

# Авиакатастрофа — Lurkmore

«Самолет усмехнулся вдребезги

В бугорок обетованной землицы.

»

— Егор Летов

**Авиакатастрофа** (англ. *Air crash, Air accident*) — резкое превращение летательного аппарата во время полёта в груды металла, обычно от удара **ап** землю. Вызывает **широкий общественный резонанс** и является жирным кормом для всевозможных журналистов. Заканчивается часто летальным исходом для всего живого внутри.

## Немного о терминологии



- **КВС** — командир воздушного судна.
- **Авиационный инцидент** — событие, которое могло бы привести к авиакатастрофе, но в этот раз повезло.
- **Серьёзный авиационный инцидент** — событие, которое должно было привести к авиакатастрофе, но в этот раз охуительно повезло.
- **Авиационная авария** — пепелац таки получил damage, но обошлось без человеческих жертв.
- Собственно, **авиационная катастрофа** — авария, при которой имеются погибшие.
- **Чрезвычайное происшествие** — имеет косвенное отношение к сабжу: угон самолёта, смерть пассажира, преступление на борту и т. п.
- **GPWS / TAWS** — система предупреждения об угрозе столкновения самолета с землёй или поверхностью
- **TCAS** — система предупреждения столкновения самолётов в воздухе

Не надо путать авиакатастрофу с **захватом самолета**.

Как правило, **журнализды** в терминологии не разбираются и называют авиакатастрофой любое происшествие с летапом. Особенно «без жертв».

## Немного о физике

Как известно любому школьнику старших классов, энергия удара о землю растёт как **квадрат** скорости — что, собственно, и превращает маленькие метеориты в мегатонные бомбы, а самолёт — в многокилометровую россыпь осколков и оплавленных деталей. Немалые скорости самолётов вызывают и другие забавные эффекты, к **СТО** не имеющие никакого отношения, но оттого не менее фееричные — взять хотя бы огромную разницу в давлении воздуха между верхней и нижней обшивкой крыла, которая и поднимает ввысь железную махину. Или трение о воздух, тоже зависящее от квадрата скорости, что на сверхзвуке приводит к **интересным результатам**. Некоторые эффекты с развитием авиации стали достоянием истории, хотя ранее доставляли и испытателям, и пассажирам, например, обледенение, **флаттер**. Другие же, например, плоский штопор, продолжают ронять самолеты. Всё это доставляет корма хомячкам, лулзов медикам и **безысходности** бездыханности пассажирам.

## Самая обычная авиакатастрофа

«Если тебе суждено погибнуть в авиакатастрофе, то на твой поезд упадет самолет »

Самая обычная авиакатастрофа происходит в воздухе, начинается внезапно, летательное средство резко теряет высоту, испытывая почти свободное падение. У пассажиров самолёта от такого действия случается стресс, они теряют ориентацию, на голову падает ручная кладь вместе с кислородными масками, комок подкатывает к горлу, а тело периодически испытывает состояние невесомости, на ум приходят только слова стюардессы о спасательных жилетах, и неважно, что самолет летит, как правило, не над морем.

Пассажиры неожиданно замечают, что их снимает скрытая камера, авиакатастрофу, как правило, записывают на видео для программы

«Секунды до катастроф», которую еженедельно показывают на канале National Geographic с целью разобрать каждое движение пассажиров, диспетчеров и экипажа во время последнего полёта.

Некоторым пассажирам, даже если в самолёте отсутствует спутниковая связь, удаётся в последний момент позвонить по сотовому маме, чтобы передать привет (звонить из самолёта вообще запрещено, но в данном случае хуже всё равно не будет).

Экипаж, раздавая пассажирам ириски «Меллер», больше ничем не может помочь и молча проходит к выходу с припрятанными за спиной парашютами. А пассажиры начинают активно молиться. Если пассажиры не знают современных молитв, стюардесса знает парочку, она подскажет, но не просите у нее в этот момент баночку пива.

Процесс выживания в авиакатастрофе зависит, пожалуй, только от скорости воздушного судна в момент удара о землю. Кстати, шансы выжить в авиакатастрофе возрастают на 50% в случае, если самолет падает в воду. Первые 90 секунд после начала действия называют «золотым временем», в этот момент ещё можно предпринять что-нибудь, чтобы «не залететь». Очень часто авиакатастрофы осложняются взрывами, красочными фейерверками, яркими вспышками, огненными салютами, куски фюзеляжа разлетаются в стороны, возникают дым и пожар.

После встречи самолёта с деревом, пассажиров, принявших ислам, как правило, соскабливают с асфальта, чтобы опознать по ДНК их родственников. Тем родственникам, кого опознали, — по законам жанра выплачивается солидная страховка. Среди пассажиров встречаются родившиеся в рубашке, рубашку немедленно снимают, а самих пациентов передают врачам. Расследование проводят на основании найденных самописцев и всего того, что осталось от судна. Причина есть всегда — это либо ошибка пилота или иных мутных личностей (рукожопые механики, торопыги-менеджеры, жадные директора и акционеры), либо некачественная или изношенная деталь самолета, которую вовремя не поменяли горе-механики, либо, в достаточно редких случаях, косяки инженеров. Но поверьте, если пилотов нет в живых, то с вероятностью 99% виноватыми окажутся именно они.

## Причины

«А в воздухе тоже проблемы:

Самолёт улетел в стратосферу! Не вернётся пилот героем: Зачитался письмом из дома

»

— Манго-манго

На самом деле, почти все катастрофы случаются из-за непонимания разницы между тихоходом-кораблём и ревушей, неукротимой, режущей воздух на инверсионный след машиной. Проявляется это в виде (в порядке убывания):

- Долбобизма пилотов.
- Долбобизма диспетчеров.
- Кривых рук у наземного персонала.
- Работы техники и пилотов на износ из-за эффективных менеджеров авиакомпаний.
- Меткой стрельбы отважных зенитчиков.
- **Довления** на пилотов со стороны **какого-нибудь авторитета**.
- Ошибок инженеров — как ни странно, ныне одна из самых редких причин, но на заре авиации штопор, флаттер, голландский шаг и прочие небесные чудеса регулярно доставляли немало веселья летчикам-испытателям, а иногда и пассажирам.
- Крупных представителей пернатых друзей (**гуси**, вороны, совы **etc**) — одна такая туша при удачном попадании выводит двигатель из строя.
- **Внезапный аллах акбар** с последующим взрывом или втыканием в отдельно торчащие небоскрёбы. Даже в случае набигания террористов те ещё должны проникнуть в кабину, поскольку пилоты должны закрываться насовсем до самого конца полёта. Но в одной **всем известной стране** последние любили класть на такие инструкции.

Полностью безопасных самолетов не бывает и быть не может в принципе. Однако запас прочности (в том числе долбобокомпенсирующий) у них немалый, и потому любая катастрофа является суперпозицией нескольких мелких ошибок, зачастую совершенно идиотских и неспособных в одиночку привести к аварии.

в случае аварийной посадки на воду



Спасти проще простого

Например:

- Шаг один: инженеры-проектировщики разрабатывают и пускают в серию несколько вариантов исполнения одного и того же узла для одного семейства самолетов, но для разных его типов, не совместимые между собой технически, но допускающее ошибочную установку.
- Шаг два: техник устанавливает новый индикатор запаса топлива взамен вышедшего из строя. Но вот незадача — по недосмотру он установил топливомер от самолета этого семейства, но не для конкретно этого типа. На данном же самолёте топливомер будет завышать показания.
- Шаг три: командир судна, видя эти данные и считая, что самолёт был дозаправлен (кладя при этом хер на отсутствие заправочного талона), доликает топлива так, чтобы как раз хватило. Но по факту в баках топлива меньше чем на полпути. Итог — у самолета на высоте наступает **полный FUEL** (то бишь заканчивается керосин).

## Разбор полётов

«Почему бы не делать самолеты из того же материала, что и «чёрные ящики» »

— Анонимус

После нескольких плановых полётов с самолетов снимают кассету и отправляют на декодирование, после внепланового крушения или по специальному указанию из воздушного судна извлекается «чёрный ящик», который, на самом деле, является оранжевым шаром. Современный бортовой защищённый накопитель (БЗН), он же бортовой самописец — это сферическое или цилиндрическое устройство, в котором болтается различная электроника. Прочный металлический корпус имеет толстые стенки для предотвращения преобразования всей этой электрокаши в электротруху. Раскрашен в яркие (оранжевый, красный) цвета, чтоб легче было найти в гряде обгоревших обломков.



Чёрные ящики ждут своего часа

Отдельный самописец регистрирует онлайн-пиздёж команды, отдельный — показания всех приборов судна: скорость полёта, высоту, давление и температуру воздуха внутри и снаружи, температуру и число оборотов двигателей, и т. д. Ранее в качестве носителей информации использовались магнитная лента или намагниченная проволока, в настоящее время в Эйрбасах, в этих ваших Боингах и даже в отечественных девайсах всё пишется на флэш-память. Сие есть отдельная тема для срача, поскольку защитить кристалл легче, но из разорванной ленты или проволоки информацию, пусть с танцами с бубном, но ещё можно добыть, а из разбитого кристалла можно добыть только кремний.

Чёрные ящики ждут своего часа



Сейчас мы всё узнаем!

Как правило, расследование катастрофы начинается с поиска и «расшифровки» этих самых самописцев, ибо «на глазок» можно придумать 100500 версий, от пустого бака до нападения дерьмодемона. Для облегчения поиска существуют радиомаяки, которые при ударе о землю всегда ломаются и никуда не помогают потому, что маяк предназначен вовсе не для катастроф, а для относительно успешных вынужденных посадок в ебнях, когда еще есть кого спасать. Любимая фраза журналистов: «На месте трагедии ведутся поиски чёрного ящика», хотя, к примеру, в Ту-154 поиски «чёрного ящика» сводятся к обыску хвоста самолета, в котором этот ящик расположен и который тоже нужно найти, особенно когда этот Ту-154 шарохаётся об землю с вертикальной скоростью 100 м/с. Но даже после нахождения оно всё тайное не становится явным сразу и моментально. Ибо хотя данные хранятся практически в открытом виде, в случае повреждения носителя, как было сказано чуть выше, добыча из него информации превращается в долгую и нудную еботню. «Расшифровка самописцев» — еще один пример повсеместного заблуждения, ничего в них не шифруется (если только это не самописец секретного военного пепелаца), правильнее говорить «анализ».

Сейчас мы всё узнаем!



А на этом гаджете записаны последние слова самого Леха Качиньского!

## Классификация авиакатастроф

Легче всего погибнуть при падении с эшелона, разрушении или столкновении в воздухе. Выживших в подобных катастрофах — единицы.

А на этом гаджете записаны последние слова самого Леха Качиньского!

### Столкновение с землей в управляемом полете

Самая частая причина, когда самолёт сталкивается с землёй, водой или



препятствием при пилотируемом полёте. Бывает из-за:

- посадки в сложных метеоусловиях, когда самолёт не долетает или уходит в сторону от полосы;
- неисправности, неправильной настройки или неправильного использования экипажем приборов в кабине;
- столкновения с естественными или искусственными препятствиями при несоблюдении маршрута полёта;
- вынужденной посадки на совсем неподходящую поверхность, усугублённой **паникой** среди экипажа.

## Примеры

- **28 ноября 1979, ебня Антарктиды, а конкретнее - склон вулкана Эребус.** Авиакомпания Air New Zealand в те времена занималась довольно необычным промыслом. Вместо перевозки паксов и точки А в точку Б, они раз в неделю гоняли новенький DC-10 на самый йух, к Антарктиде. Туристам предлагалось полетать над ледяным континентом и послушать пиздеж гида про виды льда и особенности размножения пингвинов. Изнывающим от жары новозелландцам данное мероприятие пришлось по вкусу, и не смотря на довольно конский ценник (больше \$800 по сегодняшнему курсу) в летающий пепелац набилось 237 пассажиров плюс 20 членов экипажа. Однако что КВС, что второй пилот летели по этому маршруту впервые. Кроме того впоследствии выяснилось, что полетели не по одобренному маршруту, а по дважды неправильному - в результате летуны верили, что они где-то в стороне от любых гор. Ну и под конец подосрала погода - облачный слой слился с ледяными просторами снизу и экипаж перестал соображать, где небо, а где земля, потеряв горизонт. Думая, что впереди открытое пространство, капитан решил снижаться и вышел на высоту около полукилометра, но вулкан Эребус высотой 3794 метра высказал резкий протест по этому поводу. Свои возражения он передал посредством рева "PULL UP!" от GPWS, но летчикам не хватило времени на набор высоты. В результате DC-10 буквально размазало о склон вулкана с такой силой, что даже пожар не возник. Ну а после вулканчик развлекался, глядя как поисковики и следователи добрых две недели откапывали трупы, да пытались вообще понять: что тут произошло и что они забыли в этой замороженной жопе мира. С тех пор экскурсионные полеты в Антарктику прекратились аж до 2013 года, когда уже австралийская Qantas не решила сгонять туда на Boeing 747.

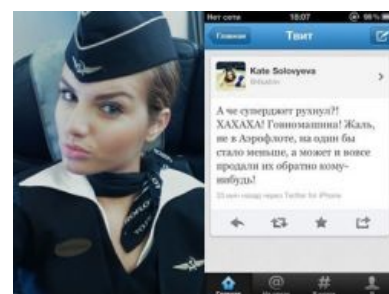
*Итоги* — 257 человек получили на надгробные памятники довольно необычное и редкое место смерти, а на обломки самолета до сих пор можно полюбоваться.

- **9 мая 1993, Россия, Нижний Тагил.** В полдень, а точнее, в 11:45 пилот одного из трёх спортивных ЯКов в процессе выполнения фигур высшего пилотажа (в рамках мелкопоместного авиашоу, устроенного для увеселения гуляющих холопов) не сумел вписаться в поворот, вследствие чего зацепил крылом столб уличного освещения, развернулся на 180 градусов и, расхуячив по пути перила на крыше общественного сортира, на полном ходу впился пропеллером в толпу праздных горожан и гостей города на площади у Драмтеатра, о коих и затормозил, после чего закономерно взорвался. Как ни странно, но сменили конфессию всего-то около двух десятков человек, включая рокового авиатора. Гораздо больше количество народа отделалось нелетальными последствиями развесёлого техноуро различной степени тяжести. Что безынтересно, в тот же день имела место куда более **масштабная авиакатастрофа** в каком-то другом Мухосаранске. Но это уже совсем другая история.
- **12 декабря 1995, Вьетнам, авиабаза Камрань.** При заходе на посадку в условиях сплошной облачности группы, состоящей из пяти истребителей Су-27 (пилотажная группа «Русские витязи») и ведущего Ил-76, врезались в гору три истребителя. Четыре летчика погибли.
- **27 июля 2002, Украина, Львов.** Во время авиашоу, проводимого на аэродроме «Скнилов» неподалёку от Львова, страдающие дефицитом лётной практики незалежные пилоты ниасилили вывод Су-27 из пике, попутно покрыв около 80 зрителей в мелкий мясной салат (не считая раненых). Самая крупная по числу жертв авиакатастрофа из случившихся на авиашоу. Сами летчики, что характерно, успели катапультироваться. Благодаря журналистам широко распространена версия, что их и не спрашивали, потому что на современных боевых самолётах при сильных повреждениях кресло с пилотом отстреливается автоматически. На самом же деле, первый и единственный самолет, который сам стреляет летчиками, — **Як-38**.
- **2010, Россия, Смоленск.** Пожалуй, самый главный пример. Nuff said. См. **Качинский**.
- **9 мая 2012, Индонезия, Джакарта.** Во время показательного полета вписался в гору Салак распиаренный российский **SSJ-100** с представителями заказчиков на борту.

*Итоги* — усыпанный обломками на протяжении нескольких километров и истоптанный спасателями склон горы, перепуганная фауна и **принявшие ислам** 45 юнитов (все без исключения бывшие на борту пепелаца), а также нехилое бурление говн на тему российского авиапрома вообще и «Гражданских самолетов Сухого» в частности. Тем не менее, Индонезия контракт на закупку Сухих заключила.

<https://www.youtube.com/watch?v=Llu3A82W22Y>

Львовская резня самолётом



Стюардесса Аэрофлота

- **17 ноября 2013, Россия, Казань.** Во время посадки в аэропорту города Казань Боинг-737 удачно воткнулся в землю, проэкстерминировал всё содержимое. Как водится, вину спихнули на пилота и неисправности (Боинг уже успел налетать 23 года, что дало повод так полагать, учитывая, что год назад уже однажды произошла разгерметизация с последующей аварийной посадкой). Среди 50 жмуриков находился сын президента Татарстана Ирек Минниханов и глава татарстанской [гэбни](#) Александр Антонов. После публикации данных о том, что причиной втыкания послужило удерживание кем-то штурвала в положении «от себя» до самого контакта с землёй, все СМИ внезапно потеряли всякий интерес к катастрофе, что символизирует. Спустя пару лет, когда практически таким же образом упал арабский самолёт с русскими туристами под Ростовом, было заявлено, что у машины заledenел руль и пилот просто не смог вывести самолёт из последующего сваливания в штопор. (На самом деле нет[1], но всем пофиг)
- **11 февраля 2018 года, Россия, Москва.** [w:Катастрофа Ан-148 в Подмоскowie](#) Более свежий пример того, насколько достойнейшие из людей управляют штурвалом наших с вами маршрутных пепелацев. Мало того, что опаздывающий по расписанию экипаж не запросил противообледенительную обработку, так еще и:

Тупая пизда Екатерина Соловьева глумится над катастрофой SSJ-100

- Очень спеша начать полет, забывает болт на некоторые пункты предполетной проверки, в том числе и включения обогревателей прибора [ППД](#) (показывающих реальную полетную скорость самолета), с чего все и началось.

Уже через минуту экипаж наблюдает необычные перепады скорости и звучание сигнала <Скорость Сравни>.

Естественно, сравнить три показателя скорости (В 457 км/час у первого пилота, и в 470 и 475) никому и голову не приходит. Реальная же скорость самолета к тому времени уже достигала показателя 500 км/час.

- Компьютерная панель по неисправностям показывала все три неполадки <Обогрев ППД не включен> сразу еще до самого взлета. Но обратить внимание на такую мелочь и исправить ее всего тремя нажатиями кнопок обогрева за весь полет так никто и стал.

В тот вылете на приборе вообще было сразу 6 предупреждений. (Но все были не достаточно значимыми, чтобы самолет затребовал прервать взлет. Например, еще не была закрыта [кабина экипажа](#). 11 сентября? Не, не слышали.) Расследование показало, что за последние 46 полетов у этого экипажа только в 6 случаях не было сигнализации какой-либо неисправности. Так что, экипаж уже не придавал таким деталям [значительного внимания](#).

На высоте в 2000 метров на 5-ой минуте полета [хрупкая техника](#) начинает выдавать такие дичайшие показания приборов, что КВС хватается за штурвал и озабоченно опускает нос самолета вниз, пытаясь не уронить аэроплан из за потери скорости.

- Конечно слякоть и туман за окном в 12:00 часов дня, мешают определить скорость на глаз, но оба пилота игнорируют отсутствие любых других признаков потери скорости, вроде [флаттера](#) крыла, тряски руля управления, или показания других приборов вроде <превышенная скорость> или сигнала приближения земли <Terrain Ahead>; и заикливаются только на непонятной скорости.

- Командир явно находился в состоянии сильного эмоционального напряжения (на записях слышна частая ругань, и учащенное дыхание), так что его сильно заклинило на показании прибора перед ним. Второй пилот также так и не смог разобраться с ситуацией до конца.

На высоте в 300 метров они выпрыгнут из облачности, что бы наконец сообразить что их самолет движется к земле со скоростью даже больше технически допустимой.

Итог: из 71 одного закопавшегося на [символические 2 метра](#) сразу в московскую землю, жалко всех, кроме тех двоих что находились за штурвалом.

## Пожар на борту

Пожар обычно возникает из-за короткого замыкания или повреждения двигателя и топливной системы.

- **19 августа 1980, Саудовская Аравия, Эр-Рияд.** В 18:14 на борту «Lockheed L-1011 TriStar» авиакомпании «SaudiAir», находящегося в наборе высоты, возник пожар в грузовом отсеке.

В 18:36 «Трайстар» совершил безаварийную посадку в аэропорту Эр-Рияд. До этого момента реакция пилотов «Трайстара» на происходившее несколько [замедленная](#), но, в общем, правильная. Однако то, что произошло в последующие несколько минут, не поддается [никакому объяснению](#). Вместо того чтобы остановить машину на полосе и объявить немедленную эвакуацию, командир сделал поворот на рулежку, — еще 2 минуты 39 секунд самолет катился по бетонке, пока не припарковался на стоянке.

В 18:40 с борта L-1011 ушло последнее сообщение: «Пытаемся начать эвакуацию». Лайнер замер на летном поле, двигатели работали на малом газу. Многочисленные свидетели происходящего не верили своим глазам:



Пожар на китайском крафте

в иллюминаторах заднего салона полыхало пламя, фюзеляж наполнялся дымом, но ни один выход не открывался! Тогда за дело принялись пожарные. Более 20 (!) минут они пытались разобраться с инструкцией по открыванию основных выходов.

*Итоги* — когда пожарные проникли внутрь, ни один человек на борту «TriStar» — 301 юнит, включая экипаж, — уже не подавал признаков жизни. По всей видимости, все погибли от токсичных газов — пожар разгорелся только в задней части самолета. **Когда свежий воздух через открытые двери проник в кабину, произошло мгновенное воспламенение** и пожар распространился по всему самолету.

Сама возможность обратной тяги уже говорит о том, что атмосфера внутри скорее восстановительная, нежели окислительная, то есть спасти не просто некого, а давно и надёжно некого: воздух не просто *насыщен* горючими/ядовитыми газами, а *состоит из них вместо* кислорода.



Сгоревший «Тристар»

Сгоревший «Тристар»



А спасать-то уже и некого

А спасать-то уже и некого

- **9 мая 1987, Польша, Варшава.** Совковый Ил-62 с почётным названием «Гадеуш Костюшко», набитый пиндосами и пшеками, шел к успеху и собирался увидеть Нью-Йорк, но, увы, не фартануло. При наборе высоты из-за конструктивных недоработок ВНЕЗАПНО отказали, а затем загорелись два двигателя. Слегка охуевшие пилоты, однако, оказались забавными ребятами и восприняли ситуацию оптимистично — отказались от предложения диспетчера садиться в ближайшем аэропорту Гданьска и решили, что смогут как герои долететь до Варшавы (ну и затем, разумеется, получить медали за отвагу, стальное очко и профессионализм). Все бы ничего, но у почётного Ил-62, кроме движков, еще и пожарная сигнализация полетела ко всем чертям. В итоге экипаж, сам того не ведая, 30 минут летел с полыхающим багажным отсеком, от которого по дороге отваливались и падали на голову местной фауны горящие куски носков и трусов пассажиров, а также фюзеляжа. Мечтатели вполне могли прийти к успеху, но за несколько километров до ВПП аццкое пламя заскучало в багажном отсеке, захотело обнимашек и проникло в фюзеляж. Увы, пассажиры не ответили огню теплом и дружелюбностью и в панике переметнулись в носовую часть летуна, предложив огоньку френдзону. Общая масса в 172 пакса сделала свое дело: у самолета нарушилась центровка, и он, вместо аэропорта Варшавы, полетел в Кабацкий лес собирать грибы.

Алсо, от неожиданного поворота событий замечтавшийся капитан забыл, что нужно делать настоящему пшеку в сложных жизненных ситуациях, и вместо положенного «Курва!» среди белого дня крикнул диспетчерам «Спокойной ночи, до свидания! Пока! Мы погибаем!».

*Итоги* — 183 человека так и не долетели до Нью-Йорка и не стали поп-звездами, а крупнейшая авиакомпания Пшекляндии LOT (в лучших традициях «Я обиделась») отказалась от эксплуатации и продала нахрен все совковые Ил-62, заменив их на пиндосские Боинги 767.

- **28 ноября 1987, где-то над Индийским океаном.** Комбинированный грузопассажирский пепелац Боинг 747 компании [South African Airways](#) с почетным названием Helderberg, что есть зона производства винишка, летел себе над океаном из Тайваня обратно домой. Потом ВНЕЗАПНО где-то в 4 утра, перед планированной остановкой на острове Маврикий, раздался сигнал о перегреве в грузовом отсеке. КВС решил сделать плановую посадку на Маврикие, потому что ибо хер где её еще сделать над океаном. Естественно, для того чтобы потушить пожар надо зайти в тот отсек, но как всегда формула  $pV = nRT$  перехерилась в пользу груза, и дым начал фартеть к пассажирам. Ситуация дошла до такого дерьма, что КВС решил открыть двери прямо в полете, чтобы вывести дым ибо дышать нечем, однако это призвело к **еще большему дохождению до дерьма** ибо это дало тот же эффект как дуть на угли под шашлычком. В общем, пламя заебалось расовой сегрегацией между грузом и пассажирами, и 159 человек так и не дотянули до земли.

Официальное расследование так и не нашло причину возгорания, что привело к всевозможному вниманию конспиролохов, которые выдвинули свои версии что это перевозили в самолете втёмную военные грузы, ну ведь во время расовой сегрегации были санкции. Хотя бы мировой рекорд установили - самая глубокая разведывательная миссия в океан.

*Итоги* - 159 человек разделили с аццким пламенем ужасы дифференцирования по расовым признакам.

- **19 июля 1989 года, США, штат Айова, Сиу-Сити.** Ситуация довольно похожа на авиакатастрофу под Варшавой: загоревшийся двигатель (правда, один, в хвостовой части) из-за разрушившегося ротора, и до кучи, слетевшая к **едрене фене** гидравлика. Водятлы DC-10, летевшего из Денвера в Чикаго, также решили поиграть в **героев** и посадить горящий и неуправляемый самолёт в ближайшем **мухосранске**, коим и оказался Сиу-Сити. К ним присоединился **очень опытный пилот** и лётный инструктор Деннис Фитч, летевший в качестве пассажира. Фитч и ко успешно выровняли качавшийся самолёт и вывели на посадку, но тут правое крыло по предложению лёгкого летнего бриза решило поцеловать мать-сыру-землю, в результате чего из бака полилось топливо, которое сразу начало



гореть, а самолёт перевернулся и раскурочился на четыре части.

*Итоги* — тут, казалось бы, шансы на выживание нулевые, но из-за того, что рядом чисто случайно оказалось куча военных и нацгвардейцев, а в местных [травматологическом и ожоговом центрах](#) была пересменка, из-за которой эскулапов было на порядок больше, и заодно благодаря оперативной работе пожарных и [спасателей](#), погибло всего-то около половины пассажиров — 111 из 285. А экипаж, среди которых погибла лишь одна стюардесса, заслуженно получил свои [сранные](#) медальки. К сожалению, Фитч умер от рака в 2012 году, а КВС — 26 августа прошлого года.

- **11 июля 1991, Саудовская Аравия, Джидда.** На самолёте компании Nationalair (Канада) домой в [Нигерию](#) возвращались паломники-муслимы, совершившие самое важное в жизни дело — посетившие храм Кааба в Мекке. Из-за того, что авиакомпания сэкономила на безопасности и не заменила вовремя шину, при взлёте она лопнула. Затем лопнула ещё одна шина, металлическая часть шасси проскрежетала по полосе, и от искры загорелись остатки шин. Когда шасси убрали, огонь сначала сжёг управляющие системы самолёта, а затем прорвался в салон, превратив некоторых африканцев в шашлык. Ах да, КВС случайно назвал не тот позывной, в результате чего диспетчер перепутал два самолёта.

При попытке сесть объятый пламенем самолёт взорвался, убив всех, кто ещё был жив на тот момент.

*Итоги* — 261 труп и разорившаяся авиакомпания.

- **8 июля 1993, Россия, Псков.** Вечером, в 20:47, экипаж ИЛ-76М выполнял над городом учебно-тренировочный полёт, но когда с момента вылета прошло 8 минут, а самолёт ещё поднимался до эшелона 1200 метров, неожиданно пропала связь с кабиной кормового стрелка. Также во внутренних и внешних системах связи появились шумы, которые летчики не смогли устранить. Когда с момента взлёта прошло 22 минуты (14 минут после прекращения связи), руководитель полётов велел борту 86039 прекращать задание, после чего передал условия выхода на точку для захода на посадку. Самолёт направился к аэродрому, при этом в течение данного полёта у фюзеляжа отделились элементы хвостовой части. Спустя 3 минуты после прекращения задания (25-я минута полёта) экипаж сообщил на землю, что у них на борту за гермошторкой пожар, на что руководитель полётов разрешил выполнять экстренное снижение. Самолёт при режиме двигателей 90 % был выведен из крена, после чего переведён в энергичное снижение. Затем в 3400 метрах от торца взлётно-посадочной полосы и в 480 метрах левее её продолжения её оси (у микрорайона Любятово) машина в 20:47:20 врезалась в лес, разрушилась и загорелась. «А город подумал - ученья идут».

*Итоги* — 11 летчиков навечно поселились, в братской могиле, на городском кладбище Пскова «Орлецы-2».

- **11 мая 1996, США, болото Эверглейдс.** Самолёт перевозил кислородные генераторы (де-юре пустые, де-факто просто неисправные). В грузовом отсеке начался пожар, перекинувшийся в салон. Дым дошёл даже до кабины пилотов, и оба пилота потеряли сознание... [Конец немного предсказуем.](#)
- **2 сентября 1998, Канада, Галифакс.** Рейс Swissair 111 Нью-Йорк-Женева. После взлёта пилоты почували дым из вентиляции и прикрыли последнюю, подумав, что решили проблему. Но скоро снова его ощутили, здравомысляще решили, что скоро [жопа](#), и попробовали сесть в Галифаксе. Затем обнаружилось пламя из компьютерного отсека, вырубившее нахрен всю электронику вкупе с черными ящиками. КВС пытался потушить пламя, но [не смог](#), и после этого пепелац с рёвом ухнул в залив, совсем немного не дотянув до аэропорта.

*Итоги* — 229 тел, [лишь одно нашли целым](#), вторая по жертвам авиакатастрофа в истории Канады и проёбаный рисунок Пикассо. Расследование, занявшее 4 с гаком года и стоившее Канаде 57 лямов местных вечнозелёных, показало, что причиной пожара стал перегрев новомодной развлекательной системы для мажоров, короткие замыкания и воспламенившаяся изоляция проводов. Все нарушения быстро исправили на куче самолётов во всём мире, но авиакомпания захлопнулась в 2001 году.

- **25 июля 2000, Франция, Париж.** Во время разбега сверхзвуковой «Конкорд» пробил колесо шасси о лежащую на ВПП железку, отлетевшую от McDonnell Douglas DC-10. Колесо с этим мириться не захотело и разорвалось на куски, пробив одним из них топливный бак. Вытекающий широким потоком керосин загорелся, и гордость англо-французского авиастроения оторвалась от земли с огромным огненным шлейфом. Пилот, заметив эту неприятность, попытался совершить посадку в другом ближайшем аэропорту, но не долетел: от высокой температуры разрушились элероны и отказали 2 двигателя. Самолёт сделал кобру Пугачёва и [рухнул](#) на мирный французский отель.



Взлет горящего Конкорда

*Итоги* — погибли все 109 человек на борту и 4 постояльца отеля. Стоит также добавить, что начавшееся бурление говн привело к полному выпилу Конкордов из эксплуатации, несмотря на все его модификации в плане безопасности, где были учтены все предыдущие недоработки, которые и привели к катастрофе, и вообще концу недолгой эры сверхзвуковых пассажирских перелетов.

ЧСХ, «Конкорд» разбился совсем недалеко от того самого места, где 27 годами ранее [разбился](#) тогдашний

главный соперник «Конкорда» — советский Ту-144.

- **1 января 2011, Россия, Сургут.** Похожая на Эр-Рияд ситуация, с той лишь разницей, что **тушка** загорелась еще на земле, сразу после запуска двигателей, и экипаж, в отличие от саудовского, сработал, как надо. В итоге практически все паксы и пилоты спаслись (погибших трое), правда, от самолета осталась только кучка пепла и хвост.

## Падение с эшелона

Чаще всего связано со сваливанием из-за потери скорости или выхода на закритические углы атаки. Особенно этим страдает **Ту-154**. Реже случается из-за повреждения управляющих плоскостей или механизации крыла.



- **1985, СССР, Учкудук.** Авиакатастрофа с крупнейшим количеством жертв за всю историю СССР. После взлета экипаж включил автопилот и со спокойной совестью уснул. А дальше есть несколько нюансов:
  - Самолёт был загружен по самое немогу, что должно было учитываться при расчёте минимальной скорости и максимальной высоты полёта.
  - Температура на эшелоне вместо нормальных  $-55^{\circ}\text{C}$  была всего  $-40^{\circ}\text{C}$ , поэтому двигатели развивали меньшую тягу. Плотность горячего воздуха меньше, соответственно и подъемная сила при той же скорости тоже ниже. А вес тот же.
  - Автомат углов атаки и сигнализации перегрузок если и работал, то работал хреново, поэтому начавшаяся из-за нехватки скорости тряска была оценена проснувшимся экипажем как помпаж двигателей, а не начало срыва.

Как-то так. Ну а результат мы знаем

В результате и без того непотребный режим работы двигателей был уменьшен до малого газа, а приборная скорость поехала с 400 км/ч к 290 вместо положенных 550. В то время, как экипаж успел попрощаться с родными, командир ограничился недвусмысленным «Всё, пиздец!».

*Итоги* — 9 членов экипажа и 191 пассажир в течение 3 с половиной минут кружились в вальсе с вертикальной скоростью 80 м/с. Конец, что логично, предсказуемо.

ЧСХ, через 16 лет **похожая ситуация произошла в Иркутске**: снова «Тушка», снова сваливание из-за низкой скорости, те же слова КВСа непосредственно перед втыканием в землю и отсутствие выживших.

- **1994, Россия, Междуреченск.** Занимает достойное место в хит-параде пилотов-долбоёбов. Отличился Ярослав Кудринский, который позволил своему сыну сесть на место командира. Пятнадцатилетний сыночек славно поигрался со штурвалом, что привело к частичному отключению автопилота. Он же и заметил крен первым.

<https://www.youtube.com/watch?v=fO11T5eKQNA>  
Эльдар и самолёт

Когда же «профессиональные пилоты», наконец, соизволили заметить, что автопилот отключен, они попытались занять свои места. Командирский сынок по-прежнему сидел в кресле КВСа и выполнял противоречивые команды своего папаша, второго пилота и... друга семьи командира, который также был «профессиональным пилотом» и летел тем же рейсом. Команды были на жаргоне, который маленькое создание никак не знало. Второй же пилот в полете отодвинул свое кресло до конца назад и не мог управлять самолетом, а из-за возникших перегрузок долго не мог занять рабочее место, равно как и КВС не мог пробраться к своему.

Крен достиг  $90^{\circ}$ , аэробус терял высоту. Второй пилот, наконец, сумел выровнять самолет путем опускания носа, и командир все-таки смог вынуть малолетнего долбоёба из кресла, но было уже слишком поздно — А310 крыльями зацепился за верхушки деревьев и рухнул.

ЧСХ, при моделировании ситуации на тренажере компании Airbus выяснилось, что если бы пилоты просто устранились от управления и не трогали штурвалы, автоматика вывела бы самолет из пикирования. Но, увы, кому вообще нужны мануалы?

*Итоги* — 12 членов экипажа досрочно сложили свои полномочия, уведя за собой всех 63 пассажиров.

Особый лулз ситуации состоит в том, что в любую ветку любого авиафорума, посвященную данной катастрофе, непременно набигают профессиональные летуны с заявлениями типа «меня малолетним пиздюком отец-пилот за штурвал в полёте сажал, и я своего пиздюка посажу». Экипаж желает вам приятного полёта.

- **2000, Тихий океан, около Калифорнии.** MD-83 компании Alaska Airlines поднялся в воздух, и тут стабилизатор заклинило. Для справки — самолёты серии MD-80 имеют Т-образное оперение и переставной стабилизатор, управляемый винтовым приводом. Этот домкрат не проверяли 3 года, а во время последней проверки обнаружили, что резьба стёрлась, и привод следует заменить, но... **сами понимаете.**



Итак, за прошедшие 3 года резьба стёрлась ещё сильнее, и управляющая гайка прокручивалась вхолостую. Пилоты попытались переставить стабилизатор, но в результате сорвали резьбу, и стабилизатор, останавливаемый только контргайкой на конце привода, принял крайнее положение, отправив самолёт в пике. Пилоты кое-как удержали самолёт, выровняли его и запросили аварийную посадку.

Но затем пилотам пришла в голову гениальная идея — прямо над океаном симитировать посадку, чтобы оценить управляемость самолёта. Эксперимент кончился тем, что управляющая гайка снова ударила по контргайке и сломала её. Привод выскочил из управляющей гайки, стабилизатор перевернулся на недопустимый угол, повредив при этом киль. Самолёт отправился в почти вертикальное пике.

Пилоты снова придумали гениальный план спасения самолёта — перевернуть его брюхом кверху (сделать [полубочку](#)). Суть в том, что при этом сломанный стабилизатор будет направлять нос самолёта вверх, а не вниз. Самолёт это не спасло, а вот авиакомпании пришлось дополнительно раскошелиться, так как пассажиры от таких переворотов испытывали мучения.

*Итоги* — 88 погибших.

- **2006, Украина, Донецк.** Почти полный аналог случая в Учкудуке. Тоже Ту-154, тоже плоский штопор, тоже куча погибших. Разница только в том, что пилоты решили облететь сверху грозное облако и при наборе высоты попали в мощный восходящий поток, из-за чего и произошло сваливание со всеми вытекающими. Впрочем, на скорость и, судя по разговорам в кабине, на показания приборов пилоты положили с прибором. Пытавшегося предупредить экипаж турецкого диспетчера, который аж у себя в Турции на радаре наблюдал, как тушка уверенно прёт на грозу, КВС назначил хуем и поставил в игнор. На записи слышно, как КВС хочет сделать [распил и откат](#) на экономии топлива (что довольно часто практиковалось до этого случая и, возможно, и сейчас практикуется), не по уставу летя над грозой, а не облетая её. Самолет пробыл довольно долгое время в плоском штопоре, прежде чем экипаж ВНЕЗАПНО это понял, увидев строго летящую на него, а не от него землю. Новый член экипажа и по совместительству новый пилот — единственный, кто просил сделать все по правилам, на что был спрошен, не баба ли он, и послан. Резонно на записи последний заметил: «Пожалуйста, не убивайте меня». Для любителей покрыться тремя слоями мурашек — см. видео. Вообще, [запись](#) происходящего в кабине — практически эталонный пример того, как безостановочно брюзжащий КВС своей постоянной раздражительностью распространил её на остальных, и поэтому во внезапно наступившей критической ситуации пилоты не смогли сориентироваться.

[Авиакатастрофа Ту-154 под Донецком](#)  
Бугуртим от голоса КВС

*Итоги* — из 170 анонимусов до зимы не дожил ни один.

- **2009, где-то над водами Атлантики.** Тайна, покрытая легким полумраком, ибо в момент пиздеца французский Airbus A330 и 228 человек вместе с ним находились вне зоны действия радаров, а бортовые самописцы (состояние которых в момент нахождения было весьма хуевым) оказались на глубине 4 км ниже уровня океана. Было сделано 100500 предположений, пока красный ящик таки не откопали из ила. Оказалось, что когда КВС отошёл из кабины, замёрзли трубки Пито, под влиянием чего умный компьютер отреагировал отключением автопилота, а двое [слоупок](#) (вторые пилоты), сидевших в креслах пилотов, не понимали, что происходит. Когда КВС вернулся в кабину и раздал пиздюлей всем и технике в том числе судно пошло на взлёт. [Но было поздно...](#)
- **2010, Конго, Африка.** Эпичнейший по своей долбанутости случай произошел с экипажем и пассажирами расово чешского турбовинтового пепелаца L-410. Летел себе, летел на эшелоне, потом вдруг ни с того ни с сего наебнулся на грешную африканскую землю. Как поведал единственный выживший пакс, случилось это из-за того, что из ручной клади одного из пассажиров во время полета [ВНЕЗАПНО](#) вылез вполне себе обычный африканский крокодил. Пассажиры, отложив по тонне кирпичей каждый, ломанулись от него в сторону кабины пилотов. Летальный аппарат, не выдержав веса произведенных шлакоблоков, а также ввиду резкого нарушения центровки, не придумал ничего умнее, кроме как пиздануться с большой высоты.

*Итоги* — ислам по-африкански приняли 17 паксов, 3 члена экипажа и одно пресмыкающееся, причём последнее выжило при падении, но было выпилено подоспевшими солдатами при помощи [мочеты](#).

- **2013, Афганистан, Баграм.** [Пиндосский](#) грузовой Боинг оторвался от полосы, начал набирать высоту, а затем, по причине разьебайства компании-перевозчика, которая накатала невнятную хуиту вместо инструкций по креплению тяжелых грузов, в результате чего следующий мануалу лод-мастер использовал в половину меньше строп, чем было необходимо по факту, крепления закономерно не выдержали и один из двенадцатитонных броневишечков от души покотился в направлении, противоположном вектору движения пепелаца, да так удачно, что распидорасил переборку грузового отсека, гидравлику, винтовой домкрат и черные ящики. Вследствие этого птичка прямо в полёте присела на жопу, угол атаки стал критическим, центровка самолета сбилась, он стал неуправляем, и произошло классическое сваливание. А так как высота была ничтожной, самолётик с полными баками от души бахнул о брэнную землю. Что самое интересное, согласно выводам комиссии, пиздарика могли и не настать, если бы бгоневичёк не срубил комбо, распидорасив и две линии гидравлики, и домкрат.

[National Air Cargo's Boeing 747-400 freighter crash in Afghanistan](#)

*Итоги* — красочный фейерверк и 7 мгновенно прожарившихся тел на борту.

## Разрушение в полёте

В стародавние времена самолёты разваливались из-за конструкторских ошибок. Однако с [развитием](#) человечества разрушение происходит из-за:

wings fall off of massive airplane(must see)

Грациозно

- косяков при ремонте;
- отсутствия ремонта как такового.

## Примеры

- **Пример № 1 (серия [Де Хевилленд ДН.106 Комета](#)).** Собственно, первый в истории коммерческий реактивный авиалайнер. Ажно 1949 года рождения, британец. Все с ними было прекрасно, но через пять лет после начала эксплуатации лайнеры начали массово падать один за другим. Для определения причины был построен огромный бассейн с водой — моделировалось периодическое изменение разницы между внутренним и внешним давлениями воздуха (на земле разницы между ними в общем-то нет, а на высоте самолет — что воздушный шарик — раздувается изнутри, дабы паксам было чем дышать). Надо заметить, что именно поэтому самолёты *наддуваются* до 0,86 атмосфер, а не делаются герметичными. В результате нескольких итераций «накачать/сдуть/накачать/сдуть» испытываемый Комет успешно развалился на части. Просто это была неудачная попытка построить герметичный самолёт, чтобы анонимусы не испытывали проблем с перепадами давления, но испытали в результате экстерминатус. Исследование фюзеляжа показало, что причиной гибели пяти самолетов стали сраные заклепки на сраном окне еранёго радиокompаса. При монтаже заклепок (если этим занимаются рукожопые работяги, привыкшие в войну клепать [спитфайры](#) по принципу «да его ж всё равно через три дня собьют») в материале фюзеляжа образуются микротрещины, которые в один прекрасный момент из-за усталости металла лавинообразно переходят в огромный разлом. Именно поэтому, кстати, современные авиастроители всё активнее и активнее [переходят на клей](#), благо и пластиков в авиации всё больше, да и клеить алюминий наконец научились как следует.

*Итоги* — конструкторские косяки исправили, рабочим выписали живительных пиздюлей, но репутация у машины оказалась уже подмоченной. Боинг и Дуглас с облегчением сбрасывают со счётов заокеанского конкурента и схватываются уже между собой (противостояние Б-707 и ДС-8 — это отдельная захватывающая история), а на основе дизайна «Кометы» запиливают винрарный противолодочный самолёт «[Нимрод](#)», снятый с вооружения лишь в 2011 году.

- **Пример № 2 (1979, США, Чикаго).** Отличный пример того, как небольшая, казалось бы, ошибка приводит к большому пиздецу. Началось все с плановой замены движков у пепелаца McDonnell Douglas DC-10. Однако, благодаря эффективному менеджменту авиакомпания, операция ради профита производилась не по предписанной изготовителем процедуре. Это было бы не так страшно, если бы именно во время данной замены водила погрузчика не уронил бы движок сверх допустимого, повредив при этом одно из креплений пилона (детали, с помощью которой двигателя висят на крыле), что [не было замечено](#). При очередном взлете это крепление сломалось — движок сделал мертвую петлю вокруг крыла, вырвав у него 10-метровую секцию вместе с предкрылками и повредив гидросистемы. Так как произошло это буквально за пару секунд до взлета, то останавливаться было поздно и КВС поднял машину в воздух. Не зная, что одному крылу настал пиздец, экипаж, следуя мануалам, начал снижать скорость для аварийной посадки. Когда она упала ниже 300 км/ч, на левом крыле произошел срыв потока, самолет сделал полубочку и рухнул на трейлерный парк. Перед этим один из авиафанатов в аэропорту О'Хара успел сделать [эффектную фоточку](#) пикирующего пепелаца.

*Итоги* — все 271 юнит в пепелаце и еще двое на земле прожарились во взрыве полных топливных баков. Последующая проверка выявила еще около десятка DC-10 с подобными повреждениями креплений пилонов, а один из техников, обслуживавших разбившийся самолет, убился ап стену.

- **Пример № 3 (1985, Япония, Токио).** У Боинга-747 версии «летающая маршрутка» для перевозки максимального количества паксов через 12 минут после взлета оторвало нахрен киль вместе с рулями высоты. Пилоты каким-то чудом ухитрились удержать в воздухе практически полностью неуправляемый самолет и даже почти вышли на курс аварийной посадки, но через полчаса, в паре километров от полосы, самолёт усмехнулся вдребезги над их попытками и надеждами в склон горы. Паксам хватило времени написать кучу прощальных записок. Причиной всему оказался хуево сделанный ремонт хвостового гермошпангоута после того, как несколькими годами раньше машину приложили хвостом о полосу при посадке: заплатке не хватило заклёпок (всё равно продержавшись гарантийные 9000 часов), она порвалась и сломала руль.

Примечательно, что первым место падения обнаружил уже через 20 минут после катастрофы транспортный самолёт американских ВВС (вылетевший с расположенной поблизости американской базы) и доложил японским службам спасения. Один японский вертолет таки прилетел на вызов, но никого не нашёл (!) и улетел домой доедать суши. В лучших традициях Геши Козодоева, [приняв ванну и выпив чашечку кофе](#), первые спасатели добрались до места катастрофы через 14 часов после крушения. В итоге большинство выживших при падении погибло от ран и переохлаждения.

Мимо такого события просто не могли пройти [Rammstein](#) — на альбоме «Reise, Reise» в начале диска

спрятаны последние секунды записи «черного ящика» того рейса.

Стоит отметить стальные яйца пилотов и их сверхпрофессионализм. Ибо полчаса продержаться в воздухе вообще без органов управления и гидросистем, управляя лишь двигателями — это что-то на грани фантастики. И хоть им это всё равно не помогло, но всё-таки. Для вспомнивших о [Мостовом под мостом](#) отметим: Токио в восьмидесятые был особенно богат кораблями; но именно из-за этого вслед за самолётом утонул бы какой-нибудь задетый крылом контейнеровоз.

Бурления говн были оправданно исполинских масштабов, сотрудники авиакомпании ссали выходить на улицу в форменной одежде, опасаясь мести со стороны родственников паксов, которых они угробили, а главный инженер аэропорта Ханэда, откуда вылетел самолёт, после крушения сделал себе харакири.

*Итоги* — 520 трупов с одного самолета, всего четверо выживших (ЧСХ, все — женского пола, от 8 до 34 лет) — больше принявших ислам было только после столкновения на Тенерифе двух Боингов-747 (583 человека, но там было 2 самолёта, а тут адын).

Подробности (с фотками, реконструкциями, получасовой стенографией переговоров пилотов и прочими ништяками) — [тут](#).

- **Пример №4 (1991, Тайбэй, Тайвань и 1992, Нидерланды, Амстердам).** Достойные продолжатели случая №2 практически во всем. Точно также у пепелацев после взлета разрушалось крепление пилона к крылу, вырывались предкрылки и приходил пиздец гидросистеме, после чего пилоты пытались совершить экстренную посадку, но как только скорость падала, на поврежденном крыле происходил срыв потока, самолет переворачивался и шмякался об грешну землю. Разница лишь в небольших деталях - на этот раз крепление разрушалось из-за банальной усталости металла (что хотя тоже есть косяк обслуживания на земле). Кроме того, задействованные самолеты - грузовые Боинги-747, а конкретно пиздец происходил в результате **комбо**: разрушалось крепление третьего двигателя (внутренний на правом крыле), движок сносило в сторону и он с мясом вырывал заодно и четвертый (внешний на правом крыле), а дальше все шло по уже описанному сценарию. Еще одно любопытное совпадение — хотя оба пепелаца ебнулись на твердую землю, их движки доставали из-под воды, поскольку авария в обоих случаях произошла над водоемом.

*Итоги*: китайский самолет разбился в чистом поле, поэтому погибло всего 5 экипажников, а вот с амстердамским вышло куда интереснее. ЕРЖ-летуны из [EIAI](#) невольнотрепетировали 11 сентября, со всей дури въебавшись прямо в середину 11-этажного жилого комплекса. Посему к четырем человекам на борту прибавилось еще минимум 39 на земле (некоторые конспирологи считают, что жертв было больше, поскольку многие гастарбайтеры в этом домике жили без регистрации).

- **Пример № 5 (2001, США, Нью-Йорк).** Свою роль сыграла паника у второго пилота, которая привела к тому, что арбузик упал прямо на город, буквально, после нескольких минут как самолёт оторвался от земли. При взлете диспетчер предупредил пилотов о волне турбулентности, чтобы экипаж был готов к тряске и не задавал лишних вопросов. Когда самолёт таки почувствовал всю мощь тряски, второй пилот делал все как его учили в академии: агрессивно использовал руль направления, чтобы выйти из турбулентности. Да-да, именно агрессивно. Симулятор поощрял подобный подход при выходе из зоны турбулентности. Когда началась тряска, это напоминало тренировку на симуляторе и правак на автомате начал нажимать на педали. В результате чего на хвост падает огромное давление. Попав уже во 2 волну турбулентности, которая кстати была ещё сильнее, самолёт начало не по-детски трясти, так как кроме турбулентности, самолёт ещё и раскачивается влево-вправо, что даёт дополнительную нагрузку на киль. До экипажа не доходит, что тряска и перегрузка в самолёте — результат именно их действий, что стало ясно, когда начали в панике кричать: «Куда мы попали?!». Правак продолжил нажимать на педали в панике, не понимая, что происходит. При 5 нажатии на педаль, киль не выдержал и оторвался нахрен, упав прямым в жилой квартал. На этот раз всё кончилось гораздо быстрее, чем в авиакатастрофе под Токио — всего 15 секунд от отрыва килея до падения. У самолёта оторвались оба двигателя, один упал прямым на заправку, которая взорвалась. То, что осталось от самолёта, упало на пригород Куинс. Поскольку событию предшествовало [11 сентября](#), все первоначально подумали, что это снова Усама натворил.

*Итоги* — 265 погибших (пятеро на земле).

- **Пример № 6 (2002, Тайваньский пролив).** Ещё в 1980 году этот самолёт поцарапал хвост, царапины прикрыли заплаткой и решили: так сойдёт. 22 года сходило.

Всё это время под заплаткой росла трещина, и 25 мая 2002 года на эшелоне у самолёта внезапно отвалился хвост.

*Итоги* — 225 погибших.

Кстати, расследованию причин катастрофы помогли отложения сигаретных смол на элементах конструкции. [Курите](#) на здоровье!

## Выкат за пределы полосы

Речь идёт о том, что самолёт, вместо остановки на полосе, продолжает



ехать дальше и сталкивается с чем-нибудь за пределами полосы. Так что не спешите аплодировать сразу после касания. Случается из-за:

A320 Crash  
A320 fail

- неисправности самих тормозов, тормозных щитков или реверса двигателей;
- превышения необходимой скорости при посадке;
- значительного перелёта зоны точной посадки или недолёта;
- ухода с полосы вбок;
- низкого коэффициента сцепления полосы, ввиду крайне хреновых метеословий и/или её конструктивных недостатков.
- долбобизма диспетчера/экипажа

<https://www.youtube.com/watch?v=xLm28QibULo>  
1984, СССР, Омск.  
Реконструкция такая реконструкция. Но представление дает

## Примеры

- **1984, СССР, Омск.** Катастрофа самолета Ту-154Б-1, случившаяся по вине диспетчера, который работал без смены второй день и просто заснул на рабочем месте. При посадке самолет столкнулся с тремя аэродромными машинами обслуживания, сушившими полосу от только что прошедшего мокрого снега. На двух машинах на борту были работающие реактивные двигатели и по 7,5 тонн топлива, отчего, собственно говоря, так сильно **ёбнуло**. Говорят, что выживший КВС, уразумев масштаб случившегося, **рвался пристрелить** того диспетчера, который его туда **завёл**. Но диспетчер всё понял и самоубился в тюрьме.

*Итоги* — от столкновения, взрыва и пожара самолет и три автомашины были уничтожены чуть более, чем совсем. Погибло 184 человека, включая 4 работников наземных служб. Выжили 5 человек — 4 члена экипажа (так как кабина всё-таки совершила посадку, улетев вперед и избежав мгновенного сгорания) и 1 пассажир.

- **1986, СССР, Куйбышев** (ныне — Самара). Циничный долбобизм пилотов Ту-134А. Охуев от размеров собственного ЧСВ, командир воздушного судна Клюев поспорил с другими членами экипажа, что зайдёт на посадку «вслепую», только по показаниям приборов. Закрыв шторкой лобовое стекло, он приступил к этой процедуре. Второй пилот, штурман и бортиженер не препятствовали его действиям. От сильнейшего (4,8g) удара при касании шасси подломилась. После скольжения по бетону взлётно-посадочной полосы самолёт сошёл на грунт, перевернулся и загорелся.

*Итоги* — из 94 человек на борту спор выиграла 24, в том числе сам командир. Вскоре прокурор поспорил с Клюевым, что тот отсидит 15 лет. Клюев отсидел только 6 и таки опять выиграл спор.

- **2006, Россия, Иркутск.** Airbus A310 уже после касания был сброшен с полосы левым двигателем, который **ВНЕЗАПНО** перешёл на взлётный режим. Надо сказать, что реверс левого двигателя был неисправен и отключен, но существуют две версии включения его в режиме значительной прямой тяги: либо экипаж случайно передвинул рычаг, либо умный, но уже начавший впадать в маразм из-за возраста комп самолёта 1987 года выпуска сильно облажался. Подвернувшиеся прямо по курсу гаражи довершили начатое.

*Итоги* — из 203 человек на борту, из них десяти членов экипажа, в живых остались 78.

- **2012, Россия, Москва, аэропорт Внуково.** Неоправдавшаяся надежда нашего авиапрома, самолет-**неудачник** Ту-204-100 чартерной быдловозки «Ред Вингз» выкатился с внуковской полосы после посадки, на полной скорости протаранил аэропортовый забор и съехал в глубокий овраг. Согласно отчёту МАК, это произошло из-за классической совокупности факторов, осложнённой конструкторскими недоработками: после касания ВПП в её первой трети, а не в начале, из-за сильного бокового ветра автоматика самолёта не позволила включить реверс, зато без реверса работающие на полную катушку двигатели начали ускорять самолёт, а пилоты не смогли сообразить, в чём причина сего эпичного отказа и не ушли на второй круг, зато ушли в канаву: полоса фактически примыкала к Киевскому шоссе и вообще была на границе с **новым географическим центром Москвы**, в ров перед которыми самолёт и въехал, перед тем, как развалиться. **По другой теории:** из-за совковой дрочки на сверхмягкости посадки (а этот конкретный экипаж якобы ещё и за пару дней до происшествия был выебан начальством за грубые посадки), перегрузка при касании оказалась слишком низкой для полноценного обжатия концевиков стоек шасси, так что автоматика всё ещё считала, что летим! И правильно считала.

Red Wings Airlines TU-204 crash  
Едешь ты такой себе, и тут...

Стоит учесть, что самолёт садился пустым, без пассажиров и багажа, а также с пустыми баками, что было явно не учтено экипажем при расчёте скорости касания и дальнейшего поведения самолёта. Обжатие концевиков стоек не зависит от мягкости посадки, оно происходит при достижении необходимого минимума прижима колёс к полосе, когда сцепление их с полосой достигает достаточного уровня, на котором самолёт уже удерживается на полосе колёсами, а не только аэродинамическими рулями, эффективность которых на скоростях посадки стремительно падает. И они таки обжимались. Но по одной, а не обе сразу, так как самолёт скакал с ноги на ногу. Что зафиксировано самописцем. Включение реверса на обжатой одной стойке или на необжатых стойках приведёт к развороту самолёта, так как силы, действующие на правую и левую сторону будут не равны из-за разного трения колёс и/или разной тяги двигателей, что и учтено в автоматике, не

дающей включить реверс до обжатия обеих стоек. Включение же реверса в воздухе приведёт к падению самолёта аки камня. Аналогичная автоматика установлена на всех существующих лайнерах. Говоря проще — сначала самолёт должен хорошо зацепиться за землю, а потом уже реверс, тормоз и аплодисменты. Пилоты не учли, что пустой самолёт несколько более летуч, чем гружёный, а вышедшая на экранный эффект тушка упорно не хотела цеплять землю.

*Итоги* — из 8 человек на борту, все — члены экипажа, выжило 3, тяжёлые травмы получил водитель автомобиля, который протаранило колесо шасси на Киевском шоссе. Катастрофа получила широкий резонанс в том числе и потому, что процесс выкатывания Ту-204 был зафиксирован видеорегистратором одного из водителей, ехавшего в тот момент на дачу в предвкушении новогоднего бухалова. Видео было оперативно выложено на ТыТуб, а потом попало и на **НТВ** в известную пидорачу «Спасатели». Огромный крылатый монстр, на бешеной скорости прошибающий стену и разлетающийся на куски на глазах у ничего не подозревающих пиплов — зрелище не для слабонервных. Особо **ФГМнутые** экземпляры **симмеров** после катастрофы поставили себе фотографии отправившихся в страну вечной охоты членов экипажа на аватарки, предварительно добавив им траурной чёрной каёмочки.

- **29 июня 2019 года, Нижнеангарск (Иркутская область), Россия.** Обычный, ничем не примечательный **старенький** Ан-24РВ с 43 пассажирами на борту выполнял рейс из Нижнеангарска — **городишки** на самом-самом севере озера Байкал; в чуть менее жопный городишко и столицу Бурятии Улан-Удэ. Однако вскоре после вылета левый двигатель с какого-то перепугу отказал, и посему было решено лететь обратно. Но заход на посадку тоже не **пошёл по плану**, правый двиг также отказал, шина на правой стойке шасси вообще лопнула, и самолёт выкатился за пределы шасси, до кучи врезавшись в некое «очистное сооружение» (**ШТОЭТА?**). Только тогда он смог остановиться. И к сожалению, тут же **загореться**. Как и в случае с нижеупомянутой катастрофой в Альпах, нашёлся некий пассажир, **снявший процесс катастрофы на видео**.

*Итоги* — КВС и бортмеханик отправились в гости к **Эрлику**, а 31 человек получили травмы и ранения. Надеемся, что количество погибших со временем не возрастет. Причины катастрофы на данный момент выясняются.

- **7 августа 2020, Кожикоде, Индия.** Бройлер-737 Air India Express (лоукостерного подразделения Air India) из Дубая раз попробовал сесть, покружил над аэропортом Каликут, в конце концов сел посреди полосы с превышением посадочной скорости и угодил в расщелину, где сломался надвое. Второй подлянкой мог быть пик местного сезона ливней, а при сухой полосе могло пронести. Пока ждём результатов расследования.

*Итоги* — пока 20 фрагов из 190.

## Прерванный взлёт

Самолёт во время разбега не может оторваться, но уже не успевает затормозить. Чаще всего случается из-за неисправности двигателей или перегруза. Не менее часто из-за **ебанутых пилотов**, у которых внезапно выключается мозг, и начинают дергать все рычаги, матерясь на автопилот, который делает всё правильно.

- **1947, Копенгаген, Дания.** После взлета DC-3 голландской KLM, шедший из Амстердама в Стокгольм, сразу после отрыва от полосы рухнул неуправляемым образом. А все потому что экипаж не удосужился перед взлетом расстопорить управляющие плоскости, которые на земле фиксируются специальными зажимами, чтобы не болтались.

*Итоги* — 22 трупа, включая 16 пассажиров, не исключая американскую оперную певицу, датскую актрису и шведского принца Густава Адольфа, второго по прямой линии наследования.

- **1958, Мюнхен, Германия.** После **третьей попытки** взлёта Airspeed AS.57 Ambassador с игроками футбольной команды «Манчестер Юнайтед» на борту не смог набрать взлётную скорость, выкатился за пределы полосы и врезался в здания за полосой. Гибель почти всей футбольной команды вызвала огромный общественный резонанс. Германия, на территории которой произошла катастрофа, не хотела брать на себя ответственность, сваливая вину на британских пилотов, не запросивших противообледенительную обработку в условиях снегопада, Британия пыталась спихнуть всё на наземные службы аэропорта Мюнхена, не озаботившиеся расчисткой конца полосы от скопившейся там слякоти. В результате, изначально обвинённый следствием пилот смог отстоять свои права только через десять лет, когда были проведены исследования влияния слоя слякоти на скорость самолёта.

*Итоги* — погибли 23 из 44 находившихся на борту, в том числе восемь игроков и три тренера «Манчестер Юнайтед», некоторые из выживших из-за полученных травм никогда больше не смогли играть в футбол.

- **1981, Пушкин, СССР.** Ту-104 Тихоокеанского флота вёз флотскую верхушку домой из **Ленинграда** после удачно проведённых командно-штабных учений. Возвращавшиеся в приподнятом настроении офицеры набили Тушку доверху **питерскими гостинцами**, а **политотдельцы** радовались особо — им удалось по случаю урвать для флотской типографии аж три рулона дефицитнейшей тогда **туалетной** бумаги, которые, собственно, и послужили причиной экстерминатуса вышеупомянутой тушки. Их просто никто не удосужился как следует закрепить в трюме, после чего они банально скатились в хвост на взлёте. Тушка не поняла таких раскладов, присела в полёте на жопу и растёрлась в мелкие

вдребезги о пушкинские сосенки.

*Итоги* — погибли все 50 человек на борту, в том числе практически всё командование ТОФ в количестве 36 [адмиралов, генералов, полковников и капитанов первого ранга](#) во главе с адмиралом Эмилем Спиридоновым. Ту-104 наконец-то выпилили и с военной службы тоже — в гражданской авиации туполевская капсула смерти к тому моменту уже пару лет как не использовалась.

- **1996, Киншаса, Заир.** Бравые российские пилоты грузового Ан-32Б решили на время сменить профессию и раскрыть свои кулинарные таланты, выкатившись на рынок при взлёте и приготовив несколько тонн аппетитного салата из мяса нигеров, тропических фруктов и керосина (вся эта гурятина выглядела [примерно так](#)). А причина тому — превышение максимально допустимой взлётной массы в несколько раз (11 тонн вместо 2).

*Итоги* — более 290 трупов на земле и многочисленные анальные кары российских пилотов в суровой африканской тюрьме, окруженной крокодилами. Алсо, принято считать, что лётчики ещё легко отделались, так как сумели избежать беспощадной расправы озверевших [абрижеев африкосов](#), которые уже готовились повесить на шеи пилотов горящее ожерелье, но, увы, помешали brave полицейяи, которые отобрали у мстителей палки, а у зрителей — попкорн.

- **2011, Россия, Ярославль.** Разбился Як-42 с целой хоккейной командой «Локомотив». По официальной версии, второй пилот, страдающий расстройством координации движений, сожрал вдогонку ещё и [лекарств](#), начал тянуть штурвал на себя раньше времени и с такой силой, что пришлось упираться ногами в пол, где ВНЕЗАПНО в числе прочего оказались тормозные педалики — так что разогнаться [не получилось](#). Предлагалась версия, что его хреново переучили, если вообще переучивали, с другого самолёта, где тормозные педали расположены по-другому. На инстинктах пилот тупо вжал не ту тапку в пол. Последние слова КВСа — [ну, вы понели...](#) Помимо того, что разбился хоккейный клуб, это был первый раз, когда гибли именно таким способом. Бурление было просто ужасным. Между прочим, данная авиакатастрофа не является прерванным взлётом как таковым, потому что после достижения скорости принятия решения взлёт был продолжен и самолёт даже поднялся на несколько метров, сознательные попытки остановить воздушное судно не предпринимались. Ну и естественно, не обошлось без занимательной конспирологии. Так, в этих ваших интернетах очень долго ходила (да и сейчас ходит) версия о том, что самолет взлетал с половины полосы и просто не успел разогнаться. А случилось сие оттого, что вторая половина полосы была занята припаркованными самолетами функционеров [Партии](#), слетевшихся по случаю на очередной шабаш.

*Итоги* — 43 человека отправились к Создателю сразу. Через пять дней за ними последовал альтернативный капитан команды Александр Галимов. Выжил только инженер по АиРЭО.

- **2016, Сочи, Россия.** Аккурат на католическое Рождество Ту-154 российских ВВС упал в море почти сразу после вылета из Сочиного аэропорта. Борт направлялся в [Сирию](#), а летели на нём деятели культуры с целью песнями и плясками поднять боевой дух русского воинства. Среди членов экипажа был штурман самолёта, «вальсировавшего» в 2011 году над аэропортом Чкаловский.

*Итоги* — 92 человека, все, кто был на борту: десяток журнашлюшек центральных телеканалов, известная [благотворительница Доктор Лиза](#) и «фронтальная бригада» — 64 артиста [вежливого](#) ансамбля им. Александрова включительно с автором гимна «Вежливые люди», вежливо плюхнулись в вежливое море и вежливо кормят вежливых рыб. Также должен был лететь главный день-победист Кобзон, но в последний момент отказался, что позволило ему отстрочить свою смерть на пару лет, и поучаствовать во многих грязных скандалах. Впрочем, в интернетах сия катастрофа больше отметилась не сама по себе, а реакцией на неё, в частности пир украинских троллей не утихал ещё долгие месяцы спустя, не говоря уже серии новостных репортажей украинских СМИ, прозрачно намекающих украинскому обывателю, почему ему «не должно быть стыдно одобрять или по крайней мере не соболезновать по факту этого события». Что же касается причин, то злые языки долго поговаривали о том, что это теракт, но как только вопрос зашёл о том, «как в Сочи могли подложить бомбу, да ещё и на такой борт», как любые разговоры о причинах трагедии были тут же свёрнуты, словно их и не было. Однако помимо бомбы самолёт мог перевозить и такие гуманитарные плюшки, как технику, вооружение и боеприпасы, более того, одно время в прессе циркулировали слухи о перегрузе Тушки из-за некоего таинственного груза, что поспешили опровергнуть. Виновником оперативно был назначен мёртвый КВС, а к 2019 году уголовное дело оперативно закрыли, а на расследование наложили гриф гостайны. Ну ты понел.

- **2018, Подмосковье, Россия.** 11 февраля 2018 года через 6 минут после вылёта из Домодедово вдребезги разбился расово украинский Ан-148 авиакомпании «Саратовские авиалинии», выполнявший рейс из Москвы в Орск.

*Итоги* — 71 человек, все, кто был на борту. То, что осталось от людей и самолёта, собирали с площади в 30 гектаров. Как оказалось, командир сначала положил болт на стандартные предписания к подготовке полёта, что вызвало обледенение датчиков и потерю ориентации в пространстве, а потом ещё и устроил срач со вторым пилотом, который принялся отговаривать его от необдуманного снижения. О банальной проверке каких-либо других датчиков не подумал вообще никто. Что ещё более примечательно, вместе с самолётом разбились и те самые техники, что проверяли его и давали разрешение на взлёт. Как результат, в проверяющих органах ВНЕЗАПНО таки заметили, что на сию компанию уже жаловались который год, а после полётов регулярно приходили жалобы о нарушениях эксплуатации самолётов. Как говорится, пока



гром не грянет, мужик не перекрестится.

## Жёсткая посадка

Пепелац плюхается на бетон, на землю или на воду, порой разваливаясь на части. Обычно это бывает при отказе двигателей и при ошибках пилотирования. Где-то рядом и козление, при котором самолёт начинает прыгать по полосе.

[Air crash In the comores island caused by hijackers](#)  
Приводнение

- **23 ноября 1996, Коморские острова.** Во время полёта из Эфиопии в Кению самолёт был захвачен тремя [ниграми](#), которым приспичило лететь в [Австралию](#). Объяснения пилота, что топлива в самолёте залито только до Кении, угонщиков не вразумили. Самолёт выработал всё топливо над Индийским океаном, и пилоты попытались дотянуть в планирующем полёте до Коморских островов для вынужденной посадки. До берега не хватило каких-то пары километров, и на глазах у тысяч отдыхающих на пляжах самолёт коснулся воды, опрокинулся и затонул. Итоги — выплыть смогли 50 из 175 человек во главе с КВС, а вот угонщики утонули — и поделом.
- **13 февраля 2013, Донецк.** Старичок Ан-24 имел все шансы отметить в июне сорокалетний юбилей, если бы не КВС, допустивший падение скорости при посадке и, соответственно, падение камнем судна с 44-мя юнитами на борту вместо его мягкого приземления. Все пассажиры являлись [одесскими](#) *vir-bolelami* местной команды по ногомячу «Шахтер», которые торопились на стадион. Пятеро из них игру любимой команды более никогда не увидят. Что интересно, ситуация до боли напоминает крушение польского борта № 1: херовые метеоусловия (в Донецке тогда стоял туман, но являлся лишь усугубляющим фактором, а не первопричиной), мажоры на борту. Однако никакой информации о довлении на экипаж со стороны крутого дяди нет.
- **5 мая 2019, Москва, аэропорт Шереметьево.** Якобы из-за попадания молнии пепелац SSJ 100 (брат-близнец воткнувшегося в гору Салак в Индонезии в 2012 судна) был вынужден прервать полёт в Мурманск и вернуться в Шереметьево. При посадке произошло вышеупомянутое козление; по правилам пилот должен был уйти на второй круг, но он благополучно забил на это МПХ и продолжил посадку. В результате самолёт пизданулся баками об полосу и через три секунды вся хвостовая часть горела азским пламенем. Диспетчеры не особо спешили направить пожарные и спасательные службы к охваченному огнём Сухому, тогда как охувевшие пассажиры в панике спасали свои шмотки и багаж, чем усугубили ситуацию.

Итог — из 73 юнитов выжили 37.

## Столкновение в воздухе

Обычно случается из-за:

- ошибки диспетчера;
- непонимания пилотами команд диспетчера;
- несанкционированного полёта в зоне прохождения воздушной трассы;
- хренового выполнения опасного трюка на авиашоу.

## Примеры

- **Пример № 1 (1935, СССР, Москва).** Самый большой самолёт своего времени АНТ-20 «Максим Горький» проводил демонстрационный полёт. Разрешено было взять на борт членов семей строителей АНТ-20. В сопровождение выделили два самолёта: Р-5 и И-5. Оператор из Р-5 снимал на камеру полет, а пилот И-5 должен был подлететь близко к «Горькому», чтобы зрители узрели разницу в размерах сабжа и И-5.



А начиналось все красиво...

И тут начало конца: пилот оказался долбоёбом и на своём И-5 начал выписывать фигуры высшего пилотажа в непосредственной близости от «Горького» (по одной из версий пилот И-5 пытался сделать мертвую петлю **вокруг** крыла «Максима Горького» — ну вы понели). И, конечно же, это привело к [фэйлу](#) — в позе мёртвой петли И-5, оказавшись сверху, потерял скорость и вошёл в АНТ-20. Но пиздец пока ещё не наступил: И-5 ударом оторвал один из двигателей «Максима Горького» и застрял в крыле на его месте. И всё бы в дальнейшем обошлось, не отвалились от истребителя кусок, попавший в хвостовое оперение гиганта, который от такого огорчения перевернулся и развалился в воздухе.

[Flugzeugabsturz von Ramstein 1988](#)  
В ФРГ

*Итоги* — погибло 46 человек, в том числе и пилот И-5. Впрочем, ему-то как раз повезло — сразу и расстрела избежал, и похоронен был вместе с остальными погибшими, и вдову с детьми репрессии стороной обошли.

- **Пример № 2 (1979, СССР, Днепродзержинск).** Встретились как-то два Ту-134, один летел в Минск,

второй в Кишинев. Самолеты шли наперерез друг другу. Диспетчер ([тогда еще новенький](#)) посчитал, что оба самолёта разойдутся. Опасность заметил поставленный его контролировать [более опытный](#). Он дал команду одному из экипажей набрать высоту 9600 метров. Кто-то сказал «Понял», позывные прозвучали неразборчиво. Контроллер был уверен, что ответили те, кто летел в Минск, и приказ выполняется. На самом деле эти слова принадлежали экипажу другого самолёта, Ил-62, летевшего навстречу, в Ташкент. Через 1 минуту 5 секунд оба Ту-134 столкнулись.

*Итоги* — спустились с небес под землю 178 человек, не выжил никто. На борту самолета, который летел в Минск, находились игроки футбольного клуба «Пахтакор», поэтому говны взбурлили еще больше.

- **Пример № 3 (2002, 1 июля, Столкновение над Боденским озером).** Несмотря на большое количество погибших в результате столкновения самолёта Ту-154М «Башкирских авиалиний» с грузовым Боингом-757 компании DHL, произошедшего из-за ошибки швейцарского диспетчера, вызвало меньше шума, чем одиночный homicide, устроенный впоследствии: некто Виталий Калоев, потерявший, блеать, в этой катастрофе всю семью, съездил на выходные в Швейцарию и насмерть продырявил там диспетчера, который ВНЕЗАПНО благодаря самому гуманному швейцарскому правосудию в мире, гулял спокойно на свободе. Спустя три года, Калоев был осуждён на 8 лет тюрьмы.
- Ещё через два года — отпущен.
  - Еще через пару дней стал заместителем министра строительства и архитектуры Северной Осетии, что как бы намекает нам.
  - В 2017 вышло кино, где Виталию сыграл [Арни](#).
  - В 2018 вышло кино, где Виталию сыграл, ВНЕЗАПНО, [Нагиев](#).

А дело было так: в этот день, как назло, были *регламентные работы* всего и сразу, поэтому не работала внутренняя связь-"интерком" у диспетчера и ИЧСХ радар также работал в режиме ограниченной функциональности (то есть: ни разу не предупредил об опасном сближении своим процессором); диспетчер же, отпустив напарника на обед, отвлекся передачей какого-то самолета другому аэродрому, так как долго не мог дозвониться до аэродрома с помощью телефона, а не по служебной связи.



Фейспалм Калоева



Вот эти ребята...

За 43 секунды до катастрофы диспетчер вдруг обращает внимание, что у него два самолета летят совсем рядом. Он дает указание экипажу Ту-154 снизиться, чтобы предотвратить столкновение. В то же время, в воздухе происходит самый что ни на есть пример восстания машин: [система предупреждения об опасном сближении дает противоположную команду](#) (башкирскому самолёту — набирать высоту) (самолету DHL — снижаться).

- Ситуацию усугубило ещё и то, что экипаж Ту-154 по инструкции был обязан в случае, когда указания автоматика расходятся с указаниями диспетчера, слушаться диспетчера, а экипаж Боинга-757 имел инструкцию в такой ситуации действовать прямо противоположным образом: не слушать, что говорит диспетчер, а делать то, что скажет автоматика. В результате оба самолета стали сближаться друг с другом.

В довершении всего диспетчер тоже даёт лажу и путает башкир тем, что самолет DHL якобы приближается справа, хотя на самом деле он приблизился слева.

*Итоги* — башкирский самолет был разрезан килем самолета DHL напополам, а самолет DHL потерял киль. Ту-154 взорвался в воздухе, а Боинг "стремительным домкратом"(с) полетел вниз без кия. [Все погибли](#). ЧСХ, как и в случае с DC-10 (см. ниже) [пушной зверёк заблаговременно намекал о своём возможном приходе](#), однако дальше разговоров «да, надо бы систему усилить» дело не пошло. Так что поговорка «пока гром не грянет, мужик не перекрестится» справедлива не только для этой страны.

## Столкновение на земле

Те же яйца, только на земле.

- **1977 год, Лос-Родос, Генерифе.** Самая крупная по числу жертв авиакатастрофа произошла вовсе не в воздухе, а на земле. В главном канарском аэропорту Лас-Пальмас террорист взорвал бомбу. Никто не пострадал, но аэропорт на всякий случай закрыли. Террорист даже не предполагал, что соберёт такое количество фрагов, которое переплюнут только в 2001 году [другие любители авиации](#).

После закрытия аэропорта в Лас-Пальмас все самолёты стали перенаправлять в маленький аэропорт в Лос-Родос, который вскоре оказался переполнен. Среди прочих самолётов там оказались два Боинга-747 американской авиакомпании PanAm и нидерландской KLM, заправившие полные баки.

Как только аэропорт в Лас-Пальмас открыли, самолёты стали один за другим вылетать. В это время на аэродром опустился сильный туман. Из-за непонимания друг друга и диспетчера (а также взаимных

ошибок в действиях) нидерландский самолёт оказался на исполнительном старте, в то время как американец рулил ему навстречу по взлётке. Экипаж KLM объявил о готовности к взлёту и, получив ответ диспетчера «ОК», начал разбег. В то время как Боинг KLM начал взлёт, диспетчер проинструктировал экипаж «Пан Американ» сообщить ему, когда взлётная полоса будет свободна. Услышав эту фразу, бортинженер KLM **выразил пилотам свою озабоченность**, что, возможно, «Пан Американ» ещё не ушёл с полосы, однако и капитан KLM, сфокусировавшийся на взлёте и считавший, что они уже получили разрешение взлетать, и его второй пилот в унисон ответили, что всё в порядке, продолжая идти на взлёт. ВНЕЗАПНО на скорости пилоты увидели впереди примерно в 700 метрах огни встречного самолёта. Так как скорость была уже большая, командир нидерландского лайнера попытался перепрыгнуть препятствие и потянул штурвал на себя, а американский — уйти с полосы влево (на грунт). Самолётам не хватило пары метров, чтобы благополучно разминуться: борт KLM вспорол своим шасси салон бизнес-класса PanAm, превратив ничего не подозревавших мажориков в кровавое гуро, и, оставив пару двигателей гореть в теле американского самолёта, рухнул на взлётку (**примерно так**).

**Итоги** — все 234 пассажира и 14 членов экипажа, находившиеся в Боинге компании KLM, погибли. Из 396 человек, находившихся на борту Боинга «PanAm», 326 пассажиров и 9 членов экипажа погибли при ударе или в огне. Так как носовая часть самолёта мало пострадала, среди спасшихся (61 человек) оказались капитан, второй пилот и бортинженер. После этого случая была разработана специальная лексика для диспетчеров, которая должна была исключить неправильное толкование команд.

В этой авиакатастрофе погибла известная американская ~~норнэ~~ звезда актриса и модель, звезда «Playboy» **Ив Мейер**.

Главные действующие лица:



|  |   |  |  |
|--|---|--|--|
| Jacob Veldhuyzen van Zanten — командир Боинга авиакомпании KLM | Klaas Meurs — 2-й пилот Боинга авиакомпании KLM | Victor Grubbs — командир Боинга авиакомпании PanAm | George Warns — бортинженер Боинга авиакомпании PanAm |
|--|---|--|--|

Любители фоточек с гуро могут сходить [сюда](#), а любители подробностей — [сюда](#).

- **Ночь с 20 на 21 октября, 2014 год, Москва, аэропорт Внуково.** В 23:57 МСК при выполнении взлёта французский пепелац столкнулся с аэродромной снегоуборочной машиной, в результате чего произошли переворот, разрушение и пожар. Все 4 человека, в том числе глава концерна «Total» (фр. *общее*) Кристоф де Маржери, приняли ислам. В момент столкновения водила снегоуборки был пьян в говно.

## Взрывная декомпрессия

Из-за разницы давления внутри и снаружи лопаются обшивки или вылетают какой-то её элемент.

С проблемой столкнулись на первой же реактивной пассажирской машине — британская «Комета», упомянутая выше, показала неприятную тенденцию лопаться в воздухе как воздушный шарик. ВНЕЗАПНО оказалось, что делать скоростные высотные машины с герметичным фюзеляжем по тем же технологиям, что и кукурузники 30-х — очень плохая идея. «Комету» подвели квадратные иллюминаторы — от заклепок в их углах в металле появлялись микротрещины, и стоило одной из них перейти в разряд макро — начиналась цепная реакция, и самолет превращался в облако дюралевой лапши с приправой из молотых пассажиров. С тех пор иллюминаторы всегда делают с закругленными углами.

Но все же иногда в случае взрывной декомпрессии людям удается выжить.

- **28 апреля 1988, США, Гавайи** — старенький Боинг-737 компании Aloha Airlines готовили для обычного рейса из аэропорта Хило в аэропорт Гонолулу. Это короткий 35-минутный рейс. На этом участке самолеты летали как **автобусы**. По 8-10 рейсов в день. Для рейса 243 это был девятый вылет за это утро. Взлет прошел штатно, но на высоте 7000 метров у самолета оторвало половину верхней части фюзеляжа. В дыру засосало стюардессу, несколько пассажиров посидели, остальные сидели, как живые. Пилотам удалось благополучно посадить получившийся воздушный кабриолет. Об этом случае в Голливуде даже сняли драму под названием «Miracle Landing».



«Летайте кабриолетами Aloha Airlines!»



Впоследствии выяснилось, что обшивка самолёта банально прогнила за два с гаком десятка лет эксплуатации в тропическом морском климате (до Гавайев эта машина летала на Тайване у Cathay Pacific), а даже уже полученный авиакомпанией усиливающий ремкомплект так и провалялся больше двух лет на складе: у Aloha Airlines всё не доходили руки снять с рейсов [один из главных инструментов чёса](#).

- **12 июня 1972, недалеко от Виндзора, Канада и 3 марта 1974, Франция, Эрменонвиль** — отличился лайнер McDonnell Douglas DC-10. Дверь его грузового отсека была спроектирована так, что её замок мог не закрыться, в то время как отвечающий за это техник был уверен в обратном. По мере набора высоты нарастающая разность давлений в салоне и снаружи самолёта выбивала дверь, а воздух, находившийся в салоне, проламывал пол, перерезая тросы управления и все гидравлические магистрали.

Первое происшествие по такому сценарию произошло летом 72-го с рейсом 96 American Airlines, вылетевшим из Детройта. Тогда гуро не получилось — помешали управление, отказавшее лишь частично и оставившее пилотам правый руль высоты, элероны, триммер руля направления и два движка под крыльями, и КВС-параноик, знавший о милой фице тяг управления и задрочивший до мозолей похожую ситуацию с отказом на авиатренажёре. В результате керосинку сумели дотащить обратно до Детройта и ёбнуть на полосу с минимальными повреждениями, никто не погиб, и даже сам самолёт не потеряли. Думаете, ребята из McDonnell Douglas тут же побежали переоборудовать все проданные DC-10? Хрен там — они ограничились рассылкой предписаний расклеить на самолётах описание процедуры правильного закрытия багажного отсека. И в марте 74-го злополучную дверь точно так же выбивает на лайнере Турецких авиалиний, который взлетел из Парижа, набитый битком из-за забастовки работников местных авиакомпаний (334 пакса и 12 членов экипажа). Дважды в одной и той же ситуации хеппи-энда не бывает: на этот раз пол был проломлен так, что рули заклинило полностью, причём на пикирование, а шестеро пассажиров, сидевшие над дверью, просто вывалились из самолёта вместе с креслами. У остальных шансов спастись тоже не было, и через полторы минуты самолёт с чувством глубокого удовлетворения вспахал лес под Парижем, прихлопнув всех, кто ещё находился в тот момент на борту. Как оказалось, чурка-техник, обслуживающий самолёт в Париже, не знал ни английского, ни турецкого, и поэтому не смог прочитать, как правильно закрыть багажную дверь. Только после этого конструкция двери была доработана. Мало того, после этих событий в конструкции пола всех современных авиалайнеров стали предусматривать воздушные клапаны, призванные предотвратить разрушение пола в подобном случае и, как следствие, исключить потерю управления. Ситуация интересна ещё и тем, что в McDonnell Douglas изначально знали о возможных проблемах с дверью багажного отделения, но ради профита закрыли на них глаза. Результат не заставил себя ждать.

## Взрыв на борту

За редким исключением является происками мирного терроризма.

Терроризм — пройдёт

- **26 января 1972, авиакатастрофа рейса JAT 367** — взрыв и падение самолета McDonnell Douglas DC-9, принадлежавшего югославской авиакомпании JAT и выполнявшего рейс по маршруту Стокгольм-Копенгаген-Загреб-Белград. Взрыв произошёл над г. Хермсдорф (ГДР); обломки самолета упали на землю в районе дер. Србска Каменице (Чехословакия). Официальной версией причины катастрофы был теракт, устроенный хорватскими националистами-ушастами. Все бы ничего, но эта катастрофа эпична тем, что югославская стюардесса Весна Вулович осталась жива, установив мировой рекорд падения с высоты без парашюта. 27 дней в коме, 16 месяцев в больнице, и таки фартануло, — первое место с результатом 10160 метров. ЧСХ, у наших серебро — Лариса Савицкая на втором месте (5220 метров).

*Итог:* 27 человек так и не увидели триумфа мировой рекордсменки, а в книге рекордов Гиннеса появилась еще одна запись. Причастность ушастей так и не была окончательно доказана, что дало пищи любителям конспирологии, разродившихся версией, согласно которой самолёт [случайно](#) задел мимопролетавшую ракету чехословацких ВВС.

- **21 декабря 1988, авиакатастрофа над Локерби, Шотландия** — взрыв самолёта Боинг-747, бортовой номер N739PA, компании Pan American World Airways, произведённый террористами над городом Локерби с помощью пластичной взрывчатки семтекс. Самолёт совершал рейс 103 из лондонского аэропорта Хитроу в нью-йоркский Международный аэропорт имени Джона Кеннеди.

*Итог:* в общей сложности погибло 270 человек (259 при крушении самолёта и 11 на земле).

Именно после данной катастрофы в авиации закреплено железное правило не вылетать без пассажира, зарегистрировавшегося на рейс и сдавшего багаж. Наверное, ранее необходимость соблюдения такого правила была кагбе неочевидна... Ожидая во гневе застрявших в Дьюти-Фри соотечественников, не предлагайте лететь без них (а то сколько можно ждать?). Максимум, чего вы можете достичь — их вещи найдут и выкинут нахрен из самолета. Можете заодно помянуть эти 270 человек, если в Дьюти-Фри вы оказались поворнее.

- **17 июля 1996, Рейс TWA 800** — во время полета связь с бортом ВНЕЗАПНО прекратилась, когда тот пролетал над Нью-Йорком. Пилоты других самолетов увидели взрыв, а затем падение обломков самолета в океан. Расследование показало, что взорвался топливный бак по причине замыкания проводов. Однако конспиролухи высказывают предположения, что самолет мог быть поражен

ракетой.

*Итог:* 230 человек умерли до того, как увидели Париж, а у сценаристов первой части «Пункта назначения» появилась идея завязки фильма.

- **31 октября 2015, катастрофа А321 над Синайским полуостровом, Египет** — взрыв в хвосте российского самолёта через 21 минуту после взлёта из египетского курорта Шарм-эш-Шейх. Самолёт развалился в воздухе и рухнул спиной вниз. В силу сопутствующего контекста (рядом шла война с ИГИЛ, да и в последние полтора года Россия всячески сближалась с Египтом), эксперты и чиновники долгое время отрицали все версии кроме возможных неполадок, однако сначала американцы с британцами перехватили переговоры боевиков, где те радуются «взрыву бомбы на самолёте», а потом сами эксперты **подтвердили взрыв бомбы с 90% уверенностью**. Параллельно оказалось, что в египетских аэропортах такая охуенная охрана, что в залах может шароёбиться кто угодно, а многие важные проходы охраняют не более 1-2 скучающих охранников, половина из которых спит на кресле. Само по себе такое событие не уникально, но в уже упоминаемом политическом и военном контексте эта катастрофа прогремела на весь мир. Отдельно запомнилась люта́я радость свидомо ориентированных гнид и тот факт, что самолёт — как некстати — упал в то время, когда российский туризм еле-еле начинал оправляться после недавнего тур-кризиса.

*Итог:* 224 погибших, самая большая по количеству жертв катастрофа в истории российской авиации, впрочем катастрофа Ан-32 Московских авиалиний в Заире пока опережает — 236 трупов, но там основное гуру было на рынке, куда аварийный борт решил приземлиться. Самая большая катастрофа типа — 320-го Аэробуса и самая большая произошедшая на территории Египта. С одной стороны оппозиция винит власть в провокации боевиков на насилие в адрес россиян, с другой стороны, как только стало известно, что это теракт, власть начинает клеить самолётики и летит бомбить террористов в сирийском сортире, встречая щенячий восторг ватников и лучи баттхёрта от вышиватников, ибо на фоне арабских страстей все как-то забыли о происходящем на Донбассе и возвращении Крыма. Но это уже другая история...

## Поражение ракетой

Обычно в этом случае сбивают гражданский самолёт военного противника, но случается и проявление долбоебизма военными.

- **Советская армия против советского народа (30 июня 1962 года, СССР, где-то под Красноярском)**. По известному принципу «тяжело в учении, легко в бою» доблестные ракетчики провели учебные стрельбы по пассажирскому самолёту Ту-104, следовавшему из Хабаровска в Москву.

*Итоги* — 84 человека отправились в страну вечного коммунизма, а вооружённые силы получили отличную практику в сбивании пассажирских самолётов.

- **3 сентября 1962 года в Нанайском районе (Хабаровский край)** Советская Армия решила, что год нехуёво такой тяжёлый и что самолёты Ту-104 в общем-то говно, но цель отличная, и сбили ещё 1 такой аппарат. (Не подтверждено так-то, но версия интересная — Кисилев знает всё).

*Итоги* — 86 фрагов, это как 84, только на 2 больше — сказал бы **умерший**. Прогресс есть!

- **Империя зла против цивилизованного государства (1 сентября 1983 года, СССР, Сахалин)**.

*Основная статья:* **Корейский Боинг**

Версия либераста: случайно залетевший в приграничное воздушное пространство корейский Boeing-747 был без предупреждения варварски сбит советским истребителем.

Версия поцреота: шпионский самолёт из капиталистической страны намеренно нарушил воздушную границу первого в мире пролетарского государства, за что совершенно заслуженно был сбит доблестным советским лётчиком.

Версия лётчика: пилоты-распиздя завели самолёт в чужое воздушное пространство и огребли ракетой от поднятых по тревоге погранцов.

*Итоги* — люта́ый холивар между СШП и Совком. В любом случае, на корм рыбам отправились 269 человек (хотя есть версия, что самолет был пустой и были там только пилоты).

- **Оплот демократии против тоталитарного режима (3 июля 1988 года, Иран, авиарейс 655)**. Иранский самолёт Airbus A300 сразу после взлёта был ВНЕЗАПНО сбит американским ракетным крейсером. Пиндосы сказали, что спутали его с боевым самолётом F-14 (хотя как истребитель-перехватчик можно спутать с гражданским **аэробусом** — неведомо). Иранские власти же посчитали это намеренным актом насилия.

*Итоги:*

- Погибло 275 человек, в том числе 66 детей, никто не выжил.

- США не взяли на себя ответственность за случившееся.
  - Вице-президент Джордж Буш-старший, в частности, заявил: «Я никогда не буду извиняться за Америку. Неважно, какие были факты» («I will never apologize for the United States of America, I don't care what the facts are»).
  - Экипаж крейсера Vincennes, сбившего самолет, встречали в Пиндосии как героев, вернувшихся с войны. И наградили за то, что «не растерялись в чрезвычайной ситуации», сбивая самолет, который их мог атаковать разве что **дерьмом** и кирпичами из пассажиров.
- **Вольнолюбивый абхазский катер против грузинских угнетателей (20—28 сентября 1993 года, Сухуми, всего 5 самолётиков).** В сентябре абхазцы взяли Сухуми в кольцо, и грузины пытались наладить снабжение по воздуху. 21 сентября успешно выпилен Ту-134А-3 с 27 журналистами и прочими экипажниками на борту. На следующий день из Тбилиси полетел Ту-154Б, груженный сотней грузинских полицейских. Проводы были торжественные и даже попали в телевизор. Как и следовало ожидать, этот борт тоже получил свою ракету. Попутно раздолбано ещё 3 самолёта, но без жертв — и поэтому не считается.

*Итоги:*

- Погибло 159 человек, в том числе 120 грузинских полицейских.
  - Сухум взят
  - Война выиграна
- **Долбоёбы против ЕРЖ (2001 год, Украина, где-то над Чёрным морем).** Таки в 2001 году российский Ту-154 вёз ЕРЖ из кошерного Тель-Авива в этот ваш гойский Новосибирск. И он бы их таки довёз, если бы бравый хохлостанский зэныгчег, **внезапно** воспылавший лютой нэнавистью до тих клятих жидомоскалів, не отправил им подарочек посредством системы быстрой доставки **С-200**, когда лайнер летел над Чёрным морем. Кто знает, может быть жовто-блакитніі ПВОшники были уверены, что как обычно промажут, и хотели просто припугнуть евреев. Но, как говорится, что случилось, то случилось. Будь в самолёте никому не нужные **кацапы** — дело бы тут же замяли, свалив вину на инопланетян, гнев б-жий, распиздяйство пилота или гнилой устаревший самолёт. Но борт был битком набит таки нашими гебятами, поэтому могочить голову не удалось. Вэйз мир! Это же намёк на **холокост!** Началась возня, причём такая серьёзная, что хохлы поняли — здесь отнекивание не прокатит. Сначала их премьер выдал лулз, что, дескать, версия с хохлоракетой «имеет право на существование». Затем, когда нарыли ещё ряд неопровержимых доказательств (прослушали чёрный ящик, выудили ракетные обломки и т. д.), нэзалэжным пришлось, скрипя шарнирами, признать, что таки да — шли к успеху, не фартануло. После чего Кучма выдал атомный лулз, заставивший ЕРЖ (и не только) высрать кирпичами стену плача. Он заявил:

Посмотрите, что творится вокруг в мире, в Европе? Мы не первые и не последние, не надо из этого делать трагедию. Ошибки бывают всюду, и не только такого масштаба, а гораздо большего, планетарного масштаба. Если мы сами себя не опустим ниже цивилизованного уровня, все будет хорошо. А если мы сами на себя ведро грязи выльем, так милости прошу.

Пока его не разорвали на тысячу маленьких кучмят, этот косяк тут же потёрли и написали другую речь, исполненную трагизма и раскаяния. Затем Украина выплатила пострадавшим компенсации. Короче, замяли конфуз. Впрочем, на этом дело не закончилось. До сих пор срываются покровы и строятся гипотезы на тему «Грицко ни у чём не уиноуат», и что на самом деле ракета самолёт не сбивала, а он был взорван террористами. То, что перед исчезновением самолёта с радаров к нему на большой скорости с белым шлейфом дыма приближался неопознанный объект — разумеется, выдумка клятых москалей.

На деле же единственный полигон, где в СССР проводились учения экипажей ПВО большой дальности (коим и является С-200), расположен в России. А на том украинском полигоне, где имели место те самые учения, во времена СССР проводились учения только экипажей комплексов ПВО средней и малой дальности. Украинские генералы во главе с Кучмой, не желая платить России за тренировку своих экипажей на российском полигоне, решили **сэкономить** и организовали учение экипажей С-200 на своём полигоне.

Эти учения, окончившиеся сбитым пассажирским самолётом, проходили следующим образом. Была выпущена мишень — самолёт с одноразовым двигателем стоимостью примерно 2000\$, в который нужно было попасть ракетой. А дело в том, что в С-200 используются так называемые ракеты с полуактивной головкой самонаведения. То есть головка самонаведения ракеты наводится на цель, получая отражённый от цели сигнал, испускаемый радиолокационной станцией (РЛС). И вот РЛС облучала цель, ракета вылетела и ушла мимо мишени. Далее по инструкции стрелок выключил РЛС — тогда ракета по заложенной в неё программе должна была самоликвидироваться, либо просто упасть в море. Но помимо того комплекса, с которого была выпущена ракета, в учениях принимало участие ещё несколько С-200, которые не выключили свои излучатели. И ракета продолжала лететь, наводясь на цель по сигналу с других РЛС. **Есть версия**, что система самонаведения ракеты изначально захватила пассажирский самолёт как более крупную цель и поэтому не поразила мишень.

Как и следовало ожидать, 28.05.2012 г. Киевский апелляционный хозяйственный суд таки в очередной раз отказался признавать вину украинских военных, посчитав, что источник поражения мог находиться как снаружи самолёта, так и внутри, а компенсация в размере \$200 000 выплачена

исключительно по большой любви.

*Итоги* — как бы там ни было, 66 иудеев и 12 христиан дружно приняли ислам. **Отака хуйня, малята!**

- **Долбоёбы против гейропских туристов (Boeing 777 где-то под Донецком) (17 июля 2014 года).** Боинг был **сбит** во время полёта над мятежной **ДНР** прямо тогда, когда там велись боевые действия — украинская армия воевала против армии ДНР. Первыми спалились Стрелков и говноканал ЛайфНьюс, через 20 минут после катастрофы опубликовавшие победные релижи о сбитом якобы транспортном самолете укропов: «Предупреждали же — не летайте в нашем небе». Потом они ушли в отказ, а Россия с ДНР и **Украина** начали сваливать вину за произошедшее друг на друга.



Далее начались мутные версии, взаимные обвинения, публикация фотографий Буков, раскопки в доисторических твиттерах, беготня через границу каких-то интересных личностей, которые называли себя диспетчерами и якобы видели всё.

В ноябре телеведущий Михаил «Однако, здравствуйте!» **Леонтьев** скачал из интернета офотошопленный спутниковый снимок якобы с укросушкой и показал его из телевизора как доказательство. В декабре **Порошенко** заявил, что у него есть спутниковый снимок с Буком (но почему-то по телевизору не показал). Примерно в это же время в РФ перебежала какая-то интересная личность, которая называла себя украинским лётчиком и уверяла, что **слышала, будто кому-то из сослуживцев отдавали приказ сбивать**. Чуть позже начальник Главного следственного управления СБУ Вовк сообщил журналистам, что «**В телах пассажиров есть элементы, которые не являются элементами воздушного судна. Есть достаточные основания говорить, что это элементы из ракет**». И добавил, что в ходе расследования было проанализировано 5 млрд интернет-страниц. Зачем — пока засекречено.



13 октября 2015 Совбез Нидерландов обнародовал отчёт о расследовании. Удалось установить, что **самолёт сбит ракетой «Бук»**. Установить точный угол запуска не представляется возможным, для установления более точного места запуска ракеты, сбившей Boeing, **необходимо дальнейшее расследование**.

С начала лета 2018-го года улёгшиеся было страсти по сбитому самолётику активизировались с новой силой, так как **независимая еврокомиссия накопила-таки на Россию компромат** в виде передвижений «**ракетного комплекса, похожего на Бук**» из Курска в Украину (после чего его мгновенно связали с **неосторожной презентацией какого-то ЗРК возле аэропорта Донбасса** аккурат перед происшествием), закономерным же итогом доклада стало обвинение... **ну вы понели, кого**. В ответ ВВП сразу же сказал «высёврёти», а МО РФ мгновенно нашло **нотариально заверенный скриншот** техдокумента сбитой ракетой ракеты (аж 1986-го года выпуска), после распада СССР переехавшей к укрим и больше от них никуда не улетавшей до 2014-го года. В общем, затлевший срач мгновенно разжётся с новой силой, вентиляторы обеих сторон раскрутились с новой силой, а конца-краю этой крайне мутной истории на данный момент и близко не предвидится.

И уже в мае 2019 правительство самой Малайзии, бывшей обладательницы того самого самолета, **высказывают** сомнения в причастности именно войск РФ к катастрофе, а их фильм о расследовании катастрофы, вышедший до этого, выставляет ряд сомнений в версиях трагедии США и СБУ. Далее, в начале 2020 года Нидерланды **выносят** вердикт, что российские Буки не могли поразить цель, учитывая их места дислокации, а на счет Буков ван Украине указывается, что годных данных нету. Остаётся сделать очевидный вывод - самолёт упал сам, ведь ничего кроме Бука в условиях Донбасса достать его на эшелоне ~2000 Км не могло в принципе.

*Итоги* — 298 трупов, мощнейшее бурление говн в СМИ, 6 место сверху в списке авиакатастроф и крупнейшая авиакатастрофа XXI века.

- **Иран против украинских авиалиний, 8-го января 2020-го года.**

Своеобразный иранский «ответ» предыдущему пункту. Дело было аккурат на следующий день после ответного удара иранских ВВС по американским военным базам в очередном обострении американо-иранского конфликта, поэтому, среди **недружественных к США людей** долгое время гуляло мнение, что любая инфа о сбитии самолёта ракетой является ничем иным как неуклюжей попыткой снова заюзать тему сбитых самолётов ради санкций. Уж больно удачно всё совпало для одних и неудачно для других. Как вскрылось 11-го числа того же месяца, всё оказалось намного прозаичней. Как признались сами иранцы, самолёт был сбит собственными ПВО из-за того, что из-за повышенной боеготовности, какой то чурка так перевознолся от мельтешения «объектов похожих на американские самолёты» на радаре, что недолго думая решил послать ракету в первую попавшуюся цель, зарядив аккуратненько по одному из двигателей взлетавшего Боинга украинских



международных авиалиний.

*Итоги* — гет в 176 тел, самая большая авиакатастрофа в истории независимой и советской Украины по числу жертв, Топ 50 гет в списке самых крупных авиакатастроф вообще. Так как дело происходило в момент разрядки после «потенциальной третьей мировой», то всё мировое сообщество ограничилось миной глубокого сожаления и постаралось дистанцироваться от скандала.

## А-ля камикадзе

Какие-нибудь террористы захватывают самолеты и нарочно врезаются ими во всякие там торговые центры.



Обычный дом в Новосибирске 1976 года чем-то напоминает Пентагон 2001 года, э?

- **Пример № 1 (26 сентября, 1976, СССР, Новосибирск).** Как известно, все вещи [впервые делаются в России](#). Не стало исключением и [11 сентября](#). Пилот Владимир Серков решил стать [камикадзе](#), а заодно и отомстить своей жёнушке. Он сел в пустой Ан-2, взлетел, немного покружил над городом и потом ВНЕЗАПНО направил свой пепелац в один из пятиэтажных домов на Степной улице. И, конечно же, самолет въехал в этот самый дом между третьим и четвертым этажом. Пилот погиб мгновенно (от [сердечного приступа](#) и декапитации в момент столкновения, повезло), а в доме возник пожар — бензин выплеснулся в здание. Поднялась паника, люди выпрыгивали из окон, а одна ТП взяла и кинула своего 8-месячного ребенка с 5 этажа (*спойлер*: его поймали на земле), в общем, праздник жизни. Погибло 12 человек, включая Серкова (среди 9 жителей дома оказались любовник одной из жительниц и его жена, пришедшая дать пизды своему благоверному), весь лестничный проем расхуярен, а в доме образовалась дыра в 2 метра диаметром.

А разгадка одна — как уже было сказано выше, в этом доме проживала жена Серкова, которая рассталась с мужем, забрав ребенка. Лулз в том, что в квартире, где она проживала, в момент удара никого не было — жена Серкова отвела ребенка в детский сад, а затем поехала к мужу, чтобы помириться, ее родители после угроз зятя ушли ночевать в другое место. Более того, на пути сего камикадзе стояло растущее во дворе дерево, и поэтому Серков въехал даже не в квартиру своей благоверной, а в соседнюю.

- **Пример № 2 (9 февраля, 1982, Япония, Токио).** 35-летний пилот DC-8 Японских Авиалиний Сейджи Катагири ВНЕЗАПНО ощутил в себе дух предков-[камикадзе](#) и врубил реверс на внутренних движках задолго до касания. Праваку и бортачу удалось-таки скрутить сбрендившего КВС-а (вот вам и невыгодность трёхчленных экипажей!), но пока в кабине бушевала [драка](#), заинтересованные лица немножко проебали потерю самолётом высоты. В итоге «Дуглас» плюхнулся в Токийский залив, не дотянув до полосы аэропорта Ханеда всего лишь каких-то 300 метров. Погибло 24 человека, но что самое смешное — опиздюлённый коллегами КВС мало того что выжил, но ещё и ухитрился первым прыгнуть в спасательную лодку и прикинуться [салариманом](#), чтобы не узнали. [Не получилось, не фартануло](#), но ввиду очевидного долбоебизма избежать тюрьмы поциенту таки удалось, заехав на [дурку](#).
- **Пример № 3 (7 декабря, 1987, США, Калифорния).** Обычный американский нигра, Дэвид Бёрк, вычищающий говно из салонов, периодически подчищал и кассы баров на борту. Став главным персонажем блокбастера «Дэвид Бёрк тырит из кассы \$69», снятого скрытой камерой на радость руководству, был решительно выкинут на мороз.

В тот же день, прихватив с собой любимый Магнум 44-го калибра, Бёрк решил прокатиться на самолете вместе с ничего не подозревающим начальником по маршруту Лос-Анжелес — Сан-Франциско. По пути в сортир он бросил боссу цинично написанную записку с угрозами (ее, кстати, нашли при раскопках места крушения — [рукописи не горят](#), ня!), а на обратном пути — воплотил оные в жизнь в виде двух свинцовых пулюль. Чтоб не укачивало. Эти же живительные пулюли были безвозмездно розданы пилотам, стюардессе и еще одному парню, пытавшемуся предложить свои услуги пилота.

После чего Бёрк немного подкорректировал курс пепелаца, направив его вертикально вниз.

Возможно, является первым в истории нигрой, преодолевшим звуковой барьер на пассажирском авиалайнере. [А чего добился ты?](#)

- **Пример № 4 (1999, рейс Египетских авиалиний Лос-Анджелес — Нью-Йорк — Каир).** Дело ясное, что дело темное — летел себе египетский Боинг 767, вез пару сотен пассажиров. Через полчаса после взлета из Нью-Йорка ВНЕЗАПНО ёбнулся в океан. Все умерли.

Поскольку воды нейтральные, расследованием занялись египтяне, у которых не было ни знаний, ни техники для копания на дне под 370-метровой толщей воды, так что они спихнули это дело американским транспортникам, а те покопались чуток, нашли какие-то следы ЗЛОГО УМЫСЛА™ и передали дело в ФБР. Итоговая официальная версия от Бюро была проста, как валенок: «когда КВС пошел поссать, правак

вырубил автопилот и с криком „АЛЛАХ АКБАР!“ свалил Боинг-767 в пике и утопил в Атлантическом океане. Бывшего КВС за нарушения выебали и понизили до второго. Вот и решил таким образом отомстить».

Египтяне **фрустрировали** и предприняли собственное расследование, что, мол, причины были в системе управления самолетом, а про величие Всевышнего пилот упоминал просто от накала эмоций. Египетская пресса поелозила еще на тему желаний американской стороны уйти от ответственности и «а может они его вообще ракетой?», но было уже поздно — результатов официального (первого, от NTSB/ФБР) расследования никто не отменял.

*Итоги* — 216 человек разделили с праваком его горе.

- **Пример № 5 (2001, США, Нью-Йорк).**

*Основная статья:* **11 сентября**

Из 4 захваченных самолетов, только 3 достигли своей цели в тот день. Случай с 4 самолетом довольно примечательный. С первыми тремя все понятно: захват, таран небоскребов и пентагона, все мертвы. Четвертый самолет, а именно, с рейсом 93, у ваххабитов случился облом. Поскольку этот самолет был последним, который намеревался совершить джихад, попытавшись НЕОЖИДАННО, ворваться в Белый Дом (эксперты до сих пор расходятся во мнении куда хотели на самом деле) в Вашингтоне, пассажиры уже успели выяснить, путем звонков со стационарных телефонов в самолете и сотовых, что они скоро врежутся, как и предыдущие арбузики. Данный расклад категорически не понравился пассажирам и те, понимая, что они скоро станут бордовой начинкой в очередном здании, решили дать пизды террористам и попытаться отобрать у них самолет. По извлеченному черному ящику удалось установить, что пассажиры таки добрались до кабины пилотов, выбили дверь в кабину с помощью тележки для напитков и ворвались в кабину, где в буквальном смысле началась борьба на смерть за контроль над самолетом. По пути к кабине двое террористов оказывали сопротивление пассажирам, а моджахед-пилот раскачивал пепелац как только мог, чтобы сбить пассажиров с ног. На момент подхода к кабине, пассажиры уже успели выпилить минимум одного террориста. К тому времени как пассажиры начали выдирать дверь, ваххабит, понимая, что пассажиры все-таки дадут им пизды, уже начал читать строки из корана и проорав АЛЛАХ-АКБАР направил штурвал вниз, поперев на землю. К сожалению выровнять самолет, который летел на охеревшей скорости вертикально вниз, уже было нереально и самолет столкнулся с землей в 10-15 минутах полета от Вашингтона, так и не долетев до нужной цели.

Отрывок из фильма «Потерянный рейс». Падение.

Что-то типа кинематографической реконструкции из того самого фильма

В пэндостане пассажиры стали национальными героями, и даже сняли про них вполне годный фильм. Если говорить серьезно, то у пассажиров была неестественно сильная воля к жизни, не каждый человек имеет яйца дать отпор в такой ситуации. Практически нереально вообразить, что происходило с людьми, когда они были так близки к спасению и при этом видели приближающуюся на огромной скорости землю.

*Итоги* — 40 человек пали смертью храбрых и 4 обломавшихся террориста мертвы.

- **Пример № 6 (2010, США, Техас).**

«Я где-то читал, что безумие — это повторение одного и того же процесса снова и снова, когда не ждут, что результат этого процесса вдруг переменится. Я наконец-то готов остановить это безумие. Что же, мистер Большой Брат, человек из IRS, давай попробуем по-другому. Получи что причитается и спи спокойно. »

Обычный техасский каубой Джо Стэк решил выебать систему в рот после того, как его заебало положение своих финансовых дел, и для этого решил въебаться на своем личном самолете в правительственное здание, где находился филиал Службы Внутренних Доходов. Погибло 2 человека (он и один из менеджеров), 13 человек получили ранения.

- **Пример № 7 (29 ноября, 2013, Намибия, национальный парк Бвабвата).** А-ля пример № 4. Когда второй пилот пошел поссать, КВС увеличил скорость, изменил высоту полета с +1100 метров до -150 метров и, не слушая робкие стуки в дверь вернувшегося сослуживца, превратил новенький самолет в опаленную проплешину на земле в национальном парке Намибии. Погибло 33 человека (в основном, всякие нигры). Возможно, камикадзе переключило — сын год назад помер, да серьезные проблемы в семье были...
- **Пример № 8 (24 марта, 2015, Франция, Альпы).** То же самое, но с белыми. КВС пошел поссать, а второй пилот, Андреас Любиц, заперся в кокпите и намеренно направил самолет на снижение. Командир пытался проникнуть в кабину, но не успел: самолет встретился со скалой, погибло 150 человек. Существовал некий железный индивид, который заснял с конца салона весь инцидент на смартфон: «**полная паника, дети плачут... командир с топором в руках...**». После катастрофы, как обычно, выяснились очень интересные вещи: Любиц был психом (и точнее, с клинической деприв) и,

по словам его подруги, «хотел сломать [систему](#)». Более того, руководство «Germanwings» якобы **знало**, что данный поциент таки не в себе, но скрывало ото всех.

Алсо, сразу после катастрофы авиационные органы в Канаде, Новой Зеландии и Германии внедрили новые правила, которые требуют обязательного присутствия двух человек в кабине пилотов в течение всего полёта. Европейское агентство авиационной безопасности рекомендовало введение подобных правил во всех авиакомпаниях. Федеральное управление гражданской авиации США теперь также требует присутствия двух человек в кабине во время полёта. Ряд авиакомпаний объявил о введении соответствующих правил. Французский профсоюз пилотов выступил против этого нововведения ~~ибо сеать-те хочется...~~ [Скандалы, интриги, расследования](#).

## Просто долбоебизм

- **1972, СССР.** Ан-24 МА Балтийского флота упал на здание детского сада в Светлогорске. Трагедия унесла жизни 34 человек: погибли все 8 членов экипажа самолёта и 26 человек на земле, из них 23 ребёнка. Самолёт упал как раз в тот момент, когда у детей был «тихий час», продлив сон детишек до бесконечности. По одной из версий, катастрофа произошла из-за не очень умного решения начальства заменить высотомер от ИЛ-14 на АН-24. По другой версии отказали двигатели самолёта, и пилоты пытались увести его в море от курортного города. Им это почти удалось ([детский сад](#) находится на берегу моря), но не хватило пары метров высоты. Самолёт задел верхушки елей и упал. На месте катастрофы расположен мемориальный комплекс, и до сих пор видны стволы, срезанные крыльями.
- **1989, катастрофа МиГ-23 в Бельгии.** Уникальный случай побега из-за железного занавеса, когда от тоталитарных коммунок на светлый эльфийский запад сбежал не летчик с помощью самолета, а [самолет с помощью летчика](#). Политрук советской авиационной дивизии, [расквартированной](#) на севере Польши, решил протестировать свои летные навыки, для чего однажды утром поднял в воздух МиГ-23М. Умная машина же решила, что хватит подчиняться этим жалким людшкам, и через 40 секунд после взлета чем-то хлопнула в воздухозаборнике, уменьшила тягу двигателя и перешла в снижение. Пилот решил, что двиглу настал конец и катапультировался. Советский алюминиевый птеродактиль обрадовался, что избавился от жалкого кожаного мешка с костями и через 6 секунд врубил двиглю на полную мощность, в результате чего на автопилоте попер на запад. Советское командование же решило, что пепелац утонул в Балтике, а посему нихера предпринимать не стало. Тем временем, МиГ-23 пересек ГДР и подлетел к немецко-немецкой границе, где его радостно встретили натовские перехватчики в лице двух F-15. Узрев истребитель вероятного противника, бодро летящий без летчика, перехватчики немножко фалломорфировали. Хотя пилоты подсознательно понимали, что до изобретения [беспилотного автомобиля](#) от гугля еще примерно четверть века, но решили не рисковать и сбивать МиГ не стали. Мало ли что? Вдруг искусственный идиот в этом мегаботе решит пальнуть в ответ, да и пугала реакция СССР на уничтожение боевого самолета. Кроме того, внизу были густонаселённые районы и нельзя было предсказать, куда шмякнется это летучее чудо. Но, не долетая до французского Лилля, советский беглец выжрал все топливо и пошел на снижение. Посадка на бельгийскую ферму оказалась достаточно жесткой, в частности ее не пережил местный 19-летний реднек. Совок выплатил Бельгии почти 700 килобаксов за доставленные неудобства (что любопытно, часть этой суммы [ушла близлежащим барам](#) в качестве компенсации за снижение продаж в результате самолетного дождя), а беглеца, едва успевшего вкусить воздух свободы, депортировали обратно. Красные техномаги поколдовали над взбесившейся машиной, но причину восстания установить так и не смогли.
- **1994, авиашоу на авиабазе Фейрчайлд.** Командир В-52 Артур Холланд очень любил две вещи — летать на одном из самых тяжелых в мире бомбардировщиков как на истребителе и [повыёбываться](#)<sup>[1]</sup>. А так как лучший способ [повыёбываться](#) — закрутить хитрую фигуру на восьмимоторном монстре прямо над головами у охувших американцев, командование послало его на все авиашоу и закрывало глаза на многочисленные нарушения регламента безопасности. После своего, как оказалось, последнего авиашоу Холланд должен был уйти в запас и в честь этого решил в нарушение всех норм и правил сделать петлю вокруг вышки управления полетами. К сожалению, у земного притяжения на этот счет были свои планы, и В-52 капитана Холланда красиво вошел в аэродромный газон, всего на 50 метров разминувшись с хранилищем для атомных бомб. Расследование показало, что самолет был в идеальном состоянии и единственной причиной катастрофы являлось опухшее ЧСВ Холланда. [B-52 Crash at Fairchild Air Force Base](#)  
Довыёбывался
- **Катастрофа под Лимой (1996 год).** [Липкая лента](#) наносит ответный удар. После мытья самолёта персонал забыл снять с воздухозаборников датчиков высоты липкую ленту. Самолёт весело навернулся в Тихий океан. Минус 70 человек, плюс миллион долларов компенсации за каждого погибшего и банкротство авиакомпании AeroPerú.
- **Катастрофа в Буэнос-Айресе (1999).** Пример того, как при сферическом эффективном менеджменте в кубе повести себя как долбоебы может как руководство авиакомпании, так и сами пилоты, в руки которых вверяются ничего не подозревающие пассажиры. Аргентинская авиакомпания LARA испытала в 90-х настоящий бум. Предоставляя возможность летать недорого, LARA отхватила огромный кусок пирога на рынке и пыталась его заглотнуть целиком, эксплуатируя самолёты как маршрутки. При таких темпах работы качественное обслуживание техники и обучение

экипажа отпадало по КД, да и сами пилоты перестали обращать внимание на постоянно мерцающие и мигающие лампочки, отводя время в кабине пиздежу ни о чём. В итоге в один не слишком прекрасный вечер августа экипаж Боинга 737 привычно положил хуй на оповещение о невзлётной конфигурации, о чём скоро пришлось пожалеть, ибо brave пилоты совершили ошибку, достойную новичка в Microsoft Flight Simulator — они не выпустили закрылки, а без закрылок самолёт почему-то взлетать отказывался, уезжая в направлении нахуя, которым оказалась газораспределительная станция за шоссе вблизи полосы.

*Итоги* — 65 умерших и 40 раненых (из них 3 и 2 соответственно мирно проезжали мимо по шоссе). После этой катастрофы авиакомпанию закономерно залихорадило, и вскоре она лопнула. Да и было отчего — вышедший в 2004 году фильм за авторством бывшего пилота LAPA наглядно показал, что проблемы в авиакомпании были очевидны всем, и так же очевидно всем на них было...

- **26.02.2004 гора Хргуд, Республика Сербская, Босния и Герцеговина.** На международную конференцию в Мостар шел Beechcraft Super King Air 200, с президентом Македонии Борисом Трайковским на борту. Вместе с ним летели еще 6 членов македонской делегации и два пилота. Всё бы ничего, но экипаж был [пьян в стельку](#) (слышно на «чёрных ящиках»), а КВС вдобавок не удосужился тщательно изучить метеосводку (был густой туман и самолет уебал в гору) и вырубил автопилот. Кроме того, им подсобили авиадиспетчеры из французских миротворцев, под которыми находился мостарский аэропорт, отдавая команды на своем языке, а не на английском. Никто не выжил, все, кроме охранника президента, обгорели до неузнаваемости. Более того, до трупов добрались далеко не сразу, поскольку гора и ее окрестности во время [Боснийской войны](#) были тщательно заминированы, а туман еще долго рассеивался. ИЧСХ, несмотря на то, что на преза дважды покушались, версия теракта никогда не рассматривалась, но спустя 8 лет после трагедии адвокат, представлявший интересы погибших, предположил, что самолёт могли-таки сбить, но кто — хз.
- **14.08.2005 г. Греция, Афины.** Еще один пример эпического долбоебизма. Перед взлетом Boeing 737 авиакомпании Helios долбоебы-инженеры проводили испытания самолета на герметичность. Для этого они переключили автоматическую регулировку давления на ручную, но забыли переключить все обратно. В результате через 20 минут после взлета из самолета вышел весь кислород. Экипаж и пассажиры потеряли сознание, а поставленный на автопилот самолет полетел в Афины. Там самолет стал нарезать круги над аэропортом, ожидая, когда наконец очухаются пилоты. Свою роль в катастрофе сыграл и долбоебизм диспетчеров, которые, заметив молчащий самолет, только через час (!) спустили с поводка два F-16 ВВС Греции, которые через 15 минут добрались до несчастного. Тут ВНЕЗАПНО оказалось, что в самолете остался живым бортпроводник Андреас Продромоу (он нашел 4 кислородных баллона и как дурак ходил туда-сюда по самолету все время полета, даже не пытаясь оживить обоих пилотов). Заметив F-16 и решив поиграть в самолетики (у него заканчивался воздух в баллоне), он зашел в кабину и сел на место первого пилота. В 11:50 останавливается левый двигатель, выработав топливо. Самолет разворачивается вправо. Пилот F-16 рукой показывает рукой «пилоту» следовать за ним в аэропорт. Продромоу отвечает, но не следует. Вместо этого он разворачивает самолет в юго-западном направлении, продолжая снижаться. В 11:59 на высоте 7000 футов останавливается правый двигатель. В 12:03 самолет врежется в холм в 33 км от аэропорта.

*Итоги* — 120 человек, не считая бортпроводника, так и не поняли, отчего умерли. Авиакомпания закрылась спустя год.

- **14.09.2008 г., Россия, Пермь. Упал Боинг.** Превышение предельного угла атаки, крена, содержания алкоголя в крови и концентрации долбоебов на 1 кв. м. при выполнении захода на посадку. Мало того, что экипаж и так не знал, как читать показания западного авиагоризонта (в результате перепутал верх и низ и, что не менее печально, лево и право), так ещё и КВС малость принял в самолёте. В то же время вполне трезвый второй пилот дюже удивлялся, почему при установке *курса* полёта шайтан-машина не хочет менять *высоту* полёта, а про указатель вертикальной скорости по имени вариометр (точнее, про его расположение в Боинге) он вообще не слышал. Алсо, ещё за несколько секунд до того, как всё, начал-таки догадываться, что уже всё. От происходящей содомии автопилот фалломорфировал и незадолго до антракта предпочёл самоустраниться. Неработающий автомат тяги в совокупности с разнотогям двигателями в тот момент уже вообще мало кого интересовал. В результате, сдав нормативы мастеров спорта по высшему пилотажу, выполнив кобру и боевой разворот, в процессе выполнения кривой нисходящей полупетли с разворотом, экипаж предложил пассажирам ~~прохладительные напитки и ужин~~ отведать чернозёма. Отказываться было неудобно, и через 4 секунды самолет произвел мягкую посадку в черте города с вертикальной скоростью около 130 м/с.

[Аудиозапись падения Боинга в Перми](#)

*Итоги* — 88 человек домой не вернулись. Бурление не утихает до сих пор. [Фото с места падения. Есть гуро.](#)

- **02.04.2012 г., Россия, Тюмень.** Свежий пример эпического долбоебизма, приведшего к трагедии. Перед взлетом ATR-72 (расовый франко-итальянский аналог не менее расового советского Ан-24) просто не обработали антиобледенительной жидкостью, и это притом, что погода в тот день в Тюмени шептала — ноль градусов и снег, переходящий в дождь, а крафт перед роковым рейсом всю ночь простоял на аэродроме. [По сведениям из надёжных источников](#), аэродромные техники, пытавшиеся подключить перед вылетом платную услугу «Антилёд», были настолько удивлены



отказом пилотов, что переспросили, уж не **бессмертны** ли они. В результате, едва оторвавшись от земли, пепелац превратился в крылатую ледышку, потерял управление и упал, а **28-летний КВС и 23-летний второй пилот** даже не успели понять, что происходит. Среди авиатехников также **популярно мнение**, что причиной катастрофы стал эффективный долбоебизм менеджеров эксплуатанта, в первую очередь. А именно, попытки **натянуть слона на вантуз** использовать французский самолёт **ангарного хранения** в условиях цивилизованной вечнозелёной Тюмени. Зазоры плоскостей данного самолёта не рассчитаны на суровый северный лёд, да ещё и без обработки. Год спустя **МАК согласился**, что экономить на химобработке не стоило.

*Итоги* — 43 человека (39 пассажиров и 4 члена экипажа) не долетели до Сургута, разбившись в полутора километрах от места вылета. 33 из них в Сургут уже никогда не прилетят.

- **17.11.2013 г., Россия, Казань.** Уходя на второй круг, опытный и подготовленный экипаж допустил значительную потерю скорости. Прочухав, что законы физики нарушить не удастся, и что возникла неиллюзорная опасность перевести самолёт в сваливание со всеми вытекающими, труп-пилоты увеличили тягу двигателя и отдали штурвал от себя, что, в принципе, и должны были сделать. Однако, героически выведя самолёт из режима сваливания, они почему-то посчитали, что их работа на этом закончена. И забыли взять штурвал на себя, чтобы вывести самолёт из пикирования. Ну, или решили самовыпилиться, такого тоже исключать нельзя. Самолёт попытался вразумить нерадивых своих водителей целым набором сигнализаций о приближении земли, но не получилось, не фартануло. Скорость 450 километров в час при столкновении с землёй дала в результате неподдающееся идентификации художественно размазанное по бетонке и перемешанное с обломками самолёта гуро из пятидесяти человек, включая сына местного президента и начальника местной же гебни. Алсо, лететь должен был борт поменьше (CRJ-200), но тот был в одноклассной компоновке, а два серьезных человека в эконом-класс никак не помещались. СМИ сначала подняли вой по поводу олдфажности самолёта, налетавшего 25 лет. Однако когда стало понятно, что переученный из штурманов экипаж не справился с обычным уходом на второй круг, то есть с элементом, который и курсанты спокойно выполняют, бурление говн несколько поутихло. **Скорбящие** товарищи из вконтактника стали массово ставить на аватарки свечечки и делать репосты со страниц погибших пассажиров, а у авиакомпании-эксплуатанта отозвали лицензию, на что та давно напрашивалась.
- **19 марта 2016 года.** В Ростове-На-Дону случайно «Боинг» авиакомпании FlyDubai. Степень долбоебизма греческих пилотов и эффективного менеджмента компании превышала все пределы. Началось всё с того, что в тот день в Ростове пошёл дождь и пилотам предложили сесть в Краснодаре. Но те решили, что дождь быстро пройдёт и ушли полетать над полосой. Дождь не кончался, а горючее — как раз наоборот (прямо «Крепкий орешек 2») и пилоты решили садиться. **Незадача** состояла в том, что пилоты были греками и не могли в посадку в условиях дождя. И самолёт, конечно же, наебнулся, заставив принять ислам 65 туристов и членов экипажа. У прессы сработал **синдром скорбящего**, а Интернет переполнился соболезнованиями вперемешку с гневными постами в отношении FlyDubai, когда выяснилось, что для отработки зарплаты, пилотам приходилось работать по 16-20 часов в сутки, отчего они, естественно, уставали. Арабам же на это **было похуй**. Одним словом, похуизм + усталость + незнание матчасти + отсутствие практики посадки в сложных погодных условиях, да ещё и авось, только не русский, а греческий.

С другой же стороны

Данная "АК", вообще-то выбивается из общего списка, и достойна если не отдельной статьи, то как минимум упоминания что **"власти скрывают"**, ибо сразу после того как леталка наебнулась, интернет нехило взбурлил. И есть из-за чего. Во первых, странности со временем падения. По некоторым сведениям, первые новости прошли чуть ли не за час до ставшего потом официальным времени падения. Во вторых, отсутствие каких-нибудь сторонних фото и видеоматериалов, как самого момента аварии, так и его последствий. Единственный ролик был хренового качества, с камеры наружки какого-то автосалона в ебнях. При том, что боинг рухнул прямёхонько в аэропорту. И чего-чего, а камер там должно быть немало. Плюс туева хуча сотрудников различных служб, 24 часа в сутки ошивающихся по взлётке и окрестностям, с "мобилями" в кармане. Однако - автохуй, в СМИ и интернетах появились только официальные фото, что само по себе наводит на мысли. В третьих, сами официальные фото, это отдельная песня, на них заместо нехуёвого размера фюзеляжа (пускай даже и поломанного) показали взлётную полосу, сплошь засыпанную обломками размером не больше метра в диаметре. Что с учетом того, что самолет рухнул при посадке с минимальной высоты и при низкой скорости, вызывает, как минимум, недоумение (тем паче, если сравнивать с фото боинга, получившего ракетой по еблу над Донбассом и наебнувшегося с в разы большей высоты). Ну и четвёртый пункт, напрямую завязан на третьем: власти заявили, что в нерезиновую было отправлено 4295 фрагментов тушек "руссо туристо" и экипажа (коих, напомним, было 65) для идентификации. Что, понятное дело, тоже вызывает вопрос - КАК? Их что, через мясорубку пустили? Для сведения, тот же великопоможный пан **Качинский**, после окончательного **принятия католичества**, засветился на фото в виде хладной тушки, с оторванными нижними конечностями. Было и ещё дохрена странностей, но суть одна, после данного ЧП возникло больше вопросов чем ответов. Теорий множество, гуглить самостоятельно, а истина же как **обычно...**

- ◦ Все как раз наоборот, самолет рухнул с очень большой вертикальной скоростью в пикировании, а высоты было вполне достаточно для набора такой скорости. И соответственно был взрыв, поскольку баки были не пустые
- **29 ноября 2016 года.** В лесах Колумбии упал летевший из Боливии самолёт, построенный в

Великобритании, ранее эксплуатировавшийся ирландцами и американцами, перевозивший бразильских ногомячистов. По недотёпству пилотов, не заправивших самолёт на полный бак, в страну вечного футбола отправились 19 футболистов, а также тренерский штаб, команда журналистов и 7 членов экипажа (выжило всего [несколько футболистов, один из которых смог даже продолжить играть в футбол](#), и журналист). Алсо, летевшие на борту ногомячисты стали не только дохлыми героями, но и посмертными чемпионами Южноамериканского кубка.

- **15 ноября 2017 года, Россия, где-то на Дальнем Востоке.** Обычный пепелац L-410, выполнявший регулярный рейс в очередные глухие ебенья под названием Нелькан, решил неожиданно завершить свой рейс прямо в лесу эдак в 2 км от самого аэропорта.

*Итоги* — 6 человек отправились на небеса, кроме 4-летней [лоли](#). Ей удалось избежать стать дохлым гером благодаря своей училке, которая [приняла православие во второй раз](#). Есть три причины падения: погода, долбоебизм пилотов и/или сотрудников аэропорта Хабаровска (откуда и выполнял рейс сия летап). Погода была в тот день хорошей, но только в пункте вылета и посадки, в промежуточном — Николаевске-На-Амуре, где он обычно делает пересадку — валил снег и аэропорт закрыли. Пассажиров, которые туда летели из Хабаровска, не было, поэтому злополучный самолет полетел сразу в Нелькан, из-за чего выдвигалась версия, что самолету не хватило топлива. Но нет, как установила комиссия, топлива было, а причиной катастрофы стал перевод лопастей одного из винтов в *бета режим* — аналог реверса на турбовинтовом самолете. Производитель оценивал вероятность этого события в  $10^{(-14)}$ , поэтому даже не стал заморачиваться с рекомендациями и отработкой на тренажерах при таком отказе. Итог — через 9 секунд после начала внештатной ситуации самолет свалился в штопор. Отдельным лулзом пошло то, что на месте катастрофы успел помародерствовать местный школьник-нищеврод, собравший с фрагов лут в виде их мобильников. Долбоеб, впрочем, тут же был арестован за кражу.

- **29 октября 2018 года, Индонезия, и 10 марта 2019 года, Эфиопия.** Две практически идентичные авиакатастрофы, произошедшие по вине долбоебизма КБ «Боинг». Увидев в начале десятих годов этого века Аэробус А320neo, отличающийся высокой топливной эффективностью и экономичностью и грозящийся стать любимцем всех нищевродских лоукостеров мира, сумрачные чикагские гении приступили к разработке своего ответа Саркози, который должен был стать ещё более экономичным. Основная фишка нового B737 MAX состоит в новых более мощных двигателях, однако из-за увеличившегося размера их пришлось установить выше, чем двигатели на обычном B737. Это привело к закономерному нарушению центровки — самолёт начал банально задирает нос, неиллюзорно грозясь уйти в сваливание. И что же придумали инженеры Боинга? А придумали они костыль в виде проги бортового компьютера под названием MCAS, работа которой состояла в том, чтобы автоматически опускать нос лайнера в те моменты, когда оно не требуется (например, при очень большом крене). Но самая мякотка заключается в том, что в Боинге посчитали ненужным уведомлять пилотов о существовании данной программы, а там то ли код был написан херово и в спешке в попытках угнаться за Аэрбасами, то ли...

В общем, суть одна: одним октябрьским утром после непродолжительных попыток побороть искусственного идиота в море недалеко от Джакарты рухнул B737 MAX 8 (189 погибших). Меньше чем через полгода — та же история, но уже с африканским колоритом: ранним утром из родины [растаманов](#) и Хайле Селассие лично, Эфиопии, в Найроби — столицу Кении вылетел Боинг-737 MAX со 148 паксами со всего света и заодно с кучей важных шишек (среди них три [соотечественника](#)) на борту. Полёт не задался сразу же: КВС доложил о проблемах с управлением через минуту после взлёта, но решил, что всё пройдёт само собой и продолжил полёт. Две минуты ничего не проходило, и командир попросил разрешения на аварийную посадку в том же аэропорту, откуда самолёт вылетел. Тут невзначай через задницу сработала MCAS и вывела уже и без того еле управляемый и качавшийся самолёт в [крутое пике](#), набрав скорость вдвое превышавшую ту, которая необходима для преодоления звукового барьера. Тот факт, что мало того, что программа была изначально неисправной, но и пилоты о ней [наслышаны не были](#), перевёл и без того печальную ситуацию в ранг фатальных. Прибавим к этому то, что в конце пути самолёт ждала не водная гладь, а пустыня, в которую он спустя шесть минут после взлёта и наебнулся, оставив после себя в 62 км от Аддис-Абебы кратер как от астероида, все 157 челиков погибли. Правда между двумя катастрофами Боинги таки удосужились сообщить о шайтан-программе MCAS, однако Эфиопским Авиалиниям это мало помогло — их мануалы датировались аж 2017 годом.

*Итоги* — масштабный бан Боингов 737 MAX из-за страха повторения новой катастрофы (в [Ройссе](#) в том числе), невиданный со времён Комет, а также огромные убытки из-за простоя пепелацев и ебли штрафов.

## Бесследное исчезновение

Основная статья: [Бермудский треугольник](#)

Иногда бывает и так, что самолет или вертолет так и не находят. Понятно, что в 146% случаев причина сводится к одной из вышеперечисленных, но отсутствие каких бы то ни было вещественных улики и существенно обломков даёт пищу для всякого рода [теорий заговора](#), легенд про зелёных человечков и рассуждений про пространственно-временные трещины. На заре авиации такое происходило гораздо чаще, но и в наше время случается — бывает, что бесследно пропадают маленькие кукурузники и им подобные над просторами Африки или ещё какой Сибири.

- 1937 год, СССР, Арктика.

Основная статья: [Леваневский](#)

- 1947 год, не долетая до Сантьяго или Вальпараисо, Чили.

*Тацемта, сие уже не бесследное исчезновение, а вполне себе расследованная катастрофа класса «столкновение в управляемом полёте». С 2000-го, ага, ибо только в 1998-м обломки и остатки тушек были обнаружены ажно в леднике. Самая цимесная загадка борта G-AGWH Star Dust от этого понятней не стала.*

Августовским знойным вечером переделанный из бомбардировщика в транспортник «Авро Ланкастриан» тихо-мирно вез себе 11 паксов из Буэнос-Айреса в Сантьяго. В самолёте не было труп-раций, но был беспроводной телеграф и за несколько минут до ожидаемого прибытия диспетчер в пункте назначения принял с самолёта быстро и громко набранную загадочную телеграмму: «ETA SANTIAGO 17.45 HRS STENDEC». Если первую часть диспетчер прекрасно понял, то последнее слово осталось для него загадкой, а поэтому тот послал в ответ «ШТА БЛЯ ЗПТ ЛАНКАСТРИАН ЗПТ ЕЩЁ РАЗ». Летуны снова набили в ответ: «STENDEC». Диспетчер опять никуя понял и во второй раз потребовал повторить таинственное слово. В третий раз получив в ответ ту же мантру, диспетчер фалломорфировал окончательно, ибо в известной ему морзянке таких ругательств не было от слова вообще. Однако больше ничего добиться не сумел, потому что (случился стендец «Ланкастриан» в условиях тумана врезался ап вулкан Тупунгато высотой овер 65536 дециметров, причём в вертикальный ледник (об верхушку?), что надёжно присыпало обломки осколками.).

В 1998 его спустившиеся по леднику обломки и немного антикварных останков таки обнаружили, и в 2000-м расследование закончилось следующим выводом: шасси не было выпущено, летел самолёт на крейсерской скорости, из-за ветерка класса «восходящее течение» его ускорило не в ту сторону и лётчики из-за тумана не заметили, как они облетели вдоль, а не пролетели горы. Значение слова «стендец» остаётся тайной до сих пор.

- Версия с [de.wikipedia не плодит сущностей](#): с самолёта в морзянке международной шло «STR DEC» (на сленге летунов, особенно англоговорящих, означает «STaRting DEsCend») (R — точка-тире-точка, EN — точка-пропуск-тире-точка, можно выдумать слитное слово, если не знать).

- В 2010 скептики из Северного Техаса завезли новую версию происхождения расшифровки морзянки «STENDEC»: с самолёта могли с помощью телеграфа с печатной клавиатурой орать VALP, сокращение-позывной аэродрома в Валпараисо.



Мякотка гипотезы с VALP в том, что от Валпараисо до Тупунгато ближе, чем от Сантьяго.

Канал BBC выпустил об этом происшествии отдельный сюжет [2], пытаясь разобраться в случившемся, однако никакой более-менее внятной версии он придумать так и не смог.

*Итоги* — 11 человек на борту были упокоены спустя полвека, что не скажешь о потугах конспирологов, до сих пор пытающихся увидеть в таинственном послании признаки вторжения инопланетян с мимоНибиру. Лабает на синтах свой ВНЕЗАПНО релакс-эмибиент исполнитель «Stendec» (гуглим альбом «the study of and») и жгут на сценах швейцарские певцы из «Stendeck».

- 1951 год, посреди Северной Атлантики. Еще одно толи исчезновение, толи не понять что. Новенький транспортный Douglas C-124 летел из США в Британию через Атлантику. Вез он целого пиндосского генерала (который был крутым спецем по авиаразведке), еще полсотни не таких важных человек и немного груза. В полтора тысячах километров от Ирландии с борта пришел сигнал SOS, поскольку груз в полете по какой-то причине загорелся. Пилоты, не мудрствуя лукаво, не придумали ничего лучше, чем затушить огонек морскойю водичкой, для чего плюхнули машину в

А домыслы есть такие: в ныне забытой "старой" морзянке для янки и красношеих (но не лягушачьей) VALP отличается от STENDEC только в двух узких местах:

1. L - тире двойной длины. На его месте в STENDEC стоят точка и тире (из букв N и D соответственно).
2. В конце слова STENDEC после пяти точек кряду, после небольшой задержки, имеется шестая точка. Было бы шесть точек в ряд без задержки, то тогда бы это был уже STENDES.
3. Что "три"? А то "три", что стандарт 1836-го и стандарт 1865-года конкурировали между собой, а теперь "морзянкой" называют в первую очередь "международный код", обзывая олдovou труп-морзянку "железнодорожной".

Гипотеза предполагает, что вместо стимпанковского ключа-"клоподава" радисты слали сообщение с помощью старой и потому ушатанной североамериканской печатной машинки aka "telegraph machine" (в старом

океан. Приводнились на отлично — самолет не получил больших повреждений, пострадавших в результате сего мероприятия не было, однако поскольку авиационный алюминий — все равно металл, то самолет через несколько минут все же закосплеил Титаник. Все, кто были на его борту заблаговременно пересели на спасательные плоты, забрав с собой кучу блекджека и шлюх: радиостанции, сигнальные ракеты, воду и продовольствие. Для поисков авиаторов, невольно перекавалифицировавшихся в моряки, из Англии отправили целый В-29. Этот стратегический бомбер вскоре обнаружил все 5 надувных плотов, людишки на которых от нечего делать веселились и, в качестве салюта, запускали сигнальные ракеты. Поскольку садится на воду В-29 не умеет (точнее не умеет после такого приземления с воды взлетать) и никаких добавочных средств спасения он не привез, то экипажу оставалась только кружить вокруг плотов, да передавать на базу ~~приветы~~ координаты, по которым нужно высылать настоящих спасателей. Однако бравые британские и пиндосские МЧСники почему-то не торопились и вскоре у самолета начало подходить к концу топливо. Не желая разделять участь Дугласа, капитан благоразумно увел машину на базу. Чуть меньше, чем через сутки, самолеты и корабли наконец-то добрались до переданных координат, но обнаружили ровно никуя. Прочесав огромную территорию, смогли выудить только обломки каких-то обгоревших ящиков, один полусдувшийся спасательный плот без человека в нем, да портфель одного из офицеров. Все! Пятьдесят человек и один генерал как в воду канули, причем ни штормов, ни ураганов за время, прошедшее со времени приводнения, в том районе не было. Что с ними стало — неизвестно до сих пор. Одно время была популярна теория, что всех их сожрала всплывшая из пучин советская подлодка, однако никаких доказательств данной теории так и не нашли, не обнаружили даже советских подлодок где-нибудь рядом. Да и после падения железного занавеса никаких раскаяний на этот счет с бывшей совковой стороны не последовало.

*Итоги* — 51 человек или кормит рыб, или сгнули в застенках советской кровавой гэбни, или были похищены марсианами, или тупо погибли после оприходвыания запасов провизии, поскольку горе-спасатели настолько хорошо искали, что проморгали их во время поисков. [The truth is out there...](#)

- **1979 год, где-то над Тихим океаном.** Грузовой Боинг-707 бразильской авиакомпания Varig вылетел из Токио в Рио-де-Жанейро с промежуточной посадкой в Лос-Анджелесе и ценным грузом — пачкой картин некоего остромодного японского художника, оцененных почти в полтора миллиона еще тех баксов. Через полчаса после взлета экипаж по плану вышел на связь и сообщил, что полет проходит в штатном режиме, самолет вышел из зоны действия японских радаров — и всё. На следующий сеанс связи борт не вышел, широкомасштабные поиски закончились ничем. Конспиролухи выдвигали версии [советских истребителей](#) или неведомой мафии, спиздившей картины (хотя если бы картины таки спиздили, за 35 с лишним лет хоть одна бы где-нибудь да всплыла). Единственная вменяемая версия — аналогично предыдущему случаю в Греции, из самолета почему-то вышел весь кислород, пилоты упустили момент с надеванием масок и потеряли сознание, неуправляемый самолет отклонился от курса и летел, пока не кончилось топливо — искать его в таком случае надо было либо в арктических ебнях, либо... по всей акватории Тихого океана.

*Итоги* — 6 человек экипажа и полторы сотни картин покоятся неизвестно где.

- **8 марта 2014 года, где-то над Индийским океаном.** Боинг-777 (серийный номер фюзеляжа: 404) «Малайзийских авиалиний», точно такой же, как тот, который летом будет сбит над Украиной, летел из Куала-Лумпура в Пекин. После последнего сеанса связи, когда пилоты пожелали диспетчеру «спокойной ночи», кто-то (предположительно, командир судна, перед отлётом разговаривавший 2 минуты с кем-то по «левым» симкам) выключил на борту все системы, отправляющие данные диспетчерам и на спутник. Причём аккуратно в тот короткий промежуток времени, когда самолёт уже покинул воздушное пространство Малайзии, но ещё не вошёл в воздушное пространство Вьетнама. Лайнер пропал с экрана гражданского радара, однако был неоднократно замечен военными радарными и находился в воздухе еще минимум семь (!) часов. Теорий заговора на эту тему уже просто неисчислимо количество (чего стоят одни сообщения о якобы отработывании КВС в [MFS](#) полёта к югу Индийского Океана для омывания своих сапог в его водах). После бабаха над Донецком еды для конспиролухов стало ещё больше, многие, например, всерьёз утверждали, что сбитый лайнер и есть потерянный, что его выкрали злые пиндосы из Пентагона, чтобы в очередной раз насолить вежливым российским людям, проводили идентификацию по закрытым окнам (да даже регистрационные номера

[Морзе](#)" STENDEC можно выдавать, если телеграф из-за неполадок не может передать "длинное тире" L в слове "**VALP**" и вместо него выдаёт точку-тире и паразитный сигнал-"точку" до кучи в конце). Также предполагается, что ушатанность машинки проявилась только на длинном сигнале, единственным обладателем которого является код буквы L (которая "двойное тире слитно").

Радисты от "старого Морзе" некогда мощно срали кирпичами и было отчего:

1. В "старом Морзе" тире гораздо короче, чем в "международном Morse Code".
2. В морзянке НЕ используется правило информатики «не делать слово столь коротким, что оно будет идентичным началу другого слова»
3. При этом, расставлять пробелы радист должен на слух
4. Из-за букв O, C и L "старая" морзянка не являлась «чисто бинарной» системой передачи данных ("новая" ITU-кодировка — является).
5. Да и "ноль" отправители сообщений часто урезали до буквы T (ноль - тире шестикратной длины, T - одно тире). [Ничего не напоминает?](#)



отличаются на подозрительно похожие буквы O и D!). Словом, бурления продолжаются. К 2018-му году комиссия не смогла сказать ничего умнее, кроме того, что тут читается злой умысел, а кроме нескольких обломков в Маврикии, ЮАР и Мозамбике, а также фрагмента крыла (который нашли ещё в июне 2015-го на французском острове Реюньон, рядом с Мадагаскаром, эдак в 4000 км западнее места проведения поисковой операции), так больше ничего и не смогли разыскать... зато хоть дно Индийского океана как следует поизучали.

*Итоги* — зимой 2015-го Malaysia Airlines официально признала самолет потеряннм, а потом и 227 пассажиров и 12 членов экипажа погибшими. Поиски уже видимо не продолжаются, так как последнее судно, участвовавшее в поисках, MS Seabed Constructor, закончило свою миссию в июне 2018-го. ИЧСХ, после этого ему удалось найти обломки аргентинской подлодки «Сан-Хуан» и даже Богом забытой французской, пропавшей ещё в далёком 1968 году. Однако малазийские власти не против возобновить поиски и использовать судно вновь, но теперь уже очевидно, что тайна малазийского боинга, пожалуй, также будет раскрыта не менее чем через 50 лет (причём под тайной имеется в виду место последнего пристанища судна - то, что происходило в кабине, мы уже не узнаем никогда). Алсо погибшими считаются 2 анонимуса из Ирана, которые умудрились сесть на рейс по спизженным где-то в Таиланде документам гражданина Италии и гражданина Германии. Тот самый итальянец Луиджи Маральди потом целых два дня опровергал собственную смерть в соцсетях с пруфами и нотариально заверенными скриншотами, <https://video.repubblica.it/dossier/aereo-malaysia/thailandia-maraldi-scherza-con-la-polizia-su-facebook-mi-davano-per-morto/158654/157147>, попутно читая свой некролог в прессе и слушая соболезнования по телевизору.

## Примечания

- ↑ За что, к слову, бывал регулярно начальством дрючим. В частности, однажды на взлёте принял настолько резкий набор высоты, что охувшим от таких раскладов керосином попросту вышибло кремальеры на топливных баках.

## Несостоявшиеся катастрофы

Иногда случается, что даже эпичный фейл в полёте не приводит к авиакатастрофе, зато приносит сотни лулзов, а иногда и награды пилотам.

- Июнь 1954. Несостоявшийся камикадзе в Новосибирске.** Бортмеханик Ил-12 Поляков, зайдя домой в коммуналку, обнаружил у себя [рога](#), по коим ему тут же прилетели обламывающие [пиздюли](#). Бывший лётчик-фронтовик умел и летать (причём на двухмоторном самолёте), так что ему не стоило больших трудов угнать с аэродрома пассажирский Ил-12. Вот только прицеливаться с трясущимися от баттхёрта аки цепи руками в нужный дом в условиях почти светомаскировки глубокой ночью в Сибири 1954-го года оказалось гораздо сложнее. Вместо этого всю ночь самолёт заходил на атаку, крутил фигуры высшего пилотажа, ожидая рассвета. На заре же Поляков протрезвел и поддался уговорам с земли по радиации посадить самолет обратно на аэродром. Времена тогда были суровые — суд приговорил аса к принятию ислама, что потом, благодаря личному заступничеству главного конструктора самолёта, за эти самые фигуры пилотажа, было заменено на 4 года.
- 21 августа 1963. Посадка Ту-124 на Неву.** Летним днём 1963 года у самолёта, летевшего в Таллин, заклинило стойку шасси. Так как в Таллине в этот момент был туман, командир принял решение направить самолёт в Ленинград. Пока самолёт кружил, выработывая топливо, экипаж пытался [аварийно выпустить шасси](#) и [протыкал окончание топлива в баках](#). Диспетчер разрешил срезать до Пулково через центр города, но у самолёта по очереди остановились оба двигателя. Пилотам ничего не оставалось, как посадить самолёт на Неву. Пролетев на высоте нескольких десятков метров над мостами, самолёт сел на воду в том единственном месте, где это вообще было возможно. Все пассажиры были подобраны проходящими судами (главным образом тем самым буксиром, над которым самолёт прошёл буквально в паре метров перед самой посадкой), а самолёт через некоторое время затонул. Экипаж, как обычно, сразу наказали, но после расследования наградили медалями. Самолёт был поднят и разобран на металлолом.
- 22 ноября 1968. Приводнение DC-8 в Сан-Франциско.** Забавный инцидент, произошедший с японским самолётом, следовавшим из Токио. Экипаж под командованием Кохэя Асо слегка лажанулся с показаниями высотомера и подключением автоматической системы посадки в новеньком и не очень-то еще привычном Douglas DC-8, и в условиях густого тумана прошёл сильно ниже глиссады, плюхнувшись брюхом в воды залива Сан-Франциско. Обычно глубина в этом месте составляет жалкие 4 фута (1.2 м), но в тот момент японцам феерически повезло — вода стояла на высоте 7 футов (2.1 м), так что самолет и о дно не разбился, и выходы не затопил. 11 человека экипажа и 96 пассажиров были успешно эвакуированы, никто даже не ушибся. Но главный лулз этой истории был позднее. Во время разбирательств комиссия по расследованию инцидента на вопрос командиру «— *Асо, какого буйвола ты посадил самолёт на воду?*» вместо ожидаемого эканья,



DC8 рейса JL2 — literally семь футов под килем

мэканья и перевода стрелок на погоду, расположение звезд и милость Будды, получила ответ в стиле российского футболиста Константина «Мы обосрались» Зырянова: «— Well, as you Americans say, Asoh fucked up». Самурайская прямота японского пилота растопила сердца комиссии и расследование прекратили. Асо, слегка понизив в должности, оставили работать в авиакомпании. Самолёт починили, и он ещё 40 лет отлетал без происшествий. А способ ухода от люлей путём прямого признания своих косяков отныне зовется не иначе как «Защита Асо».

- **24 июня 1982. Рейс ВА 009.** 263 человека чуть не отправились к праотцам, но в этом не виноват никто. Совсем никто. Ведь в 1982 году ещё никто не знал, что [вулканические облака](#) настолько хардкорны во всех смыслах, что могут навредить самолётам, и все клали на них болт. Так и этот джамбик (747-200) влетел в облако. [ВНЕЗАПНО](#) из-за пепла у него отказали все движки (алсо расцарапалось вдрызг стекло). Самолёт развернулся, чуть не влетел в вершины горной цепи острова Ява, но ближе к Джакарте движки (три из четырёх, один накрылся) таки заработали, но пепел расцарапал стекло очень качественно: почти вслепую самолёт благополучно посадили. Особо [доставил](#) коммент КВСа во время парусного воздухоплавания: «Ladies and gentlemen, this is your captain speaking. We have a small problem. All four engines have stopped. We are doing our damndest to get them going again. I trust you are not in too much distress».
- **23 июля 1983. Планёр Гимли.** Из-за того, что по ту сторону океана на систему СИ *перестали* класть болт (дело было аккурат в тот момент, когда Канада переходила с [имперских мер](#) на метрические), возникла путаница, причём даже не между литрами и галлонами, а между фунтами на галлон и килограммами на литр, и топлива в самолёт *на вес* залили немного маловато. К счастью, КВС изрядно увлекался планеризмом и отлично умел летать без мотора, а правак, в бытность свою военным лётчиком, служил как раз в тех местах и прекрасно знал все местные аэродромы. Самолёт успешно сел на заброшенный военный аэродром, немало удивив пришедших поглазеть там автогонки. Главным образом тем, что ухитрился без реверса (керосину-то нет) затормозить буквально в трёх десятках метров от гонщиков.
- **21 мая 1986. Инцидент с Ту-154 над Домодедово.** Борт 85327 летел из Челябинска и готовился к посадке в Москве. При обходе грозы в районе Домодедово у самолёта замёрзли приёмники воздушного давления (экипаж забыл включить их подогрев), в результате приборы самолёта начали давать неверные показания. Второй пилот Попцев заметил, что по приборам скорость почти нулевая, самолёт в это время летел в облаках, и экипаж видел чуть больше, чем ничего. Охувший от такого поворота событий, Попцев направил самолёт вниз. На высоте 1800 метров Ту-154 вышел из облаков и тут члены экипажа [ВНЕЗАПНО](#) обнаружили, что их наебали и что они пикируют на приличной скорости, почти 820 км/ч. Спасшись от «сваливания», экипаж начал спасаться от разъёба о землю путём взятия штурвала на себя. При этом самолёт испытал весьма нехуёвую перегрузку в 3,2 единицы, но не развалился. Пилоты благополучно посадили самолёт в аэропорту «Домодедово». КВС решил, что никому о произошедшем не скажет, однако когда самолёт заправляли на обратный рейс, со всех щелей побежало топливо, а на фюзеляже нашли вмятины. Тут-то всё и вскрылось. Самолёт был исключен из парка «Аэрофлота» и передан на хранение в Шереметьево. КВСа, что интересно, не уволили, и после этого он, по крайней мере ещё двадцать лет, проработал на этой должности.
- **31 декабря 1988. Инцидент с Ту-134 в Одессе.** Считается, что рекорд скорости приземления пассажирского самолёта был установлен на родине слонов. В приятный новогодний вечер КВС настолько торопился к праздничному застолью, что гнал на всю катушку, обгоняя кирпичи, высираемые его пассажирами. Сигналы о превышении скорости снижения он невежливо игнорировал и, видимо, ради ещё большей экономии времени, на выпуск механизации крыла до поры забил (хотя, скорее всего, понимал, что при таком свежем ветерке её просто оторвет к хуям). Шасси же выпустил заблаговременно, на скорости, которая превышала допустимую на 60-65 км/час. На скорости в 415 км/час (при нормативе не более 330 км/час), под ободряющие звуки сигнализации опасного сближения с землёй, лайнер таки коснулся полосы, а через 6 секунд КВС, хоть немного запоздало, но таки выпустил закрылки. Поскольку в последний момент экипаж догадался, что ехать до Дерibasовской надо бы всё-таки не на самолёте, а на наземном транспорте, то решение держать реверс до полной остановки с их стороны выглядело первым умным действием, которое они предприняли с начала посадки. Самолёт по всем законам природы и здравого смысла должен был развалиться на части. Однако он даже не доехал метра полтора до грунта, остановившись на концевой полосе безопасности. Так как другие зарегистрированные случаи успешной посадки с более высокой скоростью отсутствуют, этот считается рекордом. Почти наверняка можно быть уверенным, что КВС и прочие члены экипажа за это уникальное достижение получили пиздюлей, но история об этом умалчивает.

- **10 июня 1990. Инцидент под Саутгемптоном.** Такое скорее могло произойти в кино или, на худой конец, в этой стране, но случилось в старушке-Англии в 1990 году. При плановом ремонте самолёта рабочие *криво прилепили* ветровое стекло, но никто не проверил и не заметил. Борт 5390 вылетел из Бирмингема и стал набирать высоту. Когда разница давлений внутри и снаружи стала достаточно большой, произошла взрывная декомпрессия, и ветровое стекло напротив кресла КВС оторвало **к ебени матери**. Непристыгнутого командира вытянуло в эту дыру, но он смог зацепиться ногами. Охувший второй пилот доложил об этом диспетчеру и запросил вынужденную посадку. Ближайшим аэропортом был Саутгемптон, второй пилот направил самолёт туда. Не вполне уверенный, что КВС ещё жив, он уменьшил скорость и снизился до высоты, на которой можно дышать без маски. В то же время весь остальной экипаж пытался втянуть командира внутрь, ибо он мог **случайно** элерон, крыло или, не размениваясь на мелочи, целый двигатель. После посадки КВСа удалось таки втянуть в кабину, и, как ни странно, он оказался жив. Обмороженного, побитого ветром и находящегося в шоке пилота увезли в больницу. Второй пилот вскоре был представлен к награде, а командир после лечения и нескольких лет реабилитации вернулся к работе.

- **13 января 2000 года самолет Ту-154М RA-85763** авиакомпании Сибирь выполнял рейс по маршруту Краснодар-Новосибирск. При заходе на посадку, на высоте круга 700 метров отказал 2-й (средний) двигатель. При этом барахлила курсо-глиссадная система. На высоте около 300 метров отказал 3-й (правый) двигатель, оставался один — первый (он же, сцуко, левый). На высоте 6 метров отказал 1-й двигатель..

Причиной инцидента явилось некондиционное топливо. В аэропорту Краснодара цистерну для керосина изнутри покрасили не той краской, и она растворилась в керосине. Когда вскрыли топливные баки самолета, там было что-то вроде — говна желе, а не жидкость. КВС имел даже не чугунные, а вибриумные яйца. Учитывая, что КГС отказала, борт вышел на посадочный курс с нехуёвым таким смещением. Тем не менее, применив S-образный манёвр на внезапно возникшем планере, туполь удалось аккуратно притереть на полосу прям как надо. Рейс был технический, на борту было всего 30 человек, все имели отношение к АК «Сибирь» (ныне S7). Все успешно избежали не только принятия истинной веры, но и даже лёгких телесных.

- **4 июля 2000. Посадка и взлёт на брюхе Ту-154 в Салониках.** Расово мадьярский экипаж венгерской АК MALEV при заходе на посадку забыл выпустить шасси, о чём уже над полосой им по радио напомнил пилот стоявшего на рулёмке Boeing 757. Экипаж, к счастью, напоминание услышал и понял, перевёл РУДы на взлёт, но за то время, что движки раскручивались, Тушка всё-таки успела плюхнуться на полосу, проехать 640 метров по бетонке на хвосте, гондолах шасси и кромках закрылков, снова разогнаться и взмыть ввысь, и даже убрать мятые (о чём экипаж не знал) закрылки. Пилоты выдали сигнал аварии и доложили об уходе на второй круг, коих на самом деле было несколько ввиду слоупочности греческих диспетчеров, неспешно разгребавших аэропорт для аварийной посадки. Далее самолёт готовится к посадке, высовываются из драных створок шасси, скрипя вылезают гнутые закрылки (чудесным образом), и самолёт совершает образцовую посадку. Итоги — попоболь экипажа, самолёт имеет мятый фюзеляж и оторванные к чертям антенны, лампочки, лючки и всё остальное, что нашлось на брюхе, плюс упомянутые закрылки. Признан ремонтнопригодным, но не восстановливался ввиду возраста и готовящегося отказа авиакомпании от эксплуатации всех своих Ту-154. Обратившихся в ислам нет, но верующих прибавилось. Прибавилось также и поцреотов, воспевающих кондовость совкового алюминия.

- **24 августа 2001. Инцидент с А330 над Атлантикой.** Успешный эксперимент криворуких канадских техников по превращению 200 тонной тушки воздушного автобуса А330-300 в самый настоящий планер, которому вопреки законам физики, здравому смыслу и воле Аллаха удалось сесть после отключения всех двигателей и закрылков в 120 км от ближайшей ВПП на высоте в 10600 метров. Причины до боли в анусе банальны, техническая служба посчитала что правила ТО для дураков, КВС посчитал что предупреждения бортового компьютера для пидоров, а компьютеры вообще для задротов.

- **21 сентября 2001. Посадка Ил-86 в Дубае.** Эпичный в своем роде случай сочетания распиздяйства и мастерства. При заходе на посадку пилоты вырубili звуковую сигнализацию, напоминающую, что пора выпускать шасси. Благополучно зашли и аккуратно посадили самолет на брюхо, да так ровно и гладко, что поняли, что что-то тут не так, только когда от трения о бетон загорелся один из двигателей. **Это вам не в аэробусах кнопки нажимать!** Дубайские наземные службы тоже сработали как надо, и кроме брюха самолета да анусов экипажа никто не пострадал.

- **15 ноября 2007. Так и не взлетевший Airbus A340 в Тулузе.** Результат того, что может произойти, если набирать персонал исключительно из нигр долбоёбов. Шла передача

новоиспечённого Airbus A340 с завода-изготовителя компании-заказчику — Etihad Airways. При проведении испытаний двигателей горячие арабские парни отключили часть систем безопасности, в том числе и ту, что отвечала за работу тормозов, решив, видимо, что удержать самолёт на месте им поможет Аллах. Незабашмаченный «Арбуз», однако, не послушался воли Всеслышающего и, когда движки развили полную мощность, бодро покотился по лётному полю. Убавить режим из 9 человек на борту никто не догадался, и самолёт вхреначился в бетонное ограждение. Если быть более точным, то арабы были не такими уж тупыми, чтобы не почувствовать как самолёт покотился. Всё дело в том, что современный самолёт — сложное компьютеризированное средство (гугли Flight Management Computer). Самолёт стоял на тормозе и не был должным образом подготовлен к взлёту (не были вбиты параметры полёта в бортовой компьютер, маршрут и т. п.). Арабы решили раскрутить двигатели до максимальных оборотов. Но как и в нашей стране, мануалы читают в последнюю очередь, когда уже что-то поломалось. Как следствие, автоматика совершенно справедливо решила, что самолет идёт на экстренный взлёт и отпустила стояночный тормоз. Кабина оказалась в хлам, поэтому оставшиеся неповреждёнными двигатели молотили на номинальном режиме 7 часов, пока не сожгли всё топливо — отключить их не было возможности. Самолёт в итоге пошёл под списание, толком даже не побывав в воздухе и не перевезя ни одного пассажира.

- **1 октября 2008. Посадка Boeing 737 в Калининграде.** По аналогии с Ил-86 в Дубае экипаж забыл выпустить шасси, при этом даже не заметил, как при посадке на скорости 293 км/ч сел на движки и скользил на них 1440 метров. Более того, на вопрос диспетчера, могут ли они самостоятельно вырлиться на стоянку, экипаж ответил утвердительно. Следует отметить, что в процессе посадки возникли проблемы с выпуском закрылков — пришлось уйти на второй круг и садиться на повышенной скорости. Так что, возможно, всё обошлось не так уж и плохо, и если бы пилоты не зевнули выпуск шасси, то могли бы даже получить каких-нибудь плюшек.

- **15 января 2009. Аварийное приводнение Аэробуса на Гудзон.** Пример того, что может случиться, если после взлёта вы случайно стаю птиц. Зажевав по [канадской казарке](#), оба движка быстро сдохли, но экипаж удивительным и героическим напряжением анальных сил смог аккуратно приводниться в реку, даже никто не умер.
- К капитану Салленбергеру потом долго цеплялись с предьявами уровня «ну и? вот какого хрена ты возомнил себя этим самым Мостовым и сразу ломанул купаться-моржевать в морозилку под названием Гудзон вместо планирования в сторону любого из близлежащих аэропортов», но тот благополучно отстоял свою шкуру. Снятый по мотивам этой истории отличный [фильм](#) номинировался на Оскар в 2017, но уступил «Прибытию».



Увидеть Нью-Йорк и искупаться. Температура воды почти ноль, кстати

- **7 сентября 2010. Посадка Ту-154 в Ижме.** Один из немногих случаев, когда стечение обстоятельств привело не к фейлу, а наоборот. [Достойный ответ планёру Гимли](#) и практически полный его дублёр. У самолёта на эшелоне взорвался аккумулятор, унеся с собой [к гуриям](#) всю электросистему. При этом топливо-то было, но вот электричества не было нихрена, так что они и куда лететь-то, не знали. Вдобавок, поскольку топливный насос у тушки электрический, времени на раздумья у них оставалось не более получаса: аккурат пока было топливо в расходном бачке. Пробив облачность, пилоты внезапно нашли хорошую, годную бетонную ВПП. Используя свои скиллы, мозг штурмана, ~~стакан с водой для определения горизонта~~ и [НЛ-10](#), пилоты посадили самолёт у чёрта на рогах, без жертв. Даже Туполь покоцали лишь в объёме заводского ремонта, а не списания. Простояв полгода в тайге под снегом, Тушка благополучно улетела восвояси, при этом пилоты не зассали сделать на побитом пепелаце прощальный круг над Ижмой, тем самым дав ему второй шанс урвать фрагов. Следует отметить, что случайно подвернувшийся аэродром был закрыт для приёма самолётов еще в 2003 году, однако пребывал в удовлетворительном состоянии все эти годы благодаря усилиям начальника вертолётной площадки, который добросовестно убирал камушки-веточки и выпиливал кустики-травку. Последствия предсказуемы для этой страны: министру ГА — премия побольше; начальнику эскадрильи — премия поменьше; пилотам — значки героев и грамоты; мужику, который семь лет чисто из любви к авиации не давал ВПП обрасти говном и берёзами, и которому обязаны почти идеальными условиями для посадки — грамоту-- ан нет, медаль ордена «За заслуги перед Отечеством». Такой вот хэппи-энд!
- **4 ноября 2010. Разрушение двигателя на A380 рейса 32 Qantas.** Налетавший к моменту аварии два года самый большой в мире пассажирский самолёт только-только вылетел из Сингапура в Сидней, когда у него ВНЕЗАПНО взорвался двигатель № 2. Обломками турбины, разлетевшимися с приличной



скоростью, прошло топливные баки, перебило часть электросистем и гидравлики левого крыла. Охуевший от такого положения дел бортовой компьютер вывалил на экран 54 сообщения об ошибках, в которых не менее охуевший второй пилот разбирался около часа, прежде чем, наконец, было принято решение поворачивать обратно. Неприятности на этом не кончились, так как до кучи практически полностью отказали механизация левого крыла и насосы сброса топлива, в результате чего всё тот же бортовой компьютер ~~мерзко-жизничая~~ сначала заявил, что полосы экипажу не хватит вообще, но затем смилостивился, прикинув, что останется ещё запасец метров сто. **Так и вышло** — в итоге самолёт остановился за 150 метров до конца полосы. В ходе расследования выяснилось, что какие-то индусы на заводе Rolls-Royce криво просверлили отверстие в штуцере маслопровода, в результате чего в очередном полёте он разорвался и вполне буквально подлил масла в огонь, на что турбина никак не была рассчитана и обиженно разлетелась на кусочки.

• **29 апреля 2011. Неуправляемый Ту-154 в Чкаловском.**

Типичный пример наложения **рукожопия** техников, долбоебизма конструкторов, распиздяйства военных и неистребимого желания летчиков ещё чуток пожить. Машина, принадлежащая Минобороны, 10 лет работала пыльным экспонатом в не менее пыльном углу аэродрома, попутно являясь ценным источником запчастей для более удачливых коллег. В апреле 2011 поступила команда вернуть её из летального состояния в летабельное и перегнать на завод для капремонта. Срочно нагнали техников, наскоро проверили системы, обкатали самолёт на земле, посадили лётчиков, перекрестились и дали добро на взлёт. В результате спешки и проёба армейскими технарями всех навыков, каналы автоматической системы управления полётом оказались подключены крест-накрест. Что, вообще-то, нетрудно сделать, учитывая их шизанутую цветовую маркировку (см. картинку). О том, что у АБСУ в полушариях перехлёт экипаж узнал уже через 5 секунд после отрыва от полосы, когда самолет начало колбасить по всем измерениям: сначала едва заметно, затем очень быстро крены стали доходить до 60 градусов. Эпичности добавил КВС Юрий Родионов, до самого конца так и не сообразивший отключить глюкавую автоматику и крутить руками. Вместо этого он, сжав булки и челюсти, десять минут парировал броски самолёта и тянул его на курс посадки. Первая попытка сесть не удалась, но во второй раз повезло: подтащили брыкающуюся «тушку» к полосе и брякнули на бетон, умудрившись даже не съехать на травку и почти не выкатиться (остановились на асфальтовой полосе безопасности). Все живы, все в орденах... но КВС через некоторое время списался на землю, вроде как добровольно. А самолёт после вытаскивания вожжи из-под хвоста благополучно перелетел на завод.

Ту-154 RA-85563 аварийная посадка (полная версия) Небесный вальс



Вот так должна быть подключена АБСУ. **Логично**, правда?

• **13 февраля 2017, Театр одного актёра, Ориндж-Каунти, Калифорния**

Коллекционер переживших **ту войну** самолётиков, лётчик с 20-летним стажем, и просто хороший человек-кремень (**не сломался после того**, как сломался движок в его самолёте в 2015 и севший вместо дорог или домов на риадне уютненькое поле гольф-клуба) Форд «Хан Соло» Харрисон отвлёкся на турбулентность, впервые **за 5000 налётанных им лично часов проморгал нужную полосу** и почти не заметил, что под его **антикварным ястребиным** ведром с болтами имеет место быть ОЧНЕ БОЛШОИ самолётик, разминувшись в нескольких метрах над ним. После принесения извинений (искать «I'm the schmuck who landed on the taxiway») на Хана Соло не стали возлагать никакой административной или ещё ответственности и сие «фух, пронесло уже в который раз» и забыли бы, если бы не...

• **7 июля 2017. Несостоявшийся Тенерифе×Омск-1984, оно же Парковочная посадка 759; Airbus 320 и 4 просто 2017-7-7 какие удачливые взлетающие самолёты в Сан-Франциско**

...если бы в том же году и в том же штате заходящий в 11 вечера по местному времени на посадку в аэропорту Сан-Франциско канадский «Аэробус А320» чуть не разрушил себя об сразу два/три/все четыре других набитых людьми доверху самолётов из-за того, что немножко заблудился и перепутал посадочную полосу с рулётной, находящейся всего в 150 м правее.



Вот сюда он и садился

А выглядело это так: полоска слева (28L) не подсвечивалась лампочками с силой **9000 неон** каждая, а была закрыта, **потухла** и светила лишь парой тускленьких крестиков. **28R** светила, ярким ровным жёлтым светом, как обычно. Рулётка «Чарли», параллельная 28-ым полоскам, была подсвечена ровным, пусть и тусклым, голубым светом. Канадский пилот банально принял рулётку за «взлётку справа».

Посадка была, **прямо как в кино**, прервана в самый последний момент благодаря наблюдательности пилота «Боинга» United Airlines, который стоял на той самой рулётной дорожке первым на взлёт.

Сохранив самообладание в ситуации надвигающегося пиздеца, **хладнокровно-скупающим голосом** он поинтересовался: «**Куда этот парень собрался? Он на рулёмке...**». За счёт того, что и канадец, и «Боинг» были на частоте башни диспетчера, канадец сразу перестал снижаться. Пилот второго самолёта так и вовсе сверкнул габаритными лампочками «красная-зелёная». Расстояние, отделявшее 140 человек на борту «Аэробуса» от омичевания по-тенерифийски составляло 8,8 м, **"а из них — меньше метра по вертикали**.

Важное уточнение: повезло не только пилоту Боинга 787 (United Airlines 1), но и канадцу **очень повезло**, когда он выбрал момент для снижения, за счёт чего килем он вспорол не второй и/или третий самолёт, а пространство между ними.

- Третьим из 4 самолетов в очереди был второй 787, ЧСХ **на несколько метров заслоупочивший**.
- Алсо, повезло и нороту, который начал ловить лулзы в духе «**кто опять Хана за штурвал пустил?!**»

Бонус: по промежуточным итогам расследования было обнаружено, что радар **вообще** не видит километровую зону перед рулёмной полосой.

Бонус к бонусу: отслеживающие радары в этом аэропорту были какбэ самые первые в истории аэропортов США. Да-да, сразу после случая с Асо и тиражирования его случая как «одного чуда на миллион». Воистину, пока гром не грянет...

А теперь бугагашечка: хотя пилота-то задержали, задерживают сам самолет на месте только при условии, что самолёт этой самой полосы всё-таки коснулся. А потому самолёт кленовых авиалиний не смогли оперативно обшмонать; самолет улетел дальше с новым экипажем; и потому **неразборчивую речь** главной звезды сего мега-римейка спектакля в Ориндж-Каунти, а заодно и голосовой оповещалки (которая, в общем-то, должна была орать «Левее, умник! 28Ар левее!») — перезаписали в ноль. Пилот был, к слову, песец каким сонным, 20 часов кряду уже летал.

По состоянию на октябрь 2017 расследование пока не закончено. Ходят слухи про экономию на топливе за счёт посадки «на глазок».

Упдейт: Википедия-2019 заявляет, что бортовую оповещалку пилот даже не забыл включить, а именно что не посчитал нужным её активировать: погода, дескать, была ясной, ни тумана, ни дождя.

- **15 августа 2019. Аварийная посадка А321 в Подмосковье.** На сей раз отличился аэробус Уральских авиалиний. Спустя некоторое время после вылета из аэропорта Жуковского в Симферополь, арбузик встретился со стаей **минокрокодиливших** чаек и почти полностью потерял тягу двигателей. Пилотам удалось сравнительно мягко и чуть ли чудом не взорвав баки с топливом посадить самолёт на поле в километре от полосы, заодно собрав урожай кукурузы на радость тамошним трактористам. В результате ранения получило около 75 человек, а сам инцидент уже некоторые окрестили «Чудом на кукурузном поле», на манер Гудзона. Как обычно, в 2019-м не обошлось без политики: как пишут в ряде СМИ, птицы оказались там где им не положено из-за **несанкционированной свалки** поблизости, где они кормятся, и которая покрывается из-за связей арендаторов с местным главой района.



Импровизированный комбайн

## Реакция СМИ

В советское время об авиакатастрофах говорили мало и по делу, а часто даже ничего. Сейчас же в этом плане творится лютый, бешеный, беспросветный пиздец. Если вы журналист, то для вас нет события радостней, чем авиакатастрофа.

Итак, рецепт успеха:

- Сразу после катастрофы объявляем в эфир, что падение судна произошло с высоты 10 тысяч километров (sic!), а радиус разброса фрагментов составил 2 тысячи квадратных километров (sic!)
- Выезжаем на место катастрофы, где вместо того чтобы хотя бы просто не мешать работать спецслужбам, лезем везде и всюду, **обязательно** показывать как можно больше гуру и обломков самолёта. Давить на жалость: показывать обгоревшую детскую обувь, кукол с оторванными головами и т. п.
- Никуда не уезжаем. Находим местных жителей и начинаем задавать им вопросы. Поскольку самолёты почти не падают в центре Москвы, попасть в ящик будет рад любой сельский парень. Крайне желательно спросить и их мнение насчёт причин случившегося.
- Находим родственников погибших. Ничего страшного, они с удовольствиям поговорят с вами в такой момент, а кадры со слезами выгодно украсят репортаж.
- Когда все знают, что самолёт так упал, нужно выяснить, почему он это сделал. Вот тебе творческий простор, мой юный друг! Находим какого-нибудь «эксперта»: в случае с падением гражданского лайнера пусть это лучше будет отставной лётчик-испытатель сверхзвуковых истребителей, в случае с

военным — студент академии гражданской авиации. Годный, правильный способ — цитировать представителя прокуратуры, что «самолет упал потому, что он тяжелее воздуха». Хотя есть вероятность, что это как бы был ласковый намёк журнашлюшкам на следующий пункт.

- Ни в коем случае не дожидаемся результатов расследования МАК! Ближайшие недели две после случившегося ваша задача — выдумывать версии. И чем они бредовее, тем лучше. Профессионалы от авиации (да и просто адекватные люди) обязательно словят тонны лулзов. Ведь действительно достоверно известно нам может на данном этапе быть только одно: «потому что тяжелее воздуха», что развязывает фантазию и креативность.
- Если упал самолёт советского производства, надо обязательно обосрать весь тип. Непременно добавить, что это устаревшая машина и тому подобное. Кошерным в этом плане считаются авиакатастрофы с Ту-154. Если же упал самолёт зарубежного производства, надо бы сказать, что наши нищербродские авиакомпании покупают просроченные, уделанные в хлам самолёты и вместо бравых пилотов сажают в них нубов со скиллами, прокачанными чуть менее, чем никак. Квинтэссенцией срачей является абстрактное восхваление безопасности американской/западной авиации и поливание дерьмом всего нашего (при том, что совокупный тамошний авиапарк в десятки раз больше такового в этой стране, а самолеты вне зависимости от государственной и территориальной принадлежности везде падают одинаково, и соответственно общее число авиакатастроф в России значительно меньше — этот очевидный факт вообще не берем во внимание).
- Ну и напоследок. Собираем [студию хомячков](#), показываем всё вышеназванное, ещё раз всей толпой назначаем виновных в катастрофе, да и просто хорошо пиздим в тёплой обстановке.

## Воздухоплавание

**1928, Италия** — научный дирижабль, отправившийся в экспедицию под командованием Умберто Нобиле. Над Северным полюсом что-то пошло не так, и летающий пенис грохнулся на льды. Из 17 полярников не [стали героями](#) только 9 (включая собаку). Примечательно, что часть уцелевших макаронников спас советский ледокол «Красин», а первым радиосообщение от скучающих на льдинах макаронников смог принять простой деревенский парень из СССР, который увлекался радиотехникой. Ещё примечательнее то, что в СССР был снят фильм на эту тему, который назывался «Красная палатка» и получился унылым до безобразия, даже несмотря на участие в нём [Шона Коннери](#).

**1930, R101** — британский дирижабль, построенный для полётов в Индию, наебнулся об гору в северной Франции в первом же полёте. Один из двух конкурирующих проектов, [построенный государственной конторой](#) под личным протектированием тогдашнего авиационного министра, [лорда Томпсона](#), (второй дирижабль, R100, строился компанией Вилкерс и вышел куда удачнее) отличался [откровенно неудачной конструкцией и эпическим качеством постройки](#), через что был склонен к клеванию носом, недостатку подъёмной силы и поганой курсовой устойчивости, а также постоянно травил газ из баллонов (что подъёмной силы тоже не увеличивало). В один прекрасный день, мчавшийся дождливой ночью над Францией дирижабль таки решил, что летать ему надоело, и клюнул тем самым носом аккурат в горку. Перегруз пепелаца всякими ништяками, взятыми с собой в рейс тем самым лордом, делу тоже как-то не помог. Погибли 48 из 54 человек на борту, включая самого министра. ЧСХ, пять тонн дюралевых обломков, собранных с места катастрофы, были собраны, переплавлены, и затем куплены... [Deutsche Zeppelin Reederei!](#)

**1933, USS Akron** — американский экипаж тупо вышел в океан в сильный шторм. Самая большая катастрофа по количеству жертв в истории воздухоплавания (73). Вместе с дирижаблем погиб и американский контр-адмирал, активно лоббирующий дирижаблестроение в местечковом сенате.

**1937, Гинденбург** — расовый нацистский дирижабль, наполненный водородом, почему-то прожил лишь около года, после чего взорвался и сгорел. Инженеры своё дело знали и сделали всё, чтобы защитить аппарат: например, начисто запретили любые спички и зажигалки, а для курения сделали особую каюту со входом через воздушный шлюз. Но эффективных менеджеров так просто не проведёшь — чтобы не отстать от расписания, дирижабль не постеснялся перед посадкой пройти сквозь грозовой фронт, [и всё заверте...](#) (по второй версии, дирижабль был заминирован). Частично катастрофе поспособствовали и США, [отказавшиеся продать](#) немцам менее взрывоопасный гелий, которым изначально планировалось наполнять Гинденбург.



Гинденбург

Веревки уже спущены, и их держат люди на поле. Задние моторы продолжают работать и сдерживают корабль, чтобы... Господи, он вспыхнул! Это ужасно! Пламя поднялось в небо на пятьсот футов... Это кошмар. Это ужасный кошмар. Все в огне... смотри, Скотти, смотри, Скотти, не заслоняй мне... О, Боже, это ужасно! О, Боже, отойди же, не заслоняй. Пожалуйста! Все горит, и обломки падают на причальную мачту и людей вокруг... Это одна из самых ужасных катастроф в мире!

— журналист-свидетель

Капитан всё-таки спустил аппарат, и из 97 пассажиров погибли лишь 35, включая главу компании, выпустившей дирижабль. А еще «Гинденбург» украсил обложку первого альбома Led Zeppelin.



**2013, Луксорский шар** — египетский туристический воздушный шар. После великой победы демократии Египет потихоньку просрал все свои полимеры, включая главный — туристическую отрасль. Местные гиды, которые и до обретения свободы легко забивали хуй на безопасность туристов, став свободными и демократичными — положили на неё болт окончательно. Результат не заставил себя долго ждать. Шар с 21 человекотушкой, находясь на высоте, ВНЕЗАПНО воспыхал к своим пассажирам особыми чувствами. Впрочем, прожариться как следует они не успели, так как детище братьев Монгольфье вскоре грохнулось на бrenную землю. Ряды принявших ислам пополнились 19 туристами. Двоим (включая нерадивого пилота) каким-то чудом удалось выжить. В Египте запретили возить туристов на воздушных шарах, *ибо нехуй*.

[Hot Air Balloon Crashes into power lines and lake](#)  
Средняя прожарка

**2016, Техасский шар** — ещё один шар, загоревшийся в воздухе и грянувшийся оземь. На этот раз 16 жмугов. Не выжил никто.

**2017, Airlander 10** — самый большой в мире дирижабль (со сдвоенными баллонами, отчего получил прозвище «летающая жопа»), который планировали использовать как летающий круизный лайнер, успешно пройдя все испытания, ВНЕЗАПНО решил упасть, почему-то оторвавшись от причальной мачты. Система безопасности сдула кузов КЕМ во имя минимизации потерь, и жопа стала нелетающей. 2 пострадавших (ИЧСХ, оба вне дирижабля). Кабина в хлам, авария состоялась. Создатели рассказывают, что 100 миллионов фунтов стерлингов, вложенных в компанию, вовсе не потеряны, а [все идет по плану](#).

## Катастрофы космических кораблей

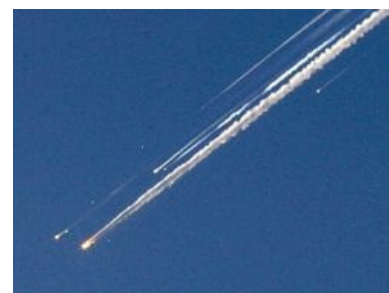
**27 января 1967 года, США, Аполлон-1.** Строго говоря, инцидент нельзя назвать катастрофой космического корабля — «Аполлон-1» сгорел ещё за месяц до предполагаемого старта в ходе тренировок и наземных испытаний. Но катастрофой называется по праву — вместе с кораблем и большей частью космического комплекса в дыму и огне вознесся экипаж из трех человек. ЧСХ, запуски, получившие название «Аполлон-2» и «Аполлон-3», имели место быть [в 1966 году](#).

**23 апреля 1967 года, СССР, Союз-1.** Испытание нового космического корабля «Союз». Во время спуска из-за забивания заводом хуёв на чертежи коряво сработали парашюты: основной запутался в раскрывшемся раньше времени запасном. Корабль на большой скорости врезался в землю, разбился и сгорел. Космонавт Комаров [погиб](#).

**29 июня 1971 года, СССР, Союз-11.** После завершения работы на станции «Салют» космонавты Добровольский, Волков и Пацаев возвращались в спускаемом аппарате на Землю. В своё время, чтобы увеличить экипаж кораблей «Союз» до трех человек, было принято решение сократить объём систем жизнеобеспечения и лишить космонавтов скафандров. [Конец немного предсказуем](#) — на высоте 115 км аварийно открылся воздушный клапан. Экипаж попытался устранить утечку воздуха, но не успел. Корабль с трупами космонавтов приземлился в автоматическом режиме.

**28 января 1986 года, США, шаттл Челленджер.** На 73 секунде взлёта из-за прогара бокового ускорителя взорвались баки с кислородом и водородом. Два твердотопливных ускорителя красивыми свечками ушли в небо, а оторвавшаяся капсула с ещё живыми астронавтами упала в море и разбилась при ударе о воду с перегрузками около 200G, погибло 7 пиндосов. Существует мнение экспертов, что астронавтов можно было спасти, будь на космическом корабле система спасения как на «Союзе». По крайней мере, в эфир успело уйти громкое "УН ОН" одного из астронавтов.

**1 февраля 2003 года, США, шаттл Колумбия.** Во время взлёта у шаттла была повреждена обшивка крыла, на что все положили большой и толстый. Если точнее: кусок бензобака попал в крыло. Уже на орбите вновь подняли вопрос с обшивкой, и хотели ее отремонтировать, но никто не хотел тратить сотни нефти за простой и перенос сроков<sup>[1]</sup>. В результате, когда «Колумбия» вошла в плотные слои атмосферы со скоростью в два десятка скоростей звука, раскалённый аэродинамическим нагревом газ прожёт левую плоскость крыла, которое быстро развалилось. Астронавты поняли, что происходит что-то неладное, когда шаттл стал разваливаться на части, а диспетчеры — только когда прервалась связь с экипажем. В итоге: убытки в несколько миллиардов унылых ентов, нехилый удар по престижу NASA и семь погибших астронавтов.



Звездопад? «Колумбия» же! У некоторых звездочек еще секунды назад были имена, да. И даже звания

ЧСХ, всё это произошло буквально через год после толстого троллинга пиндосами расейской космонавтики. Рунетчики тут же припомнили [Голливуду](#) сцену с пьяным русским на ржавой космической станции, и в контексте *отваливающейся* с шаттла *плитки* возразить гордым белоголовым орлам было особо-то и нечего. В ходу была шутка: «ЦРУ разыскивает бригаду молдаван, которые клали плитку на Колумбии». Хотя, строго говоря, плитку прорвало.

- ◦ Анализировавший фотки запуска Колумбии инженер обнаружил, что ребро крыла --- где находятся самые прочные плитки --- можно пробить куском замороженного теплоизолятора от топливного бака с шансом 1:50. А как раз такой прямо при запуске от бака и отвалился. Epic fail.



Кстати, на борту «Колумбии» в тот злополучный день в небеса устремился (в прямом и переносном смысле) пегвый израильский астронавт Илан Рамон. Его сын Асаф, между прочим, тоже [решил поучаствовать](#) в этой статье. Сколько совпадений!

## Что делать?

[Стюардесса пытается посадить A320.](#)  
[Стюардесса пытается посадить A320](#)  
[Как самому посадить Boeing 777](#)  
[Как самому посадить Boeing 777](#)

«Тут взрыв — а он и к этому готов.

И здесь нашёл лазейку: Расправил телогрейку И приземлился в клумбу от цветов.

»

— *Высоцкий*

[Молиться, поститься и слушать радио «Радонеж».](#)

А если серьёзно, то выживание в авиакатастрофе — во многом дело случая. Пожар при температуре горения [дюралюминия](#), [магния](#), [стали](#), [титана](#), удар о землю на более-менее высокой скорости, разгерметизация на высоте или повреждение обшивки на сверхзвуковых скоростях — вот список вещей, несовместимых с дальнейшим онлайн. Если этого не случилось, то шанс выжить есть при наличии некоторой расторопности и, возможно, [моральной гибкости](#).

Даже при строгой экономии запасы пищи быстро иссякли. К тому же кругом не было ни растений, ни животных. Чтобы не умереть с голода, было решено есть мясо с тел погибших товарищей. Это решение далось нелегко, так как каждый из погибших был чьим-либо другом, однокурсником или родственником.

Все пассажиры самолета были католиками и поначалу восприняли это предложение оскорбительным и неуместным. Но через несколько дней, измученные голодом, они изменили мнение на этот счет. **Некоторые даже сравнили каннибализм с обрядом Святого Причастия.**

— *о катастрофе в Андах*

Мечта [симмера](#) — оказаться в самолёте, в силу какой-то [НЁХ](#) лишившемся экипажа, и фсех-фсех спасти безосновательно чуть более, чем полностью. История хранит всего один случай, когда консервная банка осталась без пилотов, но в рабочем состоянии (разгерметизация + проблема с кислородными масками + долбоебизм пилотов, забывших на загоревшиеся лампочки «дыши кислородом», в результате чего в сознании остался только один, самый выносливый, причем совсем не пилот, а наземный механик. И не по самолетам, а неожиданно по вертолетам. Тем не менее — [всех спас](#)), и максимум, на что хватило бы наипиздатеяшего симмера IRL — это приводниться у береговой линии с большим бултыхом, но зато небольшими шансами на выживание.



Лариса Савицкая с мужем Владимиром, 1981 г.

Впрочем, [«Разрушители» доказали](#), что при наличии контакта с наземными службами посадить самолет, не зная про управление ровным счетом ничего, все-таки возможно. Хотя не исключено, что [не с первого раза](#). К слову, отечественные [«Разрушители» провели аналогичный эксперимент с симмерами на тренажере](#), и он удался.

15-20 квадратных метров тряпки с верёвками для рук способны снизить скорость падения от «разъебался в мясо» до «лежу я на спине загипсованный», но не торопитесь укладывать в ручную кладь parachute и оформлять его как любимый простынку — единственный реальный шанс десантироваться есть только при разрушении в воздухе, что само по себе уже экзотика, и вдобавок ещё наверняка свежий встречный ветерок или

размажет тебя о конструкцию раньше, чем ты от неё отдались, или просто помнёт так, что про свою тряпку ты забудешь по причине отсутствия сознания, ну или закрутит стропы. Выпрыгнуть с борта, даже самого аварийного и явно обречённого, ты не сможешь просто в силу ряда объективных причин и барометрических реле, которыми оснащены двери. Пока давление внутри и снаружи не сравняется — хер откроешь.

Единственное, что ты можешь сделать — это быстро, решительно надеть кислородную маску. Как показала практика, 95% тупых слоупоков фейлят даже в этом элементарном деле.

Однако, стоит отметить одну [советскую гражданку](#), которая в 1981 году, имея стальные яйца, не только смогла выжить, ебанувшись с высоты в 5220 метров над уровнем моря, но и умудрилась двое суток отмахиваться от представителей местной фауны, имея при этом свежайшее сотрясение мозга, травмы позвоночника в пяти местах, переломы руки и рёбер. Это вам не в квесты шпилить, сидя за компом в уютненьком кресле!

Доставляет также сумма компенсации, полученной пострадавшей от доброго советского государства. Погибший муж (летел в соседнем кресле), неестественный стресс и попорченное на всю жизнь здоровье были оценены в 75 рублей. Не в месяц, а единовременно. Для тех, кто не помнит того времени — это примерно месячная зарплата уборщицы или дворника сейчас.

Надо сказать, что успешное выступление Савицкой вполне себе тянуло на золотую медаль, но рекорд по спуску с небес на землю был поставлен еще за 9 лет до этого знакового события, тоже [гражданкой социалистического государства](#). Выдающийся результат показала спортсменка из Югославии, покорившая высоту в 10160 метров; оставшись в живых, продолжила работать в авиакомпании, сменив род деятельности и открыв тем самым врата в большой спорт для других стюардесс. Дожила аж до 23 декабря 2016, чем вселяет надежду в благополучный исход разьеба пепелаца многим аэрофобам.



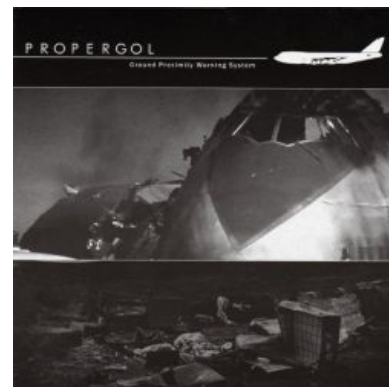
Весна Вулович и ее сраная кукла, Прага, 1972 г.

## Авиакатастрофы в искусстве

- Винрарные произведения Артура Хейли. Роман «Аэропорт» — история про тракт в воздухе и ёблю и прочие неурядицы на земле и повесть «Взлетно-посадочная полоса 08» — история про то, как стюардесса посадила лайнер. Правда, там еще и отставной военный летчик был. Примечательны тем, что автор разбирается в вопросе и неплохо знакомит с ним читателя.
- Роман «Крылья» Майкла Крайтона. Отец технотриллера сильно разбирается в вопросе: где, как и почему происходят авиакатастрофы.
- Не стоит забывать про расовый советский фильм «Размах крыльев», и, хотя катастрофы там не получилось, весьма доставляет.
- Американский лулзовый фильм «Аэроплан». Кстати, является пародией как раз на экранизацию «ВПП 08» Хейли.
- Стих Роберта Рождественского «Огромное небо, одно на двоих» и написанная на него [песня](#). «А город подумал — ученья идут» — оттуда.
- В первой серии «Пункта назначения» смерть фейлит в авиакатастрофе, создавая завязку. Внезапно, в финале пятый фильм оказывается приквелом к первому и заканчивается копипастой авиакатастрофы из первого. Алсо, последнюю жертву в списке таки зашибло в кабаке посреди города... оторванным шасси!
- Сериал «[Крутое пике](#)». Неунывающий командор, Дринкинс, «Who is it?» стюардесса, радист Морзе и мисс Бурпл в комплекте. Нежно любим авиаторами.
- «[LOST](#)» начинается с сабжа. [И заканчивается](#).
- Забугорный фильм «Спасите Конкорд», шедший в советском кинопрокате в 80-е.
- Телепередачи «Секунды до катастроф» и «Расследование авиакатастроф» на канале «National Geographic».
- Советский фильм-катастрофа «Экипаж» и его [не ремейк](#) 2016 года.
- Любитель авиакатастроф Роберт Земекис и его Cast away & Flight.
- Повесть «[Последний дюйм](#)» Джеймса Олдриджа из [школьной программы](#), а также — снятый по ней очень годный советский фильм аж 1958 года.
- Фильм «[Экипаж](#)» годного режиссера Земекиса Р. с не менее годным Вашингтоном Д. в главной роли. Про то как пилот, доблестно преодолевая алкогольное опьянение и действие кокаина, сажает сорвавшийся в пике самолет. И про то, что ему за это было.
- Группа Propergol в 2006 году выпустила музыкальный альбом «[Ground Proximity Warning System](#)», полностью посвященный авиакатастрофам. В угнетающие эмбиент-нойз мотивы включены звуки различных систем самолёта, шум двигателей, драматичные переговоры пилотов с авиадиспетчерами и т. п.
- Участники "Einsturzende Neubauten" Andreas Ammer и F.M. Einheit тоже не остались в стороне и ещё в



«LOST» же



Обложка Audio CD

2001 году выпустили "Crashing Aeroplanes". Но по понятным соображениям из-за 11 сентября трек в массы пошёл лишь много позже [Причаститься и послушать на ночь можно здесь](#)

- «Sully» — кинцо про посадку «Айрбаса» на Гудзон. Том Хэнкс в роли ГГ и [Клинт Иствуд](#) в качестве режиссёра прилагаются.
- Stendec и Stendek названы в честь последнего сообщения с борта Star Dust „eta santiago 17.45 stendec“

## Примечания

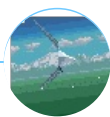
1. ↑ причем такой ремонт или как минимум осмотр был бы очень опасной операцией — эффективные менеджеры оторвали с «Колумбии» манипулятор, посчитав, что нефиг возить лишний груз, а заодно недодали тросов, то есть осмотр потребовал бы от астронавта болтаться под днищем без опоры с риском тупо улететь

## Ссылки

- [Сотня крупнейших авиакатастроф в мире.](#)
- [Литературное творчество капитана Ту-154. Годно.](#)
- [Феерическая реклама.](#)
- [Как самому посадить самолёт.](#)
- [Наиболее полная база авиакатастроф.](#) Имеется [поиск](#) по годам, по типу и по авиакомпании. А также прочие ништяки в виде [фоток](#), [видео](#) катастроф и [записей](#) бортовых самописцев.
- [Ещё более полная база авиакатастроф, но без видео.](#)
- [Попал в авиакатастрофу? Путин тебя спасёт.](#)
- [Годно о сабже.](#)

## См. также

- [Авиакатастрофа под Смоленском](#)
- [Кораблекрушение](#)
- [Лог записей переговоров экипажа некоторых катастроф Ту-154](#)
- [Катастрофная столица России](#)



### Авиация

11 сентября Vf.109 De Havilland Comet Do a Barrel Roll Eyjafjallajokull F-117 F-19 Junkers Ju 87 Macross УН-1 Ураган War Thunder Аббревиатуры имени Медокса  
Авиакатастрофа Авиакатастрофа/Классификация авиакатастроф Авианосец Авиасиммер  
Ан-225 Аэрофлотовская курица Бермудский треугольник Взлетит или не взлетит?  
Взрывающийся вертолёт Гагарин Генеральный Чернявски Джетпак Дирижабль Киров  
Закон Мерфи Ил-2 Штурмовик Истребитель пятого поколения Ка-50 Камикадзе Карлсон  
Качиньский Квадрокоптер Корейский Боинг Кравчучка Крайний Кукурузник Культ карго  
Лётчик Ли Си Цын Леваневский Летающие коровы Летун космический Марш авиаторов  
Ми-24 Мирный советский трактор Молитва Шепарда Муха Нестор НЛ-10 НЛО Олег Т.  
Параплан Парашют Планёр Гимли Поделки из бумаги Полет Пауэрса  
Посадка Ту-124 на Неву Суигинто Суперджет Сырно Ту-154 Ту-160 Чёрные вертолёты  
Шмель летать не должен



### Большой Пиздец

11 сентября 2012 год Adventure Time BSOD Eyjafjallajokull Fallout GAME OVER  
S.T.A.L.K.E.R. The Road TIME PARADOX А-культ Авария в Уиндскейле Авиакатастрофа  
Авиакатастрофа/Классификация авиакатастроф Адъ и Израиль АПЛ «Курск» Атомная бомба  
Бермудский треугольник Большой адронный коллайдер Большой Пиздец  
Большой Пиздец/Предполагаемые даты Бостонский теракт Бхопал Ванга Вендекапец  
Взрывы в метро Вулкан Павел Глоба Глобальное потепление Глуховский Гнездо параноика  
Жопа Жопоголизм Зомби-апокалипсис Качиньский Кин-дза-дза Комбинат «Маяк»  
Кораблекрушение Кузькина мать Лесные пожары Мальтузианство Машина Судного дня  
Медный таз Межконтинентальная баллистическая ракета Мировой финансовый кризис

Мы все умрём! Наводнение в Крымске Нострадамус Пандемия Пик нефти Постапокалипсис  
Проблема 2000 Скайнет Слава роботам Сурвивалист Тёмная башня Титаник  
Только массовые расстрелы спасут Родину Третья мировая война Унылый январский пиздец  
Уханьский коронавирус Фукусима Хазин Хромая лошадь Челябинский метеорит Чернобыль  
Экстерминатус