

Ту-154 — Lurkmore

«Серебристый лайнер ТУ развалился на лету,

Потому что фирма ТУ выпускает хуету!

»

— благодарные пассажиры

Ту-154 (а.к.а. *туполь, тушка, полтинник, туполёт, ТуПять, Беспечный, Аврора*) — православный пассажирский аэроплан. Самое массовое воздушное судно для перевозки **человеков** в [этой стране](#).

Широко известен своей **комфортабельностью и надёжностью**. Очень любим советскими **симмерами** (см. [Microsoft Flight Simulator](#)), ему боинги с эйрбасами даже в подмётки не годятся. Ихние же **пепелацы**

все из пластика сделаны и набиты всякими глючными компютерами, а туполь — железный и прочный. Что, впрочем, не спасает, когда из-за регулярных **былинных отказов** отечественных пелотов туполь валится и прихлопывает всех паксов на борту.



Няаяая!

История

Во времена большого **совка** отечественное самолетостроение отличалось от любого другого тем, что почти все гражданские самолеты были переделкой из военных. Как известно, первым советским реактивным пассажирским самолетом был Ту-104, переделанный из бомбардировщика Ту-16. Ту-104 был и фэйлом и вином одновременно. Вин заключался в том, что он был реактивным, фэйлом же была его эпичная ненадёжность: 18% всех бортов были потеряны в авариях и катастрофах (см. Педивикию). В народе даже ходила частушка на мотив марша Шопена: «Ту-104 — самый быстрый самолёт, за три минуты до могилы довезёт». В связи с этим, реактивный Ту-104 начал понемногу вытесняться (кто бы подумал) турбовинтовым Ил-18, который хоть и летал медленно, зато отличался редкостной неубиваемостью^[1]. В связи с этим **суровые советские инженеры** из КБ Туполева продолжали допиливать Ту-104: сначала до **Ту-124**, потом до Ту-134, который уже был вином,^[2] и который до сих пор доставляет тем, что способен перекрыть рёвом двух своих двигателей рёв **over 9000** пиндосских (Ту-134 является самым шумным пассажирским самолетом в мире). Дальше дорабатывать было некуда.



Это — первый

Почему мы летаем так медленно?

Без этого видео статья была бы неполной

К этому же время у руководства страны созрела простая мысль, что мы впереди планеты всей со своей авиацией: за рекордом рекорд, за прорывом прорыв, а возить людей вообще говоря нечем. Нужен нормальный массовый магистральный самолет. Техническое задание, по сути, свелось к двум пунктам:

- Самолет должен соответствовать общемировым стандартам и не вызывать шок в зарубежных аэропортах: никаких экзотических тралов, закидонов в обслуживании, да и грузчики не должны материться от багажного контейнера...
- Поскольку аэродромы в стране не очень, то должен взлетать с того, что мы так гордо именуем взлетно-посадочной полосой.

Поскольку заказ обещал быть действительно крупным, пройти мимо Туполева не мог. И все заверте...

Рассказывая сказки и напрягая знакомства, КБ выигрывает конкурс. Но в проекте, увы, конь не валялся, а обещано вчера. Приходится быстренько, на коленке изобретать самолет. Тут на счастье в ГДР падает boing 727, остатки которого можно пощупать и измерить...

В итоге догнать и перегнать не получилось. Крыло получилось заметно хуже боинга: да прямо скажем, самолет летел как утюг. Чтобы скомпенсировать такую аэродинамику пришлось поставить движки помощнее. Взлететь то он взлетел, но при этом стал жрать горючку, как не в себя, и резко выросли взлетная и посадочная скорость. А раз большая скорость на земле, то требуются более жесткая конструкция и мощные шасси, что еще больше увеличивают массу — замкнутый круг. В итоге забили на грунтовые аэродромы, полоса теперь требуется длинная и хорошая, чтобы суметь разогнаться. Ну а на мелочи типа удобства работы летчиков и вовсе забили: на первых сериях даже управление закрылками для каждого крыла было отдельное, пилот эквилибрист должен был сам синхронно ручки двигать.

Разработка шла 5 лет, после чего его еще 4 года **дорабатывали напильником** и таки в 1972 году выпустили на просторы советской авиации. Совершенно сырые самолеты начали яростно падать (причем с пассажирами) Полеты все время приходилось приостанавливать, так что аппарат получил гордые прозвища: «Царь-тушка» и «Аврора». Одну за другой КБ выдает **доработки**: Ту-154А, Б, Б-1, и наконец доходит до модификации Ту-154-Б2, которая по крайней мере могла нормально эксплуатироваться. Ну а Туполевцы наконец вздохнули спокойно и сели уже без спешки нормально переделывать самолет, который и сделали в итоге еще через пять лет и выпустили под именем ТУ-154М. Он конечно унаследовал общую компоновку, нереальные шасси и другие рудименты первых серий, но стал наконец тем самым красивым и удачным самолетом, который и сейчас летает, пусть и проигрывая по экономичности западным.

Выпускался в Куйбышеве (ныне Самара). Сейчас выпускается штучными экземплярами. В 2007 году был выпущен самолёт с внутривзаводским **номером 1000**, что **символизирует**. Последний самолёт имеет номер 1004. В последнее время доделываются последние самолёты, и больше производиться не будут, так как последние лет 15 на заводе корпусов для тушек не клепали и просто разучились это делать (дособирали то, что было в запасах). Завод тоже ожидает незавидная участь. В своё время «Авиакор» стал частным заводом, а посему в формируемую авиакорпорацию не вошёл. Своими силами «Авиакор» ничего нормального произвести не сможет и уже сейчас находится в глубочайшей жопе. **Полный фейл**.

Разновидности

- **Ту-154** — самая первая серия. Построено 49 самолетов, часть из которых потом переделали в Ту-154А.
- **Ту-154А** — поставили дополнительные топливные баки, новые двигатели, нарезали запасных выходов, **чтобы поменьше подвергать пассажиров риску**. Взлетный вес — 94 тонны.
- **Ту-154Б** — **больше** топливных баков, больше аварийных выходов. Алсо, поменяли конструкцию крыла. Взлетный вес — 98 тонн.
- **Ту-154Б-1** — **подшаманили** топливную систему и систему кондиционирования. Усилили шасси. По ходу одного усиления крыла было недостаточно, ему ещё надо было ездить.
- **Ту-154Б-2** — **тюнингованная** версия Б-1: поставили фееричную систему управления АБСУ-154-2 (читай: аццкий советский автопилот), прокачали тормозную систему и колеса. Самолет наконец стал пригоден к эксплуатации, поэтому до этого варианта постепенно допилили все ранние серии. Взлетный вес — 102 тонны.
- **Ту-154М** — ерис win! По сути новый самолет под старой маской. Новое крыло, которое наконец полетело. Поменяли двигатели на более экономичные дефорсированные Д-30КУ-154. Теперь этот агрегат жрал 5 тонн в час, а не 6, как раньше. Новая авионика и кабина. Самолет доставлял лулзов своему экипажу из-за того, что в прежних модификациях штурман имел возможность смотреть в экран метеорадара «Гроза», который находился между сидений пилотов, а в Ту-154М эти экраны были по отдельности у командира и второго пилота, которым они нахрен не нужны. Взлетный вес — 104 тонны.
- **Ту-155, Ту-156** — Экспериментальные монстры **советской инженерной мысли** должны были работать на сжиженном водороде и **метане** соответственно. IRL работал только один двигатель, остальные 2 — на керосине. В серию не пошли, и слава **б-гу**.



Бортовой компьютер **такой компьютер**

Ту-154 и «Буранъ»

Первоначально назывался «Байкал». Название было замазано белой краской и потом изменено на «Буран» по причине **боязни ответственных за проект**, что при возвращении на землю часть краски облупится и может остаться лишь часть названия.

Доподлинно известно, что на Ту-154 отрабатывали посадку по-шаттловски. За то, что сам Ту-154 не развалился от таких посадок, ему высочайший респект и уважуха. На самом Ту-154 даже стояла приборная доска от Бурана, что **наводит на мысль**, что в космос ради лулзов могли запустить какбэ и сам Ту-154, хотя у него и технологический потолок 14000 м, что очень много.

Ту-154 Транспацифический

Никто уже не помнит как, но документально подтверждено, что расово православный Ту-154 с бортовым номером RA-85677 **долетал до их Америк**, хотя скорее всего, летел он не через Атлантический, а через Тихий океан, ибо принадлежал Магадан-Авиа. Доподлинно известно о транстихоокеанских перелётах, совершаемых бравыми пилотами прославленной авиакомпания Владивосток Авиа с Дальнего Востока на

Аляску. Магаданская авиакомпания «Мавиал» до своего выпила банкротством в 2006-ом так же летала из Магаданского аэропорта в Анкоридж, что на Аляске.

Анатомические особенности

Три движка расположены в хвосте — [сорок лет назад](#) такая схема считалась очень прогрессивной: Ту-154 — единственный в мире среднемагистральный пассажирский самолет, который может летать с грунтовых аэродромов и из технически неподготовленных аэропортов. В результате в движки могло засосать случайно забрédшую на поле овечку или ветки шибко разросшегося дерева (размах крыльев-то — ого-го). Поэтому двигатели держали как можно выше и как можно ближе к корпусу (как и на расово верном Ил-62, кстати). Благодаря такой конструкции, самый большой фэйл, подстерегающий туполь, — пожар или вообще разрушение двигателя на взлёте. Алсо, размещение двигателей в хвосте делает этот самый хвост очень тяжёлым, «благодаря» чему при значительном превышении допустимого угла атаки самолёт сваливается в плоский штопор. Из этого вида штопора, ака «плыть топором по небу», даже спортивный самолётик вывести затруднительно, а тушку — невозможно. Именно из-за этой особенности самолёта произошли целых две авиакатастрофы с тушками: под Учкудуком в 1985 и под Донецком в 2006. [Epic fail](#).

В хвосте, помимо моторов, расположены и всякие рули, провода, гидравлические приводы и прочая [матчасть](#), которая [съедается](#) [обломками](#) чуть медленнее, чем моментально. А разлетающимися обломками двигателя разрывается так вообще сразу — конечно, если удачно попадёт. И пепелац, как вы понимаете, теряет управление. По этой причине случилось две катастрофы туполя: в [Красноярске](#) (1985) и в Иркутске (1994). Если бы движки подвесили под крыльями, как у нормальных самолётов, то такой траблы не возникало бы, но туполь не был бы таким быстрым и стремительным. С другой стороны, у расположения двигателей *под* крылом есть свои недостатки: помимо вышеупомянутого засоса мусора с грязной полосы существует вероятность экстерминатуса в результате нерасчётного взаимодействия со [стаей птиц](#) — у тушки же вероятность попадания птицы в двигатели стремится к нулю из-за турбулентности от корпуса. А ещё при таком раскладе в случае отказа одного из двигателей под крылом эти ваши «Боинги» и «Эйрбасы» начинает нехило разворачивать, и пилоту приходится матами, педалями и триммерами это дело исправлять.

Внешний вид Ту-154 подозрительно напоминает [богомерзкий](#) расовый пиндосский Boeing 727, которых попадало 114 штук и угрбило 3959 погибших, что [как бы символизирует](#), и который был выпущен раньше на несколько лет^[3].

А также:

- Четыре(!) двигателя в хвостовой части (3 основных и вспомогательная силовая установка), из-за чего при пустых баках самолет невозбранно опрокидывается на хвост. Чтобы этого не произошло, сзади иногда ставят специальную штангу. Кстати, вспомните эпичный Ил-62, у которого в натуре ЧЕТЫРЕ движка в хвосте! Чтобы он не опрокидывался, у него были [задуманы](#) специальное [колёсико](#) под хвостом и спецбак в носу, куда заливалась вода для уравнивания. [Труь!](#)
- Т-образное хвостовое оперение, из-за чего определить близость сваливания в штопор на Тушке весьма сложно — происходит затенение набегающего на стабилизатор потока крыльями, и самолёт не начинает трясти.
- [Некоторые](#) считают, что в тушке нет ни одного компьютера в кабине экипажа, кроме автопилота и феерического навигационного вычислительного устройства. Так вот, это — [ложь](#), [пиздёж](#), и [провокация](#)! Тушки оборудованы расовым пиндосским GPS под названием KLN-90. В некоторых реализациях он работает [вот так](#). Но, как правило, тушка ориентируется в [недрпространстве](#) по наземным радиомаякам [системы РСДН](#), они дадут координат!
- Постоянно закопчённый хвост из-за реверса тяги двигателей на посадке, когда они начинают гнать струю выхлопных газов вверх и вниз.
- Большая стреловидность крыльев. С одной стороны, это повышает скорость самолета, а с другой — требует высокой точности пилотирования на малых скоростях и при посадке.



Пулково. Мелкая неисправность двигателя на взлёте



Ту-154 жжот!



Дырка для ружья

Алсо, из-за того, что крылья были сильно сдвинуты назад, при сваливании турбулентный поток воздуха за крылом попадает в двигатели и вызывает помпаж, чем доставляет много радости потенциальным покойникам в салоне. Ощущения при этом примерно такие же, как от ударов кувалдой по фюзеляжу с частотой 2 раза в секунду. Всё это заставляет [срать кирпичами](#) бортинженера.



Вот как-то так

- Гениальная конструкция шасси с короткими стойками, у каждой из которых по 6 колес. Строилось с явным расчетом на хреновую посадочную полосу. С другой стороны, шасси действительно надёжное, и позволяет садиться лайнеру даже с большой боковой скоростью.
- Сами колеса шасси имеют 10 слоев металлокорда. Тем не менее, даже они иногда взрываются — при жёсткой посадке, например. Ну и йух с ним, у нас еще 11 есть.
- Две «дырки для ружья» в корне крыла. Хотя на самом деле это воздухозаборники для турбохолодильников (ТХ) и воздухо-воздушных радиаторов (ВВР). В общем, весь воздух внутрь самолета поступает из них. При этом воздух, отбираемый от турбокомпрессоров двигателей, служит лишь для вращения турбинок ТХ и нагревания ВВР.
- А вообще — это [самый красивый](#) в мире самолет (но, с другой стороны, с ним очень может поспорить легендарный красавец [Ту-144](#)).

Происшествия

Тексты расшифровок и видеосимуляцию некоторых катастроф можно [посмотреть ТУТ](#).

С самолетами Ту-154 за всю их историю произошло [over 9000](#) разнообразных приключений:

Их таранили стоячими

- Борт неизвестен. В 1994-м в аэропорту города Нерюнгри эпические долбоёбы оставили аэродромную машину без стояночного тормоза. Машина невозбранно покатила и спилила часть закрылков Туполя, на котором анон собирался лететь в отпуск в качестве сына члена экипажа. Пруфа нет и не будет, [ибо всё покрыто сумраком](#).

Их угоняли

- 1990 г. Во всё том же Нерюнгринском аэропорту кучка недалёновидных эков захватила самолёт, предназначенный для переправки их биомассы в промёрзлые сибирские лагеря, и [направила его в солнечный Пакистан](#).

Они горели

- Борт 85087 в 1978 г.
- Борт 85338 в 1984 г. Он таки разбился.
- Борт 85664 в 1990 г. Груз сигарет [раскурил сам себя](#). Никто не погиб, но самолёт жалко.
- Борты 85282 и 85234 в 1992 г. Загорелся один, а второй [просто рядом стоял](#).
- Борт 85667 в 2008 г.
- Борт 85588 в 2011 г. Полный паксов «туполь» полыхнул как спичка прямо перед вылетом из аэропорта Сургута. Большую часть людей оперативно эвакуировали, троих спасти не удалось. Крафт сгорел чуть менее чем полностью. Пожар попал на видеосъемку, которую особо впечатлительным смотреть не рекомендуется.

Их взрывали

- Борт 85413 [взорвали террористы](#), которые таки были в СССР.
- Борт YA-TAP долбанули из миномета в Кабуле в 1992 г.
- Борт 85163 сбили ракетой над Сухуми в 1993 г.
- Борт 85693 в 2001 г. [внезапно](#) сбили ракетой расовые украинские ПВО во время учений.
- Борт 85556 взорвала расовая чеченская террористка в 2004 г.

Ими выпиливали мачты приводных маяков

- Борт 85222 в 1992 г. на взлете ниасилил груз чая и, сбив мачту приводного маяка, разбился.

Ими таранили расово неправославные топливозаправщики

- Киргизский Air Force One в 2006 г. в Манасе на взлёте крылом протаранил KC-135, отделавшись потерей двух с половиной метров правой консоли крыла. Враг обделался [лёгким пожаром](#).
- В 1984 году [сонный диспетчер](#) завёл борт 85243 на посадку на полосу, на которой в это время

работал «Змей Горыныч»^[4]. Просушкой полосы тогда занимались [КрАЗ](#) и «Урал», у каждого из которых на борту было **7,5 тонн топлива**, отчего, собственно говоря, так сильно **ёбнуло**. Из 170 пассажиров 169 погибло. Из 9 членов экипажа погибло 5. Капитан же остался жив и, говорят, рвался пристрелить того диспетчера, который его туда завёл. Но диспетчер всё понял и самоубился в тюрьме.

Их били об землю

- [Тысячи их](#).
- В 2010 году очередной туполь наебнулся о дерево при посадке в Смоленске, выпилив находящуюся на борту польскую делегацию во главе с целым действующим [президентом](#) с супругой. Ирония заключается в том, что целью визита пана Качиньского было отпраздновать годовщину [резни поляков под Катынью](#).

Их сталкивали с другими самолетами

- Борт 11+02 столкнулся с расовым пиндосовским транспортником С-141 в Намибии.
- Борт 85816 в 2002 г. расовый швейцарский диспетчер люто, бешено свёл в небе с грузовым Боингом 757, за что был подвергнут [экстерминатусу](#). По версии [зарубежных](#) следователей также в веселье был виноват [чудесный](#) башкирский экипаж в лице проверяющего О. Григорьева и КВС А. Гросса, которые дружно 2 раза разъяснили второму пилоту Мурату Иткулову, сомневающемуся в адекватности расово неправославного Нильсона, что нужно снижаться по команде диспетчера, вопреки указанию системы предупреждения столкновения в воздухе набрать высоту, словами «[СНИЖАЙСЯ, БЛЯДЬ!](#)». Менеджеры компании «Скайгайд» были осуждены — за то, что в ту ночь при ремонте отключили Нильсону все линии связи и основной радар с предупреждалкой об опасном сближении — то есть практически весь [блэкджек со шляхами](#), см. [статью в педивикии](#). Ещё были отмечены недочёты в работе ИКАО. [На самом деле](#) противоречия указаний диспетчера показаниям TCAS и раньше приводили к опасным сближениям, но, как водится, [никто не почесался](#) — пока не ёбнуло^[5].

Их сваливали с эшелона в штопор

- Самый эпичный фэйл (по количеству жмуриков на борту) случился в 1985 г. с бортом 85311: экипаж, который долго и упорно мордовали на земле, уснул в наборе высоты, оставив автопилот включённым. Автопилот вытащил самолет на высоту, но ценой потери скорости. Экипаж, разбуженный сиреной, не сумев разобраться в ситуации, свалил самолет в плоский штопор.
- В 2000 году под [Котласом](#) во время перехода на другой эшелон экипаж Ту-154 в полном составе решил [пожрать](#), забив хуй на слежение за приборами и вообще. Автопилот вывел самолёт на недопустимый угол атаки, после чего заголосила сирена и самолёт затрясло. КВС [обосрался кирпичами](#) и, бросив нямку, начал [люто, бешено](#) дёргать штурвал туда-обратно, пока не [догадался](#) поддать газу. Это-то всех и спасло: увеличилась скорость, тряска прекратилась, самолёт вышел на нужный эшелон и успешно долетел до пункта назначения. Экипаж, впрочем, был подвергнут анальным карам. И правильно — еще такой известный классик, как [Грибоедов](#), предупреждал: «По мне так пей, но дело разумеи». Кроме того, всякого допустившего сваливание и вернувшегося на землю капитана ждало поздравление со спасением и праздничная пиздюлина. Например, перевод на вторые пилоты.
- 22 августа 2006 года [эпик фэйл](#) произошёл с бортом 85185 (знаменитый [рейс 612](#)): экипаж ради экономии топлива принял безумное решение и попытался «на руках» (с выключенным автопилотом) облететь грозовой фронт сверху. При этом о наблюдении за поступательной скоростью [как-то забыли](#), а она тем временем [упала ниже плинтуса](#), начали глохнуть двигатели, и самолёт свалился в плоский штопор. Экипаж [оценил ситуацию лишь через минуту](#) после его, штопора, начала, но — вывести тушку из штопора всё равно невозможно (как и любой другой авиалайнер), так что... самолёт сел непосредственно ВНУТРЬ поля под Донецком, при посадке никто не выжил.

Их ремонтировали [армейским способом](#)

- Уберсамолет Министерства обороны РФ Ту-154Б-2 RA-85563 с повадками бешеного павиана. Взлетел 29 апреля 2011 года с аэродрома Чкаловский Щелковского района Нерезиновской области. Чудом сел на тот же аэродром через 15 минут. При проведении расследования инцидента ВНЕЗАПНО выяснилось, что самолет использовался в качестве рембазы более 10 лет, вся начинка (электроника, электрика, механика) — сборный фарш с других нелетающих помоек, а [собиратели электрики](#) вдобавок воткнули чего-то там не туда, куда надо. Результат был бы немного предсказуем, но экипаж попался хорошо подготовленный, состоящий из опытных военных летчиков, которые принципиально не захотели становиться [героями](#). Счастливого полета на Луну не получилось, никто не пострадал, а пепелац получил лишь пару царапин. [Посадка](#) была [незабываемой](#).

Их топили

- 25 декабря 2016 года, борт 85572. Опять же Ту-154Б-2 всё того же МО РФ сразу после взлета в Сочинском аэропорту нырнул прямым в Черное море, унеся с собой в пучину 92 человека. По иронии судьбы штурман этого борта был в составе экипажа, пятью годами ранее посадившего взбесившийся пепелац на Чкаловском.

В целом, причиной всех происшествий — как непосредственно с 154-ми тушками, так, впрочем, и любых техногенных катастроф, чуть чаще, чем всегда является [долбоебизм](#) наземного или надземного персонала.

«Экипаж»

«Экипаж» — [еретический высер советского](#) кинематографа с [кошерными](#) актёрами в главных ролях и завязанным вокруг Ту-154 сюжетом. Введен в прокат в 1979 году. Не успел выйти на экраны, как толпы хомячков немедленно ломанулись его смотреть, несмотря на отсутствие рекламы, Первого канала и Эрнста, что ещё в те годы явно показало, [сколько процентов населения — непуганные идиоты](#).

Фильм знаменит тем, что доставил немало лулзов работникам Аэрофлота, которые во время просмотра фильма били все рекорды по [высиранию кирпичей](#).

Непосредственно доставляли следующие моменты:

- Во время полета на самолете [ВНЕЗАПНО](#) обнаруживается трещина в обшивке, образовавшаяся из-за падения на самолёт осветительной вышки в процессе взлёта, а также застрявшая деталь этой вышки в руле высоты — и экипаж принимает решение эти неполадки устранить. Снаружи! Да, прямо в полете! Видимо, экипаж был невероятно образован партией и знал, как можно заделать трещину в дюралевых панелях с помощью швабры и замазки^[6].
- Бортинженер (в исполнении секс-символа того времени Филатова) находит гениальный способ выйти наружу через воздухозаборник 2-го двигателя. Видимо, решил сделать смерть максимально фееричной, ибо двигатель по производительности превосходит лучшие образцы мясорубок. Но его задумка таки исполняется лицом второго пилота.
- Второй пилот проползает по каналу воздухозаборника и добирается до трещины. Учитывая, что самолет летит со скоростью как минимум 400 км/ч, это возможно чуть менее, чем никак. Во-первых, канал скользкий. Во-вторых, двигатель хоть и был выключен, но все равно вращался, [400 км/ч is a serious power](#). Так что там должно было быть даже не [гуро](#), а чуть менее, чем ничего.
- После этого уже бортинженер, прорубая кухонно-туристическим топориком нервюры, пролезает в верхнюю часть киля, чтобы разблокировать заклинивший руль высоты.
- Вылет проходил из иностранного аэропорта Vidri. Капитан сообщил, что полетят до Москвы, поскольку до Риги и Ленинграда топлива не хватит. Получается, что сабж летел откуда-то со стороны Монголии или [Афганистана](#), с юго-востока на северо-запад.
- В конце фильма у самолета таки отрывает хвостовую часть — после включения реверса тяги двигателей^[7]. Так что с тех самых пор появилось утверждение, что в случае угрозы наступления [Большого Пиздеца](#) уникальная живучая конструкция туполя позволяет ему сбрасывать тяжёлый хвост (всё-таки три движка на нём — не шутка!) и благополучно завершать полёт. Хотя [на самом деле](#) этот самолёт не может тормозить без хвоста, поскольку все насосы, приводимые двигателями, находятся тоже в хвосте.
- Перед окончательной остановкой сквозь потоки слёз видно, как самолёт катится с выпущенной [механизацией](#). После того, как оторвало хвост и полутушка таки остановился, его зачем-то стали поливать водой. И мы видим чудо: механизация убрана! Да ещё и пожарник как-то без особого интереса, глядя в сторону, поливает, что какбе говорит нам: «Сорри, вронг планэ... Спокойно, парни, [улыбаемся и поливаем дальше](#)».



— Тормоза!

— Не тормозимся!

Впрочем, [существует мнение](#), что фильм был вполне кошерным, и главными там были [человеческие отношения](#), [любовь](#) и прочее [мыло](#), а самолёт нужен был [just for lulz](#). Хотя некоторые бортинженеры и [утверждают](#)., что самая неправда в фильме как раз то, что Филатов все-таки женится на Яковлевой. Мол, ни один уважающий себя бортинженер так не поступает. Тем более тот, который устроил у себя дома настоящий траходром (!) с цветной подсветкой а-ля «системный блок школьника» (!!)) и прочими лулзами. Голую бабу в этом фильме тоже можно увидеть. Через аквариум. Собственно ради этого шкелота и пёрлась на этот фильм, обеспечив ему 57 миллионов просмотров только за первый год проката.

Драмы

До середины 2010-х, во времена худо-бедно регулярного использования «Тушки», на всяких там авиафорумах и в обсуждениях новостей на [mail.ru](#) часто происходили страшные, кровавые [холиворы](#) и просто [срач](#) на тему «Пора бы уже избавиться от этой советской/китайской рухляди», «Когда же на наших самолётах будут ставить [заSHИТу от дурака](#), как на эйрбасах», «[Страшно ли вам летать на туполе?](#)» и прочие [бурления говн](#). Под этой эгидой произошёл эпический развод лохов, у которых намертво въелась

мысль: раз «Боинг» — значит, новая и надёжная машина. Без [поцреотической хуиты](#) нужно заметить, что сама эта контора делает кошерные самолёты, но радость пассажиров авиакомпании «Чурка-айрланс» от того, что они летят на 25-летнем «Боинге» вместо «Ту» того же года выпуска, несколько забавляла, хотя невозбранно можно сказать, что 4 чурки могли угробить туполев гораздо проще, чем 2 чурки тот же 25-летний «Боинг» — из-за того, что во втором стоит писюк, а в первом непочатый край для мануальной терапии.

В сентябре 2008 памятник туполу, находившийся на ВВЦ, был [выпилен](#) и сдан на металлолом [властями этого самого Ц](#), что вызвало неподдельное возмущение [симмеров](#) и даже [попытку](#) с их стороны устроить как бы [акцию протеста](#).

Финал

С ноября 2008 г. большинство авиакомпаний перестало эксплуатировать Ту-154. Ибо [кризис](#). Во-первых, топливо дорогое, хотя надо отдать должное силе [моска советских академиков](#), которые в конце 80-х пытались решить эту проблему, придумав не только более экономичные движки, но и цельный [Ту-155!](#) То есть тот же туполь, но жрущий не обычный авиакеросин, а водород. О цене получения, а также сложностях перевозки и хранения водорода всегда готов рассказать [К. О.](#) Ну а во-вторых, паксов мало летает. Ту-154 жрет 5,5 тонн против 3 тонн у А320/В737, а паксов в него влезает меньше. Да и экипаж у туполя — четыре человека, а на боингах — два. Зарплату в два раза меньше платить надо.

Но и после политической смерти тушки доставляли. В частности, известная катастрофа [А-310 в Иркутске](#) (когда они там вместо торможения разогнались и уехали в гаражи) произошла, в том числе, из-за намертво вьезшейся с туполей привычки командира «двигателями управляет бортач!». Достоверно причины катастрофы до населения не довели. Авиационный комитет свалил всё на пилотов, а прокуратура свалила всё на производителя самолётов Airbus. Это заслуживает отдельной темы.

В 2013-м распилили «железный ряд» хранившихся «Тушек» в Пулково, тогда же вернула лизингодателю свои «полтинники» АК ЮТэйр, последний их крупный оператор (ЧСХ, перед этим она сделала поистине царский подарок всем фанатам, почти год гоняя «Тушки» в регулярке между Питером и Москвой). В работе оставалось по 1-2 борта у госкомпаний типа Газпромавиа или Алросы. Неудивительно: машинкам на тот момент уже ВСЕМ было лет по 20 — последние 154 в серийных количествах доделывались в самом начале 90-х, позже — только штучные экземпляры.

[Окончательно решили](#) вопрос с сабжем в 2020-м: последний борт 85757 Алросы (до этого использовавшийся лет 5-6 скорее для экскурсий, нежели для реальных перевозок) ушёл с регулярных перевозок и встал на хранение из-за закончившегося СЛГ, и официально заявлено, что продлевать его не будут. Теперь полетать на легенде смогут только военные: помимо ВВС России, Ту-154 продолжают юзаться на регулярных линиях в авиакомпании «Air Koryo», но из Этой Страны в КНДР, равно как и в другие страны, лазейка временно закрыта [по понятной причине](#).

[Goodnight, sweet prince.](#)

См. также

- [Не взлетит](#)
- [Тушка в Педивикии](#). Там же — список всех угробившихся машин, 69 шт.

Ссылки

- [Вывод Ту-154М из штопора на симуляторе](#).
- [Книги В. В. Ершова — пилота и большого фаната Ту-154](#).
- [Видеозапись](#) крушения борта 05 под Симферополем (правда, это был Ту-134). В двигатель попала птица, стоит обратить внимание на 1:27. К счастью, никто не погиб.
- [Видео](#) моделирования крушения рейса Пулково 612 под Донецком. Печально, что матерый КВС с немереным налетом нихуя не сообразил, что они находятся в плоском штопоре и не пытался набрать скорость (в основном потому, что приборчики повыбивало нахуй). Чего уж тут ждать от [20-летнего мальчишки-стажёра](#), который сообразил, что они падают, перед самым [финалом драмы](#)? А и хули бы было, если КВС сообразил бы? Всё равно вход в штопор на полтиннике — это неминуемый [экстерминатус](#), особенно если рвать штурвал на себя, когда АУАСП просто зашкаливает, показывая угол атаки раза в 2—3 больше критического. Что бы не говорили прыщавые задроты-симофаги. И да, для тех, кто чувствует себя в ладах с [матаном](#) и вообще задротом, вот расшифровка [\[1\]](#) (не полностью, но развитие особой ситуации присутствует).
- [Видео](#) моделирования катастрофы RA-85845 под Иркутском. Мастерский пилотаж и кобра Пугачева.
- [Песня](#) от какого-то пилота, и по-совместительству краткий пересказ статьи.

Примечания

- ↑ Эти качества Ил-18 расово прославляются в советском кинематографе «Размах крыльев».
- ↑ Самолёт хороший, но по комфорту — натуральная крылатая газель, разве что без стоячих

- пассажиров.
3. ↑ Капитан Самолетность невозбранно отмечает подозрительную схожесть Боинга с британским расовым «Трайдендом», совершившим первый полет на год раньше. Вообще, *есть мнение*, что все самолёты являются глубоким развитием аэроплана братьев Райт.
 4. ↑ **Аэродромная машина**, представляющая собой грузовик с установленным на него реактивным двигателем для обдува обледеневших поверхностей.
 5. ↑ В данной ситуации следователи, видимо, высрали немало кирпичей, определяя степень вины *каждого* участника. Очевидно, что катастрофа произошла по причине стечения целого ряда неблагоприятных обстоятельств: Нильсона (диспетчера) напрягли пахать как лошадь, экипаж Ту-154 не сообщил о противоречивых командах, выполнив команду диспетчера, экипаж же Боинг-757 не смог доораться до диспетчера и сообщить о снижении из-за триндежа в эфире. **Конец оказался немного предсказуем**. Впрочем, все эпические катастрофы именно так и случаются — путём комбинации нескольких незначительных (самих по себе) обстоятельств. См. **Чернобыль**.
 6. ↑

КВС: Иди, Валентин.

БИ: Но он же не знает как, а я знаю! Андрей Васильевич, его сдует — Вы будете отвечать!

7. ↑

2П: Тормоза!

БИ: Не тормозимся! **2П:** Тормоза! **БИ:** Не тормозимся! Юз! **2П:** Тормоза! **КВС:** Переложить реверс! **БИ:** Хвост оторвёт! **КВС:** Выполнять!!!



Транспорт

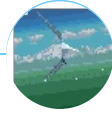
Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85 Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром Зацепинг Как в дорогих иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида Колхозник Конструктор Кравчучка КраЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива



СССР

1000 мелочей 101-й километр 28 героев-панфиловцев 3,62 Red Alert Russian Reversal S-90 Vnovodvorskaya Ёжик в тумане АК-47 Александр Солженицын Алиса Селезнёва Алкоголик Антарктида Афганская война Аэрофлотовская курица Бандеровец Баня Беломор Берия Бесконечное лето Блат Брежнев Брежневка В мире животных В СССР секса нет Варёнки Ведро компрессии Великая Отечественная война Вентиляторный завод Ветеран Куликовской битвы Винни-Пух Владимир Высоцкий Власовцы Восьмидесятые Вписка Вражеские голоса Всё прогрессивное человечество Гагарин Генеральная линия партии Гитара «Урал» Глобус Украины Гоблин Граждане СССР Гражданская война в России ГрОб Гутник Давид Черкасский Дважды еврей Советского Союза Дембельское фото Детская площадка Детский лагерь Дефицит Дирижабль Киров До чего Сталин страну довёл Добровольно-принудительно

дотянулся проклятыи Сталин ёжов железный занавес жить стало лучше, жить стало веселее
Жуков Журнал «Крокодил» Загнивающий капитализм Закручивать гайки
Зато мы делаем ракеты Звёздочка Зоя Космодемьянская И немедленно выпил
И примкнувший к ним Шепилов Иван Васильевич меняет профессию Игорь Тальков
Игрушки, прибитые к полу Ирония судьбы Как я провёл лето Карлсон
Квадратно-гнездовой способ мышления Кин-дза-дза Клюква Книга о вкусной и здоровой пище
Ковёр Кола Бельды Колыма Комбинат «Маяк» Комедии Гайдая Коммуняки
Корейский Боинг Космическая гонка КТ315 Кузькина мать Ламбада Леваневский Ленин
Либераст Лысенко Мавзолей Ленина Максим Калашников Мао Цзэдун Марш авиаторов
Мессинг Ми-24



Авиация

11 сентября Bf.109 De Havilland Comet Do a Barrel Roll Eyjafjallajökull 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