

## A Malév HA–MOE lajstromjelű Il–18V típusú repülőgépeinek összes repülőeseménye és repülésbiztonsági rendellenessége

<b>Dátum</b>	<b>Helyszín</b>	<b>Az esemény rövid leírása</b>
1963. XI. 13.	Budapest	Visszagurult az állóhelyre, mert a 2-es hajtómű generátora meghibásodott. A fedélzeten 24 utas tartózkodott, a parancsnok pilóta <i>Tóth Sándor</i> volt.
1964. V. 5.	Budapest	Meghibásodott a 2-es hajtómű 3-as légcsavarlapátjának elektromos fűtése. A repülőgép a Malév Budapest – Frankfurt – Párizs járatát teljesítette volna.
1964. V. 26.	Kairó	A levegőből visszafordult, mert az orrfutó aknájának ajtaja 4000 m-en kinyílt. A MA-406 sz. járaton 20 utas tartózkodott; parancsnok pilóta: <i>Schwanner István</i> .
1964. VI. 26.	Budapest	Üzemképtelenné vált a tüzelőanyag-rendszer egy jelfogó hibája következtében. Az eseményt a meghibásodás kategóriába sorolták; a kár összege 600 forint.
1964. XII. 3.	Budapest	A leszállás után a repülőgép legurult a futópályáról, és sérülés érte. A MA-396 sz. Moszkva – Budapest járaton 15 utas volt, a parancsnok pilóta <i>Sárközi Imre</i> .
1965. IX. 11.	Budapest	Visszagurult állóhelyre a 4-es hajtómű gázhőmérőjének meghibásodása miatt. A MA-393 sz. Budapest – Kijev járat parancsnok pilótája <i>Csallóközi Miklós</i> volt.
1966. II. 27.	Prága	Visszagurult, mert a vitorlába állítás ellenőrzése során a 3-as hajtómű leállt. A MA-347 sz. Prága – Amszterdam járat 24 utassal, a parancsnok <i>Sárközi Imre</i> .
1966. VIII. 24.	Amszterdam	Kényszerleszállás a futóművek helyzetét jelző rendszer meghibásodása miatt. A fedélzeten 21 fő utas tartózkodott, a parancsnok pilóta <i>Tóth Sándor</i> volt.
1967. V. 15.	Budapest	22 percnyi repülés után visszafordult a hűtőturbina egyre erősödő rázása miatt. MA-513 sz. zürichi járat, 90 utassal, a parancsnok pilóta <i>Nemeslaki Zoltán</i> volt.
1967. VI. 20.	Budapest	Földi sérülés. Reggel 6 óra 15 perckor a repülőgép a ferihegyi hangárból történt kivontatása közben egy önjáró utaslépcsőnek ütközött, és megsérült.
1968. IX. 15.	Prága	Leragadt az idegen repülőtéren, mert eltörött a bal oldali főfutón a csuklós hidraulikus fékcső. A repülőgép parancsnok pilótája <i>Csallóközi Miklós</i> volt.
1969. I. 14.	Debrecen	Szabálytalan vontatás miatt az orrfutó-kormányzás munkahengere leszakadt, rögzített orrfutóval való 180°-os elfordítás során. A parancsnok <i>Bíró István</i> volt.
1969. III. 1.	Budapest	Visszagurult a várópontról, mert a 3-as hajtómű generátora meghibásodott. A fedélzeten 66 utas tartózkodott. A parancsnok pilóta <i>Novák Mihály</i> volt.
1969. VII. 7.	Budapest	Felszállás után a 4-es hajtómű belső tűzjelzése miatt a hajtóművet leállították. A gép Monor térségéből visszafordult 94 fővel, a parancsnok <i>Dávid Imre</i> volt.
1970. VIII. 1.	Budapest	A leszállás végrehajtása közben a jobb oldali főfutó két hátsó kereke kidurrant. A repülőgép parancsnok pilótája a legendás (vitéz) <i>Szentgyörgyi Dezső</i> volt.
1971. VII. 16.	Budapest	A 2-es hajtómű olajhőmérséklete megnövekedett. <i>Szabó János</i> parancsnok pilóta a hajtóművet leállította, és a ferihegyi visszafordulás mellett döntött.

1971. IX. 7.	Budapest	Földi sérülés. A műszaki állóhelyen a repülőgépet egy szerelőlétrának tolták. Emiatt a törzs túlnyomásos részén a borítás beszakadt.
1971. IX. 15.	Budapest	A felszállást követően a bal oldali sebességmérő műszer nem mutatott, ezért <i>Szabó János</i> parancsnok pilóta a ferihegyi visszafordulás mellett döntött.
1971. XI. 29.	Budapest	Visszagurult a várópontról az RPSzN–2 fedélzeti radar meghibásodása miatt. A repülőgép parancsnok pilótája <i>Nemeslaki Zoltán</i> volt.
1972. II. 1.	Debrecen	A kigurulás közben a 2-es hajtómű légcsavarja vitorlába állt az IKM szerinti szögállítás ellenőrzése közben. A gép parancsnok pilótája <i>Dávid Imre</i> volt.
1972. IV. 14.	Párizs	A leszállás utáni begurulás közben a jobb oldali főfutó két hátsó kereke kidurrant. A repülőgép parancsnok pilótája <i>Csallóközi Miklós</i> volt.
1972. IV. 15.	Bécs	A felszállást követően füst áramlott a kabinba. A repülőgép visszafordult a repülőtérrre, és <i>Pintér Tibor</i> parancsnok pilóta kényszerleszállást hajtott végre.
1972. X. 31.	Budapest	A váróponton a 4-es hajtómű olajnyomása nem érte el a minimális értéket. <i>Csallóközi Miklós</i> parancsnok pilóta visszagurult a repülőgéppel az állóhelyre.
1972. XI. 9.	Brüsszel	Az orrfutó vezérlését nem lehetett kikapcsolni, ezért a repülőgép az útvonalat kiengedett futóművel teljesítette. A gép parancsnok pilótája <i>Sebők Zoltán</i> volt.
1973. I. 4.	Budapest	A kigurulás közben az irányrendszer US műszere rendellenesen működött, ezért <i>Ács László</i> parancsnok visszagurult a géppel, 90 utassal a fedélzeten.
1973. I. 23.	Budapest	Visszagurult a várópontról 69 utassal, mert az 1-es hajtómű csak 20s késéssel érte el az előírt 83%-os teljesítményt. A parancsnok pilóta <i>Legenyei Lajos</i> volt.
1973. II. 21.	Amszterdam	A felszállás után a 2-es hajtómű olajmennyisége lecsökkent. <i>Legenyei Lajos</i> parancsnok a hajtóművet leállította, és visszafordult 12 utassal a fedélzeten.
1973. VI. 30.	London	Indulás előtt egy teherautó a jobb szárny végének ütközött. A kapitány <i>Frank Tamás</i> volt. Az utasokat a – felelős – BEA egy különjáráttal hozta Budapestre.
1973. VII. 13.	Budapest	A felszállást követően a fedélzeti radar meghibásodott. A gép visszafordult 48 utassal. <i>Olasz Károly</i> parancsnok a járatot gépcserével teljesítette (HA-MOG).
1973. VII. 25.	Budapest	A felszállás után, emelkedés közben a kabinmagasság 5 m/s-mal folyamatosan emelkedett. <i>Papp Ferdinánd</i> parancsnok pilóta a visszafordulás mellett döntött.
1974. I. 29.	London	A BEA gépkocsija a bal szárny végének ütközött. Megsérült a belépő él, a törővég, a helyzetlámpa. A gépen 10 utas volt. A parancsnok <i>Legenyei Lajos</i> .
1974. II. 4.	Budapest	Visszagurult a várópontról az állóhelyre, mert az 1-es hajtómű légcsavarja az ellenőrzés során vitorlahelyzetbe állt. A parancsnok pilóta <i>Szakáll József</i> volt.
1974. VII. 4.	Budapest	Földi sérülés. A repülőgép kiszolgálása közben egy elektromos targonca a 2-es számú hajtómű légcsavarjának ütközött, ami megsérült.
1974. VIII. 5.	Amszterdam	A hajtóműveket nem lehetett beindítani. Az AOD–20 berendezés kiiktatása után két aggregátorról indítottak. <i>Németh J.</i> parancsnok a 87 utassal hazarepült.
1974. IX. 8.	Budapest	A műszaki szolgálat jelentette, hogy három kapcsoló hiányzik a másodpilóta felső kapcsolótáblájáról, mert azokat valaki levágta, és eltulajdonította.

Az adatok szerint 1975-ben nem történt a repülőgéppel semmilyen repülőesemény vagy rendellenesség.

1976. VII. 23.	Zágráb	Meghibásodott a vízszintes vezérsík fűtése az áramfelvétel csökkenése alapján. <i>Novák Mihály</i> parancsnok kényszerleszállást hajtott végre. A hiba oka korrózió.
1976. XI. 19.	Budapest	A felszállás után a bal futót nem lehetett behúzni. <i>Sipos Lajos</i> parancsnok pilóta visszaszállt, 26 utassal a fedélzeten. A járat gépcserével (HA-MOG) ment útra.
1977. VII. 17.	Várna	A leszállás után az 1-es hajtóműnél olajfolyást észleltek. A járat parancsnoka <i>Iványi Mihály</i> volt. A 70 főnyi utast mentesítő gép hozta Budapestre (HA-LBE).
1977. XII. 23.	Budapest	Visszagurult, mert a 3-as hajtómű fordulatszámja az előírtnál kevesebb volt. A beszabályozás után <i>Legényei Lajos</i> parancsnok vezette a gépet Ammanba.
1978. I. 18.	Budapest	Az 1-es hajtómű légcsavarfűtése meghibásodott, a csúszógyűrű összetört. A letört alkatrészek a kompresszorlapátokat megsértették, a hajtómű selejt lett.
1978. I. 20.	Budapest	Visszagurult a várópontról, mert az 1-es hajtómű légcsavarja vitorlába állt. A MA-3011 sz. árus járat Ammanba indult <i>Iványi Mihály</i> parancsnok pilótával.
1978. VII. 17.	Budapest	Visszagurult a várópontról, mert az RPSzN–2 fedélzeti radar meghibásodott. A MA-3807 sz. árus járat Bagdadba indult <i>Sipos Lajos</i> parancsnok pilótával.
1978. VIII. 20.	Budapest	Visszagurult az állóhelyre, mert a mentőmellények hiányoztak a fedélzetről. A járat Bilbaóba készült, 62 utassal. A parancsnok pilóta <i>Sipos Lajos</i> volt.
1978. XI. 17.	Budapest	A leszállás után a jobb főfutó gondolájának külső ajtaja nyitva maradt. A MA-4458 sz. árus járat Ammanból érkezett. A parancsnok pilóta <i>Bene Péter</i> volt.
1978. XII. 9.	Budapest	Kétszer átstartolt eljegesedett pilótaablakok miatt, majd végül rendben leszállt. A MA-4694 sz. járat Kairóból üresen tért haza, <i>Olasz Károly</i> parancsnokkal.
1979. IV. 14.	Budapest	A MA-3581 sz. tripoli árus járat előtt a Bábolna kocsi a csomagtérhez állva megnyomta a 4-es légcsavar kúpját. A járat parancsnoka <i>Mészáros József</i> volt.
1979. VI. 20.	Budapest	Visszagurult, mert a kigurulás közben bejelzett az AJTÓK NYITVA jelzőlámpa. A MA-3841 sz. árus járat Bagdadba indult. A parancsnok <i>Iványi Mihály</i> volt.
1979. IX. 24.	Bécs	A MA-4408 sz. árus járat Benghazai–Belgrád felől kitérő-repülőterre ment jégeső miatt <i>Darida Tamás</i> parancsnokkal. Az orrkúp és a fényszórók megsérültek.
1979. XII. 17.	Budapest	A kigurulás közben a fő hidraulikarendszer nyomása lecsökkent. A MA-5067 sz. Várna – Teherán árus járat visszagurult. A parancsnok pilóta <i>Zsiga Miklós</i> volt.
1980. I. 20.	Annabe	Repülés közben a fő hidraulikarendszer olaja elfolyt egy cső törése miatt. Futókibocsátás és fékezés a vészrendszerrel. A parancsnok <i>Zsiga Miklós</i> volt.
1980. III. 4.	Budapest	A repülőgép előkészítésekor megállapították, hogy a KURSZ–MP és a Mikron távkezelő pultjairól három lámpa ki van törve. A gép a forgalmi előtéren állt.
1980. III. 14.	Budapest	A 4-es hajtóművet Arad légtérben leállították a KFL–37 lámpa jelzése miatt. A MA-3474 sz. bejrut–damaszkuszi járat parancsnoka <i>Bene Péter</i> volt.
1980. IV. 7.	Budapest	A hajtóművek beindítása után leégett a 2-es generátor. A Várna – Bagdad árus járatot <i>Piller István</i> parancsnok pilóta gépcserével (HA-MOG) teljesítette.
1980. V. 6.	Teherán	Bevezetés közben madárral ütközött, és az 1-es légcsavar kúpja megsérült. A MA-3753 sz. Várna – Teherán árus járat parancsnoka <i>Darida Tamás</i> volt.

1980. VIII. 6.	Tripoli	Egy szállítószalag megsértette a 2-es hajtómű légcsavarkúpját. A légcsavar ellenőrzése után <i>Zsiga Miklós</i> parancsnok pilóta rendben hazarepülte a gépet.
1980. IX. 20.	Budapest	A felszállás után meghibásodott a légkondicionáló rendszer. A gép visszaszállt. A MA-4201 sz. „csirkés” járat Annabéba indult <i>Piller István</i> parancsnokkal.
1980. XII. 20.	Budapest	A leszállás után a 4-es légcsavaron ütközésből származó sérülést fedeztek fel. A Benghaziból érkezett MA-4840 sz. járaton <i>Szabó János</i> volt a parancsnok.
1981. II. 4.	Budapest	A jégtelenítő kocsi kosara a vízszintes vezérsík jobb oldalára esett két méter távolságból. A Tripoliba indult árus járatot gépcserével teljesítették (HA-MOG).
1981. V. 8.	Mineralnije Vodi	A felszállás után a 3-as és a 4-es hajtóműveken SZÜRÖELTÖMÖDÉS jelzések. <i>Vörös László</i> parancsnok a hajtóművek csökkentett üzemmódján repült haza.
1981. X. 17.	Maastricht	Földi sérülés. Egy vontató gépjármű megsértette a törzs borítását a mellső csomagter ajtajánál. A repülőgép parancsnok pilótája <i>Gratzer Károly</i> volt.
1981. X. 25.	Budapest	Két ízben is visszagurult, mert a radar antennája a jobb szélső helyzetben megállt. A MA-5001 sz. „tojásos” járaton a parancsnok pilóta <i>Bodó János</i> volt.
1982. I. 3.	Budapest	A gép Zágráb légteréből visszafordult a GPK-52 féliránytű és mindkét CGV-4 táplálási hibája miatt. A MA-3057 sz. algíri járat parancsnoka <i>Bodó János</i> volt.
1982. X. 21.	Amman	Kényszerleszállás a Larnaca – Bagdad útvonal megszakításával, a radar meghibásodása miatt. A MA-4453 sz. „jércés” járat parancsnoka <i>Zsiga Miklós</i> volt.
1982. XI. 8.	Budapest	Süllyedés közben a 4-es hajtóművet leállították, mert a fordulatszám ingadozott. A gép Oránból érkezett, parancsnok: <i>Bodó János</i> . (A ford.számmérőt cserélték.)
1982. XI. 9.	Budapest	Süllyedés közben a 4-es hajtóművet leállították, mert a fordulatszám ingadozott. A larnacai járat parancsnoka <i>Rubányi András</i> volt. (Egy tömítőgyűrűt cseréltek.)
1982. XI. 10.	Budapest	Süllyedés közben a 4-es hajtóművet leállították, mert a fordulatszám ingadozott. A gép Algirből érkezett, a parancsnok <i>Szakáll József</i> . (A regulátor volt a hibás.)
1983. II. 1.	Budapest	Visszagurult a várópontról, mert felgyulladt a NYÍLÁSOK NYITVA jelzőlámpa. Jelzési hiba volt. A repülőgépet <i>Bajusz József</i> parancsnok vezette Annabéba.
1983. IV. 28.	Lvov	A felszállás után, a futóbehúzáskor a személyzet égett gumi füstjét érezte a kabinban néhány percen át. <i>Pál Károly</i> parancsnok pilóta folytatta az utat haza.
1983. IX. 27.	Lvov	A felszállás után a bal főfutó nem húzódott be. <i>Olasz Károly</i> kapitány a gépet – irányítói engedéllyel – kis magasságon, kibocsátott futókkal hazarepülte.
1983. X. 7.	Budapest	Gyakorlórepülés leszállása során a repülőgép balra, 30 m-re letért a futópályáról, majd 300 m után visszatért a pályára. A parancsnok pilóta <i>Rubányi András</i> volt.
1983. X. 23.	Jeddah	A hajtóműveket nem lehetett beindítani a TG indítogenerátorának hibája miatt. <i>Bajusz József</i> parancsnok a javítást követően repülte a járatot tovább Athénba.
1983. XI. 11.	Lvov	Földi sérülés. A kirakodásnál egy kamion megsértette a bal szárny törővégét. A MA-4503 sz. árus járaton <i>Piller István</i> volt a repülőgép parancsnok pilótája.
1984. IV. 3.	Budapest	Visszagurult az állóhelyre, mert a bal oldali hidraulikaszivattyú nem kapcsolódott be. <i>Trangoni Béla</i> parancsnok pilóta kétórás késéssel teljesítette a járatot.

1984. IV. 20.	Budapest	1500 m magasságban repülve a naposcsibe-rakomány ledőlt a tehertérben. Kényszerleszállás. <i>Piller István</i> parancsnok az átrakás után repült Lvovba.
1984. VI. 30.	Budapest	A levegőből visszafordult, mert a mellső csomagtér ajtaját rosszul csukták be. A járatot Lvovba <i>Bajusz József</i> parancsnok pilóta 53 perc késéssel teljesítette.
1984. IX. 3.	Budapest	Gyakorlórepülés végrehajtása közben a jobb oldali főfutó nem húzódott be az aknaajtó vezérlési hibája miatt. A gép parancsnok pilótája <i>Rubányi András</i> volt.
1984. X. 22.	Budapest	A felszállás után a bal oldali főfutó nem húzódott be. A repülőgép visszaszállt. A járatot Lvovba <i>Mihály Károly</i> parancsnok gépcserével (HA-MOG) teljesítette.
1984. XI. 13.	Constantin	Az akkumulátorok lemerültek, és a feltöltésükre nem volt mód. Mentésítő gép (HA-MOA) vitt új akkukat. A repülőgépet <i>Trangoni Béla</i> kapitány repülte haza.
<hr/>		
1985. II. 27.	Bécs	A bagdadi járat kitérő-repülőtérré ment, majd leragadt a 4-es hajtómű indítási rendellenessége következtében. A parancsnok pilóta <i>Gratzer Károly</i> volt.
1985. III. 26.	Algír	A leszállás előtt a 2-es tartály egyik átszállító szivattyúja meghibásodott. A gépet <i>Csernus László</i> kapitány műszaki és főpilótai engedéllyel repülte haza.
1985. IV. 2.	Budapest	A repülőgép vontatásához kezdtek a bejáratú lépcső eltávolítása előtt. A 2-es légszűrő kúpja a lépcsőnek ütközött, megsérült, és ezért ki kellett cserélni.
1985. IV. 17.	Budapest	Algírba indult a gép, ám a felszállás után a bal főfutót nem lehetett behúzni a benti helyzetár hibája miatt. <i>Csernus László</i> kapitány visszafordult a géppel.
1985. VII. 10.	Budapest	A futó behúzása nem indult el, mert a hidraulikafolyadék elfolyt egy hajlékony cső repedése miatt. <i>Csallóközi Miklós</i> parancsnok pilóta visszafordult a géppel.
1985. IX. 8.	Algír	Egy teherautó a túlnyomásos törzsrészt beszakította az első csomagtérajtónál. <i>Bajusz József</i> parancsnok pilóta kis magasságon repülte haza a repülőgépet.
1985. XI. 9.	Budapest	A leszállás után, a gurulás közben a hajózszerelő tévedésből leállította mind a négy hajtóművet. Az Algírból érkezett gép parancsnok pilótája <i>Bodó János</i> volt.
<hr/>		
1986. VI. 1.	Algír	A leszállás előtt a váltakozó áramú hálózat meghibásodott, és túlfeszültség került a hálózatra. <i>Bajusz József</i> parancsnok lekapcsolt 2-es generátorral repült haza.
1986. VII. 2.	Constantin	Leragadás. A 2-es hajtóművet nem lehetett beindítani a tüzelőanyag-szabályzó egység hibája miatt. A MA-4263 sz. járat parancsnok pilótája <i>Zsiga Miklós</i> volt.
1986. IX. 1.	Budapest	Egy Tu-134-es repülőgép gáz sugara a földi áramforrást a törzs oldalának fújta. A törzs borításán és a 2-es csomagtér ajtaján benyomódások keletkeztek.
1986. IX. 26.	Budapest	A felszállást követően meghibásodott a fedélzeti radar. A gép visszafordult. <i>Gratzer Károly</i> parancsnok az óráni járatot gépcserével teljesítette (HA-MOG).
1986. IX. 29.	Budapest	Földi sérülés. Egy önjáró szállítószalag a vízszintes vezérsík bal oldalán a törővégnek ütközött rakodás közben. A vezérsíkon benyomódások keletkeztek.
1986. X. 18.	Budapest	Visszagurult, mert a kigurulás közben a bal hidraulikaszivattyú meghibásodott. Ezért a constantini járatra <i>Zsiga Miklós</i> parancsnok egyórás késéssel szállt fel.
1986. X. 21.	Orán	A leszállás előtt a KSz-6 irányrendszer meghibásodott. A MA-4747 sz. árus járat parancsnok pilótája <i>Zsiga Miklós</i> volt. A gép a javítást követően tért haza.
1986. XI. 26.	Algír	A felszállás után a bal főfutót nem lehetett behúzni. <i>Csernus László</i> parancsnok kiengedett futóval, 7300 m-en, 350 km/h sebességgel repülte a gépet haza.

- |              |          |  |
|--------------|----------|--|
| 1987. I. 16. | Budapest | Visszagurult az állóhelyre, mert az irányrendszer rendellenes értéket mutatott. <i>Mihály Károly</i> parancsnok a javítás után késéssel teljesítette a vaasai járatot. |
| 1987. II 26. | Budapest | Kigurulás közben az egyik pörgettyűs függőleges meghibásodott. A gép visszagurult. A CGV–4 cseréje után <i>Csernus László</i> Constantinba repülte a gépet.            |

A Malév archívumából gyűjtötte, és az összeállítást készítette:  
*Mészáros András*, 2010. IV.– VI.