.

Az összeütközés ideje: 1951 március 16-án 14 óra 30 perckor.

A balesetnél intézkedett: Hegyi Gábor r. őrmester (beosztva XIII. ker. oszt. 16. sz. őrs).

JEGYZET A RAJZHOZ

„A” — A BN—478. rdsz. személygépkocsi haladási iránya.

„B” — Az FC—513. rdsz. tehergépkocsi haladási iránya.

„C” — Itt állt Kovács által hajtott lovaskocsi az összeütközés előtt.

„D” — Halmai gépkocsivezető megjelölése szerint ezen a helyen egy tehergépkocsi közlekedett, mely miatt nem tudott nagyobb térközzel előzni. A gépkocsi megállítás nélkül haladt tovább. Rendszáma és vezetője ismeretlen. Erre a gépkocsira a többi felek nem emlékeztek.

„E” — Az első összeütközés helye. Itt ütközött a személygépkocsi jobb első sárvédő hátsó része a tehergépkocsi bal első sárvédő külső részének és a lökhárító baloldali végének. Ezen a helyen mindkét gépkocsitól eredő zománcdarabokat és a sárvédőről lehullott földtörmelékét találtunk, valamint ezen a helyen volt látható a megszőkött tehergépkocsi első kerekeitől eredő oldalátcsúszási nyom is.

„F” — A második összeütközés helye. Itt ütközött a meglökött tehergépkocsi a jobboldali ajtó középső részével az állólovasteherkocsi rakterület baloldali hátsó sarokrészének. Ezen a helyen összeütközéstől eredő nyom nem volt látható.

„G” — Itt állt meg a személygépkocsi az összeütközés után. Kérkezésünk kor itt állt eredeti helyzetben.

„H” — Itt állt meg a tehergépkocsi az első részével az összeütközések után. Ezt a helyet a felek egyöntetűen jelölték meg. Kérkezésünkkor a tehergépkocsi már nem volt ezen a helyen.

„I” — Itt állt meg a lovaskocsi a felek előadása szerint. Kérkezésünkkor is még ezen a helyen volt.

„J” — A személygépkocsitól eredő féknyomok. A féknyomokon látható volt a fokozatosan erősödő fékezés hatása, sőt a megállás végéig az állóra fékezett kerekektől 1 méteres csúszási nyom is keletkezett.

„K” — A tehergépkocsi első kerekeitől keletkezett oldalcsúszási keréknyomok.

„L” — „Behajtani tilos” jelzőtábla.

„M” — Villamos „Leszállóhely”-et jelző tábla.

„N” — Ismeretlen vezető által vezetett tehergépkocsi.

Jelentés

Halmi József, a személygépkocsi vezetője, a kikérdezéskor a helyszínen elmondotta, hogy a vezetői igazolvány elnyerése óta (1951. I. 10.), csak egy hónapja vezet rendszeresen. Az összeütközés előtt gépkocsijának menetsebessége kb. 20—25 km/ó lehetett. Már messziről (kb. 40—50 m) látta az úttesten álló lovaskocsit és a feléje közeledő — vagyis előtte haladó — tehergépkocsit. A tehergépkocsi valamivel lassabban haladt, sőt amikor az a Nyugati p. u.-hoz vezető átjáróhoz közeledett, sebességét fokozatosan csökkentette, ezért az volt az érzése, hogy vezetője be akar jobbra kanyarodni. Amikor azonban gépkocsijával előzés céljából már a tehergépkocsi hátsórésze magasságához ért, akkor vette észre, hogy a tehergépkocsi — előző jelzés nélkül — hirtelen gépkocsija felé kezd kanyarodni. Ekkor, hogy vele össze ne ütközzék, ő is fokozatosan balra kezdett kitérni és egyidejűleg sebességét is növelte, hogy a tehergépkocsit minél előbb megelőzze. Csak az előzés alkalmával vette észre, hogy nagyobb térközre már nem tudja a tehergépkocsit megelőzni, mert vele szemben egy tehergépkocsi közeledett. Hogy a szembejövő tehergépkocsival össze ne ütközzék, gépkocsiját egy kissé jobbra kormányozta. Ugyanakkor azonban gépkocsiján érezte, hogy az a már majdnem megelőzött tehergépkocsival összeütközött. Az összeütközés után azonnal a leghatásosabban fékezett és megállt. Arra határozottan nem emlékszik, hogy az előzés előtt kürtjelzést adott-e?

A személygépkocsi hátsó ülésén utazó **Fekete Bálint** főkönyvelő (lakik: II. ker., Pasaréti-u. 58.) kikérdezésekor előadta, hogy ő hivatalos ügyeivel volt elfoglalva, ezért csak az összeütközés zajára lett figyelmes és csak a balesetkor nézett ki gépkocsijából, hogy mi történt.

Farkas Péter, a tehergépkocsi vezetője, a helyszínen elmondotta, hogy gépkocsijával kb. 15 km-es sebességgel haladt. Az úttest szélén — rajzban a „C” ponttal jelzett helyen — a lovaskocsi állt, amelyet balról meg akart előzni. Az előzés megkezdése előtt baloldali irányjelzőjét jelzési helyzetbe hozta és a visszapillantótükréből meggyőződött arról, hogy saját gépkocsiját más járómű nem szándékozik megelőzni. Gépkocsijával már a lovaskocsi magasságához ért, amikor a személygépkocsi nagy sebességgel gépkocsija baloldali első részének nekiütközött. Az összeütközés ereje olyan nagy volt, hogy gépkocsiját az álló lovaskocsihoz lökte. Ekkor fékezett és azonnal megállt. A lovaskocsihoz való ütközés következtében a lovak elindultak és pár métert előrehaladva álltak csak meg. A személygépkocsitól kürtjelzést nem kapott és arra sem emlékszik, hogy velük szemben tehergépkocsi közeledett volna. Állítása szerint nem volt szándéka jobbra — a Nyugati p. u. felé — bekanyarodni.

Kertész Ferenc sérülésére vonatkozólag Farkas előadta, hogy Kertész a rakterületen utazott és az volt a feladata, hogy a szállított eszterga- és fúrógépekre — melyek egyébként kötéllal voltak rögzítve — vigyázzon. Kertész előadása szerint a rakterületen ült és a lökés következtében az egyik gépa'katrész — amely nem volt lebiztosítva — a lábára dőlt és azt eltörte. Kertészt a kórházban felkerestük, de műtét utáni állapota miatt nem volt kihallgatható.

A tehergépkocsiban a vezető mellett **Székely János** (lakik: VIII. ker., Bérkocsis-u. 8. III. 7.) és **Goldner Jakab** (lakik: XI. ker., Fehérvári-út 35. fszt. 2. sz.) segéd munkások az összeütközések lefolyását a vezetővel megegyezően adták elő.

Kovács János kocsis kikérdezésekor a helyszínen előadta, hogy kocsijával a jelzett helyen megállt és a szemközti lévő élelmszerüzletbe ment kenyeret vásárolni. A lovak őrzésével Horváth Pál lerakódómunkást bízta meg. Az összeütközések alkalmával még az üzletben tartózkodott, így annak előzményeire és lefolyására érdemlegeset előadni nem tud. Kocsijához visszatérve értesült a balesetről és látta, hogy kocsija pár méterrel előbbre áll.

Horváth Pál (lakik: XIII., Fóti-u. 53.) lerakódómunkás Kovács előadását megerősítette. Az összeütközésre vonatkozólag csak annyit tudott előadni, hogy az összeütközés előzményeit nem látta, mert a kocsiján ülve és a Ferdinánd-tér felé nézett. Várakozás közben erős lökést érzett a kocsin, amire a lovak elindultak. Ő ekkor azonnal igyekezett a lovakat megállítani.

Érdektelen szemtanu a helyszínen nem jelentkezett.

A járóművek leírása, műszaki átvizsgálása, menet- és fékpróba eredménye:

A BN 478. rdsz. személygépkocsi a Váci Magasépítő V tulajdona, „Pobjeda” gyártmányú, 4 kerékfejes, új állapotban lévő gépkocsi. **Biztonsági berendezései** (kormány, fék, kürt és irányjelző készülék) a kipróbálás alkalmával kifogástalan állapotban voltak. A kereke futófelülete 100%-os. A **fékpróba** alkalmával a helyszínen fékezve 30 km/ó sebesség mellett keletkezett olyan hosszúságú féknyom (5.20 méter), mint amilyen az összeütközés utáni fékezéstől keletkezett.

Az összeütközés következtében a jobb első sárvédő hátsó része és a jobboldali első ajtó erősen benyomódott és az ajtó üvege kitört. A jobb első kerék gumijának külső részén erős horzsolási nyom volt látható, ami valószínűleg a tehergépkocsi lökhárítója végétől eredt.

Az FC—513. rdsz. tehergépkocsi a Fővárosi Elektromos Művek tulajdona, mely Diesel gyártmányú, 5 tonnás gázolajüzemű, levegőnyomásos (szervo) fékrendszerű, jó állapotban lévő gépkocsi.

Biztonsági berendezései: (kormány, fék, kürt, irányjelző készülék) jól működtek, kivéve a baloldali irányjelzőkart, mely a vezető szerint az összeütközés következtében jelzési helyzete miatt letört. A vezető ezen állítása nem felel meg a valóságnak, mert a személygépkocsi 60 cm-rel alacsonyabb, mint a tehergépkocsi irányjelzőkarjának magassága. Véleményünk szerint a tehergépkocsivezető állítása koholt.

A személygépkocsival történt összeütközés következtében a bal első sárvédő külső része benyomódott, a lökhárító baloldali vége kissé előre hajlott és a bal első kerék tengelye és a kormányösszekötő rudak kissé elhúzódtak. Az utóbbi rongálás külsőleg nem volt ugyan megállapítható, azonban a vezető a menetpróba alkalmával erre hivatkozott. A lovasteherkocsinak való ütközés következtében a jobboldali ajtó középső része 25 cm hosszúságban meghorzsóódott.

A gépkocsi kb. 3.5 tonna eszterga-, fúrógépekkel, valamint egyéb gépalkatrészekkel volt terhelve. A rakomány hevederekkel és kötéllel volt lebiztosítva, azonban így is az egyik gépalkatrész a nagy lökés következtében eldőlt, s ezáltal Kertész sérülését okozta.

A lovasteherkocsi nem volt terhelve és rajta rongálódás nem volt látható. A rakterület hátsó baloldali sarokrésze kissé benyomódott. A lovak nem sérültek meg, szerszámzatuk ép volt.

Időjárás:

a baleset idejében: száraz, derült idő.

Útviszony:

A baleset helye nagykököcka burkolatú. A felek előadása szerint az úttest előző locsolástól helyenként sáros felületű volt. Kierkezésünk-
kor a locsolás nyoma már csak az úttest szélén volt látható.

A járőr véleménye:

Véleményünk szerint az összeütközések oka Halmi gépkocsi-
vezető jártasságának hiánya és az előzésre vonatkozó szabály (Kresz
51. §. 2., 5., pont, c, d, alpont és 7. pont) megszegése volt. Ezenkívül
felelősség terheli Farkas gépkocsivezetőt is, ugyancsak az előzési
szabály (Kresz 51. §. 7. és 10. pont) megszegése miatt.

Kovács János lovaskocsijával szabályos helyen és módon állt
meg, csupán az kifogásolható — figyelembevétel azonban a lovak
ijedős voltát —, hogy elég távol állt meg a villamossinektől.

A helyszínrajzot a felek előadása, megjelölése, a talált nyomok
rongálódások és az eredeti helyzetek alapján készítettük el.

Budapest, 1951 március 16-án.

Láttam:
Kiss Jenő
r, fhdgy
alosztályvezető

Készítették:
Krajcsó István
Fenyő 2. István
r. szakaszvezetők

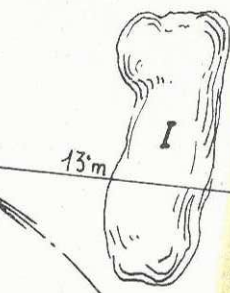
M = 1:200

I. sz. RAJZ

KEREPESI-ÚT felé



13'm



9.20 m

5.20 m

4.50 m



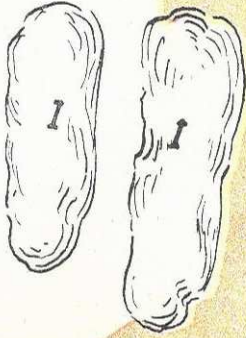
2.50 m

3.00 m

6.00 m

KÖRÚT

HUNGÁRIA

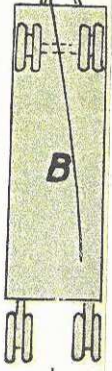
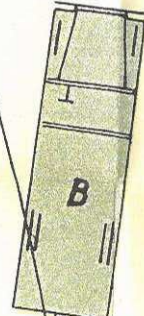
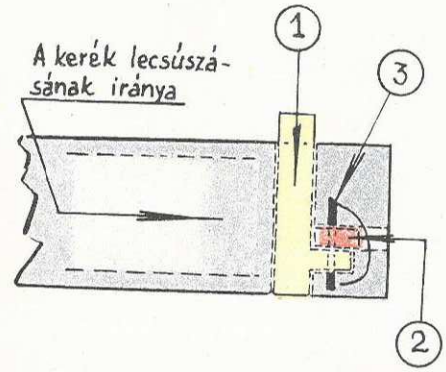


14.30 m

EGRESSY

II. sz RAJZ

A kerék lecsúszásának iránya



ÚT

THÖKÖLY-ÚT felé



II. SZ. MINTA

Budapesti Rendőrkapitányság

326/1951.

Közlekedésrendészeti osztály

Baleseti helyszínelő alosztály

Helyszínrajz

Német Mária, Szolnokon, 1924 II. 20-án szül., hajadon, apja: Német József, anyja: Sipos Eszter, gyári munkásnő (Budapest, XIV., Egressy-u. 16. sz. alatti lakos) balesete, akit Berki János Budapesten, 1920 március 21-én szül., gépkocsivezető (vezetői igazolványának száma és kelte: 008.310. sz.—1948. IV. 1.) személy- és tehergépkocsi vezetésre jogosult, Budapest, II., Csalogány-u. 8. sz. II. 10. alatti lakos) által vezetett FC—641. rendszámú tehergépkocsi-val vontatott pótkocsi jobboldali hátsó levált ikerkereke elütött.

Német Mária életveszélyes sérülést szenvedett.

A baleset helye: XIV. ker., Hungária-körút és Egressy-út keresztezésénél lévő autóbussmegállóhely.

A baleset ideje: 1951 február 24-én 12 óra 10'.

A balesetnél intézkedett: Csákány János r. szkv. (beosztva: XIV. ker. oszt. 47. őrs).

JEGYZET AZ I. SZ. RAJZHOZ.

„A” — A tehergépkocsi haladási iránya. A baleset előtt és után.

„B” — Véleményünk szerint a rajzban feltüntetett helyen haladhatott a tehergépkocsi, amikor a pótkocsi hátsó ikerkereke levált. Ezt a helyet a levált ikerkerék gördülési nyomának irányából következtettük.

„C” — A levált ikerkerék gördülési iránya a feltalált nyomok és a sérülttől eredő vérnyom alapján.

„D” — Az elütés helye Csapó Károly szemtanú megjelölése szerint. Itt ütötte el a levált ikerkerék Német Máriát, aki háttal állt a közeledő keréknek. Elütéstől származó nyomot ezen a helyen nem találtunk.

„E” — Ide esett Németh Mária az elütés következtében, Sziáryi tanú megjelölése szerint. Ezen a helyen vértócsát találtunk és a kórakáson esés nyoma volt látható.

„F” — Eddig gurult a levált ikerkerék Csapó szemtanú előadása szerint. A kerék kiérkezésükkor ezen a helyen eredeti helyzetben volt.

„G” — Ezen a helyen a szegélykövön gumitól eredő horzsolási nyom volt látható.

„H” — A salakos megállóhelyen és a földes tereprészen jól látható gördülési nyomok.

„I” — 1 méter magas törtkő rakások.

„J” — Autóbusz megállóhelyet jelző tábla.

„K” — Itt állt Sebes Károly szemtanú, saját megjelölése szerint.

MAGYARÁZAT A II. SZÁMÚ RAJZHÓZ.

A rajz feltünteti a pótkocsi alváznyak végét, melyre az ikerkerék fel- és leemelhető. Az ikerkerék olyképen van felszerelve, hogy maga a kerék tengelye rátolható az alváznyak végére. Az egész kerék (az 1-es számmal jelzett) suberlemezzel van rögzítve, melyet felülről kell a megfelelő járatba elhelyezni. A subert egy vízszintes irányban betolható (2-es számmal jelzett) zárólemezszel kell rögzíteni, mely meggátolja, hogy fölfelé kirázódjék. Az említett két alkatrészt pedig egy 3-as számmal jelzett) rúgós csapszeg biztosítja.

Az átvizsgálás alkalmával a (2-es számmal jelzett) zárólemez hiányzott. A csapszeg viszont a helyén volt, de kissé deformálódott. E körülményekből a gépkocsivezetővel együtt megállapítottuk, hogy a kerék felszerelése gondatlanul történt, mert a zárólemez nem tették be. Az a feltevés, hogy esetleg a zárólemez eltört, vagy a darabjai haladás közben elvesztek, teljesen kizárt, mert az esetleges törés következtében a darabok a fészekből nem veszhetnek el. Egyébként a zárólemez nincs kitéve különösebb fizikai behatásnak.

Jelentés

Jelentjük, hogy telefonon kapott értesítés alapján 12 óra 45 perckor érkeztünk ki a helyszínre. A sérültet a mentők már elszállították. Kihallgatása végett a kórházban is felkerestük, azonban súlyos állapota miatt nem volt kihallgatható.

A balesetben szereplő gépkocsivezető és szemtanuk kikérdezését az alábbiak szerint fogantósítottuk:

Berki János gépkocsivezető a helyszínen elmondotta, hogy a gépkocsival emelődarut szállítottak a balesetet megelőzőleg. A darut a csepeli Vámmentes Kikötőbe szállította, ahonnan a jelenlegi útvonalon haladt vissza telephelyére. A baleset helyénél — mivel forgal-

mát nem akadályozta járómű vagy gyalogos — menetsebessége kb. 20—25 km lehetett. A balesetet nem vette észre, arról csak a szemben közeledő gyalogosok integetésére és kiabálására lett figyelmes, ezért azonnal fékezett és megállt. Ekkor szerzett tudomást arról, hogy a pótkocsi hátsó jobboldali kereke az alváznyakról levált és elütött egy nőt. Megállási helye a baleset helyétől kb. 200 méter.

Héjas Árpád kocsikísérő (lakik: IX. ker., Illatos-út. 5. sz.), aki a vezető mellett utazott, a vezető előadását megerősítette.

Sebes Károly cipésmester (lakik: XIV., ker., Egressy-út 8. sz.) szemtanu kikérdezésekor a helyszínen elmondotta, hogy a baleset alkalmával autóbuszra várakozott. Láta közeledni a tehergépkocsit, melynek sebessége — megítélése szerint — kb. 40—50 km/ó lehetett. Ezt határozottan azért állítja, mert ő is tud gépjárművet vezetni. Amikor a tehergépkocsi az Egressy-út keresztezésén haladt keresztül, a nagy sebesség miatt a pótkocsi vége kissé kilendült, sőt, amikor az Egressy-út keresztezésén áthaladt — mivel az Egressy-út kövezése eltér a Hungária-körút kövezésének szintjétől, mert valamivel magasabb és bukkanót képez — az áthaladáskor nagyot zökkent. A továbbiakban már csak azt látta, hogy a pótkocsi kereke a gyalogjárda felé gördül. A sérültet nem tudta figyelmeztetni, mert az egész látványon nagyon meglepődött. A sérült nő a gördülő keréknek háttal állt.

Más szemtanu a helyszínen nem jelentkezett.

A járóműről levált ikerkerék leírása és műszaki átvizsgálása:

A tehergépkocsi az Építőipari Munkaerőt Kölcsönző Vállalat tulajdona, Faun gyártmányú, 10 tonnás, levegőnyomásos (szervo) fékrendszerű, jó állapotban lévő gépkocsi. A pótkocsi vontatása szabályszerű, a kapcsolószerkezet biztosítólánccal el volt látva és a pótkocsi is levegőnyomásos fékkel fékezhető. Biztonsági berendezései (fék, kormány, kürt, irányjelző) a kipróbálásakor jól működtek.

A levált ikerkeréken és az alváznyakon törés, rongálódás vagy egyéb nyom nem volt látható. Az ikerkerék önsúlya kb. 150 kg a vezető szerint.

Időjárás:

a baleset idejében borult.

Útviszony: A Hungária-körút — valamint az Egressy-út keresztezés — nagykökocka burkolatú. Az Egressy-út hengereit makadám. Az úttest felülete a fent leírtak miatt a keresztezésben egyenetlen.

A baleset helye: hengerelt salakos föld.

A helyszínrajzot a vezető és a szemtanu előadása, a szemtanu megjelölése, a talált nyomok és az ikerkerék eredeti helyzete alapján készítettük el.

Nyomozati jelentés:

A hiányzó zárólemez feltalálása végett a Hungária-körutat (kb. 500 m-t) a vezetővel együtt lépésben átvizsgáltuk, de eredménytelenül. Ezután a vezetőt utasítottuk, hogy a pótkocsit három keréken lassan és mellékútvonalakon vontassa el a telephelyére. Utána Berki vezetővel a kikötőbe mentünk, ahol **Sulyok Imre** szerelőt (lakik: Csepel, II. Rákóczi Ferenc-út 96.) kerestük fel, aki az ikerkerék le- és felszerelését végezte. Sulyok előadásában határozottan állította, hogy ő mindkét kereket szabályosan lebiztosította. E munkájában **Kutas József** (lakik: Csepel, Kossuth Lajos-u. 8.) és **Ördög Péter** (lakik: Pesterzsébet, Török Flóris-u. 26.) segédmunkások segítettek, akik igazolják munkáját. Az említett munkásokat kikérdezni már nem tudtuk, mert eltávoztak a kikötőből.

Sulyok szerelő szerint is kizárt annak lehetősége, hogy a zárólemez — ha be van téve és le van biztosítva — elveszék vagy eltörjön. Véleménye szerint a kerék kiesése teljesen érthetetlen. Sulyok előadása szerint Berki gépkocsivezető a kerék felszerelése után nem ellenőrizte őket.

Intézkedés: Mivel nem tudtuk az ikerkerék kiesésének valódi okát — az úttest egyenetlenségén kívül — megállapítani, ezért a kereket (szakértői megvizsgálása végett) a XIV. ker. kapitánysághoz vitettük.

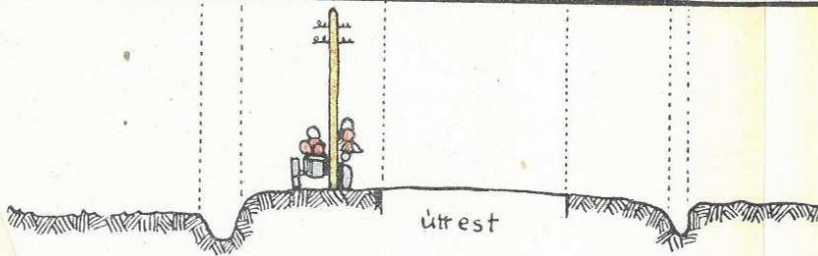
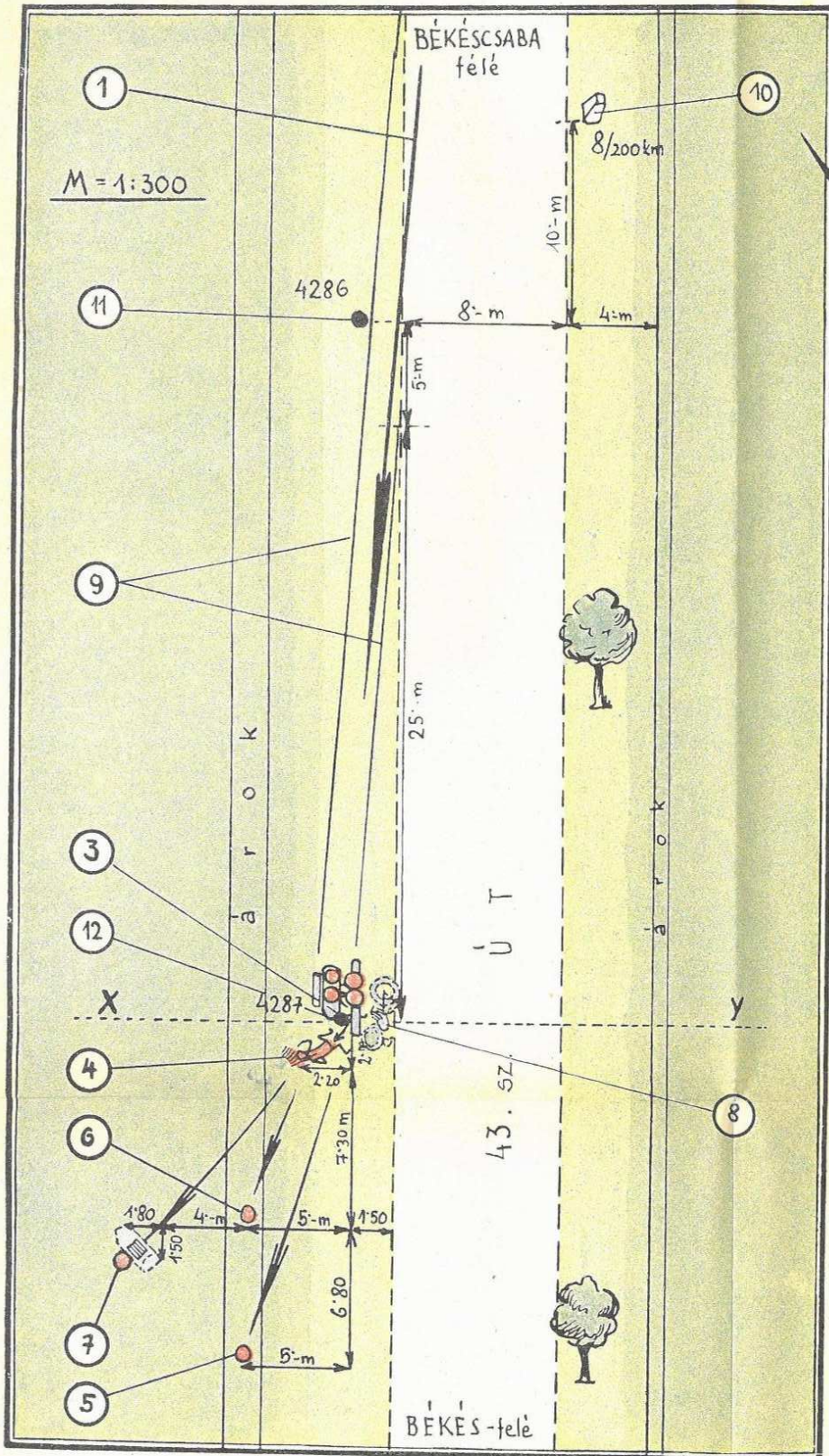
A járőr véleménye: Véleményünk szerint Német Mária balesete a véletlen közreműködésének tudható, azonban Berki vezetőt mégis súlyos gondatlanság terheli egyrészt azért, mert a Vámmentes Kikötőből való indulása előtt saját maga nem győződött meg a kerekek helyes felszereléséről, azok felszerelésénél nem is volt jelen, másodszor pedig pótkocsis tehergépkocsival a megengedettnél nagyobb sebességgel közlekedett. (Tekintettel az utcakereszteszésre és az úttest egyenetlenségére.) Berki mulasztása a Kresz 45. §. 2. és 8. pont és 81. §. 1. pontba ütközik.

Budapest, 1951 február 24-én.

Láttam:
Szilágyi József
r. fhdgy
alosztályvezető

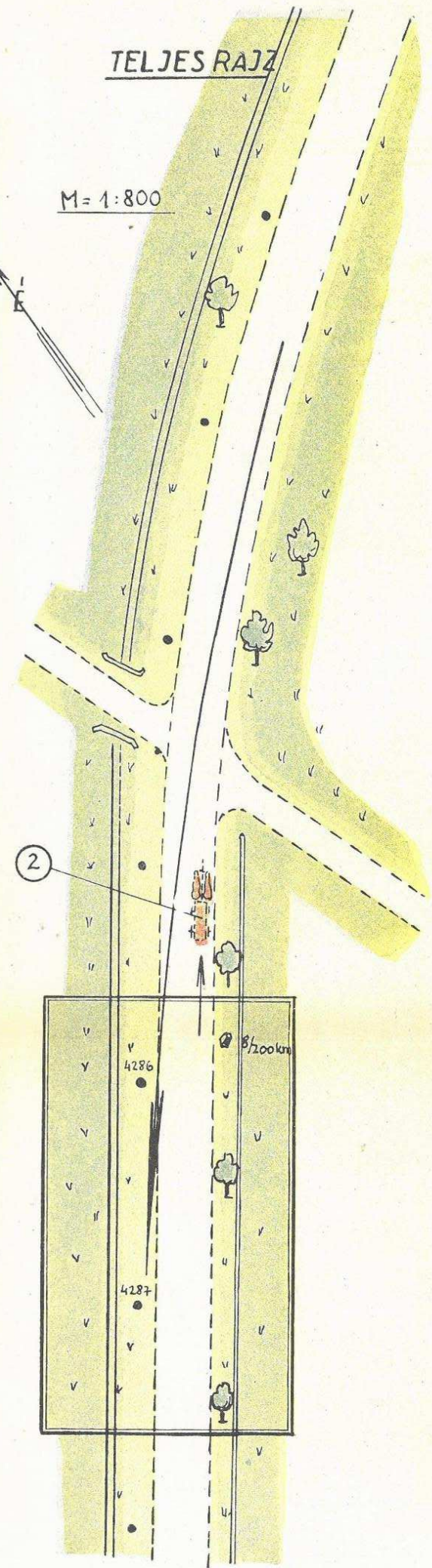
Készítették:
Krajcsó István
Kiss János
r. szakaszvezetők

RÉSZLETRAJZ



X-Y METSZET

TELJES RAJZ



III. SZ. MINTA

Békés megyei rendőrkapitányság
Közl.- és gépj. ellenőrző csop.

Tárgy: Lakatos Pál honv. tiz
halálos közl. balesetéről
jelentés.

Nyomozati jelentés és helyszínrajz közlekedési balesetről

Katonai ügyészségnek

Szeged

Az eljárás alapja:

Murányi Lajos r. százados bajtárs (beosztva. békéscsabai rendőrkapitányság) 1950. évi március hó 15-én 14 órakor a fenti csoportnak azt az utasítást adta, hogy a 43. sz. másodrendű kövesúton a 8—9 km között történt közlekedési balesethez vonuljon ki a járőr.

Helyszín leírása: (mi történt?)

A baleset a 43. sz. úton a 8 km kő után a 200-as szelvénykö közelében történt, ahol Lakatos Pál honv. tiz. (Dobozon, 1932 augusztus 2-án született, apja: György, anyja: Szűcs Eszter. Gyula Pf. 358.) által vezetett HK—328. rendszámú oldalkocsis motorkerékpárral 1950 március 15-én 12 óra 5 perckor a 4287. sz. villanyoszlopnak nekihajtott.

A helyszínre 15-én 14 óra 35 perckor érkeztünk, ahol Jónás Miklós honv. (egyéb adata ismeretlen) (Gyula, Pf. 358.) elhunytat, továbbá az összetört motorkerékpárt, a tőle származó nyomokat és a sérültektől eredő vérnyomokat találtuk. A motorkerékpár és a levált oldalkocsija kitérésünkkor még eredeti helyzetben volt. A balesetnek egy halálos, 2 súlyosan és 1 könnyen sérült áldozata van. A motorkerékpár teljesen összetört.

Útviszonyok: Az úttest 5 méteres, hengerelt makadám. Alapota: száraz, gödrös felületű, a két szélén 1.50 m-es útpadka. Az úttestet kétoldalt 1.50 m mély árok határolja.

Időjárás: száraz, derült idő.

A kilátás az útkanyarulatban nem volt korlátozva.

A helyszínrajzot Tóth Zoltán honv. szkv. sérült és Hajdu Lajos szemtanu előadása, a talált nyomok, a motorkerékpár rongálódása és és eredeti helyzete alapján készítettük.

JEGYZET A HELYSZINRAJZHOZ

1. — Az oldalkocsis motorkerékpár haladási iránya.
2. — Ezen a helyen haladt Hajdu Lajos tanú lovaskocsijával, amikor Lakatos honvéd motorkerékpárjával mellette elhaladt.
3. — A baleset helye. Itt ütközött a motorkerékpár jobboldali kormány-szára a villanyoszlopnak.
4. — Ide esett a pótülésen utazó Jónás Miklós honvéd. Kérkezésünkkor az elhunytat hasonfekve, eredeti fekvési helyzetben — fejénél vértócsával — találtuk.
5. — Ide esett Lakatos tizedes Hajdu tanú megjelölése szerint. Itt vérnyomot találtunk és az árokban lévő talaj le volt taposva.
6. — Valószínű ide esett Kozma tizedes az árokban talált letaposott fűnyom alapján.
7. — Ide esett Tóth szakaszvezető, a saját előadása szerint. Kérkezésünkkor a levált oldalkocsit ezen a helyen találtuk.
8. — Ide esett a motorkerékpár a baleset után. Kérkezésünkkor ezen a helyen találtuk. A motorkerékpár alatt a kifolyt olaj nyoma volt látható.
9. A motorkerékpár keréknyoma, mely még kérésünkkor is a poros útpadkán jól látható volt.
10. — 8/200 km szelvénykő.
11. — 4286. sz. villanyoszlop.
12. — 4287. sz. villanyoszlop.

Sértettek:

Kozma Lajos honv. tiz. (Gyula, Pf. 358.) Békésen, 1930 júl. 10. szül., apja: József, anyja: Kiss Katalin, a baleset következtében életveszélyes, míg **Tóth Zoltán** honv. szkv. Orosházán, 1932 ápr. 1. szül., apja: Gyula, anyja: Kesjár Eszter (Gyula, Pf. 358.) a baleset következtében könnyű sérülést szenvedett.

A sérültek kikérdezése végett a békéscsabai kórházban megjelentünk, ahol egyedül Tóth Zoltán honv. szkv. volt kikérdezhető.

Tóth a baleset lefolyását az alábbiakban adta elő:

1950 március 13-án Kozma és Lakatos bajtársak megbeszélték, hogy Lakatos bajtárs szolgálati motorkerékpáron Kozmát hazaviszi Békésre barátja esküvőjére. A megbeszélés után mindketten elhatározták, hogy engem és Jónás bajtársat is meghívják. Erre az alkalomra mind a négyen eltávozást is kértünk. Azt viszont nem jelentettük a kihallgatáson, hogy motorkerékpárt is igénybe akarunk venni, mert Lakatos bajtárs megígérte, hogy azt majd ő elintézi. 15-én ebéd után indultunk el Gyuláról a laktanyából gyalog hárman a békéscsabai országút felé, mert Lakatos bajtárs azt mondta, hogy másképp nem tudta elintézni és így útközben fog bennünket felvenni a motorra. Lakatos valóban rövidesen jött is utánunk és mind a hárman felültünk. Én és Jónás bajtárs az oldalkocsiba, Kozma bajtárs pedig a pótülésre ült. Az elindulás alkalmával Lakatos közölte velünk, hogy csak egy órára kapta meg a motort, ezért sietni fog, hogy még idejében visszatérjen. Menetsebességünk Gyuláról Békéscsabára kb. 50—60 km/ó lehetett és mindhárman megállapítottuk, hogy Lakatos — dacára annak, hogy nem régen vizsgázott — elég jól vezet. Békéscsabán egy vendégő előtt megálltunk, ahol valamennyien 1—1 nagy-

Tröcsöt ittunk. Békéscsabáról kiindulva — mivel már nem volt sok időnk — Lakatos bajtárs fokozni kezdte a motor sebességét. Véleményem szerint 80—90 km/ó lehetett a balesetet megelőzőleg a sebességünk, és ez volt az oka annak, hogy Lakatos nem tudta bevenni jól a kanyart. Ennek következtében szaladt le az úttestről és hajtott neki az oszlopnak. Az előbbi oszlopnak is már majdnem nekiütköztünk és ekkor már az volt az érzésem, hogy baleset fog történni. Amikor már láttam, hogy a baleset elkerülhetetlen, az oldalkocsiban összehúztam magam és a fejemet megfogtam. Ezután már csak egy nagy csattanásra emlékszem, majd az oldalkocsival együtt az út melletti szántóföldre estem. Amikor kimásztam az oldalkocsiból — mivel nem éreztem különösebb fájdalmat — azonnal a többi bajtárshoz szaladtam segínyt nyújtani. Jónás bajtárs eszméletlenül vértócsában feküdt az oszlop mellett — később megállapítottam, hogy már nem is élhet, mert az agyveleje kilóccsant —, Lakatos és Kozma bajtársak pedig az árokban feküdtek. Rövidesen egy tehergépkocsi jött Békéscsaba felől, amelynek vezetője intésemre meg is állt, majd gépkocsijával megfordult és mindhármunkat Békéscsabára a kórházba szállított. A helyszín őrzésére egy lovaskocsit hajtó idősebb férfit kértem meg, aki a baleset után rövidesen a helyszínre érkezett. A balesetre vonatkozólag még csak annyit kívánok előadni, hogy még mindig érthetetlen előttem, miért nem fékezett Lakatos a baleset előtt? Menetközben azt tapasztaltam, hogy a motor fékje jó volt.

Kozma bajtárs nem volt kikérdezhető.

Gyanúsított: Lakatos Pál honv. tiz. állapota miatt nem volt kikérdezhető. Iratai között talált vezetői igazolvány száma: 083.479. sz. és 1950. jan. 25-én állították ki. Motorkerékpár vezetésére jogosít.

Tanú: Hajdu Lajos, földműves (a békési „Vörös Csillag” tszcs. tagja, apja: János, anyja: Döbrentei Márta, lakik: Békés, Vorosilov-u. 32. sz.) a helyszínen kikérdezve a következőket adta elő:

Kétfogatú lovaskocsimmal Békéscsabára igyekeztem. Lovaim lassú ügetésben haladtak. Amikor kocsimmal az útkanyar felé közeledtem, akkor vettem észre a velem teljesen szembe és nagy sebességgel közeledő motorkerékpárt. Ekkor a lovakat visszatartottam és hirtelen azt sem tudtam, hogy a lovakat mely irányba húzzam, mert a motorkerékpáros annyira felém jött. A lovakat végül is teljesen jobbra húztam, mert ekkor már láttam, hogy a motorkerékpáros áttér az útestet másik oldalára. A motorkerékpáros nagy sebességgel haladt el kocsim mellett és alig, hogy a lovakat ismét a köves útra térítettem, nagy csattanásra lettem figyelmes. A csattanásra hátránéztem és láttam, hogy a motorkerékpárral baleset történt. Ekkor azonnal a helyszínre mentem és egy honvéd bajtársnak segítettem a sérülteket az árokból kiemelni. Arra határozottan emlékszem, hogy kocsimon kívül más járómű a helyszínen nem közlekedett.

A motorkerékpár leírása:

A motorkerékpár oldalkocsis. B. M. W. gyártmányú, 500 cm³, az oldalkocsi kereke is fékezhető. A honvédség (Gyula, Pf. 358.) tulajdona.

A baleset következtében az oldal-kocsi a motortól levált. A motor jobboldali fekvő hengerfeje letört, kormányja, lámpája, első villája, váza, benzintartálya, mindkét kereke súlyosan megrongálódott. Az oldal-kocsi hajója és a kerék sárvédője benyomódott. A baleset következtében a villanyoszlop alsó részén (a földtől 40 cm-re) bevágódott és egy darab letört. A vezeték nem szakadt el.

A járőr véleménye:

Véleményünk szerint a balesetért Lakatos bajtárs teljes mértékben felelős, egyrészt, mert a motorkerékpárt nem a kellő figyelemmel és gondossággal vezette, másrészt pedig valószínű az elfogyasztott alkohol hatása alatt állott. A tanúk előadásából és a helyszíni állapotból következtetve (útkanyarulat, rongálódás, közeledő lovaskocsi) véleményünk szerint a baleset azért következett be, mert Lakatos vezető a motor sebességét valószínűleg azért nem csökkentette, mert a kanyar csak enyhe ívű, s ezért bízott abban, hogy nagy sebességgel is be tudja venni. Ellenben amikor már a kanyarba ért és észrevette a közeledő lovaskocsit, hogy vele össze ne ütközzék, kénytelen volt a külső nagy ívben kitérni. Ekkor viszont — mivel a motor túl volt terhelve és az úttest is a jobboldala felé kissé lejt — nem tudta a motort a kövezett úttestrészen megtartani és leszaladt a poros útpadkára. Az útpadkán a fékezés nagy sebesség mellett csak borulást idézett volna elő, s valószínű ezért Lakatos bajtárs sem fékezett, hanem bízott abban, hogy fel tudja vezetni motorkerékpárját ismét a kövezett úttestrészre. Ez azonban a nagy sebesség miatt nem sikerült.

Intézkedés:

Az esetet telefonon jelentettük a megyei rendőrkapitányságnak és a gyulai Bem József laktanya ügyeletes tisztjének (Kovács Péter fhdgy.), ahonnan a bizottság kiszállását, valamint az elhunyt bajtárs és a motorkerékpár elszállítását kértük. Mindkét helyről a bizottság a helyszínre kiszállt.

A gyanúsított gépjárművezetői igazolványát bevontuk és azt az illetékes Gépjármű-kerületi rendőrhatóságnak megküldtük.

Békéscsaba, 1950. március 16-án.

Melléklet:

1 db betétlap,

1 db ellenőrző lap,

1 db halottszemle jegyzőkönyv.

Láttam:

Lengyel József

r. törm.

Közl. csop. pk.

Nyomozta:

Rózsavölgyi Pál

r. szakaszvezető jv

Fenyvesi 2 Ferenc

r. tizedes jt.

IV. SZ. MINTA

Bács—Kiskun megyei rendőrkapitányság. Tárgy: Jánosi László által
Közlekedés és gépjárműellenőrző csoport. okozott közlekedési
328/1951. ikt. sz. baleset.
Melléklet: 3 db.

Nyomozati jelentés és helyszínrajz közlekedési balesetről

Allamügyészségnek

Kecskemét.

Az eljárás alapja:

Somogyi Ferenc r. főhadnagy bajtárs (beosztva: kecskeméti rendőrkapitányság) 1951. évi május 18-án 2 óra 30 perckor távbeszélőn arról értesítette a fenti csoportot, hogy az 5-ös számú műúton a 88-as kilométerközélekedési baleset történt és kéri a csoport járőrének kiküldését.

Helyszín: (mi történt?)

A baleset Kecskemét belterületén az 5-ös sz. műúton a 88-as kilométerközélekedési baleset történt, ahol Jánosi László gépkocsivezető az általa vezetett FC—214 rendszámú tehergépkocsival Kökény Ferenc kocsikísérőt 1951. május 18-án 1 óra 20 perckor elütötte, Kökény Ferenc a kórházbaszállítás után meghalt. A gépkocsi kismértékben megrongálódott.

A helyszínre 18-án 03.00 órakor érkeztünk, ahol balesettől eredő nyomokat (kerék-, fék-, vér- és ütközési nyomot) és a jelentésben felvett tanúkat, valamint az FC 843 rendszámú tehergépkocsit eredeti helyzetben találtuk. A gyanúsított gépkocsivezető nem volt a helyszínen, mert (a tanúk állítása szerint) a sérültet életveszélyes állapotban gépkocsijával a kecskeméti kórházba szállította. A helyszínről rajz, a jármű rongálódásáról fényképfelvétel készült. A helyszínrajzot a felek előadása, megjelölése, az úttesten talált nyomok és a jármű rongálódása alapján készítettük.

Útviszony: az úttest szélessége 6.20 m szárazfelületű beton, mindkét oldalon 2—2 méteres útpadka.

Időjárás: a baleset idején száraz, borult idő volt.

Látási viszony: a baleset idején teljesen sötét volt.

Sértett:

Kökény Ferenc Békéscsabán 1927. dec. 31-én szül., anyja: Fekete Borbála, foglalkozása: focsikísérő (lakik: Budapest, IV., Arany János-u. 26. sz.) a kecskeméti kórházban felkerestük, azonban állapota miatt nem volt már kihallgatható, mert ottartózkodásunk után 10 perc múlva meghalt.

Gyanúsított:

Jánosi László Szolnokon, 1930. március 18-án szül., apja: László, anyja: Dömötör Erzsébet, nőtlen, foglalkozása: gépkocsivezelő, vagyontalan, havi keresete: 800 Ft. Vezetői ig. száma: 065.234 sz. kiállította a Budapesti I. ker. Rendőrkapitányság 1949. évi febr. 20-án, személy- és tehergépkocsivezetésre jogosít. A kötelező orvosi vizsgálat kelte: 1951. febr. 15. (Lakik: Budapest, XX. ker. Petőfi-u. 10. sz.)

Gyanúsított a sérült kórházbaszállítása után a balesetet a Rendőrkapitányságnak is bejelentette, majd a helyszínre visszatérve a baleset lefolyását az alábbiakban adta elő:

Kovács György gépkocsivezetővel együtt Szegedről 17-én éjjel kb. 11 órakor indultak el, ahonnan földiepret és cseresznyét szállítanak már harmadik éjjel Budapestre. Csak nappal autudtak 3—4 órát, ami miatt jelenleg már kimerültséget érzett. Menetközben a hosszú egyenes úton egy kissé el is álmosodott, de különösebb baj nem történt. Kovács gépkocsivezető haladt elől, ő kb. 100—150 méterre követte. Menetsebességük 40—50 km/ó lehetett. Jóval Kecskemét előtt fáradtsága miatt Kovács gépkocsijától egy pár kilométerre lemaradt, majd Kecskeméthez közeledve — hogy lemaradását behozza — fokozni kezdte sebességét. Amikor Kovács gépkocsijának féklámpáját észrevette — amely egész úton világított — elhatározta, hogy megelőzi. Már kb. 30 m-re megközelítette a gépkocsit — amelyről ekkor még nem tudta, hogy állóhelyzetben van — akkor vette észre az úttest közepén álló és zseblámpával jelzést adó férfit (Rostás szemtanút). Ekkor azonnal a leghatásosabban fékezni kezdett. Azonban ekkor a távolság az álló gépkocsi és az ő gépkocsija között már olyan rövid volt, hogy a gépkocsi mögé lefékezni nem tudott volna. Tehát, hogy a gépkocsiba bele ne rohanjon, hirtelen balrakormányzással akart a gépkocsi mellett elhaladva megállni. Mivel figyelme az álló gépkocsin, továbbá a jelzést adó Rostás kocskísérőn volt, valamint azon, hogy a hirtelen balrakormányzással az árokba ne hajtson, ezért az úttest szélén álló Kökény kocskísérőt csak az utolsó pillanatban vette észre, amikor hozzá 1—2 méterre volt. Kökény a gépkocsi előtt — valószínű azért, mert látta, hogy a gépkocsi teljesen az árok felé közeledik — az úttest felé igyekezett elugrani, minek következtében gépkocsijának jobboldali első része elütötte. Ekkor ismét reflexszerűen balra vette a kormányt és az úttestről leszállva a kerékvető könek ütközve állt meg. Kökény az elütés következtében a jobboldali sárvédőre esett, ahonnan csak közvetlen a megállás előtt csúszott le. A megállás után a gépkocsiból azonnal kiszállt és Kökényt — aki eszméletlenül a gépkocsi előtt fejjel az árokban, lábával pedig a gép-

kocsi és a kerékvető közé szorúva feküdt — a szemtanúk segítségével gépkocsijára helyezte és a kórházba szállította. Utána azonnal a kapitányságra ment az esetet bejelenteni. A balesetre vonatkozólag még csak annyit kíván előadni, hogy reflektort használni már nem volt ideje, a városi lámpái viszont elég gyengén világítottak. Saját személyében sérülést nem szenvedett.

Tanúk:

Szabó Gyula segédgépkocsivezető (lakik: Budapest XIII. ker. Kiss József-u. 40.) — aki Jánosi gépkocsivezető mellett utazott — kikérdezésekor csak annyit tudott előadni, hogy kb. Kiskúnfélegyházáig még ébren volt, utána elaludt, mert Jánosival úgy állapottak meg, hogy később ő veszi át a vezetést, ha Jánosi elámosodik. Alvásából csak a hirtelen fékezés és kanyarodás miatt ébredt fel, majd utána a kerékvetőkönek való ütközés következtében fejére a szélvédő üveg keretének esett. A gépkocsiból kiszállva értesült a balesetről és látta a sérültet gépkocsijuk előtt feküdni. Szabó szemtanú sérülést nem szenvedett.

Kovács György gépkocsivezető (lakik: Budapest, VIII. Köztársaság-tér 3. II. em. 4.), aki az FC—348 rendszámú tehergépkocsit vezette (vezetői igazolványa rendben volt), kikérdezéskor a helyszínen az alábbiakat adta elő:

Szegedről való elindulása után állandóan ő haladt elől. Menetsebességük kb. 35—40 km/ó lehetett. Kovács vezetőt félórával előbb Jánosi vezető távollétében kérdeztük ki, aki szintén azt állította, hogy már harmadik éjjel úton vannak, azonban nappal ő teljesen kipihente magát és nem is érzett vezetés közben fáradtságot. Ütközben a visszapillantótükörből tájékozódott Jánosi gépkocsijáról, amelyet állandóan rendes követési távolságban látott. Amikor azonban „Kecskemét” városjelzőtáblát a reflektorfényben észrevette, a visszapillantótükörben Jánosi gépkocsiját ekkor már nem látta gépkocsija mögött. Mivel nem tudta azt, hogy Jánosi miért maradt le, ezért az úttest szélén megállt, hogy bevárja Jánosit. A megállás után a vele együtt utazó Kökény Ferenc és Rosta Péter kocsikísérők is kiszálltak. Kb. 4—5 percig várakoztak, s ezen idő alatt a gépkocsi gumijait és a motort zsebámpával vizsgálta át. A motor átvizsgálásakor a zsebámpát az úttest felől állva Rosta tartotta, Kökény pedig a szükségét ment elvégezni, a szemközt lévő árokba. Amikor Kökény visszafelé jött, észrevette a közeledő Jánosi gépkocsiját és szólt Rostának, hogy állítsa le a gépkocsit. Rosta ekkor, mivel a gépkocsi még messze volt (300—400 m), még nem jelzett Jánosinak, hanem csak akkor, amikor az már egész közel volt, állt az úttest közepére. Ő Jánosi közeledését nem látta, mert a motort vizsgálta, csak erős fékcsikorgásra lett figyelmes, mely után fölnézett és akkor látta, hogy Jánosi gépkocsijával erős ívben gépkocsiját balra megeőzve az árok felé tart, ahol a kerékvetőkönek ütközve megállt. Azt, hogy Kökény elütése hogy történt, nem látta. Egyedül arra emlékszik, hogy Rosta a gépkocsija elé ugrott. Fény- és kürtjelzést Jánosi nem adott.

A baleset után történeteket (segélynyújtás, elszállítás, stb.) Jánosival megegyezően adta elő.

Rosta Péter kocsikísérő (lakik: Budapest, IX. ker. Olldi-út 118.), Kovács vezető előadását kiegészítette azzal, hogy amikor Kökény figyelmeztette őt a közeledő Jánosi gépkocsijára, rögtön nem jelzett állj jelzést, mert az még messze volt, hanem Kovács vezetőnek tovább világított a motorra. Rövidesen azonban Jánosi gépkocsijának motorzúgását hallotta, és akkor rögtön az úttest közepére állt, majd lámpáját maga előtt körözve adott jelzéseket. A gépkocsi ekkor még nem volt olyan közel (becslése szerint 40—50 m), hogy ne tudott volna Jánosi lefékezni. Előadása szerint a gépkocsinak nagy volt a sebessége és először azt hitte, hogy az álló gépkocsinak is nekihajt, mert csak az utolsó méterekben tudta azt kikerülni. Ezt látva, ő először az árok felé — ahol Kökény állt — akart átszaladni, azonban mégis, amikor az utolsó pillanatban Jánosi kikerülte az álló gépkocsit, szerencsére vissza, az álló gépkocsi felé ugrott. Véleménye szerint Kökény is — látva, hogy a gépkocsi az árok felé (vagyis feléje) közeledik — ide akart szaladni, az álló gépkocsi felé, mert már majdnem át is ért előtte, amikor a gépkocsi elütötte. A gépkocsi Kökényt magával vitte egészen a megállási helyig.

A balesetre vonatkozólag kérdésünkre még előadta, hogy a baleset megtörténte után Jánosi ingerülten azt a kijelentést tette Kovácsnak, hogy „na ezt is neked köszönhetem, miért kellett úgy hajtani.” Véleménye szerint nem valami jó a személyes kapcsolatuk egymáshoz és nem fordulhatott volna elő a baleset, ha Jánosi nem szakadt volna le.

Gépjárművek leírása, műszaki átvizsgálása, a menet- és fékpróba eredménye

Az FC—214 rendszámú tehergépkocsi a Zöldség és Gyümölcsforgalmi Egyesülés (Budapest, V. ker. Zoltán-u. 10.) tulajdona „Csepel” gyártmányú 350/1832 alvázszámú, jó állapotban lévő gépkocsi. A biztonsági berendezések közül a kormány, a világítás és az irányjelző készülék jól, míg a fékberendezés nem a leghatásosabban működött. A fékpróba alkalmával a gépkocsi terhelve már nem volt. Különböző sebesség mellett fékezve a fékút általában a rendesnél sokkal hosszabb volt (30 km sebesség mellett fékezve száraz betonon, 22 méter féknyom keletkezett). A kerekeket nem lehetett állóra fékezni (blokkírozni) a fékrendszer olajnyomású, az olaj állása a tartályban alacsony nivójú volt. A gumik futófelülete ép volt.

Az elütés következtében a gépkocsi jobboldali első sárvédője kissé benyomódott, a jobboldali lámpavédőrács pedig hátrahajlott, a motorháztető jobboldali felső részén tényérnyi nagyságú benyomódás és friss zománc lepattogzás volt látható. A kerékvetőkőnek történt ütközés következtében a lökhárító a középső részén benyomódott. A kerékvetőkő félig kidőlt.

A gépkocsi ládába csomagolt 30 q gyümölcessel volt terhelve.

Az FC—848 rendszámú tehergépkocsi hátsó megvilágítását is (nappali világítás mellett) megvizsgáltuk, amely a kipróbáláskor az

előírt fényerővel világított. Valószínű azonban, hogy sötétben nem lehetett elég erős fényű, mert mind a rendszám-tábla, mind a féklámpa piros üvegje vastag porréteggel volt fedve.

A járőr véleménye:

Véleményünk szerint a balesetért teljes mértékben Jánosi László gépkocsivezető a felelős, mert jároművét nem elég figyelemmel és gondossággal vezette (KRESZ 45. §. 1. bek.), valamint a (KRESZ 81. §. 1. bek.) gépkocsi fékberendezése gyengén fogott. Gondosabb vezetéssel és jó fékberendezéssel a baleset elkerülhető lett volna.

A gyanúsítottal való intézkedés:

A gyanúsítottat 18-án 4 órakor a helyszínen alkoholfogyasztás tényének megállapítása végett a Harger-féle ittasságvizsgáló készülékkel megvizsgáltuk. A készülék oldalán színváltozás nem következett be, ennek alapján a gyanúsított nem volt szeszestital hatása alatt.

Mivel a szállított áru romlandó, annak egy részét átvételi jegyzék ellenében Kovács gépkocsivezető a saját kocsijára rakva átvette, a többiért pedig telefonértesítésre a vállalatától gépkocsi érkezett.

Jánosi László gépkocsivezetőt és a gépkocsit Dr. Békési Antal államügyész utasítására őrizetbe vettük, majd Jánosit az államügyészségnek átadtuk. A gépkocsi pedig a kecskeméti rendőrkapitányságon maradt szakértői megvizsgálás végett.

A gyanúsított gépjároművezetői igazolványát bevontuk és azt a további intézkedés végett a budapesti gépjáromű kerületi rendőrhatalóságának megküldtük.

Kecskemét, 1951. május 18.

Melléklet:

- 1 db halottszemle jegyzőkönyv,
- 2 db fénykép.

Olvasta:

Kiss 5. József

r. törm.

Közl. csop. parancsnok.

Nyomozta:

Szokán Tibor

r. őrm. j. vezető

Szűcs Lajos

r. tiz. j. társ.

V. SZ. MINTA

Budapesti Rendőrkapitányság

418/1951. sz.

Közlekedésrendészeti osztály

Baleseti helyszínelő alosztály

Helyszínrajz

Molnár József, Pécsét, 1918. okt. 4-én szül., nős, apja: József, anyja: Szilágyi Erzsébet (lakik: Budapest, VIII., Nap-utca 28. sz.) villamosvezető által vezetett „66”-jezésű 2642 sz. gépes és két pótkocsival kapcsolt villamos összeütközése **Hegyi Márton**, Pusztamérgesen, 1914. máj. 5-én szül., nős, apja: György, anyja: Koleszár Lona (lakik: Budapest, IX., Üllői-út 90. sz.) kocsis által hajtott kétfogatú lovasteherkocsival.

Hegyi Márton súlyos, nem életveszélyes sérülést szenvedett.

Az összeütközés helye: VIII. ker. József körút és Bérkocsis-utca keresztezésében.

Az összeütközés ideje: 1951. ápr. 10-én 20 óra 10 perckor.

Intézkedett: Tisza Gyula r. tizedes (beoszt.: VIII. ker. oszt.-21. őrs.).

JEGYZET A HELYSZINRAJZHOZ

„A” — A villamos haladási iránya.

„B” — A kétfogatú lovasteherkocsi haladási iránya.

„C” — Ebben az irányban akart a kocsis a lovaskocsival továbbhaladni.

„D” — Az összeütközés helye, a villamosvezető és a tanúk megjelölése szerint itt ütközött a villamos a gépeskocsi első részével a lovaskocsi rakterülete baloldalának a hajtóülés mögött. Itt az úttesten a lovaskocsiról lehullott építési törmelék volt szétszóródva.

„E” — Itt állt meg a villamos az összeütközés után az első részével és eddig toltta előre a lovaskocsit, a vezető és a tanúk megjelölése, valamint a nyomok szerint. Kérkezésünkkor a villamos már forgalomban volt, a lovaskocsi pedig az úttest szélén állt.

„F” — A lovaskocsiról leszóródott építési törmelék.

„G” — A megállóban várakozó autóbusz, a felek megjelölése szerint. Ez az autóbusz mindkét vezetőt akadályozta a szabad látásban.

„H” — Villanylámpák.

Molnár József villamosvezető kikérdezésekor a helyszínen előadta, hogy teljes áramra kapcsolva közeledett az utcakeresztezés felé (kb. 35 m). A keresztezés előtt lévő autóbussmegállóhelynél egy autóbusz várakozott, mely a Bérkocsis-utca felé a szabad látást korlátozta. Az említett autóbusz miatt a Bérkocsis-utcából lépésben kihajtó lovaskocsit már csak akkor vette észre, amikor az hozzá kb. 30—35 m-re lehetett. Ekkor az áramot kikapcsolta és figyelmeztető csengőjelzést adott, majd a leghatásosabban fékezett, mert látta, hogy a lovaskocsi hajtója nem igyekszik a lovakat leállítani. A hirtelen fékezés következtében a szerelvény kerekei a nedves felületű pályatesten állóra fékeződtek, aminek következtében idejében megállni már nem tudott s így a villamos elé hajtó lovaskocsival összeütközött. Allítása szerint a szerelvény megcsúszását a kerekek ismételt feloldásával időközben megszüntette, s így sikerült a villamos túl hosszú megállását némileg csökkenteni. A lovaskocsi hajtója, amikor lovai még nem voltak a síneken, ahelyett, hogy visszafartotta volna őket, gyepővel rájuk ütött és biztatta, hogy még a villamos előtt áthaladjon.

Kedves János lakatos (lakik: VI. ker. Paulay Ede-utca 31.) szemtanú — aki a villamos gépeskocsi első perronján utazott — a villamosvezető előadását mindenben megerősítette, azzal a hozzáadással, hogy véleménye szerint az összeütközés azért következett be, mert a vezető egy nővel beszélgetett, s így amikor a kihajtó lovaskocsit észrevette, már csak kb. 15—20 méterre lehetett az összeütközés helyétől.

Vértesi Zoltán autóbussvezetőt (lakik: IX. ker. Lónyay-utca 45. sz.) a „12” autóbuss végállomásán kérdeztük ki. Vértesi előadta, hogy az autóbusszal a megállóban várakozott, amikor a lovaskocsi a Bérkocsis-utcából kihajtott. A lovak lépésben haladtak. Ő már lassan elindult a megállóból és kb. 2—3 métert haladhatott előre, amikor a villamos és a lovaskocsi összeütköztek. Arra nem emlékszik, hogy a kocsi biztatta volna a lovakat. Az összeütközés után a villamos a lovaskocsit maga előtt toltá egészen a megállásig. A villamosvezető csengetését hallotta.

Hegyi Márton kocsist felkerestük a kórházban, ahol az összeütközésre vonatkozólag előadta, hogy mivel terhelve volt a kocsija, csak lépésben tudott haladni. Amikor a József-körútra kiért, karjával jelezte továbbhaladási irányát. Mivel a megállóban álló autóbussvezető karjával sürgető jelzést adott, ezért kocsijával nem állt meg, hanem továbbhaladt. Amikor kocsijával az autóbuss előtt áthaladt, akkor látta meg a még elég távol (kb. 70—80 m) közeledő villamost. A lovakat ekkor még nem biztatta, mert úgy látta, hogy nyugodtan át tud a villamos előtt haladni. Lovai már a síneken voltak, amikor látta, hogy a villamos fékezés nélkül közeledik feléje. Ekkor a gyepővel a lovakra ütött, de idejében a villamos előtt így sem tudott át-

haladni. A villamos olyan nagy erővel ütközött a kocsijának, hogy ő az ütközés következtében a lovak közé esett. Egyebet előadni nem kíván.

A járóművek átvizsgálása:

A villamost a végállomáson vizsgáltuk át és az alábbi rongálódásokat találtuk rajta: a gépeskocsi homlokfala teljes szélességében — a lovaskocsi rakterületének magasságában — kissé benyomódott, a sugárvető üvege kitörött, a kerete összenyomódott és az „U” vasról a festék lehorzsolódott. A vezető fékhibára nem hivatkozott.

A lovaskocsi az előírt módon lámpával ki volt világítva. A lovaskocsi rakterületének baloldali részén a vasalás benyomódott, a jobb oldali hátsókerék pedig — az oldalcsúszás következtében — összetörött. A kocsi kb. 40 q épület-törmelékkel volt terhelve.

A lovak közül a balról fogott ló a hátsó lábain kisebb sérüléseket szenvedett, a szerszámzat nem szakadt el.

Időjárás: szitáló eső.

Útviszony: a villamossínek felülete vizes. Az úttest a kocsi haladási irányában egy kissé emelkedő, vizes felületű nagykököcka.

Látás: mind a villamosvezető, mind a lovaskocsi hajtója részére korlátozott volt az autóbusz által.

A járőr véleménye:

Véleményünk szerint az összeütközés — a beszerzett adatok alapján — elsősorban a villamosvezető gondatlan vezetése, másodsor pedig a lovaskocsi hajtójának a kellő körültekintés elmulasztása miatt következett be.

A helyszínrajzot a felek előadása és megjelölése, a talált nyomok és rongálódások alapján készítettük el.

Budapest, 1951. ápr. 10.

Láttam:
Magyar Gyula
r. hdgy.
alosztályvezető

Készítette:
Stenger Béla
r. őrm.
Szilágyi Mihály
r. szakaszvezető

FÜGGELÉK

Közlekedési baleseteknél előforduló sérülések és a segélynyújtás

A közlekedési baleseteknél intézkedő rendőr vagy a baleseti járőr segélynyújtási feladata több mint 90%-a lágyszövetes és csontsérüléssel esetekre, 10%-a pedig élesztéssel vagy egyéb módon alkalmazott segélynyújtásra oszlik.

Segélynyújtás lágyszövet-sérüléseknél

A lágyszövet-sérülések lehetnek: belső és külső lágyszövet-sérülések

Belső lágyszövet-sérülések

Ezeket tulajdonképpen nem látjuk, csak az egyes jelenségekből következtetünk ezekre. Pl. tüdőszövet-sérülésre ad gyanúokat, ha a sérült habos pirosat köp, ha egyébként nem idült betegség következménye. A barnás-fekete vérhányás — ha meg ételmaradék is található benne — gyomorsérülésre enged következtetni. Igen sokszor azonban nem észlelhető más tünet, mint fokozatos elsápadás és gyengeség. Ez azonban elegendő arra, hogy belsővérzésre gondoljunk. Minden belső sérülés gyanújánál minél hamarabb a legnagyobb fokú nyugalmat kell biztosítani a sérültnek és gondoskodni kell a gyors kórházszállításáról.

Külső lágyszövet-sérülések

Ha a bőr folytonosságában megszakad vagy bármilyen külső behatásra seb keletkezik.

A közlekedési baleseteknél előforduló külső lágyszövet-sérülések a következők:

- a) horzsolás vagy zúzódás,
- b) repesztett seb,
- c) vágott seb,
- d) szúrt seb,
- e) égési seb.

a) Horzsolás vagy zúzódás esetén előfordul, hogy csak a hámréteg (a bőrfelület) kopik le, sokszor viszont szövetanyaghiány is mutatkozik az elütött, vagy az üttestre esett gyalogos testén.

A horzsolás vagy zúzódás helyét, annak környékét alkoholos jóddal tisztítsuk meg először, ha viszont a zúzódás nagyobb és a vér is szivárog, akkor kötést is kell alkalmazni. Egyébként a kötést mellőzhetjük.

b) **Repesztett seb** rendszerint könyök- vagy térdhajlatnál, valamint azokon a helyeken keletkezik, ahol kiálló csont van. A repesztett seb alakja szabálytalan és sokszor mély, ezért a fertőzés veszélye is fennáll. Tehát, mint minden vérző sebet, a fertőtlenítés után kötözzük be.

c) **Vágott seb** igen gyakori közlekedési baleseteknél. Vágott seb akkor keletkezik, ha a sérült éles tárgynak (üveg, lemez, stb.) esik vagy valamilyen éles eszköz (ásó, kapa, stb.) nyomással mélyed a szövetekbe. A seb alakja sokszor utal az eszközre és a vágás módjára, ezért a kellő következtetéseket mindig vonjuk le. A vágott seb legtöbbször mély, tátong és erős vérzéssel jár, ezért a vérzés csillapítása mellett a sebet mindig kötözzük be.

d) **Szúrt seb** akkor keletkezik, ha a sérült valamilyen kiálló hegyes tárgynak, csavarnak nekiesik. Ilyen sebeknél mindig állapítsuk meg, milyen tárgy okozta, majd annak vizsgálata alapján állapítsuk meg a seb mélységét. A szúrt sebek sokszor jelentéktelennek látszanak, de — különösen lágyrészeken — lehetnek mélyek, sőt halálosak is, ezért a szúrt sebeknél a sérült mielőbbi orvosi, illetve kórházi kezeléséről kell gondoskodni annál is inkább, mert a fertőzés (tetanusz) veszélye is igen nagy.

e) Közlekedési baleseteknél előfordul, hogy a gépkocsi motorja összeütközés után kigyullad és a vezető vagy más egyén az oltási munkálatoknál **égési sebeket** szenved. Az égési sebeknek három fokozatuk van: elsőfokú égésre a bőрпиrosság jellemző, másodfokú égés az, amikor hólyag keletkezik és harmadfokú égésnél a szövet már szenesedett. Az égési sebeket olajos vagy vazelinos gézzel kell befedni és azt lazán kell rögzíteni.

Minden külső lágyrészsérülésnél az elsősegélynyújtás tennivalói a következők:

- a seb védelme fertőzés ellen,
- a vérzés csillapítása és
- a kötözés.

A seb védelme fertőzés ellen. Mielőtt egy seb ellátásához fogunk, ügyeljünk arra, hogy piszkos kézzel ne nyúljunk a sebbe. A seb és környékének földtől, piszoktól való letisztítására csak teljesen tiszta, csírátlan (baktériummentes) kötözőanyagot szabad használni. Magát a sebet kimosni nem szabad, mert esetleg fertőzőanyagot vihetünk a sebbe a mosással. A seb környékét pedig 5 cm-es csíkon jódozzuk körül alkoholos jóddal, majd a feloldott piszkot száraz gézzel töröljük le. Utó vagy visszeres vérzés esetén legelső

tennivalónk a vérzés csillapítása és csak azután kell a seb környékét megtisztítani, illetve bekötözni.

Vérzéscsillapítás. A vérzéscsillapítás módja aszerint változik, hogy milyen vérzéssel van dolgunk. Megkülönböztetünk háromféle vérzést:

1. **A hajszáleres vérzésnél** a vér csendesen szivárog. A vérzés csillapításának a módja: fedőkötés. Ez úgy készül, hogy a sebre tiszta sebruhát helyezünk, efölé vattát teszünk és szabályos kötözést alkalmazunk.

2. **Visszeres vérzés** ismertetőjele: sötétszínű vér, egyenletesen csorog. A visszeres vérzést általában nyomókötéssel csillapítjuk. Alkalmazása úgy történik, hogy a sebet letakarjuk tiszta gézzel, erre vattából jó keményre összenyomott gombolyagot teszünk, majd ezt pólyával szorosan a sebre nyomjuk.

3. **Ütőeres vérzésre** jellemző, hogy az élenkpiros színű vér szakaszosan, sugárban fecskendez. A vérzést már a vérzőhely (kar, láb) magasabbra emelése is csökkenti. Csillapítása szorítókötéssel történik. Szorítókötést csak végtagon lehet alkalmazni. A leszorítás helye a vérzés helyétől függ, ha a vérzés a könyök vagy a térd alatt van, akkor a szorítókötést közvetlenül a könyök vagy térd fölé helyezzük. Ha a felkaron vagy a combon van a vérzés, akkor 5 cm-rel a seb fölött szorítjuk le a végtagot.

A szorítókötéshez gumicsövet, pólyát, összesodort kendőt használunk úgy, hogy a végtagot körülkötjük, majd a kötés alá botot, kulcsot, stb-t dugunk és a kötetést addig csavarjuk, míg a vérzés el nem áll. A szorítókötést 1—1½ óránál tovább rajtahagyni nem szabad.

A nyak ütőérének vérzését csak újjal való leszorítással végezhetjük. Sok vért vesztett beteget fektessük vízszintesre, takarjuk be jó melegben és itassunk vele forró feketekávé vagy konyakot.

Kötözés. A legalkalmasabb kötözőanyag a pólya, kisebb sebeknél a ragtapasz. A seb ellátása szabályosan a következő módon történik: a környék megtisztítása után a sugáralakban körüljódózott sebet lefedjük steri gézzel. A géznek a sebet fedő részéhez kézzel hozzányúlni nem szabad, mert ujjunkkal baktériumok tapadnak rá, ami gennyedést okozhat. A géz fölé több rétegben vattát teszünk és ezután pólyával rögzítjük az egészet. A kötés első csavarulatai mindig a vékonyabb testrésztől haladjanak a vastagabb felé. Az első két körkörös járatot egymás felett vezessük, hogy jól rögzítődjék. A pólya feje lehetőleg mindig felül legyen. Ne legyen egyszerre sok legombolyodva a pólyáról, csak olyan hosszúságban, amilyen széles. Sem lazán, sem túl szorosan nem szabad végezni a kötetést. Főöslegesen sok pólyát ne használjunk el. Befejezéskor vágjuk el a pólyát ollóval, a végét közepén hasítsuk be megfelelő hosszúságban, a tövére csomót kötünk, majd a körülvezetett két csíkot megkötjük.

Rándulás

Nagyobb erőművi behatás, továbbá elütés, járóműről való leesés következtében előfordul, hogy az ízületet körülvevő tokszövet a túlfeszítés következtében megszakad és az ízület bevérdzik. A sérült fájdalomról panaszkodik, mely különösen mozgásra fokozódik. Az ízületet megismerve duzzadtnak látjuk.

Tennivaló: Nem szabad mozgatni, a duzzadt területre pedig tegyünk hidegvizes borogatást.

Ficam

Akkor keletkezik, ha az ízületben találkozó csontvégek egyike kiugrik a helyéből és ebben a rendellenes helyzetben marad.

Tünetei: Az ízület duzzadt, alakja megváltozott, fájdalmas és a végtag nem mozgatható.

Tennivaló: Az elsősegélynyújtást adó bajtárs ne kísérletezzék a ficam helyretételével, mert csak bajt okozhat vele. A sérültet helyezze nyugálmába és gondoskodjék mielőbb orvosi segítségről.

Törés

A csonttörések kétfélek: zárt- és nyílttörés.

1. **Zárttörés** esetén a lágyrészek és a bőr nem szakad át.

2. **Nyílttörés** esetén az eltört csontvég átszakítja a bőrt és a seben keresztül a csont törött vége kilátszik. A nyílttörésnél a fertőzés lehetősége igen nagy. A nyílttörés felismerése semmi nehézséget nem okoz, a zárttörés ellenben nehezen ismerhető fel. Mindkét törés tünetei: a mozgás igen fájdalmas, a végtag rendellenes alakú, mozgásra recsegés hallható.

Tennivaló: A rendellenesen mozgatható csontvéget rögzíteni és nyugálmába kell helyezni. A rögzítés és nyugalombahelyezés a végtagokon sínézéssel történik. Minden mentőládában kétféle sín van: a Krammer-féle drótsín és a puhafából készült faszín. A síneket használat előtt vattával béleljük ki, ami azt jelenti, hogy arra az oldalra, amely majd a test felületén fekszik, vattát helyezünk, amit azután pólyával rögzítünk. A sínnek olyan hosszúnak kell lennie, hogy a törés alatti és feletti ízületen túlérjen. A szomszédos ízületeket azért kell rögzíteni, mert ha az egyik kimaradna a merevítésből, a saját mozgásával a hozzátartozó törtséget is folyton mozgatná, ami nemcsak fájdalmat okozna, hanem a törés körüli lágyrészeket is sértené. Ha előre elkészített sín nem áll rendelkezésre, bármilyen kemény tárgyat, botot, lécet, gallyat felhasználhatunk sínnek. Az elkészített síneket pólyával vagy nyakkendő alakra összehajtott háromszögletű kendővel rögzítjük a törött végtaghoz.

A gyakorlatban előforduló törések felismerése és azoknál való eljárás

Kulcscsonttörés

Legtöbbször kitapintható a fájdalmas törtvég. Azonos oldalú kar nem mozgatható.

Tennivaló: Háromszögletű kendővel a sérült oldali kar felkötése. Még jobban rögzíthető, ha egy másik háromszögletű kendővel a sérült oldali kart a mellkashoz kötjük.

Felkartörés

Krammer-sínnel a könyökben meghajlított kar hátsó oldalán válltól az ujjakig vezetjük a sít. Fásínne! a felkar külső és belső oldalán elhelyezve tudjuk rögzíteni a törtvégeket. Felkötve kell tartani!

Alkartörés

A leggyakoribb törés. A drótsín a felkar hátsó felszínének közepétől az ujjakig érjen. Ha fásíneket használunk, az egyik a könyök-hajlattól az ujjak közepéig, a másik a könyökcsúctól a hátsó felszínen szintén az ujjak közepéig érjen.

Bordatörés

Tünete: lélegzetevéte!nél fájdalom, a tört végek néha tapinthatók.

Tennivaló: borogatás és a mellkasnak körkörösén való átkötése, melyet biztosítóíttel rögzítünk.

Gerincsigolyatörés

Mozgatásra, tapintásra nagy fájdalmat jelez a sérült. A töréssel kapcsolatban legtöbbször a gerincvelő is megsérül, ezért érzés- és mozgásbénulásos tünetek lépnek fel a töréstől lefe!é. Sokszor vizeletét, székletét maga alá engedi, lábát mozgatni nem tudja és ha a bőrét íttel megsúrtják, azt nem érzi.

Tennivaló: Nyugalombaahelyezés és a legnagyobb óvatosság mellett kórházbaszállítás.

Medencetörés

A sérült tehetetlenül fekszik, sem fe!ülni, sem állni nem tud, a legkisebb lábmozgatásra a törés helyén élénk fájdalommal reagál.

Tennivaló: merev törzzsel óvatos kórházbaszállítás.

Combtörés

Idős embereknél a combnyaktörés gyakori, néha egészen kis behatásra, vigyázatlan mozdu'at, vagy elesés következtében is feléphet. A sérült nem tud lábbaállni, a törött láb „hullaállás”-ba k'ifeié fordulva ernyedten fekszik.

Tennivaló: sínezést végezhetünk Krammer-sínnel, melyet a csipő-tájéktól a comb és a lábszár hátsó felszínén a talpon keresztül a láb-újjakig vezetünk vagy két fasínnel, melyek közül az egyik a csipő-csont külső felszínétől a külső bokáig, a másik pedig a belső comb-tőtől a belső bokáig ér. Ha sín nem áll rendelkezésünkre, akkor a két alsó végtag egymáshozkötésével is elég jól tudjuk rögzíteni a törést.

Lábszártörés

A csonttörés általános tüneteit mutatja. A sínezést Krammer-sínnel végezzük úgy, hogy a comb közepétől a talpon át a lábujjakig visszük a drótsínt. A fasíneket a külső és belső felszíneken helyezzük el a térd és a boka befoglalásával.

Koponyatetőtörés

Majdnem mindig a hajas fejbőr zúzott sebe is társul a koponya-tető töréséhez.

Tünetei: a behorpadás vagy a csontszélek tapinthatók. Ha seb is van a hajas fejbőrön, akkor óvatosan körülnyírjuk 5 cm széles sávban, vigyázva arra, hogy a levágott haj bele ne hulljon a sebbe.

Tennivaló: a seb körüljódózása, fedőkötés alkalmazása és sürgős kórházbaszállítás.

Koponyaalapi törés

Sokszor halálos. Rendszerint eszméletvesztéssel is jár. Jellemző a savós, véres szivárgás a fülből, orrból, szájból. Az alsó szemhéj alatt kékes-vörös foltok láthatók.

Tennivaló: a sérültet félig üdőhelyzetbe kell fektetni, a fejre jeges vagy hidegvizes borogatást tegyünk. Nagyon óvatosan, minél előbb kórházba kell szállítani.

Agyrázkódás

A koponyaalapi töréshez majdnem mindig agyrázkódás is járul. de agyrázkódás járhat koponyaalapi törés nélkül is.

Tünete: hosszabb-rövidebb ideig tartó öntudatlansággal, hányással, vagy hányingerrel jár. Az öntudatlanság megszűnése után a sérült sokszor zavartan viselkedik, nyugtalan és az eseményekre nem emlékszik.

Tennivaló: magas, polcolt fejjel való lefektetés, a fej borogatása.

Élet és halál jelenségei

Súlyos közlekedési baleseteknél gyakoriak az élesztéssel járó segítségnyújtás esetei is. Ilyen eseteknél legelső teendő annak megállapítása, hogy van-e élet a balesetet szenvedett emberben. Az életre jellemző két legfontosabb megnyilvánulás a lélegzés és a szív működés. A felnőtt ember percenként 15—18-szor lélegzik és 72-szer ver a szíve. E jelenségek az eszméletlen embernél is megvannak.

Lélegzés

Vizsgálata úgy történik, hogy a lemeztelenített mellkasú és hasfalú embernél megfigyeljük a gyomortájék emelkedését és süllyedését. Minden más vizsgáló eljárás kisebb jelentőségű (pl. tollpihe, tükrőpróba, stb.).

Szívverés (szívösszehúzóadás)

Vizsgálatát leghelyesebben úgy végezzük, hogy tenyerünket az eszméletlen ember szívtájékára tesszük, (baloldalon a 4—5 bordaközben közvetlenül a szegycsont mellett) és úgy próbáljuk megérezni a szívcsúcs odaütődését a mellkasfalhoz. Ha fülünket ugyanerre a helyre tesszük, hallhatjuk a szív működés hangját (bu-tup).

Ha életjelenségeket nem találunk, kutatni kell, hogy fellelhetőek-e a halál jelei: legelső a szemhéj fényének elvesztése, utána a hullafolt, hullamerevség és a rothadás.

Hullafolt

$\frac{1}{4}$ —2 órával a halál beállta után mutatkozik először. Mindig a legmélyebben fekvő helyen látható, sötétvörös, kékes, ujjnyomásra eltűnő, bizonytalan határú folt. (Hanyattfekvő hullánál a háton.)

Hullamerevség

6—12 órával a halál után kezdődik. A fej izmain indul meg és fokozatosan terjed a merevség az alsóbb részek felé. 24 óra múlva a merevség ugyanilyen sorrendben kezd megszűnni.

Rothadás

48—60 órával a halál beállta után a hasfalán zöldes-sárga foltok kíséretében indul meg. A has puffadt és hullaszag érezhető.

Élesztési kísérletek

Amíg a halál beálltának kétségtelen jelei nem mutatkoznak, az eszméletlen embernél alkalmazni kell azokat az eljárásokat, amelyek alkalmasak arra, hogy a lélegzést és a szívműködést erősítsék. A többféle eljárás közül az alábbiak végzése kísérrelhető meg, esetleg egyiket a másikkal kombinálva:

A szívtájék dörzsölgetése

Ezen eljárás gyenge, de rövid időre megkísérrelhető.

A szívtájék ütögetése

Osszehajtott hidegvizes ruhával, percenként hetvenszer (a szív ritmusában) alkalmazzuk. Kissé hatásosabb, mint az előző módszerrel végzett élesztési kísérlet.

Ammónia (szalmiákszesz) vagy más csípősszagú szer szagoltatása

Ez elég jó, légzésre ingerli az alig lélegző eszméletlen embert. Ugy kell eljárni, hogy néhány másodpercre az orra alá helyezzük a fenti anyagok egyikét, azután elvesszük onnan egy kis időre, majd újra megismételjük az előbbi eljárást.

Hideg vizet

fecskendezünk az eszméletlen ember arcára vagy meztelen mellkasára. Néhány csepp víz elegendő (tehát nem kell vederrel leönteni).

Oxigén-belégzés

— ha rendelkezésünkre áll oxigénbomba — a leghatásosabb eljárások közé tartozik.

Szénsavas ingerlése

a légzésnek, félig kiürített szódavizes üveggel megkísérrelhető. A félig kiürített szódavizes üveget megfordítjuk, a csőben maradt vizet kifecskendezzük és az üveg fémcsövét az eszméletlen ember orrnyílásához helyezzük. Megnyomva a billentyűt, szénsav nyomódik be a sérült orrába, ami erőteljes légzésre ingerli.

Ha az előbbi eljárások nem vezetnek eredményre, vagy pedig olyankor, amikor semmi életjelenség nem észlelhető, — de a halál biztos jelei nem látszanak — mesterséges légzést alkalmazunk.

A sokféle mesterséges légzési eljárás közül a legcélravezetőbb az alábbi kétféle módszer:

1. Sylvester-féle,
2. Schäffer-féle eljárás.

1. **Sylvester-féle** mesterséges légzés (hátonfekvő ember-nél) egyes fázisai a következők:

- a) fektessük az eszméletlen embert hanyatt, (ha rendelkezésünkre áll, akkor asztalra),
- b) a válla alá tegyük a levetett kabátját, hogy a feje kissé le-lógjon s a szájnílás egyenes vonalba kerüljön a légcsővel,
- c) a kivehető műfogat vagy más idegen anyagot (homokot, földet) távolítsunk el a szájból,
- d) a nyelvét ennél az eljárásnál a hegyénél fogva húzzuk előre és száraz ruhával fogassuk meg valakivel, esetleg kössük ki zsebkendővel az állhoz,
- e) fordítsuk oldalt a fejet,
- f) helyezkedjünk el a fej mögött és fogjuk meg a könyök alatt mind a két kart,
- g) a könyökben hajlított karok mellkasra való erőteljes (de nem durva) rányomásával kezdjük meg a mesterséges légzést. (A rányomás kilélegeztetés),
- h) most mind a két kart vízszintesen és kissé félkört leírva, magunk felé húzzuk. Ezzel a mozdulattal belélegeztetünk.

Ebben a helyzetben kissé megpihenve, percenként 16-szor ismét-
eljük meg a ki- és belélegeztetést. Ez a módszer nagyon fárasztó,
ezért egy ember nem tudja sokáig végezni. Tehát, ha egyedül vagyunk
az eszméletlen ember mellett, helyesebb a

2. **Schäffer-féle** mesterséges lélegeztetés. Előkészítésének és
végrehajtásának egyes szakaszai a következők:

- a) a sérültet hasára fektetjük és fejét oldalra fordítjuk, könyök-
nél behajtott karjait pedig a feje alá helyezzük,
- b) a csípője fölött szétterpesztett lábakkal áttérdelünk,
- c) tenyerünket a lapocka alatt úgy helyezzük el, hogy a hüvelyk-
ujjunk a gerincoszloppal párhuzamosan feküdjék,
- d) itt is kilégzéssel kezdjük el a műveletet, mégpedig oly módon,
hogy ránehezedünk a sérült hátára,
- e) a belégzést ezzel szemben úgy érjük el, hogy a nyomást meg-
szüntetjük, mire a mellkas rugalmasságánál fogva visszatáglul
eredeti alakjára és ezzel levegőt szív be a tüdőbe.

Kartörésnél tilos a Sylvester-féle mesterséges lélegeztetést végez-
tetni, bordatörésnél pedig egyik sem alkalmazható. A lélegeztetést
egyébként addig kell folytatni, amíg önmagától és kielégítő módon
lélegzik a sérült.

Agyvérszegénység (egyszerű ájulás)

Közlekedési baleseteknél előfordul, hogy a sérült vagy annak hozzátartozója vagy a kíváncsiskodók közül valaki, sokszor a baleset után vagy a kikérdezés alatt testi, lelki vagy környezeti hatásra elájul. Ijedelem, bánat, fájdalom, rossz levegő, stb. okozója lehet, hogy a szívműködés átmenetileg meggyengül, mert az agysejtek nem kapnak elegendő vért és eszméletvesztés következik be.

Tünetei: az arc sápadt lesz, esetleg hideg verejték gyöngyözik a homlokon.

Tennivaló: A hirtelen elsápadó embert ültessük le és szóítsuk fel, hogy vegyen mély lélegzetet. Ha sápadtsága tovább tart, hajtsuk le fejét és kezünkkel leszorítva tartott fejét emeljük fel. Az erőlködés következtében vér préselődik az agyi erekbe, amit az elpirulásból vehetünk észre.

Ha ennek ellenére tovább tart rosszulléte és eszméletvesztés következik be, fektessük vízszintes helyzetbe vagy esetleg úgy, hogy a feje mélyebben legyen, mint a lába és alkalmazzuk a már tanult élesztési eljárásokat.

Az egyszerű ájuláson kívül ismerni kell az egyéb összeeséseket is, melyek esetleg közlekedési baleset okaként vagy annak következményeként lépnek fel. Hogy ilyen esetben a bajtársak a kellő segélynyújtást meg tudják adni, feltétlen szükséges az egyes összeesések tüneteinek és tennivalóinak ismerete, mert a helytelenül felismert összeesés, feltétlen helytelen segélynyújtást eredményez, amivel többet lehet ártani, mint használni.

Ilyen összeesés lehet:

agyvérzés,

epilepszia.

hisztéria,

höguta.

Agyvérzés

Általában idősebb embereknél fordul elő. Ennél az eszméletvesztésnél a beteg arca vörös, a nyaki és halántékerek erősen lüktetnek, az egyik testfél rendszerint bénult, amit úgy veszünk észre, hogy ha felemeljük a végtagot és engedjük, a bénult oldalon tehetetlenebbül esik vissza, mint a másik, nem bénult oldalon.

Tennivaló: A beteget nyugalmába helyezzük olyképpen, hogy a feje magasabban legyen. A fejre hidegvizes borogatást, esetleg jégzacskót tegyünk. Ruházatát lazítsuk meg és óvatosan szállítsuk kórházba.

Epilepszia

Ezt a rohamokban je'entkező betegséget a laikusok szívbajnak hívják, pedig semmi köze sincs a szívhez. Az agy ve'eszületett vagy szerzett elvá'ltozása hozza létre csupán ezeket a rohamokat.

Tünetei: Minden előzetes rosszullét nélkül hirtelen ke'etkező eszméletlenség, görcsös rángatódzás, mely legtöbbször fel'sikoltással kezdődik. Néhány percnyi testmerevség után kezdődik a 3—4 percig tartó merevgörcsös rángatódzás, mely idő alatt az arc szederjes színű lesz és véres hab jön a szájból, a szem pedig bizonytalanul forog.

Tennivaló: A beteget lehető'leg el kell vinni az utcai forgalomból és puha helyre hátára fektetjük. Az erősen rángatózó fej alá pedig ruhát kell tenni, mert a talajhoz való ütődésből komoly sérülések származhatnak. Erősebb végtagrángatózásnál azok gyengéd leszorításával lehetünk legjobban a betegnek segítségére. A rohamot befolyásolni nem lehet, ezért semmi értelme sincs annak az elterjedt szokásnak, hogy a beteg hüvelykujját mindenáron ki akarják egyenesíteni. A roham néhány perc múlva elmúlik, s utána legtöbbször bágyadság, fáradság, aluszékonyság marad vissza, ezért a beteget minél előbb a lakására kell kísértetni.

Hisztéria

Le'ki megrázkódtatás következtében lép fel az arra hajlamos egyéneknél. Általában nőknél fordul elő. Hasonlít az epilepsziához, de pontos megfigyeléssel elkülöníthető. Jellemző rá, hogy leginkább valami lelki behatás (katasztrófa) előzi meg. A roham sírással, nevetéssel kezdődik, összeeséskor pedig nem üti meg magát a beteg (óvatosan esik össze). Nincs szederjes arc, egy roham hosszabb ideig szokott tartani, mint az epilepsziánál.

Tennivaló: Idegenek eltávolítása után határozott nyugalommal beszéljünk a beteggel. Eszméletlenség esetén ammónia szagoltatása, esetleg hidegvizes lelocsolás jó hatású.

Hőguta

Különösen nyáron (kánikulában) huzamosabb ideig való kerékpározás esetén a fejre vagy a tarkóra tűző nap eleinte szédülést, súlyosabb esetben összeesést, eset'eg balesetet idéz elő. Az állapot felismerése után a balesetesi' azonnal vigyük hűvös helyre, mossuk le hideg vízzel, tegyük fejére hideg borogatást és — ha lehetséges — adjunk feketekávé szíverősítőnek.

Mérgezések

Alkoholmérgezés

Külön kell megemlékeznünk a közlekedés terén oly sok bajt okozó alkoholmérgezésről vagy ittasságról. Két fokozatát különböztetjük meg:

1. **Az izgalmi szakaszt**, melyet élénk, fékevesztett gondolatcsapongás, fokozott önérzet és az erő érzetének téveszméje jellemez.

2. **Bénulási szakaszban** az emlékezetkiesés, megértési képesség csökkenése, dadogó beszéd, bizonytalan, tántorgó járás következik be, néha indokolatlan dühkitörés, vagy örvongés kíséri az előbbi állapotot.

Tennivaló: Ha az ittas egyén eszméletnél van, igyekezzünk őt meghánytatni. Eszméletlen részegét hideg helyen hagyni nem szabad. Meleg helyre oldalát fekvé helyezzük el, mert hanyattfekve esetleg saját hányadéka fojtja meg. Eszméletének visszatéréséig nem szabad egyedül hagyni.

Gázmérgezés

A gépjárművezetőt gyakran fenyegető veszélyek közül meg kell említeni a szénmonoxid mérgezést. A szénmonoxid színtelen, szagtalan gáz, mely ott képződik, ahol szén vagy széntartalmú anyag elégtelen levegő jelenlétében ég el. A világítógázon kívül a benzin és nyersolaj meghajtású motorok kipufogógázai tartalmazznak sok szénmonoxidot.

Tünetei: Enyhe esetben kezdetben indokolatlan jókedv, majd fejfájás, szédülés, fülzúgás és hányinger. Súlyosabb mérgezéseknél nagyfokú izomgyengeség, mozdulatlan fekvés, hányás, hasmenés, eszméletlenség után beáll a halál.

Tennivaló: Legelőször a mérgezettet ki kell szabadítani a gázzal telt helyről. A gázos helyen ne gyujtsunk gyufát. Az eszméletlen mérgezettet vigyük friss levegőre, azonnal alkalmazzunk nála mesterséges légzést és a lehetőség szerint oxigén belégzést.

Benzinmérgezés

A motor üzemanyagnak használt benzin szintén súlyos mérgezést okozhat, akár gőzeinek belégzése által, akár ha folyékony alakban azt megisszák. Gépkocsivezetőknél gyakran fordul elő, amikor gumicsővel kannából szívják fel, vagy a porlasztó tisztítása esetén. Egészen kis mennyiség is émelygést, hányást okoz. Nagyobb mennyiség sajátos részegséget, érzékcsalódásokat, majd öntudatlanságot, rángógörcsöket és szabálytalan szív működést idéz elő. Benzinmérgezésnél, ha a folyadékot a gyomorból akarjuk eltávolítani, hánytassuk meg a betegét. Adjunk erős feketekávét szíverősítőnek. Aki sok benzingőzt lehel be, azt vigyük friss levegőre és eszméletlenség esetén végezzünk mesterséges légzést.

A sérült szállítása

Közlekedési baleseteknél a sérültet általában rövidebb vagy hosszabb távolságra kell kísérni, vinni vagy szállítani. Aszerint, hogy milyen sérülttel állunk szemben, első teendők annak eldöntése: milyen célból, hová.

- a) kísérjük,
- b) kézen visszük,
- c) járóművel hová szállítjuk a sérültet.

A sérültet mindig csak indokolt esetben (a forgalom biztosítása, elsősegélynyújtás, stb.) szólítsuk fel helyének elhagyására vagy vigyük egyik helyről a másikra, egyrészt azért, hogy megkíméljük őt a felesleges fájdalomtól, másrészt pedig, nehogy esetleg súlyosabb bajt okozzunk ezáltal.

a) A sérültet — állapotára való tekintettel — szólítsuk fel, hogy a kívánt helyre lehetőleg saját lábán jusson el. A felkelésben és haladásában karjának hónalj alatti fogásával minden esetben segítsük, hogy esetleg menetközben fellépő rosszullét következtében ne essék el.

b) Súlyos sérültnek kézen történő szállítása már fokozott gondosságot követel. Először is a sérülés helyének és fokának pontos megállapítása, majd a legalkalmasabb szállítási mód kiválasztása szükséges. Ha a bajtárs egyedül van, a helyszínen lévők közül felszólíthat egy-két erős férfit a szállításnál való segítségre. Eszméletnél lévő sérültet mindig ülőhelyzetben szállítjuk, eszméletvesztés esetén pedig a legalkalmasabb szállítási mód, ha az ülőhelyzetbe hozott sérültet az egyik bajtárs hátulról hónalja alatt átfogva, a másik pedig a sérült két lábát csípőmagasságig emelve szállítják. Láb- vagy kéztörés esetén csak a tört láb vagy kéz sínbehelyezése után lehet a sérültet szállítani, de akkor is a tört végtagot egy embernek külön kell tartania. Ha segítséget a bajtárs nem tud igénybevenni, akkor a sérültet nyakában, zsákszerűen (egyik kezével a karját, másik kezével a lábát tartva) vagy a hátán szállítsa.

c) A járóműn történő szállítás esetén először készítsünk megfelelő helyet a járóműben (lovaskocsi, teher- vagy személygépkocsi, stb.) és csak azután tegyük fel a sérültet. Különösen személygépkocsiba elhelyezés esetén ügyeljünk arra, hogy újabb sérülést ne okozzunk ezáltal. Ilyenkor az egyik bajtárs menjen be a gépkocsiba és ott vegye át a sérültet. A sérültet lehetőleg fejjel emeljük be először a gépkocsiba. Szállítás esetén a sérült mellett mindig legyen valaki. A sérültet — állapota szerint — ülő vagy fekvő helyzetben szállítsuk. A fekvő sérült alá mindig tegyünk szalmát, ruhát vagy egyéb puha

tárgyat, ha viszont ez nem volna lehetséges, akkor a sérült fejét ve-
gyük ölbe, vagy a sérültet döntjük magunkhoz.

Sérült szállítását a felsoroltakon kívül az intézkedő rendőr vagy
a baleseti járőr a helyi viszonyok, körülmények és adottságok meg-
felelő kihasználásával és leleményességével a sérült fájdalomkifejezé-
seinek (hang vagy kar) figyelembevételével végezze.

TARTALOMJEGYZÉK

I. RÉSZ

I. FEJEZET

A baleseteknél intézkedő rendőr feladata — — —	8
Segélynyújtás — — — — — — — — — —	9
Értesítésadás — — — — — — — — — —	12
A helyszín lezárása és a forgalom biztosítása — — — —	13
A nyomok ideiglenes biztosítása — — — — — — — — — —	15
A felek személyadatainak megállapítása — — — — — — — —	16

II. FEJEZET

A baleseti járőr feladata a helyszínen — — — — —	18
A baleseti járőr felszerelése — — — — — — — — — —	18
Az első helyszíni megállapítások — — — — — — — — — —	20
A baleset ideje — — — — — — — — — — — — — — — —	21
Az időjárás — — — — — — — — — — — — — — — —	22
A helyszíni állapot — — — — — — — — — — — — — — —	23

II. RÉSZ

I. FEJEZET

A felek kikérdezésének módszerrel és magatartásukra vonatkozó megállapítások — — — — —	28
A sérült kikérdezése és magatartására vonatkozó megállapítások — — — — — — — — — —	31
A gépjárművek igazoltatása — — — — — — — — — —	34
Vezetői (hajtási) jogosultság megállapítása — — — — —	35
A gépjárművezetők és hajtók részletes kikérdezéséről általában — — — — — — — — — —	38
Józanág — — — — — — — — — — — — — — — —	40
Testi alkalmasság — — — — — — — — — — — — — — —	44
Érzékszervek — — — — — — — — — — — — — — — —	44
1. A vezető (hajtó) baleset előtti és alatti magatartására vonatkozó megállapítások — — — — —	48

2. Közlekedési balesetek helyszíne	— — — — —	50
Utcakereszteзések	— — — — —	51
Utkanyarulatok	— — — — —	51
Lejtő, emelkedő	— — — — —	52
3. Balesetek bekövetkezésének módja és oka		53
Előzés	— — — — —	53
Kitérés	— — — — —	54
Lassítás	— — — — —	55
Gyorsajtás	— — — — —	55
A vezető magatartása	— — — — —	58
Az úttest állapota	— — — — —	58
Centrifugális erő	— — — — —	59
A gépjármű állapota	— — — — —	60
Műszaki hibák	— — — — —	64
Véletlenség	— — — — —	65
Végszükség	— — — — —	67
Jármű ellen elkövetett merénylet	— — — — —	69
Bűncselekménnyel párosult közlekedési baleset	— — — — —	70
4. A bekövetkezett eredmény		73
Összelütközés más járművel	— — — — —	73
Gyalogos elütése	— — — — —	77
Jármű balesetek	— — — — —	77
Villamos balesetek	— — — — —	79
Lovaskocsi balesetek	— — — — —	86
Kerékpáros balesetek	— — — — —	87
Kézikocsit húzó személy balesete	— — — — —	89
5. Egyéb tényezők	— — — — —	90
Időjárás	— — — — —	90
Világítás	— — — — —	91
Allatok	— — — — —	91
A közlekedési balesetek tanúinak kikérdezése és magatartásukra vonatkozó megállapítások	—	92

II. FEJEZET

Baleseteknél előforduló nyomok, rongálódások és egyéb tényezők vizsgálata	— — — — —	97
A sérültön vagy elhunytan talált nyomok	— — — — —	98
A járműveken talált nyomok	— — — — —	99
Az úttesten talált nyomok és egyéb bizonyítékok	— — — — —	102
a) Gördülési nyomok	— — — — —	103
b) Laposfutás nyoma	— — — — —	104
c) Féknyom	— — — — —	105
d) Állóra fékezett keréknyomok	— — — — —	106
e) Farolási vagy oldalcsúszási nyomok	— — — — —	107
f) Ütközési és horzsolási keréknyomok	— — — — —	108
A keréknyomokból történő megállapítások	— — — — —	108
1. A jármű neme	— — — — —	109
2. A jármű haladási iránya	— — — — —	109
3. A jármű keréknyomának sajátossága	— — — — —	112

Olaj-, benzin- és víznyomok — — — — —	112
Vér- és vonszolási nyomok — — — — —	113
Uttesten található egyéb bizonyítékok — — — — —	114
Az útviszonyok vizsgálata — — — — —	116

III. FEJEZET

A járóművek műszaki és rendészeti szempontból való átvizsgálása — — — — —	119
A gépjárművek biztonsági berendezéseinek ismertetése és átvizsgálásuk módszere — — —	120
a) Kormánykészülék — — — — —	121
b) Fékberendezés — — — — —	122
Mechanikus fékberendezés — — — — —	125
Kézifék — — — — —	126
Szalag fékberendezés — — — — —	127
Ráfutó fékberendezés — — — — —	127
Olajnyomásos fékberendezés — — — — —	127
Légnyomásos (szervo) fékberendezés — — — — —	128
Motorral való fékezés — — — — —	128
Menet- és fékpróba — — — — —	129
c) Világítóberendezés — — — — —	130
d) Hangjelzőkészülék — — — — —	132
e) Irányjelzőkészülék — — — — —	133
f) Féklámpa — — — — —	133
g) Abaktörítő — — — — —	134
h) Visszapillantótükör — — — — —	134
i) Biztonsági pótkapcsoló — — — — —	134
Egyéb ellenőrzések — — — — —	134
Sínpályához és vezetékhez kötött járóművek biztonsági berendezései és átvizsgálásuk — —	135
a) Villamosfék — — — — —	136
b) Légfék — — — — —	137
c) Sínfék — — — — —	138
d) Ellenáramú fékezés — — — — —	138
e) Kézifék — — — — —	139
f) Biztonsági fék — — — — —	139
Trolleybusz biztonsági berendezésének ismertetése és annak átvizsgálása — — — — —	140
Lovaskocsik biztonsági berendezése és átvizsgálása — — — — —	141
Kerékpárok biztonsági berendezése és átvizsgálása — — — — —	141

IV. FEJEZET

A helyszín rögzítésének eszközei — — — — —	143
A helyszíni fényképezés — — — — —	143
Helyszínrajz — — — — —	150
A helyszín és a baleset leírása — — — — —	157

V. FEJEZET

A balesetek oka, elkövetési módja és következménye — — — — —	160
A balesetek oka — — — — —	160
A) A közlekedési eszközök vezetői és hajtói balesetet okozhatnak	161
B) Az utakat használó gyalogosok balesetet okozhatnak — —	163
C) A közlekedési eszközök balesetet okozhatnak — — —	164
D) Az utak és pályatestek járulékos okai lehetnek a balesetnek	165
A balesetek bekövetkezésének módja — — — — —	166
A balesetek következménye — — — — —	166

III. RÉSZ

A baleset után megszökött járómű nyomozása — —	168
Tanulságos nyomozások — — — — —	175

IV. RÉSZ

Mintarajzok különböző balesetek helyszínrajzi megoldására — — — — —	186
A helyszínrajzban szereplő járóművek ábrázolása	
A helyszínrajznál használt egyezményes jelek	
I. sz. minta: Személygépkocsi-tehergépkocsi és lovaskocsi összeütközése — — — — —	186
II. sz. minta: A tehergépkocsi műszaki hibája és annak következménye — — — — —	191
III. sz. minta: Motorkerékpáros közlekedési balesete (teljes- és részletrajz, valamint keresztmetszet ábrázolásával) — — — —	195
IV. sz. minta: Gyalogos elütése tehergépkocsival — — — — —	199
V. sz. minta: Villamos és lovaskocsi összeütközése — — — — —	204

FÜGGELÉK

Közlekedési baleseteknél előforduló sérülések és a segélynyújtás — — — — —	207
Segélynyújtás lágyrész sérüléseknél — — — — —	207
Segélynyújtás csontsérülések esetén — — — — —	210
A gyakorlatban előforduló törések felismerése és azoknál való eljárás — — — — —	211
Élet és halál jelenségei — — — — —	213
Élesztési kísérletek — — — — —	214
Gyakran előforduló összecsések — — — — —	216
Mérgezések — — — — —	218
A sérült szállítása — — — — —	219

259

MX11

RG

