

A Malév HA–LBF lajstromjelű Tu–134 típusú repülőgépeznek összes repülőeseménye és repülésbiztonsági rendellenessége

Dátum	Helyszín	Az esemény rövid leírása
1970. VI. 1.	Budapest	A felszállás után a jobb oldali hajtómű olajhőmérséklete 100°C fölé nőtt. <i>Mikó László</i> parancsnok visszafordult a géppel, és kényszerleszállást hajtott végre.
1970. VIII. 27.	Budapest	A gurulást megszakította az orrfutó vezérlésének hibája, szétkötött egyenesbe vezető miatt. <i>Dr. Fülöp András</i> parancsnok visszagurult a géppel az állóhelyre.
1970. XII. 9.	Budapest	A felszállás után az orrfutó nem húzódott be az 1-es műszaki rekesz nyitva felejtett ajtaja miatt. <i>Mikó László</i> parancsnok kényszerleszállást hajtott végre.
1971. I. 27.	Budapest	A jobb oldali hajtóművet a rendellenes működése miatt leállították a levegőben. <i>Mohovits Árpád</i> parancsnok visszafordult, és kényszerleszállást hajtott végre.
1971. II. 24.	Stockholm	Hajtómű-leállítás a felszállást követően FORGÁCS AZ OLAJBAN lámpajelzés miatt. <i>Mészáros Sándor</i> parancsnok visszafordult, és kényszerleszállást hajtott végre.
1971. III. 7.	Budapest	Hajtómű-leállítás Bugac térségében a gázhőmérő téves jelzése következtében. <i>Mikó László</i> parancsnok visszafordult, és kényszerleszállást hajtott végre.
1971. IV. 2.	Szófia	A fő hidraulikarendszer földi táplálás-paneljának zárófedelét nyitva felejtették, és az repülés közben leszakadt. A parancsnok pilóta <i>Mészáros Sándor</i> volt.
1971. IX. 19.	London	A jobb oldali hajtóművet a levegőben leállították magas gázhőmérséklet miatt. <i>Mohovits Árpád</i> parancsnok visszafordult, és kényszerleszállást hajtott végre.
1972. IV. 4.	Zürich	A leszállás végrehajtása közben a bal oldali főfutó három kerekének köpenye kidurrott. A repülőgép parancsnok pilótája <i>Jánosi József</i> volt.
1972. VI. 21.	Barcelona	A légkondicionáló rendszer szellőzőágából nem jött levegő sem automata, sem kézi vezérlési üzemmódon. <i>Fláding János</i> kapitány folytatta az utat Ferihegyre.
1973. I. 25.	Bécs	Felszállás után a jobb hajtóművet leállították FORGÁCS AZ OLAJBAN lámpajelzés miatt. <i>Mohovits Árpád</i> parancsnok kényszerleszállást hajtott végre, 11 utassal.
1973. V. 31.	Budapest	Linz légtérében a jobb hajtóművet leállították, mert az erősen rázott, és a gázhő megnőtt. <i>Fláding János</i> parancsnok folytatta a járatot haza, 54 utassal a gépen.
1973. VII. 25.	Budapest	Visszagurult a várópontról 62 utassal, mert mindkét rádiónavigációs rendszer meghibásodott. Gépcsere a HA-LBE-re. A parancsnok pilóta <i>Fláding János</i> volt.
1973. IX. 24.	Zürich	Leszállás közben a hajtóművek belső tűzoltó rendszerének egy palackja elsült. A parancsnok pilóta <i>Mohovits Árpád</i> volt, a fedélzeten 35 utas tartózkodott.
1973. X. 5.	Budapest	Egy tolató gépjármű a bal szárny végének ütközött, és a tűzoltás-kapcsoló fedele megsérült. <i>Kangyal János</i> parancsnok a fedél cseréje után szállt fel.
1973. X. 10.	Bukarest	Úton Isztambul felé a bal hajtóművet leállították a VNA-lapátok lámpajelzése miatt. <i>Szabó I. János</i> parancsnok kényszerleszállást hajtott végre, 31 utassal.
1974. II. 25.	Berlin	Megközelítés közben a bal hajtómű fordulatszáma lecsökkent, ezért leállították. <i>Kangyal János</i> parancsnok egyhajtóműves leszállást hajtott végre, 64 utassal.

1974. III. 1.	Zürich	A vész-műhorizont üzemképtelenné vált a PT-125C áramátalakító hibája miatt. Ennek cseréje után <i>Szabó I. János</i> kapitány 17 utassal csak másnap repült haza.
1974. III. 12.	Athén	A leszállás előtt 25 perccel a jobb hajtómű leállt. <i>Szabó I. János</i> parancsnok pilóta egyhajtóműves leszállást hajtott végre, 40 utassal a repülőgép fedélzetén.
1974. III. 23.	Amszterdam	A kigurulás közben folyt a hidraulikaolaj az orrfutókormányzás rendszerében egy hibás tömítés miatt. <i>Szabó I. János</i> parancsnok 25 utassal visszagurult.
1974. VI. 24.	Frankfurt	A megközelítés közben a repülőgépet villámcsapás érte, és meghibásodott a rádió navigációs rendszer. <i>Mikó László</i> parancsnok a géppel rendben leszállt.
1974. VII. 6.	Isztambul	Útvonalrepülés közben a bal hajtómű 1-es generátorának törőtengelye eltört. <i>Kangyal János</i> parancsnok pilóta rendben leszállt 35 fő utassal a fedélzetén.
1974. VII. 15.	Budapest	17 percnyi repülés után a bal hajtóművet leállították a levegőben FORGÁCS AZ OLAJBAN jelzés miatt. <i>Pintér Tibor</i> parancsnok pilóta visszafordult, 24 utassal.
1974. IX. 5.	Helsinki	Erős jegesedésből kirepülve a másodpilóta fűthető ablaka elrepedt. A gép parancsnoka <i>Varga Imre</i> , utas:1 fő. A mentesítő HA-LBI 50 utassal tért haza.
<hr/>		
1975. VI. 9.	Brüsszel	A leszállás után az orrkerék kormányzásának vezérlése egy hajlékony cső elrepedése miatt meghibásodott. A gép parancsnok pilótája <i>Sirák Géza</i> volt.
1975. VII. 12.	Amszterdam	Repülés közben a fő hidraulikarendszer nyomása megszűnt egy cső törése miatt. <i>Szabó I. János</i> parancsnok vész-futókibocsátással szállt le, 42 utassal.
1975. VIII. 14.	Burgasz	A futómű csak a vész-rendszerrel ment ki egy hidraulikacső szivárgása miatt. <i>Sulyok László</i> parancsnok pilóta sikeresen leszállt, 68 utassal a fedélzetén.
1975. IX. 22.	Budapest	Visszagurult a várópontról a levegőbetáplálás rendellenes működése miatt. <i>Mikó László</i> parancsnok pilóta a járatot gépcserével teljesítette (HA-LBG).
1975. X. 14.	Amszterdam	A leszállás után folyt a hidraulikaolaj a bal főfutónál a fékcső elrepedése miatt. Leragadás. <i>Szabó I. János</i> parancsnok pilóta másnap repülte a gépet haza.
1975. XI. 9.	Amszterdam	A leszállás előtt eltört egy hidraulikacső a jobb hajtómű gondolájában. <i>Pintér Tibor</i> kapitány a futót a vészrendszerrel bocsátotta ki, 55 utassal a fedélzetén.
1975. XI. 13.	Budapest	Egy őrizetlenül hagyott olajoskocsi megindult, és a repülőgép jobb fékszárnya kilépő élének ütközött 80 cm hosszan. A kocsi kézi fékje nem volt behúzva.
<hr/>		
1976. V. 13.	Varsó	A felszállás után villámcsapás érte a gépet; és a 2-es URH-rádió meghibásodott. <i>Drágos Antal</i> parancsnok pilóta folytatta a járatot Leningrádba, 3 fő utassal.
1976. IX. 1.	Amszterdam	A felszállás után égett szag áramlott a kabinba a hátsó csomagtér felől a szellőzés csövének szétcsúszása miatt. <i>Szabó I. János</i> parancsnok visszaszállt, 39 utassal.
1976. XI. 11.	Helsinki	A leszállásnál, a fékernyő kidobásakor a sűrített levegő elszökött a rendszerből. A gépen a parancsnok pilóta <i>Pál Károly</i> volt, a fedélzetén 23 fő utas tartózkodott.
<hr/>		
1977. III. 30.	Zürich	A leszállás közben a főfutókon összesen öt kerék kidurrant. A parancsnok pilóta <i>Pál Károly</i> volt, a fedélzetén 19 utas tartózkodott. A mentesítő gép a HA-LBC volt.
1977. X. 4.	Budapest	A repülőgép hatósági berepülése során a bal hajtóművet nem sikerült újraindítani. <i>Jánosi József</i> hatósági főpilóta-helyettes egyhajtóműves leszállást hajtott végre.
<hr/>		
1978. VII. 15.	Budapest	Emelkedés közben füst a hátsó csomagtérben a légkondicionáló rendszer hibája

		miatt. A Párizsba indult járat visszafordult 63 utassal, parancsnok: <i>Kangyal János</i> .
1978. VII. 29.	Frankfurt	Az állóhelyről való elgurulás után közölték a személyzettel, hogy az egyik kerék lapos. <i>Zörgő Tibor</i> parancsnok a kerékcseré után repült Budapestre, 61 utassal.
1978. VIII. 20.	München	Az indulás előtt folyt hidraulikaolaj a bal oldali ablaktörő berendezés fedele alól. <i>Mikó László</i> parancsnok ablaktörő használata nélkül repült haza, 11 utassal.
1978. XII. 4.	Bécs	A bal hajtómű nem indult be, 70%-os fordulatszámnál háromszor is leállt. <i>Polgári Imre</i> kapitány egy levegőfűvóka cseréje után, utasok nélkül repülte haza a gépet.
<hr/>		
1979. I. 1.	Isztambul	A földi áramforrás hibája miatt túlfeszültség került a fedélzeti hálózatra. A gép kapitánya <i>Szabó István</i> volt. Az 57 utast a mentesítő HA-LBI hozta Budapestre.
1979. IV. 11.	Berlin	A vontatóvilla eltörése miatt a repülőgép megsérült. Parancsnok: <i>Hegyi János</i> . A felelősségét elismert Interflug egy különgéppel hozta a 72 utast Budapestre.
1979. IV. 29.	Budapest	Járatra való előkészítés közben a fedélzeti vécében egy ittas idegen személyt találtak, a bal első vészkijárat nyitva volt. Az illetőt a Határőrség őrizetbe vette.
1979. VII. 22.	Berlin	A repülőgép túlnyomásos törzsén sérülést találtak. Parancsnok: <i>Szabó István</i> . A 72 főnyi utas két menetrend szerinti Interflug-járatral utazott Budapestre.
1979. VIII. 23.	Berlin	A leszállásnál a jobb főfutó három kereke kidurrant, a futógondola megsérült. <i>Hegyi János</i> parancsnok egyórás késéssel repült Budapestre, 51 utassal.
1979. IX. 22.	Drezda	A bal oldali ablaktörő meghibásodott. A jobb oldali ablaktörőt átszerelték a bal oldalra, és <i>Mikó László</i> parancsnok így repülte Budapestre a gépet 69 utassal.
1979. XII. 30.	Budapest	Karbantartás során a repülőgép hátra billent, és ráült az UPG-kocsira. A támaszt úgy távolították el a gép alól, hogy a havat nem takarították le a vezérsíkról.
<hr/>		
1980. I. 12.	Zürich	A bal főfutó két kereke kidurrant a leszállás közben. A fedélzeten 9 utas volt. A parancsnok <i>Papp Béla</i> . Budapestre a 21 főnyi utas Swissair-járatral utazott.
1980. III. 30.	Lipcse	A leszállás után a jobb hajtómű kompresszorlapátjain sérüléseket fedeztek fel. Utas: 45, parancsnok: <i>Werner János</i> . A repülőgép utasok nélkül repült haza.
1980. VI. 1.	München	A járat elindulása előtt meghibásodott a PO-4500 típusú fő áramátalakító. Parancsnok: <i>Hegyi János</i> . A 27 utas Lufthansa-járatral utazott Budapestre.
1980. VII. 31.	Berlin	30 percnyi repülés után a fő hidraulikarendszer nyomása lecsökkent egy cső törése miatt. <i>Mikó László</i> kapitány vész-futókibocsátással szállt le, 66 utassal.
1980. VIII. 11.	Berlin	A leszállás után folyt az olaj a bal hajtóműnél egy cső megrepedése miatt. <i>Szűcs László</i> parancsnok ideiglenes javítást követően repülte haza a gépet.
<hr/>		
1981. V. 27.	Varsó	Visszagurult az állóhelyre, mert a hátsó csomagtér ajtaja nem volt bezárva. <i>Hegyi János</i> parancsnok pilóta a 24 utast 27 perc késéssel hozta Budapestre.
1981. VI. 6.	Budapest	A Szófiából érkezett repülőgép padló alatti terében idegen tárgyakat fedeztek fel a leszállás után. A parancsnok <i>Márton István</i> volt, a fedélzeten 38 utas.
1981. VII. 27.	Budapest	Egy II-18-as légcsavarszele felborított egy szállítószalagot, ami a törzset megkarcolta a hátsó csomagtérnél. <i>Dr. Fülöp András</i> 24 utassal, késéssel szállt fel.
1981. X. 15.	Prága	A célrepülőtéren uralkodott rossz időjárás miatt a repülőgép a levegőből visszafordult Budapestre 46 utassal a fedélzeten. A parancsnok <i>Szabó István</i> volt.

1981. X. 18.	Prága	A felszállás után villám csapott a repülőgépbe, és meghibásodott a 2-es URH rádió. <i>Polgári Imre</i> parancsnok 58 utassal rendben folytatta az utat Budapestre.
1981. XII. 10.	Budapest	Az Athénból érkezett gép jobb szárnyának vége érintette a betont a leszállás közben. A parancsnok pilóta <i>Rákosi Pál</i> volt, a fedélzeten 65 utas tartózkodott.
1981. XII. 17.	Isztambul	A felszállást követően villámcsapás érte a repülőgépet. Hiba nem jelentkezett. <i>Szinyei Lajos</i> kapitány 61 utassal a fedélzeten rendben hazarepülte a gépet.
1982. VI. 5.	Budapest	Előkészítés közben kábeltűz keletkezett az első csomagtérben, egy elosztódobozban. A brüsszeli járatot <i>Kangyal János</i> parancsnok gépcserével repülte.
1982. VI. 30.	Drezda	A leszállás során a fékernyőt nem lehetett kibocsátani, mert berágódott a mechanizmus. A fedélzeten 72 utas volt, a parancsnok pilóta <i>Kangyal János</i> .
1982. VII. 23.	Budapest	Füst keletkezett az első csomagtérben, a porszívó elektromos vezetékének leégett szigetelése miatt. A prágai járatot gépcserével (HA-LBI) teljesítették.
1983. II. 5.	Budapest	Visszagurult, mert a bal hajtómű VNA-lapátjainak lámpája nem aludt ki. <i>Werner János</i> parancsnok a koppenhágai járatot egyórás késéssel teljesítette, 26 utassal.
1983. IV. 5.	Berlin	A megközelítés közben villámcsapás érte a gépet a pilótaablakok előtti részen. <i>Mikó László</i> parancsnok pilóta rendben leszállt. Csak a gép festése sérült meg.
1983. VII. 4.	Budapest	Visszagurult a légkondicionáló rendszer rendellenes működése miatt. <i>Hegyi János</i> parancsnok a drezdai járatot gépcserével (HA-LBN) repülte, 63 utassal.
1983. X. 14.	Brüsszel	Repülés közben szivárgott a tüzelőanyag a szárnyból az 1-es tartály felső penelja alól. <i>Molnár László</i> parancsnok pilóta a 49 utassal rendben leszállt.
1983. XI. 18.	Budapest	A szárnyvég megsérült egy a gurulóúton felejtett lépcsővel való ütközés miatt. <i>Heit Gáspár</i> parancsnok gépcserével (HA-LBK) repült Szófiába, 29 utassal.
1983. XII. 3.	Budapest	33 percnyi repülés után a bal fűthető pilótaablak berepedezett. <i>Kangyal János</i> parancsnok 65 utassal visszafordult, és gépcserével (HA-LBN) repült Berlinbe.
1984. IV. 29.	Várna	<i>Csizmadia László</i> parancsnok megszakította a felszállást a bal hajtómű SZÜRŐ-ELTÖMÖDÉS jelzése miatt, 49 utassal a gépen. Szűrőcsere után 50 perc késés.
1984. VI. 9.	Budapest	<i>Simon Károly</i> parancsnok megszakította a felszállást a VESZÉLYES ÁLLÁSSZÖG téves figyelmeztető jelzés miatt, 57 utassal. A drezdai járat így 72 percet késett.
1984. VII. 18.	Budapest	Hajtóműindítás után a fő hidraulikarendszer nyomása alacsony maradt egy nyitva felejtett csap miatt. <i>Varjú Lajos</i> kapitány késéssel indult Berlinbe, 45 utassal.
1984. VIII. 17.	Budapest	A leszállás után az orrfutókormányzás nem kapcsolódott be. A repülőgép Madridból érkezett 63 utassal, a parancsnok pilóta <i>Szerencsés Tamás</i> volt.
1984. XI. 7.	Brüsszel	Visszagurult, mert a PO-4500 típusú tartalék áramátalakító meghibásodott. <i>Kocsis Károly</i> parancsnok 11 ó 40 p késéssel repült Budapestre, öt utassal.
1984. XII. 16.	Athén	A leszállás után a bal főfűtő hátsó belső fékagyánál folyt az olaj. A gépen 48 utas volt. <i>Szinyei Lajos</i> kapitány a fékcső lezárása után repülte a gépet haza.
1985. I. 9.	Koppenhága	Egy rakodó targonca a jobb oldali külső csűrőnek ütközött. Ideiglenes javítás után <i>Szerencsés Tamás</i> parancsnok 7 ó 10 p késéssel, 22 utassal szállt fel.
1985. V. 7.	Budapest	Egy tartálykocsi a jegesedésjelző rendszer érzékelőjének ütközött. <i>Horváth</i>

		<i>Imre kapitány a milánói járatot gépcserével (HA-LBK), késéssel teljesítette.</i>
1985. VI. 23.	Budapest	A felszállást követően villámcsapás érte a repülőgépet. <i>Csizmadia László</i> parancsnok pilóta folytatta az utat Moszkvába, 50 utassal a fedélzeten.
1985. IX. 7.	Berlin	Felszállás után a hidraulikapanel fedele kinyílt, leszakadt, és a törzsön sérülést okozott. A gépen 68 utas tartózkodott, a parancsnok <i>Szerencsés Tamás</i> volt.
1985. IX. 16.	Burgasz	A földi áramforrás hibája miatt túlfeszültség került a fedélzeti hálózatra; számos berendezés károsodott. <i>Reményi József</i> utasok nélkül repülte a gépet haza.
1985. X. 26.	Bagdad	A repülőtéri utashíd a törzsön benyomódást okozott a bejárati ajtó mellett. <i>Veres András</i> parancsnok pilóta késés nélkül teljesítette a járatot Budapestre.
1985. XII. 21.	Zürich	Repülés közben meghibásodott a jobb hajtómű gázhőmérője. A műszer cseréje után, kétórás késéssel indult Budapestre <i>Werner János</i> parancsnok, 62 utassal.
<hr/>		
1986. I. 20.	Budapest	Földi sérülés. A Catering gépkocsi a jobb oldali nyomásvevő csőnek tolatott. Javítás után, 42 perc késéssel szállt fel a berlini járat 38 utassal a fedélzeten.
1986. I. 31.	Brüsszel	Az utaslépcső az elvontatásakor elgörbítette a bal teljesnyomás-vevő csövet. <i>Molnár László</i> parancsnok pilóta egyórás késéssel szállt fel, 45 utassal.
1986. III. 20.	Budapest	Visszagurult, mert a villogók nem működtek az áramátalakító hibája miatt. <i>Eördögh György</i> parancsnok 1,5 ó késéssel szállt fel, 30 utassal Bukarest felé.
1986. IX. 19.	Budapest	A levegőből visszafordult, mert a bal vérszékkel nem állt vissza a helyére egy oda szorult Góliát elem miatt. <i>Veres András</i> kapitány 64 utassal Berlinbe indult.
1986. IX. 24.	Budapest	Kényszerleszállás a légkondicionáló rendszer meghibásodása következtében. <i>Eördögh György</i> kapitány 38 utassal gépcserével (HA-LBH) repült Milánóba.
1986. XII. 30.	Szófia	A felszállás után a jobb oldali interceptor 50–60 mm-re kitért a munkahenger hibája miatt. <i>Pajor Tibor</i> kapitány 22 utassal kényszerleszállást hajtott végre.
<hr/>		
1987. II. 2.	Berlin	A lipcsei járat <i>Wittmayer Zsolt</i> parancsnokkal és 61 utassal kitérőre ment, ahol a bal futó egyik fékagyánál folyt az olaj. Utasok nélkül repült haza Budapestre.
1987. III. 27.	Budapest	Hajtóműindítás után a jobb szárnyból folyt a tüzelőanyag. <i>Eördögh György</i> parancsnok a szófiai járatot gépcserével (HA-LBH) teljesítette, 63 utassal.
1987. VI. 18.	Helsinki	A Finnair szolgálati gépkocsija a jobb oldali csűrőlap kilépő élének ütközött. A parancsnok pilóta <i>Veres András</i> volt, a fedélzeten 43 utas tartózkodott.
1987. VI. 20.	Lipcse	Az indulás előtt a jobb oldali hajtóművön olajfolyást észleltek : túltöltötték a rendszert. <i>Rákosi Pál</i> parancsnok 20 perc késéssel szállt fel, 60 fő utassal.
1987. IX. 27.	Berlin	8550 m-es magasságban repülve a másodpilóta fűthető ablaka megrepedt. <i>Baracska László</i> parancsnok pilóta folytatta az utat, 56 utassal a fedélzeten.
1987. X. 3.	Budapest	A Helsinkiből érkezett repülőgép törzsén horpadást találtak a hátsó csomagtér alatti területen. A parancsnok pilóta <i>Wittmayer Zsolt</i> volt, az utasok száma 59.
1987. XI. 10.	Madrid	A jobb oldali hajtómű nem volt beindítható az indítógenerátor hibája miatt. <i>Bánki Tibor</i> parancsnok 11 órás késéssel szállt fel, 54 utassal a fedélzeten.
1987. XI. 19.	Helsinki	A jobb oldali beszállító szivattyú meghibásodott. <i>Durucz Jenő</i> parancsnok az ECN-45 típusú szivattyú cseréje után, 5 órás késéssel szállt fel, 64 utassal.

1988. I. 6.	Budapest	A radar adóvevő berendezésének meghibásodása miatt a gép visszafordult. <i>Eördögh György</i> parancsnok 4 órás késéssel indult újra Brüsszelbe, 37 utassal.
1988. I. 23.	Budapest	Visszagurult a várópontról a bal fékszárny helyzetét jelző műszer hibája miatt. <i>Bánki Tibor</i> parancsnok gépcsere után (HA-LBH) repült Rómába, 34 utassal.
1988. II. 21.	Budapest	Egy ismeretlen személy jelentette, hogy „az algíri járaton bomba van”. A HA-LBF rendben megérkezett Algírba 19 utassal. A parancsnok pilóta <i>Molnár László</i> volt.

A Malév archívumából gyűjtötte, és az összeállítást készítette:
Mészáros András, 2010. III.– V.