

Копипаста:Лётчик кипячёный — Lurkmore



Осторожно! Шок-контент!

Ниже расположено зашкаливающее количество крови, расчленёнки, рвотных и каловых масс или другой подобной хуйты. Настоятельно рекомендуется отогнать от экрана беременных женщин и детей, а также особо впечатлительных животных. За последствия, вызванные чтением и просмотром, ответственности не несём!

Лётчик кипячёный — винрарный рассказ Андрея Ломачинского о последствиях гипобарического удара по человеческому организму.

Суть

На уроках физики в советских школах был популярен один опыт: учитель ставил стакан с холодной водой под герметичный стеклянный колпак, подсоединенный к вакуумному насосу. Затем воздух отсасывался из-под колпака, и холодная вода вмиг закипала перед изумленными учениками. Так в разделе «термодинамика» демонстрировалась связь между давлением и точкой кипения. Вспомнили такую зависимость? Она и будет преамбулой к этому рассказу. В общем-то для проницательного читателя уже всё ясно, и если Вам не по нутру цинизм военно-медицинской судебной экспертизы, то дальше лучше не читать.

В начале 80-х в Советском Союзе развернулись работы по созданию космического корабля многоразового использования «Буран». Корабль был создан, да только не использовался — перестройка помешала. Но в те годы о такой перспективе российских космических новаций ещё никто не ведал, и научные изыскания в данной области шли полным ходом. Одной из задач было создать автоматическую систему планирования и посадки. При посадке все космические челноки больше всего похожи на летящие с громадной скоростью утюги с маленькими крылышками, нежели на самолеты — топлива в них уже нет и двигатели не работают.

В СССР был один очень скоростной истребитель-перехватчик МиГ-25. До появления американского SR-71 (Black Bird), он более десятилетия держал абсолютный рекорд скорости для самолетов. Вот и создали из него машину по испытанию некоторых узлов «Бурана», конечно же проведя глубокую модернизацию самого планера МИГа. Многие дюралевые детали внешней обшивки сменили на титан, а там где был титан, стал ниобий. Из-за громадной стоимости эту машину, существовавшую в единственном экземпляре, в шутку стали называть «жарптицей». Изначально выбрали учебный, двухпилотный, вариант МИГа. Первое место было освобождено под испытываемую навигационную систему, а на заднем месте сидел пилот — он корректировал, а по тому времени и программировал, электронику по принципу «аналог моих действий», ну и сажал самолет, если автоматика барахлила. Для придания дополнительного силового момента и достижения необходимой скорости придумали нехитрый, но весьма эффективный метод «разгона на лапах» — вместо ракет и подвесных топливных баков под крыльями подвесили твердотопливные ускорители. Истребитель ими «стрелял», как ракетами, но не отпускал их со своих «лап» до полной выработки топлива. По слухам, этот самолетно-ракетный гибрид перекрывал SR-71 и по скорости, и по потолку, забираясь на 3-х Махах (скоростях звука) далеко за 30 км, где и сам-то аэродинамический полёт крайне проблематичен — воздуха мало. Правда активное полётное время было очень коротким — около двадцати-тридцати минут, но для поставленной задачи большего и не требовалось. Само собой разумеется, что для экономии времени и средств, модернизировали только то, что не менять было нельзя. Самолёт не предназначался для долгой эксплуатации, и многие узлы безжалостно выкидывались для облегчения взлетной массы, что неизбежно сказалось на общей надёжности машины.

И вот однажды, по неведомым мне причинам, на пике высоты и скорости случилось ЧП — сброс колпака, как при катапультировании лётчика. При этом само кресло с лётчиком не «отстрелилось». Летуны таких машин всегда находятся в специальных стратосферных костюмах, способных компенсировать разгерметизацию, да только не в позиции мотоциклиста на скоростях вчетверо превышающих скорость звука. Давайте опять вспомним школьную физику — сопротивление среды возрастает пропорционально квадрату возрастания скорости. То есть, если обычный лётчик-истребитель с громадным риском для жизни катапультируется на двух скоростях звука (а это уже быстрее скорости снайперской пули) — поток воздуха ломает кости и рвёт в клочья суперпрочный материал костюма и обшивку кресла. В данном случае сопротивление среды было в четыре раза выше. На скорости 3М трение об воздух даже металл горячим делает, а уж пластик-синтетику... Четырёхкратного запаса прочности не только для лёгких скафандров, но и для тяжёлой техники не предусмотрено.

Уникальность ситуации в том, что лётчик был жив в первые секунды после аварии, видимо его гермошлем «потёк» позже. Видя безвыходность ситуации, после того как не сработал пиропатрон под креслом, он каким-то чудом и абсолютно нечеловеческим усилием сумел переключить самолёт на «бурановский» автопилот. Через десять минут автоматика благополучно посадила машину на взлётно-посадочную полосу военного аэродрома «Горелое».

К самолёту немедленно прибыла специальная группа. Портативных видеокамер тогда не было, и документальную съёмку производили на допотопную кино- и фотоплёнку. То, что мы позже увидели на экране, впечатляло. Стороны пилотского кресла, попавшие под прямой воздушный поток казались были срезаны циркулярной пилой. Прочные гофрированные шланги с металлическими кольцами для подачи воздушно-кислородной смеси в гермошлем были стёсаны, как будто какой-то вандал довольно долго их обрабатывал грубым напильником. Все пластиковые части пилотской кабины жутко оплавлены, а по остаткам штурвала похоже прошлись пескоструйным аппаратом или ножовкой. Также были проплавлены боковые поверхности гермошлема, а пластиковый щиток-забрало выглядел так, словно его хорошенько пожгли паяльной лампой. Алюминиевые части скафандра казалось попали под автогеновый газовый резак, металл был оплавлен, а кое где и испарился, сгорая оставив только тонкий оксидный слой. Чудо, что сам самолёт не сгорел. Всё же 25-й «Мигарь» — гениальная конструкция для своего времени!

Но самое интересное было впереди. Труп лётчика прямо в скафандре быстро доставили в прозекторскую Кафедры Судебной Медицины и Экспертизы Военно-Медицинской Академии. Плечей и рук у трупа не было. Плечи срезало воздушным потоком, а руки, судя по характерным повреждениям оставшихся окружающих тканей, вырвало ещё раньше. Вдавнения на теле свидетельствовали, что какие-то секунды оторванные руки болтались флагами в рукавах высотного костюма, и отлетели только после того, как перегорел пластик и изорвалась тонкая проволока, вплетённая в определённые места на плечах.

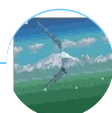
Парадокс, но голова лётчика была на месте. Шлем плотно вклинило в оставшийся каркас модернизированного «Казбека», высокого пилотского кресла, хотя то, что было ниже довольно сильно пострадало — шея была ободрана до позвоночного столба, на котором остались засохшие кусочки когда-то мягких тканей, ставших весьма твёрдыми. Под шейным кольцом гермошлема болталась размочаленная бахрома авизента, а через забрало смотрело страшное лицо пилота. Лицо было плотно прижато к пластику, и причина этого была выявлена сразу, как сняли шлем. Вследствие резкой разгерметизации внутричерепное давление просто взорвало мозговой череп, который моментально раскололся по всем основным швам, а вот с лицевым черепом, такого не произошло — там в костях много воздушных полостей, скомпенсировавших барический удар. Дальше набегающий под кольцо шлема воздушный поток плотно впечатал лицо в забрало, заодно основательно подсушив биологические жидкости, попавшие в шлем. Глаза пилота были широко открыты, а вместо чёрных зрачков на нас смотрели мутно-белые. Хоть роговица глаз и разорвалась от кипения стекловидного тела глаза, горячий пластик «сварил» прижатые к нему глаза, как яйца всмятку — белый цвет свидетельствовал о тепловой денатурации белка.

На вскрытии тоже были удивительные вещи — крови не было. Камеры сердца были пусты и вместо крови там были ярко-красные пузыри. Кипение просто вытолкнуло кровь из сердца, да и в аорте и лопнувших крупных сосудах вместо крови была пена — следствие бурного выделения кислорода из гемоглобина и, опять же, кипения плазмы. Печень напоминала поролон, настолько вся она была забита мелкими пузырьками. При прикосновении к коже трупа, последняя издавала странный звук, похожий на скрип снега под сапогами в мороз. Это явление (подкожная газовая **крепитация**) было вызвано тем, что жир в подкожно-жировой клетчатке тоже закипел.

Причину смерти описали просто — **разрыв мозга** и гипобарическое закипание всех биологических жидкостей тела. Единственным положительным моментом для бедняги лётчика было то, что его смерть была мгновенной.

Ссылки

-  [ru_cosmos](#)^{/311835} — ЖЖ-шный спор, что будет при попытке повторить подвиг Чака Норриса: выйти в открытый космос в одних трусах



Авиация

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