

A watercolor illustration of a person in a brown and orange survival suit, including a helmet and gloves, floating inside the fuselage of an aircraft. The person is positioned in the upper right quadrant. The aircraft's interior structure, including seats and overhead bins, is visible in shades of green and grey. The overall style is painterly and expressive.

Лоуренс Гонсалес

ОСТАТЬСЯ В ЖИВЫХ

**Психология поведения
в экстремальных
ситуациях**

МИФ Саморазвитие

Лоуренс Гонсалес

**Остаться в живых.
Психология поведения в
экстремальных ситуациях**

«Манн, Иванов и Фербер»

2003

УДК 159.96
ББК 88.26-69

Гонсалес Л.

Остаться в живых. Психология поведения в экстремальных ситуациях / Л. Гонсалес — «Манн, Иванов и Фербер», 2003 — (МИФ Саморазвитие)

ISBN 978-5-00-057094-4

Почему опытный охотник может заблудиться в лесу и навсегда исчезнуть за одну ночь, а четырехлетний ребенок, попавший в такие же условия, выживает? Почему после авиакатастрофы из всех пассажиров смогла спастись только семнадцатилетняя девушка, потерявшая родителей и проведшая в перуанских джунглях 11 дней без еды? Что в конечном итоге оказывается решающим в выживании? Лоуренс Гонсалес, автор книги, посвятил свою жизнь и научную карьеру проблеме выживания. Исследуя подобные ситуации – реальные истории удивительной человеческой выносливости и трагической смерти, – он анализирует схемы поведения людей в условиях на грани жизни и смерти. Переходя в повествовании от снежных гор и глубин океанов к строению и работе головного мозга, Гонсалес ищет закономерности и научное объяснение, казалось бы, необъяснимым фактам. В книге подробно описываются психологические стадии выживания и раскрывается сущность «оставшегося в живых» – те принципы поведения, которыми нужно руководствоваться не только в рискованных ситуациях на природе, но также и в опасной болезни, выстраивании отношений с близкими, управлении бизнесом в период нестабильности или даже во время военного времени. Для кого эта книга Никто из нас не застрахован от смертельно опасных ситуаций, но немногие знают, как нужно правильно действовать в подобных случаях. Эта книга не только для военных, летчиков, альпинистов или спортсменов, – словом, для всех, кто чаще подвергается смертельной опасности. Эта книга пригодится и тем, кто любит проводить отдых на дикой природе или тех, кто хочет уметь достойно проходить трудный жизненный период. От автора Мне кажется, что всем людям было бы полезно узнать азы выживания и понимать умственный настрой, необходимый, чтобы

пережить трудности. Эти знания могли бы пригодиться в ситуации, когда по каким угодно причинам человек оказывается оторванным от удобств цивилизации (включая финансовую помощь и эмоциональную поддержку). Инструкторы курсов выживания говорят о том, что среди их клиентов все чаще встречаются бизнесмены, которые не планируют заниматься активным отдыхом или спортом, но стремятся приобрести качества, способствующие выживанию в их условиях. Поэтому я приведу некоторые советы, которые могут быть полезными, чтобы не попадать в опасную ситуацию и чтобы уметь разрешить ее, если вы в ней окажетесь.

УДК 159.96

ББК 88.26-69

ISBN 978-5-00-057094-4

© Гонсалес Л., 2003

© Манн, Иванов и Фербер, 2003

Содержание

Пролог	7
ЧАСТЬ I. Несчастные случаи: почему люди погибают	12
Глава 1. «Осторожнее, Рэй Чарльз приближается...»	12
Конец ознакомительного фрагмента.	25

Лоуренс Гонсалес

Остаться в живых. Психология поведения в экстремальных ситуациях

Все права защищены. Никакая часть данной книги не может быть воспроизведена в какой бы то ни было форме без письменного разрешения владельцев авторских прав.

© 2003 by Laurence Gonzales

© Перевод на русский язык, издание на русском языке, оформление. ООО «Манн, Иванов и Фербер», 2014

* * *

Посвящается моему отцу

*Отец, с высот проклятий и скорбей
Благослови всей яростью твоей –
Не уходи безропотно во тьму!*

Дилан Томас [В переводе В. Бетаки]

Пролог

ДЕТЯМ ЧАСТО РАССКАЗЫВАЮТ удивительные истории. Дети подрастают и начинают понимать: в услышанном нет ни капли правды. Когда я был маленьким, то тоже слушал разные фантастические истории, правда, потом обнаружилось, что все они правдивые. Чем старше я становился и чем больше вникал в их подробности, тем все более они превращались в подлинные и одновременно все более становились нереальными.

Мои детские истории отличались от тех, которые обычно рассказывают другим детям. Мои казались невероятными, страшными и очень горестными. Поэтому я не делился ими со своими сверстниками – все равно вряд ли кто из них поверил бы мне. Одной такой историей был рассказ о юноше, падающем с неба. Но, в отличие от взлетевшего к самому солнцу Икара, этот юноша не успел подняться слишком высоко. На расстоянии восьми тысяч метров от Земли в его самолет попал немецкий снаряд, выпущенный из восьмидесятисемимиллиметрового зенитного орудия, защищавшего небо над сортировочной станцией под Дюссельдорфом. Юноше повезло больше, чем Икару, – он выжил. И вот сейчас я пишу о нем.

Мой отец, Федерико Гонсалес, встретил конец Второй мировой войны в звании первого лейтенанта¹. Он был командиром «Боинга» В-17 – бомбардировщика, называвшегося еще «летающей крепостью». Летал отец в составе Восьмой воздушной армии США, служба в которой на том этапе военных действий для многих молодых летчиков стала наикратчайшим путем в мир иной². Отцу предстояло совершить на «летающей крепости» свой последний, двадцать пятый вылет. Дело в том, что он вместе с приятелем Дэвидом Свифтом подал прошение о переводе на «Мустанг» Р-51 – одноместный истребитель, получивший название «крылатый рыцарь». Летать на истребителях было его давней мечтой, но какие-то обстоятельства все время мешали этому. Отец поступил на военную службу перед самым началом войны и попал в конное подразделение Кавалерийской дивизии. Он мог на полном скаку выпустить в мишень из своего М-1911 сорок пятого калибра всю обойму, потом в один миг развернуть лошадь и перезарядить кольт – и снова расстрелять всю обойму, попадая ровно в цель. Но после начала Второй мировой войны конницу упразднили, а Кавалерийская дивизия, сохранив свое название, стала бронетанковой дивизией Армии США. Отец в поисках нового места службы, не уступающего по драйву предыдущему, открыл для себя самолеты. Он решил стать летчиком-истребителем, но армия нуждалась в летчиках-бомбардировщиках. Через сорок пять лет один из его командиров сказал мне: «У твоего отца врожденный талант управлять самолетом».

«Боинг» отца был сбит 23 января 1945 года в небе над Германией, во время одной из тех массированных атак, которые в конце войны проводили в глубоком тылу врага бомбардировщики Восьмой воздушной армии США. Перед вылетом командир Триста девяносто восьмой бомбардировочной группы попросил второго летчика постоянного отцовского экипажа остаться на земле. Полковник Фрэнк Хантер хотел лично наблюдать весь рейд из кабины «Боинга» В-17 – ведущего группы бомбардировщиков, – поэтому сам занял правое кресло, то есть место помощника командира корабля. Перед рассветом бомбардировщики поднялись с аэродрома в Нутампстеде, своей военной базы в Англии, и взяли курс через Ла-Манш на Германию.

Самолеты, достигнув цели, вышли на атакующую позицию. Именно в этот момент зенитный снаряд попал в левое крыло «Боинга» моего отца, задев первый двигатель. Во время нане-

¹ *Первый лейтенант* – второе звание младшего офицерского состава в ВВС США; равнозначно российскому старшему лейтенанту. – *Здесь и далее примечания переводчика и редактора.*

² По имеющимся данным, 50 % потерь ВВС США во Второй мировой войне приходились на долю Восьмой воздушной армии.

сения бомбового удара бомбардировщики не могут маневрировать и уходить от огня зениток, иначе бомбы не попадут в намеченные объекты. Этой боевой группе крайне не повезло – их ведущий был подбит с первого раза. Снаряд нанес машине смертельную рану – в девяти из десяти случаев она оказывалась фатальной и для всего экипажа. После того как последовал оглушительный грохот удара, отец понял, что бомбардировщик обречен. Он повернулся к полковнику Хантеру и промолвил: «Ну вот и всё. Кажется, приехали».

Самолет, перевернувшись кабиной вниз, падал, крутясь вокруг своей оси, и никак не реагировал на попытки отца его выровнять. По внутренней связи отец дал команду экипажу покинуть воздушное судно, хотя не знал, работает ли переговорное устройство или разбито осколками снаряда. Мир вокруг потускнел и окрасился в незнакомый тошнотворный цвет. Одновременно зажглись все огни и зазвучали все приборы всех систем сигнализаций – так протестовал бомбардировщик против врывающихся в разбитые окна кабины порывов ветра. Смертельно раненная машина редела, стонала и выла. Отец посмотрел в сторону полковника и понял, что тот уже мертв. Убит во время взрыва осколком снаряда или оторвавшейся частью самолета.

В крутящемся самолете, сам повиснув вниз головой, отец нащупывал под сиденьем парашют. Во время попадания снаряда бомбардировщик летел на высоте восемь тысяч метров. Отец не представлял, на каком расстоянии от земли он находился после взрыва, но понимал, что пора прыгать. По уставу каждый член экипажа на протяжении всего полета обязан находиться на боевых местах с надетым парашютом, но такому бывалому, такому уверенному в себе асу, каким был мой двадцатитрехлетний отец, казалось чертовски неудобным висеть десять часов полета с парашютом за спиной. Любой опытный летчик скажет вам, что так или иначе, но в подобной ситуации шансы на выживание совсем мизерные: медленно спускающийся человек под огромным тринадцатиметровым куполом представляет собой великолепную мишень для снайпера. А в те тяжелые для местного населения годы не только солдаты вермахта, но и крестьяне баловались стрельбой по американским пилотам, которые выбрасывались с парашютами из подбитых самолетов. Женщины и дети собирали все ценное, что могли найти среди обломков бомбардировщика: нейлон, шерсть, пластик, металлы всех видов, парашютный шелк, спасательные маски, инструкции и всевозможные карты.

Из-за дурацкого ремня безопасности отец не мог дотянуться до парашюта. Центростремительная сила бросила его на приборную доску; ударом перебило толстую резиновую трубку, по которой кислород поступал в маску, и он почти лишился сознания. Лежа ничком на приборной доске и зная, что самолет быстро теряет высоту, отец с трудом – руки налились свинцовой тяжестью – снял с себя маску. Боковым зрением он видел, как безжизненно болтается на пристяжных ремнях тело Хантера. Отец сделал глубокий вдох. «Проклятье! – пронеслась последняя мысль. – Высота все еще больше шести километров», – и окончательно потерял сознание от кислородной недостаточности.

Пока он пребывал в бессознательном состоянии, самолет успел развалиться на две части. Между тем стоящая внизу старая фрау Пайффер с интересом наблюдала, как с небес валяются люди. Из десяти членов экипажа выжил только один – мой отец. Нетрудно догадаться, что от падения с такой высоты у него было сломано и повреждено практически все.

Отец пришел в себя. И понял, что уже не падает. Он лежал на земле внутри разбитой кабины, сквозь которую ему было видно небо; со всех сторон его сдавливали резиновыми и алюминиевыми кусками от приборной доски и руля управления. Казалось, он рождается заново, но теперь – из чрева самолета, чьи обломки уберегли его, словно материнская плацента. В прогале бывшего окна кабины возникла человеческая фигура. Это был немецкий крестьянин, взобравшийся на обрубок правого крыла. Он держал пистолет и целился отцу в голову. Бомбардировки союзников не пользовались популярностью среди местных жителей, и они,

когда предоставлялась такая возможность, без сожаления убивали американских летчиков. Довольно отрешенно отец созерцал, как крестьянин нажимает на спусковой крючок.

В ДЕСЯТИЛЕТНЕМ ВОЗРАСТЕ, то есть в 1958 году, я начал подрабатывать в Хьюстонском медицинском центре, вернее в его учебной лаборатории, где мой отец проводил биофизические исследования. Я уговорил его взять меня туда на работу, поскольку хотел поближе узнать, чем он занимается. С пяти лет я забрасывал отца вопросами о его работе, но он никогда не мог толком объяснить, в чем она состоит. Почему-то другие родители умудрялись рассказывать детям о своих занятиях, а моему отцу никак не удавалось. Мне, ребенку, это казалось крайне подозрительным. Наконец, когда мне исполнилось восемь лет, отец позволил мне приходить к нему в лабораторию после школы и в выходные дни; и я, не забывая наблюдать за тем, что он делает, мыл пробирки и выполнял самую разную неквалифицированную работу. Постепенно отец стал поручать мне все более и более ответственные задания. Я овладел наукой подготавливать препараты для микроскопов раньше, чем научился танцевать.

На заре моей «научной карьеры» моей основной обязанностью было собирать и выносить мусор в специальное помещение, где находилась мусоросжигательная печь. Этот мусор состоял из разрезанных мышей и тому подобных лабораторных отходов. Я тащил набитые мешки по кафельным плитам длинного коридора, тускло освещенного с обеих сторон стеклянными витринами, где на полках стояли залитые формалином банки разной величины, а в них находились демонстрационные образцы. Человеческая голова, аккуратно нарезанная ломтями по три сантиметра шириной. Масса зародышей самых разных стадий развития. Безголовый и безрукий торс женщины, распиленный пополам от грудины до лобка. Этот торс, плавающий в формалине, вполне мог привидеться в кошмарном сне в виде сюрреалистической насмешки над боттичеллиевской Венерой, выходящей из морской пены.

Я доходил до печи и отодвигал ее тяжелую проржавленную железную дверь. Однажды, собираясь закинуть в ревущую огненную пасть очередной мешок, я заметил торчащую из огня человеческую руку. Почему-то в первый момент меня охватило чувство возмущения, и только потом пришел страх. Я понял, что именно здесь, в этом пламени, когда-то исчезли руки и остальные недостающие части тела моей Венеры. И следующей реакцией стал вопрос: «Какого черта я здесь делаю?» Тогда мне не удалось найти ответа, но позже он появился. Я пытался идти по отцовскому следу, мне хотелось проникнуть в его тайну: из какого такого добротного материала вылеплен мой отец. Ведь сыну должно учиться у своего родителя, разве не так?

Отец был научным исследователем, поэтому и я рос с верой в науку. Сам еще не понимая этого, я начал поиски универсальных правил – законов жизни.

МОЙ ИНТЕРЕС К ВОПРОСУ ВЫЖИВАНИЯ возник довольно рано. Будучи еще малым дитем, я стал задумываться над отцовскими рассказами о войне. Мне виделся какой-то глубокий смысл в том, что многие люди погибли, а он остался в живых. Снова и снова выслушивая его историю, я никак не мог постичь мучившую меня тайну: раз отец выжил – значит, он обладает какими-то особыми, секретными качествами. Казалось, мне тоже просто немедленно нужно стать таким же, как он.

Постепенно у меня начала складываться определенная теория: чтобы выжить, необходимо закалиться в огне опасности. Мне мерещилось, что даже повседневная жизнь отца была наполнена гибельным риском, ведь на работе его окружали мертвецы. А он живет и смеется в лицо смерти. В результате я начал искать опасные ситуации и сознательно шел на риск, чтобы иметь возможность испытать себя. Мы жили на юго-востоке Техаса рядом с заболоченным участком реки, где водились крокодилы, страшно кусачие каймановые черепахи, разные ядовитые змеи вроде водяных щитомордников и гремучников. И я, семилетний мальчик, решил

осваивать наши дикие необжитые места со всей этой смертельно опасной нечистью. Техасские болота стали моей личной средой обитания. У моей немки-матери, с ее католическими ирландскими корнями, было слишком много детей, чтобы она могла уследить за всеми. Поэтому я, не ощущая никакого контроля, жил совершенно своей жизнью.

В четвертом классе я стал описывать те опасные ситуации, которые сам для себя выбирал. К своим двадцати годам я уже делал это в качестве журналиста. Через тридцать лет ко мне пришло понимание, что я с детства, сам того не подозревая, только и занимаюсь проблемой выживания. Однако всякий раз, особенно после очередной сложной командировки, меня мучают сомнения: овладел ли я этим знанием? стал ли настоящим специалистом по выживанию? или остались еще не изведенные мною тайны?

Я научился управлять самолетом. Изучал крупные авиационные катастрофы, писал о пограничных ситуациях, когда человек находится между жизнью и смертью, – о тех моментах, через которые прошел и мой отец.

При моем почти врожденном интересе к науке я искренне полагал, что существуют специальные исследования и с их помощью мне откроются тайны выживания. Много, с чем мне приходилось сталкиваться, без научного взгляда казалось просто необъяснимым. Как, например, вполне здравомыслящий человек может совершать безрассудные поступки, пренебрегая всеми рациональными советами опытных людей, подвергая себя смертельной опасности в полном противоречии со здравым смыслом и голосом разума? Почему абсолютно адекватный человек не хочет прислушаться к тому, что если он направит свой снегоход вверх по склону, то спровоцирует смертельно опасную снежную лавину? Тем не менее он делает это и погибает. Отчего пожарный или опытный турист продолжает упорно идти, хотя понимает, что сбился с верного направления, и окончательно теряется в дремучей тайге? По какой причине в море умирают аквалангисты, хотя в их баллонах еще остается воздух? Что заставляет их вынимать изо рта трубку и задыхаться под водой? Если можно было бы магическим образом, за секунду до рокового момента, перенести какого-нибудь аквалангиста на сушу и поинтересоваться: зачем он собирается это сделать? – он не смог бы объяснить своего поведения. Ведь он прекрасно понимает, насколько необходим для его выживания под водой доступ к воздуху. Если можно было бы силой волшебства спросить аквалангиста уже после его гибели: зачем? – он сказал бы, что намеревался жить и вовсе не предполагал вынимать изо рта трубку.

Я прочитал сотни отчетов о трагических происшествиях и гибели людей, я написал на эту тему массу статей. Иногда мне кажется, что внутри человека присутствует необъяснимая сила, толкающая его совершать сумасшедшие поступки. Большинству людей сложно представить, что разум не всегда контролирует наше поведение. Мы верим в рациональное мышление и свободу воли. Однако так или иначе, но меня не перестают изумлять вполне разумные и рассудительные люди, начинающие действовать иррационально.

Равным образом меня ставят в тупик и те, кто выживает в чрезвычайных обстоятельствах. Я знаю ситуации, когда опытный охотник может потеряться в лесу и навсегда исчезнуть за одну ночь, а четырехлетний ребенок, попавший в такие же условия, выживает. В дрейфующей в океане лодке находятся пятеро людей – спасаются из них лишь двое. Что оказывается решающим? Как выживали люди в концентрационных лагерях? Почему в Антарктиде группа Эрнеста Шеклтона не потеряла ни одного человека, тогда как вся экспедиция Роберта Скотта погибла? Благодаря чему смогла выбраться из перуанских джунглей семнадцатилетняя девушка, а взрослые, потерявшиеся вместе с ней, сдались и умерли? Ученые любят анализировать вероятности, устанавливать закономерности и всегда ищут возможности для прогнозирования, но, как выясняется, способность к выживанию предсказать необыкновенно сложно. Тем не менее, изучая множество бедствий, скрупулезно перебирая мельчайшие детали катастроф, я начинал нащупывать некоторые принципиально важные схемы поведения.

Большинство ответов и выводов, к которым я пришел за долгие годы исследований и журналистской работы, не представляют собой ничего особенно нового. Я познакомился с последними исследованиями по вопросам, которые на самом деле ставились и изучались сотни и даже тысячи лет назад: функции человеческого мозга, психология принятия рискованных решений, основные принципы выживания. Причем последние применимы не только в моменты спасения в дикой местности. Универсальные правила выживания способны принести пользу в любой трудной ситуации, связанной с повышенным нервно-эмоциональным напряжением: развод; потеря работы; тяжелые физические травмы; борьба с болезнью; управление предприятием в стремительно изменяющемся мире.

Как правило, считается, что для выживания в дикой местности необходимы специальное снаряжение, почти профессиональная подготовка и богатый опыт. Все так, но в минуты страшного испытания вдруг выясняется, что не это самое главное. Тот, кто хочет испытать себя в диких условиях, или тот, кому не хватает адреналина и кто желает пощекотать нервы в непривычных обстоятельствах, довольно быстро осознает, что и опыт, и тщательная подготовка, и современная экипировка – все это в самый опасный момент может легко подвести. Человека с западным складом ума доводит до бешенства сама идея, что переход той грани, которая отделяет мир живых от царства мертвых, не сводится ни к степени его подготовленности, ни к тому, насколько правильно собран рюкзак. Его знания и психологический настрой в конечном счете тоже не влияют на возможность выживания или гибели. Наверное, мысль моя покажется излишне сентиментальной и даже плоской, но легкое движение весов, на которых лежат ваша жизнь и смерть, зависит от того, что накоплено у вас в душе.

ЧАСТЬ I. Несчастные случаи: почему люди погибают

*Чем дальше идешь, тем меньше знаешь.
Дао дэ цзин, § 47*

*Как я сюда попал и как мне отсюда выбраться? Как все это закончится?
Сёрен Кьеркегор*

*...Всякую вещь рассматривать вполне, что она есть и что в ней вещественное, а что причинное.
Марк Аврелий («Размышления», книга 12, глава 29³)*

Глава 1. «Осторожнее, Рэй Чарльз приближается...»

ЕСЛИ БЫ АДРЕНАЛИН МОГ БЫТЬ ЗРИМЫМ... Тогда одним очень поздним вечером перед вашим взором предстала бы следующая картина: гормон медленно растекается по песчаным пляжам Сан-Диего, а потом, собираясь в широкий поток грязно-зеленого цвета, вливается в океан и, покрывая расстояние почти в сто шестьдесят километров, достигает кормы нашего корабля. Именно «корабль» – так называют свой авианосец и моряки, и летчики, несмотря на то что его водоизмещение составляет почти девяносто четыре тысячи тонн, длина его не уступает высоте Эмпайр-стейт-билдинга, а на борту его одновременно размещаются шесть тысяч человек.

Действие происходит на специальной площадке, где осуществляется визуальное управление посадкой самолетов. Ее размер всего два на два метра, и она явно мала для столпившихся на ней шести потных парней, среди которых нахожусь и я. Сила ветра достигает тридцати узлов, поэтому я стараюсь держаться подальше от края – ведь лететь до воды придется целых двадцать метров. Стальной гребной винт авианосца вспарывает брюхо океана, и на одно мгновение, выхваченные лунным светом, обнажаются блестящие петли его кишок и тут же растворяются далеко позади кормы.

Слева от меня, напряженно вглядываясь в точку, расположенную градусам в пятнадцати над линией горизонта, стоит Майк Янкович – офицер визуального управления посадкой самолетов. На нем защитные очки и шлем с большими наушниками. Одной рукой он прижимает к уху массивную телефонную трубку; другой, высоко поднятой, держит устройство, формой напоминающее большой огурец. На профессиональном жаргоне этот сделанный из бакелита прибор с черной кнопкой управления и петлей серебристого цвета так и называют: «огурец-выключатель»⁴. Для работы с ним Янкович использует большой и указательный пальцы; первым он активирует световой сигнал, показывающий летчику, что тот должен откорректировать скорость, а другим – световой сигнал, отказывающий летчику в разрешении на посадку. Стоящие вокруг меня люди, сами того не замечая, отталкивают меня к краю площадки, поскольку все они стремятся как можно лучше рассмотреть то, что приближается к нам со скоростью двести двадцать пять километров в час.

Собственно, на расстоянии полутора километров вряд ли мы могли увидеть что-то, кроме летящего на нас черного дротика. Во мгле звездного неба самолет остается для всех только

³ См.: Марк Аврелий. Размышления / пер. и прим. А. К. Гаврилова. М.: Наука, 1985. Все цитаты в книге приводятся по этому изданию.

⁴ *Pickle switch* (дословно «огурец-выключатель») – нажимной выключатель продольного триммирования.

движущейся темной точкой. Я даже не слышу рева исполинских двигателей General Electric, хотя знаю, что они сжигают горючее быстрее, чем «Фау-2». В кромешной тьме я вижу лишь нечто напоминающее безмолвное насекомое или черную летучую мышь, и это нечто постепенно, как оригами, принимает форму самолета.

Я оглядываюсь вокруг. Несколько минут назад один моряк угостил присутствующих круглыми леденцами на палочке, и теперь все немного похоже на хомяков, набивших щеки едой. Каждый пристально всматривается в самолет, чей силуэт разрастается буквально на глазах и уже заслоняет собою звезды. Но я гляжу на него несколько иначе – не так, как смотрят остальные. Они пялятся словно дети, не сводящие восторженных глаз с русских горок. А я... С каким чувством мог я глядеть на машину семнадцати метров в длину и с размахом крыльев тринадцать метров, летящую прямо на нас? У меня была одна мысль: «Сейчас мы все умрем».

Всего в паре метров от нас находится посадочная палуба. На ее скользком черном покрытии хорошо видны сплошные белые линии безопасности (если пересечь их, «опасность» грозит в прямом смысле слова – вы погибнете). Мы стоим недалеко от того места, где заканчивается сооруженная на палубе укороченная взлетно-посадочная полоса, которая расположена под углом к килю корабля и тянется до носовой части. От правого борта протянуты стальные, смазанные маслом тормозные тросы. Хитрость заключается в том, что пилот должен приземлиться под таким углом, чтобы суметь зацепиться специальным хвостовым крюком – «гаком» – за один из четырех натянутых тросов, который и остановит самолет⁵.

Остальная часть палубы представляет собой арену «управляемого хаоса»: разные специализированные команды непрерывно заправляют, перемещают, вырывают, поднимают из ангаров и катапультируют самолеты. Многочисленные «Интрудеры», «Хорнеты» и, конечно, такие сексуальные в своей искусственности «Томкэты»⁶ – все они, как неповоротливое докомпьютерное стадо (поскольку еще пилотируются по старинке, при помощи рычагов и педалей), послушно движутся по мановению взмаха рук людей в защитных очках и шлемах с большими наушниками. Это палубные помощники, выразительно жестикулируя руками в огромных перчатках, подают пилотам загадочные сигналы. В зависимости от своего назначения члены команд носят желтые или фиолетовые рубашки, желтые или фиолетовые жилеты, а поверх шлемов – желтые или фиолетовые каски. Самолеты медленно вырываются на палубу и ждут своей очереди на взлет с катапульты. Все происходящее – в рваном свете палубных огней и какофонии металлических звуков – напоминает ритуал поклонения древним божествам огня.

За моей спиной находится возвышающийся над полетной палубой прозрачный колпак небольшой кабины. Если я обернусь, то увижу в ней, как в пузыре, освещаемое жутковатыми бликами зеленых и желтых огней напряженное лицо «стреляющего»⁷. Свист, шипение, визг и скрежет – все звуки, которые только может извергнуть из себя преисподняя, – слились в одно целое: это катапульта выплевывает в шторм, дождь и снег очередной самолет. Его сопла, горящие, как налитые яростью глаза, на некоторое время будто застревают над нами, потом самолет, похожий на летучую мышь, взмывает вверх и столбом дыма растворяется в ночи.

⁵ *Тормозные тросы* (arresting cables), натянутые на высоте 10–15 см поперек посадочной палубы авианосца, предназначены для безопасного торможения самолета и сокращения его пробега, соразмерного длине посадочной палубы. Применять искусственное торможение вынуждает высокая посадочная скорость самолетов; для этой цели сооружается так называемый аэрофинишер – сложная система, состоящая из гидравлических устройств и тросов; если летчик не сумеет нормально затормозиться, то для остановки самолета есть еще аварийный барьер из капроновых сетей.

⁶ «Грумман» А-6 «*Интрудер*» (Grumman A-6 Intruder) – палубный всепогодный штурмовик, спроектирован в конце 1950-х гг.; «Макдоннел-Дуглас» F-18 «*Хорнет*» (McDonnell Douglas F-18 Hornet) – палубный истребитель-бомбардировщик и штурмовик, спроектирован в 1970-е гг.; «Грумман» F-14 «*Томкэт*» (Grumman F-14 Tomcat) – двухместный реактивный истребитель-перехватчик четвертого поколения, спроектирован в начале 1970-х гг. *Сексуальные «Томкэты»* (sexu Tomcats) – здесь используется игра слов: *tomcat* – «мартовский кот; бабник; сексуально привлекательный мужчина».

⁷ *Стреляющий*, или *шутер* (shooter – «стрелок»), воен. жарг. – офицер катапульты, управляющий действиями летчика во время взлета.

В моих наушниках раздается голос Янковича, возвращающий меня к самолету, идущему на посадку. И я вижу, как к нам стремительно приближается F-18 «Хорнет». Янкович что-то говорит в телефонную трубку. Потом слышится приглушенный голос летчика:

– Три-один-четыре хорнет фрикаделька три-точка-два⁸.

– Роджер⁹ фрикаделька, хвостовой ветер двадцать узлов.

Летчик в полукилометре от нас. Младенец в своей стеклянной люлке. Один в глухой ночи – с миром людей его связывают лишь мерцающие внизу желтые сигнальные огни на посадочной палубе. Ветер сносит ошметки облаков и обнажает дырявую, как сыр, луну. За спиной летчика режут гигантские огнеметы моторов, тягу которых он уменьшает перед посадкой. Навстречу ему уже вздымается океан.

В конце концов мы всем телом ощущаем толчок и сотрясение. Толстый трос, второй по счету, превращается в гудящую струну, чей мощный звук сравним разве что с ситаром¹⁰ Рави Шанкара, если бы тот взялся воспевать подвиги Терминатора. Самолет цепляется гаком за трос, который удерживает его, словно рыбу на крючке. Трос растягивается почти на семьдесят метров. Самолет содрогается всем корпусом. Обмякнув от гравитационного шока, летчик Дель Рио (имя я прочитал на дверце его кабины) бессильно сидит в своем кресле и только через несколько мгновений с трудом – ему кажется, что рука стала весить чуть ли не пятнадцать килограммов, – дотягивается до рычага управления и переводит двигатели на холостой ход. «Желтые» палубные регулировщики уже прожестикуют Дель Рио отрулить самолет в сторону, за линию безопасности, где «фиолетовые» палубные помощники начнут заправлять его горючим.

Чтобы он мог снова подняться в небо.

ВСЕ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ЛЕТЧИКА Дель Рио представляют идеальную модель выживания. Вот он – в полной безопасности – находится на палубе авианосца. Затем усаживается в кабину самолета, заправленного до краев взрывоопасным горючим. После чего паровая катапульта, работающая от ядерного реактора, запускает его самолет в ночное небо. Выполнив задание, он возвращается на палубу, демонстрируя во время посадки абсолютное самообладание и блестящее мастерство: летчик выпускает хвостовой гак, который не видит, и виртуозно зацепляет им самолет за трос, который тоже не видит. Все это он продельывает в непроглядной тьме на скорости двести сорок километров в час, целиком полагаясь на визуальные сигналы, подаваемые ему палубными регулировщиками.

Вряд ли кому из нас грозит испытать хотя бы малую часть того, что составляет повседневную жизнь Дель Рио. Тем не менее все ситуации выживания имеют общий знаменатель, поэтому можно извлечь определенные уроки из работы летчика, которую я так скрупулезно изучал в ту ночь. Основной вывод, сделанный мной, – не впадать в панику и сохранять душевное равновесие. О человеке, который быстро приходит в возбуждение и легко поддается первому чувству, обычно говорят: «Он принимает решения на горячую голову». Напротив, того, кто умеет контролировать свои эмоции и оставаться хладнокровным, зовут «холодной головой». Семантический отголосок этих фразеологизмов мы находим даже в музыкальном сленге, в названиях джазовых направлений: *кул-джаз*, или «прохладный» джаз (*cool jazz*), появившийся как противопоставление *хот-джазу*, или «горячему» джазу (*hot jazz*). Впервые зазвучав в 1930-е годы в свинговых композициях черных джазменов, «кул» окончательно офор-

⁸ Ряд цифр обозначает силу натяжения тросов и их расчет, то есть между какими тросами гак самолета коснется палубы. *Фрикаделька* (meatball), или *шарик*, или *митбол*; воен. жарг. – основной сигнальный огонь на световом табло оптической системы посадки самолетов с применением линз Френеля, по форме и цвету напоминающий фрикадельку; как только летчик докладывает, что видит этот сигнальный огонь, управление переходит к офицеру визуального управления посадкой.

⁹ *Роджер* (Roger) – стандартная форма ответа по связи: «Вас понял; принято».

¹⁰ *Ситар* (*sitar*) – многострунный музыкальный инструмент, используемый для исполнения индийской классической музыки.

мился в отдельный джазовый стиль в конце 1940-х, когда его освоили и сделали «своим» белые исполнители. Импровизации в манере «кул» прежде всего отличает эмоциональная сдержанность. Некоторые исследователи полагают, будто афроамериканцы сознательно – чтобы им было легче переносить проявления расизма – начали сочинять и исполнять джаз в таком спокойном, выдержанном стиле: оставаясь внешне невозмутимыми и даже несколько отстраненными, они вкладывали в свои «прохладные» композиции все переполнявшие их чувства – страх, обиду и гнев. Во враждебной среде черные музыканты выработали собственную стратегию выживания, средоточием которой стала их музыка.

Всю свою жизнь я пытался достичь присущего моему отцу состояния внутреннего спокойствия – ведь именно оно когда-то помогло ему выжить. (Конечно, в его спасении сыграли роль и другие факторы. Разумеется, отцовский характер был более многогранным. Но для меня с детства все это сплелось в единую категорию.)

Всего лишь от десяти до двадцати процентов людей способны оставаться хладнокровными и сохранять способность думать в критических положениях, угрожающих их жизни. Они в состоянии трезво оценивать ситуацию, планировать свои действия и принимать нужные меры, то есть выполнять все необходимое для выживания. Они умеют адаптироваться к быстро меняющимся условиям. К этой особой породе принадлежат и летчики, чью работу я наблюдал той ночью. Каждый день, выполняя посадку самолета на полетную палубу авианосца «Карл Винсон»¹¹, они сдают свой главный экзамен.

Я ОБРАТИЛ ВНИМАНИЕ НА ДЕЛЬ РИО еще раньше – до его посадки, – когда он опоздал на предполетный инструктаж, который обязательно проводится в шесть часов вечера в специальном, девятом помещении для дежурных экипажей. Мы, журналисты, вальяжно устроились в удобных креслах из темно-красного кожзаменителя и вовсю старались шутить, чтобы только никто не заметил, насколько мы перепуганы. Практически через каждые несколько минут катапульта изрыгала свои адские звуки, и весь корабль сотрясало, словно от прямого попадания «эксосетов»¹². Никто из летчиков даже бровью не поводит. Янкович только начал проводить инструктаж, как вошел Дель Рио. Вид у него был слегка помятый – он явно проспал, и на его щеке был четко заметен след подушки. Янкович не упустил случая заметить: «Эй, что-то тебя слегка припечатало. На люже¹³ катался?»

Здесь сон называют «гонкой на люже». А вы попробуйте нормально выспаться на маленькой жесткой качающейся койке под рев взлетающих самолетов и настоящей канонадой над головой. Поэтому каждый старающийся заснуть член экипажа ощущает себя участником то ли Олимпийских игр, то ли Третьей мировой войны.

Янкович – молодой, спортивный, зеленоглазый, с каштановыми волосами, мощной челюстью и широкой улыбкой – прекрасно знает, что Дель Рио правильно оценит его насмешку. В напряженной обстановке службы на авианосце ничто не проходит незамеченным, и каждый понимает, что если человек, которому предстоит подняться в небо, а потом совершить ночную посадку на палубе, в состоянии прикорнуть за несколько часов до этого, то он наделен завидным даром выдержки и самоконтроля.

Лично для меня «Карл Винсон» – живой пример территории, где пролегает четкий рубеж между жизнью и смертью. Поэтому я и приехал сюда, поскольку меня всю жизнь привлекали

¹¹ *Авианосец «Карл Винсон»* (Carl Vinson) – военный корабль США; заложен в 1975 году, спущен на воду в 1980 году; введен в состав флота в 1982-м. Назван в честь председателя Военно-морского комитета и Комитета по делам вооруженных сил конгрессмена Карла Винсона.

¹² «*Эксосет*» (фр. *Echoset* – «летучая рыба») – французская крылатая противокорабельная ракета; разработана в 1975 году, состоит на вооружении ВМС и ВВС более чем 25 стран мира.

¹³ *Люже* (Luge) – бесполозные санки для гонок по наклонным трассам, напоминают скейтборд, на котором спортсмен может лежать.

неординарные, пограничные ситуации. Чтобы здесь выжить, надо всегда оставаться спокойным и сверхвнимательным. Однако далеко не все, находясь на грани жизни и смерти, могут вести себя так. Кому-то это не под силу. Некоторые погибают.

Это случилось незадолго до моего прибытия. Летчик шел на посадку, не рассчитав ни скорости, ни наклона снижения. Может быть, он запаниковал? Думаю, подобное предположение вряд ли что-либо объясняет в его поведении. Звуковые и визуальные сигналы, подаваемые с посадочной палубы, показания приборов, его собственные ощущения – все просто вопило о том, что ему следует поднять самолет вверх и идти на второй круг. Рука летчика уже легла на рычаг управления, и ему надо было всего лишь приподнять его на пару сантиметров. Офицер визуального управления посадкой с помощью выключателя продольного триммирования зажег на палубе красные огни, недвусмысленно сигналившие: «В разрешении на посадку отказано! Нужен второй круг». Перед глазами летчика находился показывающий высоту полета световой шар – та самая «фрикаделька», – освещенный линзами Френеля. Его положение подтверждало, что самолет летит недопустимо низко. И конечно, об этом же ему орал в ухо голос офицера визуального управления посадкой. Однако все было напрасно.

От удара о палубу самолет будто разрубило пополам. Парня, сидящего в хвосте (оператор управления системой оружия), размазало, как жука о лобовое стекло. Высекая искры, по палубе пролетело вместе с летчиком катапультируемое кресло фирмы Martin-Baker. Оно-то и спасло его. Я не уверен, что ему была предоставлена возможность исправить свою ошибку. В чем у меня нет никаких сомнений – летчик имел серьезный разговор с капитаном авианосца.

Самым необъяснимым в этой истории остался вопрос: почему он продолжал идти на посадку, несмотря на все предупреждения об опасности? О чем он думал тогда, находясь на границе двух миров? Ведь он был разумным, хорошо обученным и великолепно подготовленным профессионалом. Что так мощно заблокировало его чувство реальности? Что заставило сажать самолет, пренебрегая прежде всего собственным опытом? Ведь он не мог не знать, что все закончится плохо. Инцидент с летчиком напомнил мне о многих других несчастных случаях, постоянно случающихся с любителями диких мест и экстремальных видов спорта (например, с теми, кто сплавляется по рекам). Эти люди не принимают в расчет очевидное и совершают необъяснимые поступки. Загадка, которую я пытаюсь решить.

ВСЕ ЛЕТЧИКИ АВИАНОСЦА «КАРЛ ВИНСОН» знают, что время от времени случается всякое. Есть ситуации, которые человек не в состоянии контролировать, поэтому, когда они происходят, не мешает знать, как следует реагировать на те или иные вещи. Например, Янкович объяснял мне: «Смотри, ломается тяга крепления к челноку катапульты. Челнок развивает на катапультном треке недопустимую скорость и в итоге срывает гидротормозное устройство. Гидротормозная система не выдерживает, и паровой коллектор катапульты разрывает на части. Естественно, палубное покрытие сносит, куски летят в разные стороны, ты вылетаешь сквозь эти обломки, катапультируешься и оказываешься на палубе». На языке военных летчиков это называется «не мой день – не сложилось». Однако есть вещи, которые человек может и должен постоянно держать под контролем.

Ровно в шесть часов вечера в помещении для дежурных экипажей Янкович начинает свой предполетный инструктаж:

Я хочу *заставить* вас бояться так, чтобы вы каждый раз в штаны накладывали. Когда вы вырываете к катапульте, у вас от страха кишки должны узлом завязываться, понятно? Если этого не происходит, значит, что-то с вами не то. Вы отправляетесь в неизвестность. Вас выстреливают прямо в черную дыру. Вы сидите там, спокойно сосете свой кислород, но лучше бы

у вас уже был план действий. Потому что, если его нет, вы облажаетесь по полной, а потом вы просто кончитесь.

Мы все уже видели и вертолеты, кружащие над авианосцем на тот случай, если надо будет спасать летчика из воды, и большой желтый кран, чтобы поднимать упавшие туда же самолеты. И то и другое – для парней, которым повезло. Первое правило: «Смотри реальности в лицо». Даже те, кому удастся выжить, не застрахованы от паники. Они понимают, что все идет не так, и на самом деле «накладывают в штаны». Основной вопрос в том, как они поведут себя дальше. Инструктаж Янковича не касается технических вопросов. Если бы летчики не были подготовлены профессионально, они не сидели бы здесь – каждый в своем «именном» кресле, на спинке которого красовались его фамилия, имя и даже служебное прозвище (Колтун, Угорь, Хвастун, Мужик, Коротышка). Им рассказывают о том, что они и так уже давно знают. Отчасти предполетный инструктаж напоминает этим церковную службу – ведь на ней тоже говорят о вещах, хорошо всем известных, и тоже используют немудреные слова. По мнению психологов, человек в «состоянии повышенного возбуждения» все равно не воспринимает слишком сложные формулировки.

Так что главное в напутствии Янковича было не содержание, а то, *как* он доносил свою мысль – не пренебрегая непристойностями. Это чем-то напоминало ритуал, во время которого всем рассказывали, что нужно осознавать возможность своей гибели и желательно делать это с ухмылкой. В ситуации угрозы жизни человек буквально смотрит смерти в лицо, и если он не найдет в себе сил поиздеваться над ней и с воодушевлением пофиглярничать, то считайте, что ему пришел полный конец.

Психолог Эл Сиберт пишет в своей книге *The Survivor Personality* («Характер выживших»): «...люди, которые выживают, умеют смеяться над опасностью и играть с ней... Именно элемент игры помогает им осознавать, что происходит вокруг». Чтобы иметь дело с действительностью, сначала надо признать, что она существует.

Поэтому летчики «Карла Винсона» перед вылетом на задание редко когда ведут серьезные разговоры об опасности, которая их ожидает. О риске они предпочитают шутить. Если начинаешь воспринимать все слишком серьезно, можешь начать бояться, а раз появился испуг, то дело плохо. Вообще здоровый страх – это хорошо. Но бояться слишком сильно – уже плохо.

Янкович продолжает свой инструктаж:

Поднимается паровая завеса, и на какой-то миг ты теряешь «желтых» из вида. Если рычаг управления двигателем у тебя стоит неправильно, то ты быстро станешь героем... посмертно. Похороны тебе обеспечены. Поправил его, отсчитал пять картошек – и дело в шляпе. «Протер» все, двигатели заработали; проверил, чтобы тяга в них была одинаковой. Парни на взлетной полосе воспрянули, отбросили пивные банки и дали тебе сигнал. Теперь ты в руках стреляющего. Голову на подголовник – и здравствуй, глассада! Схватился за держатель для салфеток. Потрогал рукоятку катапультирования кресла, удостоверился, что не сел на нее. Потеряешь один двигатель во время выстрела катапульты и взлета самолета – ставь мощность второго от двенадцати до четырнадцати, но не больше шестнадцати. Посмотрел на радар, и если теряешь высоту, то самое время хвататься за рукоятку.

Что, черт возьми, он все-таки сказал?

Первый раз услышав подобный инструктаж, я совсем растерялся. Но что же тут странного – ведь он предназначен для тех, кто знает, о чем идет речь. Пилоты понимают с полуслова все, что связано с их профессией; для остальных это темный лес. Теперь я переведу, что говорил Янкович. Не стоит взлетать со сложенными крыльями; со сложенными крыльями самолет вырывает к катапульте, после чего для раскладывания крыльев требуется пять секунд,

которые отсчитывают следующим образом: одна картошка, две картошки, три картошки... Потом персонал на взлетной полосе заканчивает технические приготовления, а летчик «протирает рукоятку» – удостоверяется, что все приборы работают и проверяет двигатели, чтобы оба давали одинаковую тягу. После этого, чтобы смягчить силу броска катапульты, он хватается за скобу, которую называют «держателем для салфеток», поскольку она на нее очень похожа. Если один из моторов не будет работать, надо дать больше тяги для второго, чтобы продолжать полет (но при этом не испортить дорогостоящий двигатель). В жизни далеко не всегда все идет так, как мы планируем, поэтому стоит взглянуть на радиолокационный высотомер (помните – «радар»?), и если самолет теряет высоту, то самое время дернуть рукоятку и катапультироваться, чтобы немедленно покинуть воздушное судно.

Если объяснять подобным языком, как постарался сделать я, то можно людей испугать. Поэтому не стоит.

Даже после такого технически непростого взлета остается вопрос посадки. Как когда-то говорил отец, «взлет – дело чисто добровольное, а вот посадка – обязательное». Янкович останавливается на самых главных моментах:

Ты уже в километре от корабля, и если в эту минуту тебя спросят, как зовут твою мать, *ты действительно не сможешь вспомнить*. Вот настолько ты должен быть сконцентрирован. Ладно. Пойдем дальше. Ты обозначил видимость фрикадельки. Теперь – сплошная поножовщина в телефонной будке. Помни: главное – максимальная тяга троса. Твой ай-кью скатывается до уровня обезьяны. И это нормально.

Похоже, Янкович ведет себя, словно кичливый всезнайка (он любил выпендриваться), но в словах его заложен такой глубочайший смысл, который сравним разве что с темными талмудическими текстами. Это урок выживания: что важно знать, а что нет. Это о том, что таится в самых дальних закоулках вашего мозга и что находится на его поверхности. Это о том, что ты знаешь, а что не знаешь, и что знаешь, что не знаешь... и не можешь себе позволить сделать вид, что знаешь.

Почему бы Янковичу не вспомнить про обезьяну? Можно сравнивать с обезьяной, а можно и с лошадью, как делал, например, Платон, говоривший, что разгул чувств следует сдерживать здравым смыслом, так же как взнуздывают лошадь. Мысль античного философа удивительным образом перекликается с выводами современных исследователей, обнаруживших, что здравый смысл и чувства – две стороны одной медали, а интеллект без эмоций все равно что жокей без лошади.

После войны мой отец не летал. Он редко рассказывал о тех временах, но, если заводил об этом речь, я внимательно слушал. Хорошо помню загадочную фразу: «Вот идешь по взлетной полосе к самолету и теряешь по пути половину своего интеллекта». Я долго не мог взять в толк, что он имел в виду, хотя интуитивно понимал его. Когда я сам начинал летать, то настолько сильно волновался, что у меня развивалось неадекватное восприятие действительности – что-то вроде туннельного зрения¹⁴. Я смотрел на перечень контрольных проверок, которые должен совершать пилот перед полетом, и ничего не мог прочитать, кроме первого пункта, гласившего: «Проверить главный переключатель – “Выкл.”». Иногда я кулем сидел в своем левом кресле и просто насыщался кислородом. Через много лет тренировок, полетов вниз головой, после того как были освоены разные виды самолетов, вертолетов и сложных акробатических номеров в воздухе, я дошел до состояния, что практически каждый полет становился для меня огромным праздником. «Практически каждый» – потому что даже сейчас перед полетом я немного волнуюсь. Когда от страха сжимается желудок – это сигнал, что ты не полностью

¹⁴ Резкое сужение поля зрения пилота самолета, вызванное ускорением и перегрузкой.

дурак, что понимаешь – несмотря на все знания и опыт, – на какой риск идешь, садясь за штурвал самолета, представляющего собой сложную и нестабильную систему с заложенным внутри огромным количеством энергии. Я всего лишь крошечный жокей, управляющий полутонной массой бешеных мускулов. Страх ставит меня на место. Дает возможность со всей покорностью принимать вещи такими, какие они есть на самом деле. Здоровый страх – это то чувство, какое должно возникать у каждого, кто собирается лазить по горам, прыгать по волнам океана, кататься на сноуборде, путешествовать по непроверенным маршрутам. Я хорошо знаю, как сила природы заглатывает человека и никогда уже его не выплевывает.

Таким образом, Янкович напоминал о важных вещах, не просто касающихся напрямую выживания, но и являющихся научно доказанными: во время опасности человек должен осознавать, что он несколько неадекватен. Причем измененное состояние сознания затрагивает самые разные сферы: и восприятие, и познание, и память, и чувства. Янкович внушал своим летчикам сохранять спокойствие при столкновении с суровой действительностью. Янкович видел, как умирают люди. Он прекрасно понимал реактивную мощь тех лошадей, которые понесут его драгоценных жокеев.

ЧТО ДЕЙСТВИТЕЛЬНО НУЖНО ЗНАТЬ В ЦЕЛЯХ ВЫЖИВАНИЯ – причем неважно, сидите ли вы в кресле самолета, бродите ли по диким джунглям, – что любой эмоциональный процесс (от латинского глагола *emovere* «потрясать, волновать; прогонять, вытеснить») развивается довольно быстро и становится сильнейшим стимулом вашего поведения. Этот феномен замечательно описал Эрих Мария Ремарк, опираясь на собственный опыт Первой мировой войны:

Грохот первых разрывов одним взмахом переносит какую-то частичку нашего бытия на тысячи лет назад. В нас просыпается инстинкт зверя, – это он руководит нашими действиями и охраняет нас. В нем нет осознанности, он действует гораздо быстрее, гораздо увереннее, гораздо безошибочнее, чем сознание. Этого нельзя объяснить. Ты идешь и ни о чем не думаешь, как вдруг ты уже лежишь в ямке, и где-то позади тебя дождем рассыпаются осколки, а между тем ты не помнишь, чтобы слышал звук приближающегося снаряда или хотя бы подумал о том, что тебе надо залечь. Если бы ты полагался только на свой слух, от тебя давно бы ничего не осталось, кроме разбросанных во все стороны кусков мяса. Нет, это было другое – то похожее на ясновидение чутье, которое есть у всех нас; это оно вдруг заставляет солдата падать ничком и спасает его от смерти, хотя он и не знает, как это происходит. Если бы не это чутье, от Фландрии до Вогезов давно бы уже не было ни одного живого человека.

(«На Западном фронте без перемен», глава 4¹⁵)

В наши дни мы обладаем научным механизмом, позволяющим объяснить данный процесс точнее, чем во времена Ремарка. Чувства – это инстинктивная реакция самосохранения. В момент подготовки к опасному действию в организме человека происходит ряд изменений, помогающих успешнее и быстрее реагировать на новую обстановку: нервная система начинает работать быстрее; меняется химический состав крови, чтобы она быстрее свертывалась; меняется мышечный тонус; прекращается процесс переваривания в желудочно-кишечном тракте; вырабатывается ряд нужных химических элементов. Все это происходит без участия и контроля нашего сознания. Рациональное восприятие, то есть наш интеллект, работает медленно,

¹⁵ См.: Ремарк Э. М. На Западном фронте без перемен / пер. Ю. Афонькина. М.: Художественная литература, 1988. С. 44.

осторожно и может допустить ошибку, в то время как эмоциональное восприятие, то есть наши чувства, реагирует стремительно, уверенно и без колебаний.

Древние греки создали самую первую медицинскую и философскую модель единого организма, в которой ум являлся неотъемлемой частью тела. Если Платон считал, что разум и тело существуют отдельно, а душа продолжает свой путь после смерти тела, то Аристотель уже соединил эти два понятия. Вопрос разделения ума и тела волновал людей с давних времен. После Ренессанса появилась картезианская модель, согласно которой разум существовал совершенно отдельно, независимо от тела, и не имел точного местонахождения. Современными нейробиологами доказано, что мозг является такой же неотъемлемой частью тела, как легкие, сердце и печень. Многие ученые рассматривают то, что мы называем разумом и сознанием, как побочный (и очень полезный) эффект нейронных сетей мозга. Все согласятся, что мозг влияет на тело таким же образом, как и тело влияет на мозг. Мозг частично создан телом (на развитие мозга также влияет окружающая среда), и его способности зависят от синаптических связей, которые, в свою очередь, создаются на основе «знаний» мозга о теле и окружающей среде. Процесс мышления, как чувства и ощущения, является физиологической функцией.

Антонио Дамасио замечает в своей книге *Descartes' Error* («Ошибка Декарта»): «Постулат “Я думаю, значит существую” превратился в “Я существую, значит думаю”». Мозг – это единственный орган, не имеющий точно определяемой функции. Он участвует в процессе дыхания, не являясь частью дыхательной системы. Мозг контролирует давление и циркуляцию крови, не являясь частью кровеносной системы. Понятие тела без мозга и его нервной системы, пронизывающей все тело, не имеет никакого смысла. Дамасио, уважаемый невропатолог и нейробиолог, называя мозг «“органом” информации и управления», все-таки заключает слово «орган» в кавычки, так как мозг не является в полном смысле органом.

Дамасио выделяет три вида информации: об окружающей среде; о теле; о последствиях – положительных или отрицательных, – которые могут возникнуть от взаимодействия тела и окружающей среды. Глагол «управляет» обозначает, что главная функция мозга заключается в регулировании различных процессов. Мозг смотрит в постоянно меняющийся kaleidoscope изображений, отображающих состояние окружающей среды и тела. От рецепторов и органов чувств, воспринимающих окружающий мир, мозг получает образы – обонятельные, визуальные, слуховые или чувственные. Мозг дает сигналы, которые управляют реакцией тела на происходящее внутри его и в окружающей среде – от изменения артериального давления до сексуального возбуждения. Мозг «считывает» информацию о состоянии тела и вносит поправки в его работу, он «считывает» происходящее в окружающей среде и на этой основе вносит изменения в реакцию и работу тела. Создающиеся новые связи постоянно изменяют и сам мозг. У этих процессов одна цель – адаптация, которую можно назвать синонимом выживания.

Мозг осуществляет свои функции посредством бессознательного самообучения. Он учится, или адаптируется, за счет передачи электрохимических импульсов между нейронами и создания новых связей, в которых нейроны могут коммуницировать между собой. Отростки нейронов – аксоны, – по которым идут сигналы, растут и образуют новые соединения и синапсы. В результате формируется память.

Практически любое действие создает новые соединения между нейронами. Суть памяти и процесс обучения нейробиологи наблюдали в лабораторных условиях. Происходит это так: гены синтезируют новые протеины для хранения в них информации, а также создают новые нейроны, чтобы выдать информацию в виде памяти. Этот процесс назвали «реконсолидация памяти». Нейробиолог Джозеф Леду в книге *The Synaptic Self* («Синаптическая личность») писал: «Мозг, который вспоминает, не является тем же мозгом, который запомнил изначальную информацию. Информация должна быть обновлена, чтобы воспоминание стало мозгу понятным». Вот одна из печальных причин, почему память так несовершенна.

Есть еще одно разделение между эмоциональной и познавательной сферами. «Познавательный процесс» – это осознанная мысль, выраженная вербально, логически или образно. «Эмоциональный процесс» имеет отношение к определенному набору физиологических изменений в организме, возникающих в качестве реакции на окружающую среду, тело или образы, всплывающие из человеческой памяти. Познавательные способности помогают принимать абстрактные решения и делать точные расчеты. Эмоциональные способности вызывают сильные физические реакции.

Человеческий организм можно сравнить с жокеем, сидящим на чистокровном скакуне, в момент старта. Он всего лишь маленький человек на огромной лошади, и оба они заперты в металлической стартовой кабинке. Если лошадь решит взбрыкнуть, то жокей в лучшем случае будет искалечен, в худшем – погибнет. Поэтому жокей обращается с лошастью очень аккуратно. В нашем случае жокей – это разум, лошадь – это чувства. Эмоциональная сфера человека представляет собой сложную систему, которая формировалась на протяжении десятков тысяч лет эволюции и выковывалась на основе опыта, стоящего на службе нашего выживания. Чувства – необычайно сильный инструмент, способный заставить нас совершать то, что мы, по собственному мнению, не в состоянии делать, и добиваться того, о чем мы даже не могли мечтать. Жокей никогда не придет первым без лошади, лошадь никогда не победит без жокея. Когда они вдвоем ждут старта в тесной кабинке – это очень опасно, но когда раздается сигнал, они превращаются в единое целое – и это обоим на благо.

Лошадь может быть на удивление сильной. Во второе воскресенье мая 1999 года, когда празднуется День матери, в штате Нью-Мексико два человека – Сент-Джон Эберле и Марк Беверли – поднимались на горную гряду Сандия. И вдруг отрывается камень весом около двухсот килограммов и придавливает Эберле. И Беверли наблюдает, как его спутник отодвигает камень и вылезает из-под него. Разумеется, обычный человек не в состоянии поднять такой огромный и тяжелый камень, тем не менее у Эберле это получилось. Когда я в качестве журналиста писал об авиационных катастрофах, следователи рассказывали мне, как умирающие пилоты, старающиеся в последний миг поднять самолет в воздух, вырывали огромные панели и рукоятки управления.

Лошадь может работать как на нас, так и против нас. Она способна и выиграть вместе с нами гонку, и взбрыкнуть, разнеся вдребезги стартовые ворота. Поэтому талантливый жокей знает, когда ее надо успокоить, сказать ей доброе слово, а когда позволить ей бежать в полную мощь. Так поступают жокеи, умеющие побеждать, – и люди, умеющие выживать. Именно поэтому шутят те, кто находится перед лицом смерти, – чтобы успокоить зверя. А когда он спокоен, его легко заставить бежать, поддерживая баланс и гармонию между чувствами и рассудком. Подобный подход характеризует великих людей, от Тайгера Вудса до Нила Армстронга.

Существуют первичные и вторичные эмоции. Первичные, или базисные, – это врожденные эмоции, когда, например, вам хочется утолить голод или у вас возникает желание схватиться за что-нибудь, чтобы не упасть. Теперь поговорим о вторичных эмоциях. Появление эмоциональных систем как системного ответа может быть связано с самыми разнообразными факторами. Солдаты в романе Ремарка научились связывать свист снаряда с инстинктивной реакцией падения. Изначально у них не было этого инстинкта, но стоило им несколько раз попасть под артобстрел, как он формировался. При возникновении четкой связи между двумя явлениями (звук снаряда – упасть и укрыться) действие человека уже не требует участия мысли или силы воли. Действие происходит автоматически. Весомым доказательством, что эти эмоции не первичные, а вторичные, является гибель на войне новобранцев.

Исследования нейробиологов, подтверждающие наблюдения Ремарка, помогают нам постичь тот механизм, который запускает несчастные случаи, и схемы, по которым они развиваются. Когда человек, имеющий опыт сплава по рекам, падает в воду, он незамедлительно переворачивается на спину, вытягивает ноги и поднимает над поверхностью воды пальцы

ног. Он будет плыть, поддерживаемый спасательным жилетом. Неопытный человек пытается за что-нибудь ухватиться – он не в курсе, что если поднимаешь руки, то автоматически начинают тонуть ноги, которые тянут за собой вниз все тело.

Питеру Даффи было сорок четыре года, когда он утонул 16 июня 1996 года, занимаясь спортивным сплавом по Гудзону. Его смерть ярко иллюстрирует, как важно не только контролировать свои чувства, но и вырабатывать – с помощью опыта, конечно, – вторичные эмоции. Чарли Уолбридж написал в издаваемом им «Отчете о безопасности на реках»:

Даффи упал в реку. Он попытался встать, находясь лицом против течения. Правая нога застряла между камнями, и течение засосало его под воду. Его спасательный жилет оказался сорванным – его смыло течением. Любые спасательные операции в ситуации, когда нога утопающего застряла, являются крайне сложными. Ситуацию, когда нога застряла в камнях в быстро текущей реке, можно сравнить с выходом на шоссе перед несущимся автомобилем. Жертва была заранее предупреждена, но не следовала полученным инструкциям.

Умом Даффи, возможно, и осознавал, что ему надо делать. Но понимание не идет ни в какое сравнение с эмоциональной реакцией.

СТРАХ – ВСЕГО ЛИШЬ ОДНО ИЗ ЧУВСТВ. Такое же, как инстинкт размножения. Влюбленность имеет целый ряд внутренних проявлений, связанных с половыми органами и гормонами. Каждый, кто по-настоящему был влюблен, понял Янковича, когда тот говорил о показателе умственного развития, который падает до уровня обезьяны. Эмоции полностью захлестывают разум, вернее неокортекс мозга, и мы переживаем инстинктивный набор реакций на окружающую среду, связанный с одной из сторон выживания, а конкретнее – с воспроизводством.

Когда человек боится, «включается» миндалевидное тело, или миндалевидная железа (как и большинство составляющих элементов мозга, это парный орган: по одной железе в каждом из полушарий). Оно начинает взаимодействовать с другими частями мозга и всего организма. Результатом этих сложных действий является поведение, способствующее выживанию. Допустим, человек сначала замирает, потом бросается убежать. После начала реакции в теле и мозге вырабатывается ряд химических элементов. Наиболее известная реакция – это выброс адреналина; правильнее было бы сказать «эпинефрина», однако ни то ни другое название в научных кругах широко не используется. Адреналин, он же эпинефрин – гормон, вырабатываемый в надпочечниках, – относится к группе катехоламинов, физиологически активных веществ, выполняющих роль химических посредников. Катехоламины, кроме прочего, оказывают сосудосуживающее действие, сдерживают или ускоряют работу нервных клеток, а также воздействуют на сокращение гладких мышц. Есть еще норадреналин (не адреналин, или эпинефрин), благодаря которому человек ощущает резкий удар сердца, когда его пугают. Кортикостероидное вещество надпочечников продуцирует стероидный гормон кортизол, и он тоже усиливает чувство страха. Результаты поступления в кровь всех этих активных веществ, после того как миндалевидное тело «почувствовало» опасность, следующие: дыхание учащается, сердцебиение усиливается, в пищеварительной системе появляется больше сахара, а распределение кислорода и питательных веществ способствует появлению таких сил, которые можно использовать для победы в беге или для физической борьбы. Можно сказать, что человек «включает форсаж». Помните, Янкович довольно образно упоминал о состоянии кишечника, когда «кишки узлом завязываются»? Это возникает благодаря процессу перераспределения тех самых веществ, о которых говорилось выше, а также из-за сжатия гладкой мускулатуры живота – приток крови к желудочно-кишечному тракту уменьшается, чтобы высвободившаяся

кровь могла быть использована в других частях тела. В книгах Жозефа Леду – одну я уже упоминал, а вторая называется *The Emotional Brain* («Эмоциональный мозг») – вы найдете замечательное описание и объяснение этих процессов; кстати, миндалевидное тело ученый называет «центральной элементом оборонной системы».

Эмоциональная реакция организма создавалась в процессе многих тысяч лет эволюции. Правда, эволюция пока не успела выработать набор эмоций, необходимый летчику ВМС, который, находясь в километре от качающейся на волнах палубы авианосца, выводит на посадку боевую машину весом более двадцати тысяч килограммов.

Питер Даффи не смог контролировать свои эмоции, в результате чего утонул в Гудзоне. Летчик, врезавшийся при посадке в палубу «Карла Винсона», стал жертвой того же явления: при приближении к посадочной полосе он не позволил включиться самоконтролю. Видимо, вторичные эмоции – за все время его полетов – не успели сформироваться в должном виде, и летчик опустил машину слишком низко. Я сам пилот и могу представить, как все происходило. Появляется страх и – опять прибегну к образному выражению Янковича – начинается «сплошная поножовщина в телефонной будке». Летчику в буквальном смысле слова необходимы физические усилия, чтобы поднять оцепеневшую руку и исправить ошибку, масштабы которой буквально разбухают на его глазах. Происходит расщепление сознания.

Видимо, раньше этот летчик неоднократно испытывал перед посадкой ощущение наступающего темного ужаса, которое буквально скручивает человека, а после посадки – чувство огромного облегчения. Гормоны, вырабатываемые организмом во время стрессовой ситуации, мешают правильно оценивать обстановку, трезво мыслить и привлекать нужную память. Более того, они могут «обманывать» миндалевидное тело, подавляя процедурную, то есть долговременную, память, и выводят на сцену бессознательные воспоминания, продуцируемые так называемой имплицитной памятью. По мере усиления ужаса человек все в большей степени теряет способность бороться со своими чувствами и совсем перестает понимать, что движет его действиями. Леду называет этот эффект «вражеским захватом сознания эмоциями», поскольку «миндалевидное тело начинает приводить в действие кратковременную память». Человеческое тело хорошо знает, где оно будет в безопасности. У новичков каждая успешная посадка самолета вызывает чувство облегчения, сравнимое с оргазмом. У военного летчика (да и у гражданского пилота) вырабатывается сильнейшая вторичная эмоция – реакция на палубу или землю. Ведь только там он обретет настоящее чувство безопасности – это доводящее до экстаза чувство он испытал бы, даже посадив свой самолет *в самую преисподнюю*. У ведущего самолет человека есть реальная память о посадке и физическая память о том ощущении, которое дает посадка; последнее становится сильнейшим стимулом его дальнейших поступков. Подобная схема поведения создается на основе переплетения предыдущего опыта (вполне удачного) и сильнейшего эмоционального состояния (облегчение при посадке). Разумом летчик понимает, что низкий заход на посадку есть вернейший путь к гибели. Но у него нет ни отрицательного опыта, ни вторичных эмоций, формируемых при рискованных ситуациях. Идея смерти для него слишком абстрактна – могла ли она конкурировать с тем чувством восторга при посадке, которое помнит его тело? Могла ли стать мощным фактором его поведения?

Если самолет врезается в заднюю часть авианосца, пилоты говорят, что он «ударился об аппаратель¹⁶». Один летчик, летавший во время войны в Ираке, так охарактеризовал подобные катастрофы – «мерзки и смертельно опасны». Он объяснил, как они происходят: человек слишком сильно концентрирует внимание на самом важном, по его мнению, моменте посадки, то есть на палубе. То есть на доме. Подобное явление называется «заикнуться на палубе». Летчик перестает замечать все, что должен: скорость, высоту, угол приземления, фрикадельку

¹⁶ *Аппарель* (ramp) – наклонный трап на авианосце.

и присутствие других самолетов в воздухе. Если он заиклился на посадочной полосе, ничем хорошим это не заканчивается.

Страх, который испытывает летчик, уводит его в одну сторону, а желание быстрее сесть на палубу – в другую. Всё, жокей потерял власть над несущейся лошадью. Опытные путешественники и спортсмены хорошо понимают, что это означает. Два британских путешественника, Эпли Черри-Гаррард и Роберт Скотт, отправились в 1910 году на Южный полюс. Скотт умер во время экспедиции. Черри-Гаррард позже писал, что соратники Скотта «продемонстрировали, вероятно, самое важное качество, необходимое для успеха дела, – самообладание». Мера, в какой человек умеет владеть собой, часто определяет, выживет он или нет. Чем бы вы ни занимались – затяжными прыжками с парашютом, подводным плаванием с аквалангом или исследованием дикой местности, – это самое важное качество, которое может вам понадобиться. Сейчас из-за огромного количества неподготовленных людей, отправляющихся ради удовольствия в походы, постоянно увеличивается число спасательных операций. Статистика найденных людей и обнаруженных тел является страшным свидетельством того, что за отсутствие самообладания платят высокую цену.

СОСТОЯНИЕ НАПРЯЖЕНИЯ приводит к тому, что в крови появляется кортизол, который осложняет работу гиппокампа (состояние длительного стресса убивает клетки этой структуры мозга). Миндалевидное тело может непосредственно влиять на чувствительную зону коры головного мозга, переднюю часть поясной извилины, носовую борозду и вентромедиальную префронтальную кору головного мозга, то есть практически на всю систему памяти – и в смысле доступа к старым воспоминаниям, и в смысле создания новых. В результате в стрессовой ситуации большинство людей в состоянии производить только простейшие действия. Они не могут вспомнить самых элементарных вещей. Кроме того, душевное напряжение, точно так же как и любое другое сильное чувство, отрицательно сказывается на способности трезво оценивать положение вещей. Вырабатываемые в стрессовой ситуации кортизол и другие гормоны мешают нормальной работе префронтальной коры, то есть той области, в которой обрабатывается получаемая информация и принимаются решения. Человек начинает меньше видеть и слышать, то есть улавливает меньше сигналов от окружающей среды, и потому совершает больше ошибок. В ситуации очень сильного стресса сужается поле зрения, например полицейские, в которых стреляли, рассказывают о появлении эффекта туннельного зрения. Большинство людей начинают концентрировать внимание только на предмете или задаче, которые им кажутся наиболее важными, но это может оказаться совсем не то, что на самом деле является таковым. Летчик, сосредоточившись на посадочной палубе, вполне мог не услышать в наушниках криков офицера визуального управления посадкой самолетов, не увидеть красных сигнальных огней, запрещающих посадку. Организм летчика жаждал как можно скорее выйти из опасной ситуации. Все, что показывалось, говорилось и даже кричалось, перестало иметь значение, превратилось в случайный шум и мусор, который мозг летчика довольно рационально отфильтровывал. Таким образом был разбит самолет.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.