

Ан-225 — Lurkmore

Ан-225 (изделие «402», «Мрия», от [рас. укр.](#) «Мрія» (мечта), что уже [как бэ намекает](#), он же *Cossack* по кодификации НАТО) — [былинных](#) размеров и грузоподъёмности [вундервафля](#) для перемещения всякой фигни через воздух.

Суть™

Изначально планировалось транспортировать этим чудовищем многоразовый космический корабль «Буран». А также пускать непосредственно со спины в полёте орбитальный самолёт МАКС, ага. Потому и грузоподъёмность дикая, дабы перегрузки держать.



Он смотрит на тебя как на жалкое говно и готов раздуть

Первый раз фапнуть на свою улетающую мечту антоновским конструкторам удалось в декабре 1988 года. Первый экземпляр был изготовлен, испытан и поставлен на перевозки. В связи с [ВНЕЗАПНЫМ!!!](#) исчезновением [страны Советов](#) благополучно был отправлен на запасной аэродром, где и гнил целых семь лет. Попытка реанимировать [пепелац](#) удалась, и теперь он является перевозчиком крупногабаритных и тяжелых девайсов с помощью воздуха. Второй тоже начали строить и заниматься этим уже вот 20 лет. В данный момент вторая «мечта» готова [чуть более, чем наполовину](#), но на [доведение её до ума](#) нужно [over 9000](#) тысяч зеленоглазых енотов. И вообще, никто никогда больше не сможет ни построить, ни достроить никакую «Мрию». Дело в том, что стапели, на которых строились элементы планера, и линии, на которых собирались разные агрегаты, давно попилены и проданы на цветмет. Заново их создавать стоит ну оччень дорого.



Создавалась «Мрия» для транспортировки блоков ракеты «Энергия» и челнока «Буран». Но, поскольку этот Буран не пришлось транспортировать слишком долго, а выёбываться «Мрией» хотелось, то начали возить в ней всё, что смогли впихнуть в фюзеляж. А впихивается в него много, ввиду необычности метода оральной загрузки летательного средства, унаследованного от [Ан-124](#) и [C-5](#). На самом деле такая

чудовищная грузоподъёмность (в 3 раза больше веса «Бурана») нужна была, чтобы не развалиться, поднимая и запуская «Спираль» (космический истребитель-бомбардировщик). Если вдруг [анонимус-олигарх](#) захочет приобрести себе такую игрушку, Антоновское бюро продаст её примерно за 120 млн расовых долларов [США](#). А если анонимус решит перевезти все свои [кошерные](#) пожитки в [Израиль](#), ему нужно позвонить по номеру +38 044 454 02 05 и заказать таки пегевозку.

Узнать же, что за пожитками прилетел именно сабж можно будет просто зная, что этот гигант имеет:

- 6 штук очень мощных двигателей и надежных, как все [«Прогрессовские»](#);
- [Шестнадцать \(!\)](#) стоек шасси, которые все сразу хрен сосчитаешь.
- Грузовой люк не в жопе, как у людей, а спереди, для чего носовая часть, кроме кабины, задирается вверх.
- Непонятные для непосвященных «горбики» над фюзеляжем, в месте пристыковки крыльев-консолей ~~крыла~~ районе [центроплана](#). Это обтекатели упоров, на которые ставился тот самый «Буран».
- В полете несколько напоминает дирижабль. Огромная колбасообразная машина довольно медленно (кажется из-за размеров, на самом деле минимальная скорость полета — порядка 280 км/ч) плывет по небу. И почти не шумит.

Эпичность сабжа



Сабж почти таки в вакууме



Полёт с инструктором



Вот так в «Мрию» можно всунуть огромный странон большие девайсы

- Один из самых эпичных моментов лет. средства — это загрузка фюзеляжа. После нажатия [эни кея](#) в кабине голова самолёта запрокидывается наверх, а опоры передних стоек шасси — убираются. В результате выглядит это как стоящий на коленях [гигант без башки](#).
- Является одним из немногих самолетов, имеющих столь дохуя двигателей^[1].
- При посадке (из-за тяжести двигла) крыло прогибается настолько, что законцовки едва не достают до взлётки. А на взлете, из-за размаха крыла, потоки воздуха от двигла неизбежно вырывают куски дерна с краев взлетки.
- Может перевозить до 250 тонн груза и 88 живых людей, ~~сопровождающих груз~~ зырящих чтоб по пути чего не стибрили, а если набить людей ещё и в [герметичную](#) грузовую кабину, как в троллейбус в Китае — давайте посчитаем... 250 тонн по 80 кг./чел. = 3125 человек. При [норме перевозки стоячих пассажиров 5 чел/м²](#), $43 \times 6.4 \times 2 \times 5 = 2752$ пакса.
- В августе 2009 года этот самолёт был занесён в Книгу рекордов Гиннесса за перевозку [самого большого в истории авиации](#) моногруза общим весом в 187,6 тонн. Это был нехуёвый генератор весом в 174 тонны, который транспортировался вместе со специальной рамой из немецкого Франкфурта в Ереван, для новой армянской электростанции.
- 10 июня 2010 года перевезён самый длинный груз в истории воздушных транспортировок — две лопасти ветряка длиной 42,1 м каждая.
- Сабж оснащён двумя киями, для того, чтобы придать необходимую аэродинамическую форму, позволяющую перевозить объёмные грузы на внешней подвеске (например, упомянутый Буран) — в противном случае один киль (как у всех нормальных самолетов) был бы закрит грузом при полете и это нарушило бы аэродинамику. Кроме того, на небезызвестном [Ан-22 «Анте»](#) такая схема использовалась для разгрузки хвостовой части фюзеляжа от дичайшего крутящего момента, идущего от одного кия с рулем направления. Также кили вынесены немного вперед (тоже привет от Антея) дабы не провоцировать раньше времени флаттер и не гробить [карго](#) на тех режимах, где ему летать и летать.
- Вундервафля имеет специальный воздушный компрессор для наддува (в прошлом) транспортируемых баков РН Энергия (без наддува имеют тенденцию складываться, аки презерватив). В настоящее время используется редко, только для искусственного дыхания перевозимых [Ктулху](#).

Гордость нации

«Мрия» является не только мечтой, но и предметом гордости украинского народа и предметом, вызывающим бурное бурление говн, хохлосрачей и прочих лулзов. Дело в том, что Украина гордится, что имеет самолет, с которым не сравнится ни один другой в мире. Но как правило умалчивается, что самолет спроектирован и построен в рамках Советского Союза, а после выпиливания он был куплен проектировавшим его КБ. ОНО же в начале нулевых «Мрию» восстановило из почти безнадежного состояния. Так что нынешняя 225-я уже далеко не та.



Управление



Панель приборов
сабжа

Приборная панель советского великана по эргономике догоняет трактор «Беларусь». Авионика устаревшая. Никаких тут тебе [ЛСД-мониторов](#), [камер заднего вида](#), [климат-контроля](#), [датчиков дождя](#), [прочих свистелок и перделок...](#)

Управляется «Мечта» экипажем из семи трезвых (так должно быть) людей. [Однажды анонимусу удалось порулить на этой посудине во флай симуляторе](#) (на высоте овер 3000 м). Управление, надо сказать, хуёвое. Но это напрямую связано с огромными габаритами сабжа. Системы демпферов продольного и поперечного каналов управления работают довольно сносно.

Однако, глядя на её полеты в Гостомеле на «авиасалоне», такого не скажешь — редко когда увидишь дирижабль, дующий свечой в небо так, что с крыльев [срывается алюминиевая стружка](#), и закладывающий виражи с креном под 45 градусов.

Украинцы даже изобрели юбилейную монету (достоинством в 20 грн.), с изображением 225-го.

Вышеупомянутый симмер считает аэродинамику Антонова-225 чуть менее, чем полностью схожей с аэродинамикой обоссанного валенка, летящего в воздухе, если его выстрелить из артиллерийской пушки (при этом на практике имея знакомство лишь с валенком). На самом деле, Мрия и Руслан единственные вундервафли такого класса, имеющие сверхкритическое крыло, если кому-то кроме автора сего тезиса это что-то говорит. Ну, и [аэродинамическое качество](#) порядка 18 никто не отменял.

Для того, чтобы [гарантировано](#) не [поделиться на ноль](#) при посадке/взлёте, ему нужна полоса порядка 3000 метров длиной. Хотя, для разбега с грузом класса «Буран» хватает обычно 2500 метров. Пустой же самолет [взлетит](#) и с 950 м.

Маленький бочонок дёгтя в большую ложку мёда

Файл:Giant planes comparison.svg

Казалось бы, самолёт со всех сторон отличный — кледай их себе по чуть-чуть и завоюешь рынок грузоперевозок.

Однако, мой юный друг, не всё так просто. Летающий по выставкам и выполняющий редкие коммерческие рейсы Ан-225 — единственный опытный образец, собиравшийся под конкретный ныне почивший проект «Буря». А это означает, что собирався он практически «на коленке» и многие особенности производства конкретных деталей и узлов этого гиганта создавались заново, изготавливались вручную и многие секреты как выточить ту или иную финтифлюшку уже давно утеряны.

Вдобавок, если даже найти все чертежи, технологические карты и описания, разобрать весь самолёт по винтикам и в результате наладить производство этого самолёта, то неожиданно выяснится, что перевозить нечего. Возникает естественный вопрос: «Почему?».

А причина проста — такой большой самолёт имеет много минусов:

- Перевозить негабаритные грузы нужно не так часто, всегда легче и дешевле не заморачиваться и сразу разработать сборную конструкцию, состоящую из более мелких деталей, которые без проблем будут перевезены к месту сборки необходимой хреновины грузовиками, кораблями или даже обычными ишаками;
- Если груз нельзя разобрать ([карьерный грузовик](#) который не разбирается ибо литой как чугуниевая бомба^[2], деталь самолёта, небольшой корабль), всегда можно доставить до места назначения по земле (специальными автопоездами) и морю (большими кораблями), при этом затраты на перевозку и её обеспечение (перекрытие дорог, приподнимание проводов ЛЭП, корм для ишаков и прочее) по сравнению со стоимостью груза [незначительны](#). Особенно когда надо везти самый большой в мире генератор из Германии в Армению или еще в какие горы.
- Перевозить же мелкие грузы большими партиями на таком самолёте так же невыгодно, так как возникает множество проблем с погрузкой-разгрузкой, наличием подходящих ВПП в месте отправки и приёма. Вдобавок и здесь будет проблематично конкурировать в вопросе цены перевозки с морским, железнодорожным и автомобильным транспортом, предлагающими доставить груз прямо «от ворот до ворот».
- «Руслан» [же](#) есть!

Да щас!

Вышеописанная вундервафля имеет-таки все основания для существования в рамках процесса перевозки [карго](#) через воздух. А именно:

- Грузы подходящей размерности таки есть, и спрос на такие перевозки тоже, о чём свидетельствует хотя бы регулярное появление Мрии у грузовых терминалов европейских аэропортов.
- Скорость перевозки по воздуху (2-3 дня тах через весь шарик) по сравнению с кораблём (2-3 недели из Китая в Европу) и ишаком (2-3 ишака на 1000 км) позволяет нехило сэкономить денег и отвести себе немного больше времени на разработку и сборку груза. Заметим, что цены на нефть падают, а вот ишаки дешевле не становятся!
- При стоимости лётного часа 50 килобаксов это ещё и выгодно! А ведь лётный час считается с погрузкой! То есть пока грузчик наливает себе из графина, счётчик тикает!
- Процесс сборки армянами (индусами, лаосцами, индейцами — нужно подчеркнуть) немецкой 180-тонной турбины из двух кусков по 90 тонн на месте назначения представляется душераздирающим зрелищем!

Конкуренты и что-то с чем можно сравнивать

«Руслан»



Ан-124 «Руслан»

Основным, кто противопоставляется Ан-225, естественно является другое детище КБ Антонова — Ан-124 «Руслан». Немало усиливает срачи и то, что у Этой Страны Ан-124 в общем немало. Собссна, «Руслан» эту самую «Мечту» и породил, методом ~~неловых извращений~~ генной инженерии — фюзеляж удлинени, хвост новый, крыло новое, два движка дополнительно.

Вдобавок каким-то случайным образом завод [Авиастар](#), имеющий возможность производить Ан-124 и куда, кстати, планировалось перенести производство «Мрії», также находится на территории Рашки. Правда завод умудрился за 20 лет уже почти загнуться, [просрать](#) технологию производства Ан-124, наладить заново производство модернизированного самолёта, собрать несколько штук, потерять все заказы от [МО](#) и опять подойти к возможности принять ислам. Причины в основном в копирастии: владельцем интеллектуальной собственности на "Руслан" остается КБ Антонова. В итоге решили проектировать силами ЦАГИ тяжелый транспортник "Слон", гибрид противоестественной любви Ан-124 с Ил-76, а в качестве временной меры сделать усиленный Ил-76 с новыми движками.

С-5 и Boeing 747

Пиндосовский руслан [C-5 Galaxy](#) юзается только пиндоармией, а коммерческие перевозчики крупняки возят грузовыми Боингами-747. Идея построить гражданскую версию C-5 под названием L-500 не была реализована из-за меньшей экономичности чем у «Боинга».

A380



A380

Другой реальный в перспективе конкурент гигантам из Совка — европейский [Airbus A380](#), который в пока ещё планируемой грузовой версии сможет перевозить, как и модернизированный Руслан Ан-124-100, 150 тонн груза на 10 400 километров, однако такой гигант так же особо никому не нужен, а потому его производство только числится в планах Airbus на будущее. Плюс — конкуренты они весьма

и весьма условные, ибо 380й рассчитан на перевозку стандартных контейнеров — то есть запахнуть этих контейнеров в него можно много и довольно быстро, но для перевозки чего-нибудь крупногабаритного и неразборного он подходит чуть менее, чем никак.

Пузолеты

Вообще в мире, за неимением нормальных приземляшек для аналогов Мрии, экстракрупняки возят «беременными» самолетами и делают это давно ([Aero Spacelines Pregnant Guppy](#) 1962 года так и назывался: «беременная (рыбка) Гуппи»). Сейчас среди них лидирует пиндосовский беременный сэвэнфосэвэн — [Boeing 747 Large Cargo Freighter \(DreamLifter\)](#). Примечательна практичность пиндосов — прикинув что летать дримлифтерам с такими-то крупногабаритными-но-легкими изделиями на борту придется не особо много, они не стали строить их с нуля, а просто купили у [китайцев](#) секондхендовские боинги, *and knocked them up* ^[3], причем занималась всем этим сама компания Боинг.

Европейский имеющийся прегнантоплан помельче — Airbus A300-600ST Super Transporter a.k.a. [Beluga](#) (рас. рос. — [Белуха](#) ^[4]). Благодаря скромным размерам базовой модели, он вне конкуренции по вундеровости апиаранса.

[Фэйлови́н](#) обоих беременных леталок заключается в том, что они отсасывают у «Мрии» (да вроде и у «Руслана») по грузоподъемности. Однако благодаря своему широченному фюзеляжу они более вместительны по объему и способны перевозить [ништяки](#) объемом до 1840 и до 1400 м³ соответственно. А то, что Beluga построена в соответствии с евростандартами, заставляет антоновцев срать кирпичами при упоминании того, что ей можно летать над всеми странами нашей планеты. Чего нельзя сказать о «Мрии». Потому как копит наш сабж менее, чем завод-изготовитель его двигателей в [Запорожье](#), соответствие его евростандартам остается под вопросом.

Разработана же «Белуха», ви таки будете смеяться, для перевозки частей «Аэробусов» поменьше между заводами компании, и все 5 имеющихся Airbus A300-600ST принадлежат самой Airbus Transport International и мотаются между Гамбургом, Тулузой и Севильей. Можно, впрочем, и арендовать ненадолго — в основном этим любит пользоваться Бундесвер.

Упоминание в маскультуре ([Значимость™](#))

- В недавнем высере про обкончалипсис «2012» Роланда Эммериха, ГГ вместе с русским аллигархом и его семейкой [съебывают из сраных Штатов, спиздив сраную «Мрию» из аэропорта Лас-Вегаса](#) и ЧСХ потом выпрыгивают из нее через ЗАДНИЙ люк, которого у «Мрии» тащемта нету. Да и размером у них «Мрия» получилась изрядно меньше, чем должна быть. Но киношники всё-таки попытались исправить фейл с размерами и задним грузолоком, написав на фюзеляже «Антонов 500», какбэ превратив «Мрию» в «совершенно другой самолет».
- В игре *Battlefield: Bad Company 2*, данный самолет, по словам распиздя Хаггарта, является средством доставки очередного [DDD](#) на территорию Соединенных Штатов злобным русским генералом (при этом Хаггард произносит название как «Мира») и является местом финальной схватки. Однако внимательный анон заметит, что самолет, на самом деле, никакая не «Мрия», а Ан-124 «Руслан», который, в принципе, также является



C-5 Galaxy

C-5 Galaxy



KLM Cargo Boeing 747-400ERF

KLM Cargo Boeing 747-400ERF



Boeing 747 Large Cargo Freighter (DreamLifter)



Airbus A300-600ST Beluga пугает



М-м-мясищев!

- невъебенно здоровым и эпическим вундервафелем.
- Также в игре *Motorstorm: Apocalypse* серый Ан-225 в конце одной из гонок в результате пиздеца разбивается об линию финиша.
 - В третьей серии аниме *Muv-Luv Alternative: Total Eclipse* на принадлежащем ООН Ан-225 перебрасывают таки да, ОБЧРов.

Форс Нульчана



В эту статью нужно добавить как можно больше борщевых мэдскиллзов.

Также сюда можно добавить интересные факты, картинки и прочие кошерные вещи.

В память жертв голодомора — недомем, созданный омичем на Нульчане, в конце августа 2011 года. Название акции было придумано во втором борщетреде.

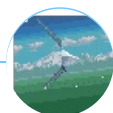
В **/b/ Нульчана** был создан тред со следующим ~~наркоманским бредом~~ сообщением:

Итак, анон, у меня есть план. Если весь Нульчан скинется(да, продав квартиру), то мы сможем залить г. Львов борщом, используя самолет Ан-225 Мрия и 240 тысяч литров борща. Выживших добьем галушками с самолета Ан-124 Руслан. Его летный час стоит 25 косарей(он может перевозить 150 тонн галушек. реквестирую данных о том, сколько стоит килограмм галушек) По моим подсчетам, борщ обойдется нам в 3'238'363 доллара. Летный час Ан-225 — еще 50 косарей. И Ан-124 — 25 косарей, галушки — неизвестно.

Тред быстро заполнился **омичами** всего Нульчана, в первые часы было наделано множество фотожаб по сбросу борща, после чего активность фотожабберов заметно упала.

Примечания

- ↑ Но у **Дорнье-Х** было аж 12. Но, правда, позорных поршневых. А у **В-36 «Peacemaker»** было 6 поршневых и 4 реактивных. У до сих пор летающего **В-52** их целых 8.
- ↑ Которые в большинстве случаев перевозят именно в разобранном виде, и лишь на месте, в цеху при карьере, этот конструктор собирают
- ↑ игра слов: «сделать беременной» и «довести до обжигабельного состояния» одновременно
- ↑ не путать с речной белугой. Белуха — ажно кит, а белуга — рыба семейства осетровых



Авиация

11 сентября Bf.109 De Havilland Comet Do a Barrel Roll Eyjafjallajökull F-117 F-19
 Junkers Ju 87 Macross UH-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



Все буде Україна!

1 Guy 1 Jar Bredor Cruel Addict Daewoo Lanos FEMEN Infostore Itpedia Neogame
 S.T.A.L.K.E.R. Uchan Автобус ЛАЗ Адольфыч Азаров Алексей Михайлович Алсувед
 Ан-225 Анна Дзюба Бабка и кот Бабка-пожар Бандеровец Батька Махно Борис Немцов
 Борщ Михаил Булгаков В/на Валентин Стрыкало Василий Васильцев Вассерман

Вышиванка Маккартни Генерал Ветров Геннадий Кернес Глобус Украины Голодомор
Давид Черкасский Джентльмен-шоу Джигурда Днепр Днепропетровские маньяки
Доминикана Донецк Евромайдан Закон 404 Запорожец Запорожье
И вообще подхожу я к твоей маме и ссу ей в рот Избиение лохов История древней Украины
Казантип Казачество Кацапы Киев Клара Будилова Книга Велеса
Конфликт в Донбассе Корреспондент Кравчук КРАЗ Красная плесень Крыжополь Крым
Кучма Леонид Черновецкий Лесь Подервянский Львов Майдан Максим Чайка
Мама чому я Х Маски-шоу Михаил Добкин Москаль Мотороллер Наталья Поклонская
НАТО Нахema Никита Хрущёв Одесса Оксана Макар Оранжевые Отака хуйня, малята
Охрим Пасечник ПДРС Письмо запорожских казаков Полкабана Поплавский Порошенко
Профессор Пруль Путін — хуйло Путин Резуноид Саакашвили Сало Сашко
Свидомость Слюсарчук Суржик Сходить на охоту Тарас Бульба Тарас Шевченко