

**Залишитися в живих.
Психологія поведінки в
екстремальних ситуаціях.
Правдиві історії про
дивовижну стійкість і
випадкову смерть**

Чому досвідчений мисливець може заблукати в лісі і назавжди зникнути за одну ніч, а чотирирічна дитина, яка потрапила в такі ж умови, виживає? Чому після авіакатастрофи з усіх пасажирів змогла врятуватися лише сімнадцятирічна дівчина, яка втратила батьків і провела в перуанських джунглях 11 днів без їжі? Що зрештою виявляється вирішальним у виживанні?

Лоуренс Гонсалес, автор книги, присвятив своє життя та наукову кар'єру проблемі виживання. Досліджуючи подібні ситуації — реальні історії дивовижної людської витривалості та трагічної смерті, він аналізує схеми поведінки людей в умовах на межі життя та смерті. Переходячи в оповіданні від снігових гір і глибин океанів до будови та роботи головного мозку, Гонсалес шукає закономірності та наукове пояснення, здавалося б, незрозумілим фактам.

У книзі докладно описуються психологічні стадії виживання і розкривається сутність того, хто «залишився живим» — ті принципи поведінки, якими потрібно керуватися не тільки в ризикованих ситуаціях на природі, але також і в небезпечній хворобі, вибудовуванні відносин з близькими, управлінні бізнесом у період нестабільності або навіть під час воєнного часу.

Лоуренс Гонсалес

ЗАЛИШИТИСЯ В ЖИВИХ

ПСИХОЛОГІЯ ПОВЕДІНКИ В
ЕКСТРЕМАЛЬНИХ СИТУАЦІЯХ



ПРАВДИВІ ІСТОРІЇ ПРО ДИВОВИЖНУ СТІЙКІСТЬ
І ВИПАДКОВУ СМЕРТЬ

Видавничий дім
«С К І Ф»
Київ – 2023

УДК 1259.96
Г-65

DEEP SURVIVAL
Who Lives, Who Dies, and Why
True stories of miraculous endurance
and sudden death

Laurence Gonzales

W. W. Norton & Company
NEW YORK LONDON

*Присвячується моєму батькові
Батько, з висот прокльонів та скорбот
Благослови всією люттю твоєю
Не йди покійливо до темряви!*

Ділан Томас[1]

Переклад з англійської Тимченко В. В.

Гонсалес, Лоуренс

Г-65 Залишитися в живих. Психологія поведінки в екстремальних ситуаціях. Правдиві історії про дивовижну стійкість і випадкову смерть/ Лоуренс Гонсалес. — Київ: Вид. дім «СКІФ», 2023. — 356 с.

ISBN 978-966-570-856-8

Чому досвідчений мисливець може заблукати в лісі і назавжди зникнути за одну ніч, а чотирирічна дитина, яка потрапила в такі ж умови, виживає? Чому після авіакатастрофи з усіх пасажирів змогла врятуватися лише сімнадцятирічна дівчина, яка втратила батьків і провела в перуанських джунглях 11 днів без їжі? Що зрештою виявляється вирішальним у виживанні?

Лоуренс Гонсалес, автор книги, присвятив своє життя та наукову кар'єру проблемі виживання. Досліджуючи подібні ситуації — реальні історії дивовижної людської витривалості та трагічної смерті, він аналізує схеми поведінки людей в умовах на межі життя та смерті. Переходячи в оповіданні від снігових гір і глибин океанів до будови та роботи головного мозку, Гонсалес шукає закономірності та наукове пояснення, здавалося б, незрозумілим фактам.

У книзі докладно описуються психологічні стадії виживання і розкривається сутність того, хто «залишився живим» — ті принципи поведінки, якими потрібно керуватися не тільки в ризикованих ситуаціях на природі, але також і в небезпечній хворобі, вибудовуванні відносин з близькими, управлінні бізнесом у період нестабільності або навіть під час воєнного часу.

ISBN 978-966-570-856-8

© 2003 by Laurence Gonzales
© Видавничий дім «СКІФ», 2023.

Пролог

Дітям часто розповідають дивовижні історії. Діти підростають і починають розуміти: у почутому немає жодної краплі правди. Коли я був маленьким, то теж слухав різні фантастичні історії, щоправда, потім виявилось, що вони всі правдиві. Чим старше я ставав і чим більше вникав у їх подробиці, тим більше вони перетворювалися на справжні і водночас все більше ставали нереальними.

Мої дитячі історії відрізнялися від тих, що зазвичай розповідають іншим дітям. Мої здавалися неймовірними, страшними та дуже сумними. Тому я не ділився ними зі своїми однолітками — все одно навряд чи хтось із них повірив би мені. Однією такою історією була розповідь про юнака, який падає з неба. Але, на відміну від Ікара, що злетів до самого сонця, цей юнак не встиг піднятися занадто високо. На відстані восьми тисяч метрів від Землі в його літак потрапив німецький снаряд, випущений з вісімдесяти восьми міліметрової зенітної зброї, яка захищала небо над сортувальною станцією під Дюссельдорфом. Юнакові пощастило більше, ніж Ікарові, - він вижив. І ось зараз я пишу про нього.

Мій батько Федерико Гонсалес зустрів кінець Другої світової війни в званні першого лейтенанта [2]. Він був командиром «Боїнга» В-17 — бомбардувальника, який називався ще «літаючою фортецею». Літав батько у складі Восьмої повітряної армії США, служба у якій у тому етапі військових дій багатьом молодих льотчиків стала найкоротшим шляхом у інший мир[3]. Батька мав зробити на «літаючій фортеці» свій останній, двадцять п'ятий виліт. Справа в тому, що він разом із приятелем Девідом Свіфтом подав прохання про переведення на «Мустанг» Р-51 — одномісний винищувач, який отримав назву «крилатий лицар». Літати на винищувачах

було його давньою мрією, але якісь обставини постійно заважали цьому. Батько вступив на військову службу перед початком війни і потрапив до кінного підрозділу Кавалерійської дивізії. Він міг на повному скаку випустити в мішень зі свого М-1911 сорок п'ятого калібру всю обойму, потім за одну мить розгорнути коня і перезарядити кольт — і знову розстріляти всю обойму, потрапляючи в ціль. Але після початку Другої світової війни кінноту скасували, а Кавалерійська дивізія, зберігши свою назву, стала бронетанковою дивізією Армії США. Батько у пошуках нового місця служби, що не поступається драйвом попередньому, відкрив для себе літаки. Він вирішив стати льотчиком-винищувачем, але армія потребувала льотчиків-бомбардувальників. Через сорок п'ять років один із його командирів сказав мені: «У твого батька вроджений талант керувати літаком».

«Боїнг» батька був збитий 23 січня 1945 року в небі над Німеччиною, під час однієї з тих масованих атак, які наприкінці війни проводили в глибокому тилу ворога бомбардувальники Восьмої повітряної армії США. Перед вильотом командир Триста дев'ястої восьмої бомбардувальної групи попросив другого льотчика постійного батьківського екіпажу залишитися на землі. Полковник Френк Хантер хотів особисто спостерігати весь рейд із кабіни «Боїнга» В-17 — провідного групи бомбардувальників, — тому сам зайняв праве крісло, тобто місце помічника командира корабля. На світанку бомбардувальники піднялися з аеродрому в Нутампстеді, своєї військової бази в Англії, і взяли курс через Ла-Манш на Німеччину.

Літаки, досягнувши мети, вийшли на атакувальну позицію. Саме в цей момент зенітний снаряд потрапив у ліве крило «Боїнга» мого батька, зачепивши перший двигун. Під час завдання бомбового удару бомбардувальники не можуть маневрувати і уникати вогню зеніток, інакше бомби не потраплять у намічені об'єкти. Цій бойовій групі вкрай не пощастило — їхнього ведучого

було підбито з першого разу. Снаряд завдав машині смертельної рани — у дев'яти з десяти випадків вона виявлялася фатальною і для всього екіпажу. Після того, як пішов оглушливий гуркіт удару, батько зрозумів, що бомбардувальник приречений. Він повернувся до полковника Хантера і промовив: «Ось і все. Здається, приїхали».

Літак, перевернувшись кабіною вниз, падав, крутячись навколо своєї осі, і ніяк не реагував на спроби батька його вирівняти. За внутрішнім зв'язком батько дав команду екіпажу залишити повітряне судно, хоча не знав, чи працює переговорний пристрій чи розбито уламками снаряда. Світ навколо потьмянів і забарвився у незнайомий нудотний колір. Одночасно спалахнули всі вогні і зазвучали всі прилади всіх систем сигналізацій — так протестував бомбардувальник проти вибухів вітру, що вривалися в розбиті вікна кабіни. Смертельно поранена машина ревля, стогнала та вила. Батько глянув у бік полковника і зрозумів, що той уже мертвий. Вбито під час вибуху осколком снаряда або частиною літака, що відірвалася.

У літаку, що крутився, сам повиснувши вниз головою, батько намацував під сидінням парашут. Під час влучення снаряда бомбардувальник летів на висоті вісім тисяч метрів. Батько не уявляв, на якій відстані від землі він був після вибуху, але розумів, що настав час стрибати. За статутом кожен член екіпажу протягом усього польоту повинен знаходитися на бойових місцях з одягненим парашутом, але такому бувалим, такому впевненому в собі асу, яким був мій двадцяти трирічний батько, здавалося незручним висидіти десять годин польоту з парашутом за спиною. Будь-який досвідчений льотчик скаже вам, що так чи інакше, але в подібній ситуації шанси на виживання зовсім мізерні: повільно спускається людина під величезним тринадцятиметровим куполом є чудовою метою для снайпера. А в ті важкі для місцевого населення роки не лише солдати вермахту, а й селяни балувалися стрільбиною американськими пілотами, які викидалися з парашутами з підбитих

літаків. Жінки та діти збирали все цінне, що могли знайти серед уламків бомбардувальника: нейлон, шерсть, пластик, метали всіх видів, парашутний шовк, рятувальні маски, інструкції та всілякі карти.

Через безглуздий ремінь безпеки батько не міг дотягнутися до парашута. Відцентрова сила кинула його на приладову дошку; ударом перебило товсту гумову трубку, по якій кисень надходив у маску, і він майже знепритомнів. Лежачи ниць на приладовій дошці і знаючи, що літак швидко втрачає висоту, батько насилу - руки налилися свинцевою вагою - зняв з себе маску. Боковим зором він бачив, як безжиттєво бовтається на пристяжних ремнях тіло Хантера. Батько зробив глибокий вдих. «Прокляття! — промайнула остання думка. — Висота все ще понад шість кілометрів», — і остаточно знепритомнів від кисневої недостатності.

Поки він перебував у несвідомому стані, літак встиг розвалитися на дві частини. Тим часом стара фрау Пайффер, що стоїть унизу, з цікавістю спостерігала, як з небес валяться люди. З десяти членів екіпажу вижив лише один – мій батько. Неважко здогадатися, що від падіння з такої висоти у нього було зламано та пошкоджено практично все.

Батько прийшов до тями. І зрозумів, що вже не падає. Він лежав на землі всередині розбитої кабіни, крізь яку йому було видно небо; з усіх боків його стискало гумовими та алюмінієвими шматками від приладової дошки та керма управління. Здавалося, він народжується заново, але тепер — із утроби літака, чиї уламки вберегли його, немов материнська плацента. У прогалі колишнього вікна кабіни з'явилася людська постать. То справді був німецький селянин, який виліз на обрубок правого крила. Він тримав пістолет і цілився батькові в голову. Бомбардування союзників не мали популярності серед місцевих жителів, і вони, коли надавалася така можливість, без жалю вбивали американських льотчиків. Досить відчужено батько споглядав, як селянин натискає на спусковий

гачок.

У десятирічному віці, тобто 1958 року, я почав підробляти в Х'юстонському медичному центрі, вірніше в його навчальній лабораторії, де мій батько проводив біофізичні дослідження. Я вмовив його взяти мене туди на роботу, оскільки хотів ближче дізнатися, чим він займається. З п'яти років я закидав батька запитаннями про його роботу, але він ніколи не міг до пуття пояснити, в чому вона полягає. Чомусь інші батьки примудрялися розповідати дітям про свої заняття, а моєму батькові ніяк не вдавалося. Мені, дитині, це здавалося вкрай підозрілим. Нарешті, коли мені виповнилося вісім років, батько дозволив мені приходити до нього в лабораторію після школи та у вихідні дні; і я, не забуваючи спостерігати за тим, що він робить, мив пробірки і виконував найрізноманітнішу некваліфіковану роботу. Поступово батько почав доручати мені все більш відповідальні завдання. Я опанував науку готувати препарати для мікроскопів раніше, ніж навчився танцювати.

На зорі моєї «наукової кар'єри» моїм основним обов'язком було збирати і виносити сміття в спеціальне приміщення, де знаходилася сміттєспалювальна піч. Це сміття складалося з розрізаних мишей тощо лабораторних відходів. Я тягнув набиті мішки по плитках довгого коридору, тьмяно освітленого з обох боків скляними вітринами, де на полицях стояли залиті формаліном банки різної величини, а в них знаходилися демонстраційні зразки. Людська голова, акуратно нарізана скибками по три сантиметри завширшки. Маса зародків найрізноманітніших стадій розвитку. Безголовий і безрукий торс жінки, розпиляний навпіл від грудини до лобка. Цей торс, що плаває у формаліні, цілком міг уявитись у кошмарному сні у вигляді сюрреалістичного глузування над боттічеллієвською Венерою, що виходить з морської піни.

Я доходив до печі і відсовував її важкі проржавлені залізні двері. Одного разу, збираючись закинути в ревучу вогненну

пашу черговий мішок, я помітив людську руку, що стирчала з вогню. Чомусь у перший момент мене охопило почуття обурення, і тільки потім прийшов страх. Я зрозумів, що саме тут, у цьому полум'ї, колись зникли руки та інші частини тіла моєї Венери, що не вистачали. І наступною реакцією стало питання: «Якого біса я тут роблю?» Тоді мені не вдалося знайти відповіді, але згодом він з'явився. Я намагався йти батьковим слідом, мені хотілося проникнути в його таємницю: з якого добротного матеріалу виліплений мій батько. Адже синові треба вчитися у свого батька, хіба не так?

Батько був науковим дослідником, тож і я ріс із вірою в науку. Сам ще не розуміючи цього, я розпочав пошуки універсальних правил – законів життя.

Мій інтерес до питання виживання виник досить рано. Будучи ще малим дитям, я почав замислюватися над батьківськими розповідями про війну. Мені бачився якийсь глибокий сенс у тому, що багато людей загинули, а він залишився живим. Знову й знову вислуховуючи його історію, я ніяк не міг збагнути мою таємницю: коли батько вижив — значить, він має якісь особливі, секретні якості. Здавалося, мені теж просто негайно треба стати таким самим, як він.

Поступово у мене почала складатися певна теорія: щоб вижити, необхідно загартуватись у вогні небезпеки. Мені здавалося, що навіть повсякденне життя батька було сповнене згубного ризику, адже на роботі його оточували мерці. А він живе та сміється в обличчя смерті. В результаті я почав шукати небезпечні ситуації і свідомо йшов на ризик, щоб мати змогу випробувати себе. Ми жили на південному сході Техасу поруч із заболоченою ділянкою річки, де водилися крокодили, страшенно кусаючі кайманові черепахи, різні отруйні змії на кшталт водяних щитомордників та гримучників. І я, семирічний хлопчик, вирішив освоювати наші дикі необжиті місця з усією цією смертельно не-

безпечною нечистістю. Техаські болота стали моїм особистим середовищем проживання. У моєї німкені-матері, з її католицьким ірландським корінням, було занадто багато дітей, щоб вона могла встежити за всіма. Тому я, не відчуючи жодного контролю, жив зовсім своїм життям.

У четвертому класі почав описувати ті небезпечні ситуації, які сам собі вибирав. До своїх двадцяти років я вже робив це як журналіст. Через тридцять років до мене прийшло розуміння, що я з дитинства сам того не підозрюючи, тільки й займаюся проблемою виживання. Однак щоразу, особливо після чергового складного відрядження, мене мучать сумніви: чи опанував я це знання? чи став справжнім фахівцем із виживання? чи залишилися ще не пізнані мною тасмниці?

Я навчився керувати літаком. Вивчав великі авіаційні катастрофи, писав про прикордонні ситуації, коли людина перебуває між життям і смертю, — про ті моменти, якими пройшов і мій батько.

За мого майже вродженого інтересу до науки я щиро вважав, що існують спеціальні дослідження і з їх допомогою мені відкриються тасмниці виживання. Багато чого, з чим мені доводилося стикатися, без наукового погляду здавалося просто незрозумілим. Як, наприклад, цілком розсудлива людина може робити безрозсудні вчинки, нехтуючи всіма раціональними порадами досвідчених людей, наражаючи себе на смертельну небезпеку в повній суперечності зі здоровим глуздом і голосом розуму? Чому абсолютно адекватна людина не хоче прислухатися до того, що якщо вона спрямує свій снігохід вгору схилом, то спровокує смертельно небезпечну снігову лавину? Тим не менш, він робить це і гине. Чому пожежний чи досвідчений турист продовжує вперто йти, хоча розуміє, що збився з вірного напрямку, і остаточно губиться у дрімучій тайзі? Чому в морі вмирають аквалангісти, хоча в їхніх балонах ще залишається повітря?

Що змушує їх виймати з рота трубку та задихатися під водою? Якщо можна було б магічно, за секунду до фатального моменту, перенести якогось аквалангіста на сушу і поцікавитися: навіщо він збирається це зробити? — він не міг би пояснити своєї поведінки. Адже він чудово розуміє, наскільки необхідний його виживання під водою доступом до повітря. Якщо можна було б силою чаклунства запитати аквалангіста вже після його загибелі: навіщо? — він сказав би, що мав намір жити і зовсім не хотів виймати з рота люльку.

Я прочитав сотні звітів про трагічні події та загибель людей, я написав на цю тему безліч статей. Іноді мені здається, що всередині людини присутня незрозуміла сила, яка штовхає його вчинити божевільні вчинки. Більшості людей важко уявити, що розум не завжди контролює нашу поведінку. Ми віримо в раціональне мислення та свободу волі. Однак так чи інакше, але мене не перестають дивувати цілком розумні та розважливі люди, які починають діяти ірраціонально.

Так само мене ставлять у глухий кут і ті, хто виживає в надзвичайних обставинах. Я знаю ситуації, коли досвідчений мисливець може загубитися в лісі і назавжди зникнути за одну ніч, а чотирирічна дитина, яка потрапила в такі ж умови, виживає. У човні, що дрейфує в океані, знаходяться п'ятеро людей — рятуються з них лише двоє. Що виявляється вирішальним? Як виживали люди у концентраційних таборах? Чому в Антарктиді група Ернеста Шеклтона не втратила жодної людини, тоді як вся експедиція Роберта Скотта загинула? Завдяки чому змогла вибратися з перуанських джунглів сімнадцятирічна дівчина, а дорослі, що загубилися разом із нею, здалися та померли? Вчені люблять аналізувати ймовірності, встановлювати закономірності і завжди шукають можливості для прогнозування, але, як з'ясовується, здатність до виживання передбачити надзвичайно складно. Проте, вивчаючи безліч лих, скрупульозно перебираючи найдрібніші

деталі катастроф, я починав намацувати деякі принципово важливі схеми поведінки.

Більшість відповідей і висновків, до яких я прийшов за довгі роки досліджень і журналістської роботи, не є нічого особливого. Я познайомився з останніми дослідженнями з питань, які насправді ставилися та вивчалися сотні і навіть тисячі років тому: функції людського мозку, психологія ухвалення ризикованих рішень, основні засади виживання. Причому останні застосовні не лише у моменти порятунку у дикій місцевості. Універсальні правила виживання здатні принести користь у будь-якій скрутній ситуації, пов'язаній з підвищеною нервово-емоційною напругою: розлучення; втрата роботи; тяжкі фізичні травми; боротьба із хворобою; управління підприємством в світі, що стрімко змінюється.

Як правило, вважається, що для виживання в дикій місцевості необхідні спеціальне спорядження, майже професійна підготовка та багатий досвід. Все так, але за хвилини страшного випробування раптом з'ясовується, що не це найголовніше. Той, хто хоче випробувати себе в диких умовах, або той, кому не вистачає адреналіну і хто бажає полоскотати нерви в незвичних обставинах, досить швидко усвідомлює, що і досвід, і ретельна підготовка, і сучасне екіпірування — все це в найнебезпечніший момент може легко підвести. Людину із західним складом розуму доводить до сказу сама ідея, що перехід тієї грані, яка відокремлює світ живих від царства мертвих, не зводиться ні до ступеня його підготовленості, ні до того, наскільки правильно зібрано рюкзак. Його знання та психологічний настрій зрештою теж не впливають на можливість виживання чи загибелі. Напевно, думка моя здасться зайво сентиментальною і навіть плоскою, але легкий рух терезів, на яких лежать ваше життя і смерть, залежить від того, що накопичено у вас у душі.

Що далі йдеш, то менше знаєш.

Дао де цзін, § 47

Як я потрапив сюди і як мені звідси вибратися? Як усе це скінчиться?

Серен К'єркегор

Частина I

Нещасні випадки: чому люди гинуть

Порятунок життя – всяку річ розглядати цілком, що вона є і що в ній речове, а що причинне. І от всієї душі робити справедливо і правдиво говорити.

Що залишається, крім як скуштувати життя людини, що сполучає одне добре діяння з іншим так, щоб і найменшого зазору між ними не залишалось?

Марк Аврелій

(«Роздуми», книга 12, глава 29 [4])

Глава 1

«Обережніше, Рей Чарльз наближається ...»

Якби адреналін міг бути зримим... Тоді одним дуже пізнім вечором перед вашим поглядом постала б наступна картина: гормон повільно розтікається піщаними пляжами Сан-Дієго, а потім, збираючись у широкий потік брудно-зеленого кольору, вливається в океан і, покриваючи відстань майже за сто шістдесят кілометрів, сягає корми нашого корабля. Саме «корабель» — так називають свій авіаносець і моряки, і льотчики, незважаючи на те, що його водотоннажність становить майже дев'яносто чотири тисячі тонн, довжина його не поступається висоті Емпайр-стейт-білдингу, а на борту його одночасно розміщуються шість тисяч людей.

Дія відбувається на спеціальному майданчику, де здійснюється візуальне керування посадкою літаків. Її розмір всього два на два метри, і вона явно мала для стовпилися на ній шести спітнілих хлопців, серед яких і я. Сила вітру сягає тридцяти вузлів, тому я намагаюся триматися подалі від краю — летіти до води доведеться цілих двадцять метрів. Сталевий гребний гвинт авіаносця випаровує черево океану, і на одну мить, вихоплені місячним світлом, оголюються блискучі петлі його кишок і відразу розчиняються далеко позаду корми.

Зліва від мене, напружено вдивляючись у точку, розташовану в п'ятнадцяти градусах над лінією горизонту, стоїть Майк Янкович — офіцер візуального управління посадкою літаків. На ньому

захисні окуляри та шолом із великими навушниками. Однею рукою він притискає до вуха потужну телефонну трубку; інший, високо піднятою, тримає пристрій, що формою нагадує великий огірок. На професійному жаргоні цей виготовлений із бакеліту прилад із чорною кнопкою управління та петлею сріблястого кольору так і називають: «огірок-вимикач»[5]. Для роботи з ним Янкович використовує великий та вказівний палець; першим він активує світловий сигнал, що показує льотчику, що той повинен відкоригувати швидкість, а іншим - світловий сигнал, що відмовляє льотчику у дозволі на посадку. Люди, які стоять навколо мене, самі того не помічаючи, відштовхують мене до краю майданчика, оскільки всі вони прагнуть якнайкраще розглянути те, що наближається до нас зі швидкістю двісті двадцять п'ять кілометрів на годину.

Власне, на відстані півтора кілометра навряд чи ми могли побачити щось, крім чорного дротика, що летить на нас. У темряві зоряного неба літак залишається для всіх лише темною точкою, що рухається. Я навіть не чую реву велетенських двигунів General Electric, хоча знаю, що вони спалюють паливе швидше, ніж «Фау-2». У непроглядній темряві я бачу лише щось, що нагадує безмовну комаху або чорну кажан, і це щось поступово, як орігами, набуває форми літака.

Я озираюсь навколо. Кілька хвилин тому один моряк пригостив присутніх круглими льодяниками на паличці, і тепер усі трохи схожі на хом'яків, що набили щоки їжею. Кожен уважно вдивляється у літак, чий силует розростається буквально на очах і вже заступає собою зірки. Але я дивлюся на нього трохи інакше — не так, як інші дивляться. Вони витріщаються немов діти, які не зводять захоплених очей з російських гірок. А я... З яким почуттям міг я дивитись на машину сімнадцяти метрів у довжину і з розмахом крил тринадцять метрів, що летить прямо на нас? У мене була одна думка: «Зараз ми всі помремо».

Всього за кілька метрів від нас знаходиться посадкова палуба. На її нековзному чорному покритті добре видно суцільні білі лінії безпеки (якщо перетнути їх, «небезпека» загрожує у буквальному значенні слова — ви загинете). Ми стоїмо неподалік того місця, де закінчується споруджена на палубі укорочена злітно-посадкова смуга, яка розташована під кутом до кіля корабля і тягнеться до носової частини. Від правого борту простягнуті сталеві, змащені олією гальмівні троси. Хитрість полягає в тому, що пілот повинен приземлитися під таким кутом, щоб зуміти зачепитися спеціальним хвостовим гаком - «гаком» - за один із чотирьох натягнутих тросів, який зупинить літак [6].

Решта палуби є ареною «керованого хаосу»: різні спеціалізовані команди безперервно заправляють, переміщують, вирулюють, піднімають з ангарів і катапультують літаки. Численні «Інтрудери», «Хорнети» і, звичайно, такі сексуальні у своїй досвідченості «Томкети»[7] — всі вони, як неповоротке докомп'ютерне стадо (оскільки ще пілотуються по-старому, за допомогою важелів і педалей), слухняно рухаються за помахом рук людей в захисні окуляри і шоломи з великими навушниками. Це палубні помічники, виразно жестикулюючи руками у величезних рукавичках, подають пілотам загадкові сигнали. Залежно від призначення члени команд носять жовті чи фіолетові сорочки, жовті чи фіолетові жилети, а поверх шоломів — жовті чи фіолетові каски. Літаки повільно вирулюють на палубу і чекають на свою чергу на зліт з катапulti. Все, що відбувається - в рваному світлі палубних вогнів і какофонії металевих звуків - нагадує ритуал поклоніння древнім божествам вогню.

За моєю спиною знаходиться прозорий ковпак невеликої кабіни, що височить над політною палубою. Якщо я обернуся, то побачу в ній, як у міхурі, що висвітлюється моторошними відблисками зелених і жовтих вогнів напружене обличчя «стріляючого» [8]. Свист, шипіння, вереск і скрегіт — усі звуки,

які тільки може викинути з себе пекла, злилися в одне ціле: ця катапульта випльовує в шторм, дощ і сніг черговий літак. Його сопла, що горять, як налиті люття очі, на деякий час ніби зависають над нами, потім літак, схожий на кажан, злітає вгору і стовпом диму розчиняється вночі.

У моїх навушниках лунає голос Янковича, який повертає мене до літака, що йде на посадку. І я бачу, як до нас стрімко наближається F-18 «Хорнет». Янкович щось говорить у слухавку. Потім чується приглушений голос льотчика:

— Три-один-чотири хорне фрикаделька три-точка-два [9].

— Роджер[10] фрікаделька, хвостовий вітер двадцять вузлів.

Льотчик за півкілометра від нас. Немовля у своїй скляній люльці. Один глухої ночі — зі світом людей його пов'язують лише мерехтливі внизу жовті сигнальні вогні на посадковій палубі. Вітер зносить шматки хмар і оголює діряву, як сир, місяць. За спиною льотчика ревуть гігантські вогнемети моторів, потяг яких він зменшує перед посадкою. Назустріч йому вже здіймається океан.

Зрештою, ми всім тілом відчуваємо поштовх і струс. Товстий трос, другий за рахунком, перетворюється на струну, що гуде, чий потужний звук порівняємо хіба що з ситаром[11] Раві Шанкара, якби той взявся оспівувати подвиги Термінатора. Літак чіпляється гаком за трос, який утримує його, наче рибу на гачку. Трос розтягується майже сімдесят метрів. Літак здригається всім корпусом. Обм'якнувши від гравітаційного шоку, льотчик Дель Ріо (ім'я я прочитав на дверцятах його кабіни) безсило сидить у своєму кріслі і лише за кілька миттєвостей насилу — йому здається, що рука почала важити чи не п'ятнадцять кілограмів, — дотягується до важеля керування і перекладає. двигуни на холостий хід.

«Жовті» палубні регулювальники вже прожестикували Дель Ріо відрулити літак убік, за лінію безпеки, де «фіолетові» палубні помічники почнуть заправляти його пальним.

Щоб він міг знову піднятися на небо.

Всі професійні дії льотчика Дель Ріо є ідеальною моделлю виживання. Ось він – у повній безпеці – знаходиться на палубі авіаносця. Потім сідає в кабінку літака, заправленого до країв вибухонебезпечним пальним. Після цього парова катапульта, що працює від ядерного реактора, запускає його літак у нічне небо. Виконавши завдання, він повертається на палубу, демонструючи під час посадки абсолютну самовладання та блискучу майстерність: льотчик випускає хвостовий гак, який не бачить, і віртуозно зачіплює їм літак за трос, який теж не бачить. Все це він робить у непроглядній темряві на швидкості двісті сорок кілометрів на годину, цілком покладаючись на візуальні сигнали, що подаються йому палубними регулювальниками.

Навряд чи комусь із нас загрожує випробувати хоча б малу частину того, що складає повсякденне життя Дель Ріо. Тим не менше, всі ситуації виживання мають спільний знаменник, тому можна винести певні уроки з роботи льотчика, яку я так скрупульозно вивчав тієї ночі. Основний висновок, зроблений мною, не впадати в паніку і зберігати душевну рівновагу. Про людину, яка швидко збуджується і легко піддається першому почуттю, зазвичай кажуть: «Він приймає рішення на гарячу голову». Навпаки, того, хто вміє контролювати свої емоції та залишатися холонокровним, звуть холодною головою. Семантичне відлуння цих фразеологізмів ми знаходимо навіть у музичному сленгу, в назвах джазових напрямків: кул-джаз, або «прохолодний» джаз (cool jazz), що з'явився як протиставлення хот-джазу, або «гарячому» джазу (hot jazz). Вперше зазвучавши в 1930-ті роки у свінгових композиціях чорних джазменів, «кул» остаточно оформився в окремий джазовий стиль наприкінці 1940-х, коли його освоїли

та зробили «своїм» білі виконавці. Імпровізації у манері «кул» насамперед відрізняє емоційна стриманість. Деякі дослідники вважають, ніби афроамериканці свідомо — щоб їм було легше переносити прояви расизму — почали складати і виконувати джаз у такому спокійному, витриманому стилі: залишаючись зовні незворушними і навіть дещо відстороненими, вони вкладали у свої «прохолодні» композиції всі, хто їх переповнював, образу та гнів. У ворожому середовищі чорні музиканти виробили власну стратегію виживання, осередком якої стала їхня музика.

Все своє життя я намагався досягти притаманного моєму батькові стану внутрішнього спокою — адже саме він колись допоміг йому вижити. (Звичайно, у його порятунку відіграли роль та інші фактори. Зрозуміло, батьківський характер був багатограннішим. Але для мене з дитинства все це сплелося в єдину категорію.)

Лише від десяти до двадцяти відсотків людей здатні залишатися холоднокровними і зберігати здатність думати в критичних положеннях, що загрожують їхньому життю. Вони здатні тверезо оцінювати ситуацію, планувати свої дії та вживати потрібних заходів, тобто виконувати все необхідне для виживання. Вони вміють адаптуватися до умов, що швидко змінюються. До цієї особливої породи належать і льотчики, чию роботу я спостерігав тієї ночі. Щодня, виконуючи посадку літака на польотну палубу авіаносця «Карл Вінсон»[12], вони складають свій головний іспит.

Я звернув увагу на Дель Ріо ще раніше - до його посадки, - коли він спізнився на передпольотний інструктаж, який обов'язково проводиться о шостій годині вечора у спеціальному дев'ятому приміщенні для чергових екіпажів. Ми, журналісти, вальсяжно влаштувалися у зручних кріслах з темно-червоного шкірозамінника і намагалися жартувати, щоб тільки ніхто не помітив, наскільки ми перелякані. Практично через кожні кілька хвилин катапульта вивергала свої пекельні звуки, і весь корабель стрясало, немов від

прямого влучення «екзосетів»[13]. Ніхто з льотчиків навіть бровую не поводив. Янкович тільки-но почав проводити інструктаж, як увійшов Дель Ріо. Вигляд у нього був трохи пом'ятий - він явно проспав, і на його щоці був чітко помітний слід подушки. Янкович не пропустив нагоди помітити: «Гей, щось тебе трохи припечатало. На люже[14] катався?»

Тут сон називають «перегонкою на люжі». А ви спробуйте нормально виспатися на маленькому жорсткому ліжку, що коливається, під рев злітаючих літаків і справжньою канонадою над головою. Тому кожен, хто намагається заснути, член екіпажу відчуває себе учасником чи то Олімпійських ігор, чи Третьої світової війни.

Янкович — молодий, спортивний, зеленоокий, із каштановим волоссям, потужною щелепою та широкою посмішкою — чудово знає, що Дель Ріо правильно оцінить його глузування. У напруженій обстановці служби на авіаносці ніщо не проходить непоміченим, і кожен розуміє, що якщо людина, яка має піднятися в небо, а потім здійснити нічну посадку на палубі, може припинити за кілька годин до цього, то вона наділена завидним даром витримки та самоконтролю. .

Особисто для мене «Карл Вінсон» - живий приклад території, де пролягає чіткий рубіж між життям і смертю. Тому я і приїхав сюди, бо мене все життя залучали неординарні, прикордонні ситуації. Щоб тут вижити, треба завжди залишатися спокійним та надуваним. Однак далеко не всі, перебуваючи на межі життя та смерті, можуть поводитися так. Комуś це не під силу. Дехто гине.

Це сталося незадовго до мого прибуття. Льотчик йшов посадку, не розрахувавши ні швидкості, ні нахилу зниження. Можливо, він запанікував? Думаю, подібне припущення навряд чи щось пояснює у його поведінці. Звукові та візуальні сигнали, що подаються з посадкової палуби, показання приладів, його власні відчуття — все просто волато про те, що йому слід підняти літак і

Зміст

Пролог.....	3
-------------	---

Частина I. Нещасні випадки: чому люди гинуть

Глава 1. «Обережніше, Рей Чарльз наближається...».....	14
Глава 2. Спогади про майбутнє.....	44
Глава 3. Карта світу.....	58
Глава 4. Горила серед нас.....	73
Глава 5. Анатомія стихії.....	89
Глава 6. Парадокс купи.....	104
Глава 7. Правила життя.....	125
Глава 8. Зони небезпеки.....	142

Частина II. Виживання: чому люди рятуються

Глава 9. Підгонка карти.....	163
Глава 10. Виліплені із правильного тіста.....	188
Глава 11. «Ми всі тут здохнемо, матір твою!».....	212
Глава 12. Місце в пеклі з видом на рай.....	242
Глава 13. Заповідники душі.....	256
Глава 14. Певний ступінь благородства.....	278
Глава 15. День падіння.....	293

Додаток. Правила виживання.....	314
---------------------------------	-----

Подяки.....	333
Бібліографія.....	334
Примітка.....	344
Примітки.....	345

ДОВІДКОВЕ ВИДАННЯ

Лоуренс Гонсалес

ЗАЛИШИТИСЯ В ЖИВИХ

**ПСИХОЛОГІЯ ПОВЕДІНКИ В
ЕКСТРЕМАЛЬНИХ СИТУАЦІЯХ**

**ПРАВДИВІ ІСТОРІЇ ПРО ДИВОВИЖНУ СТІЙКІСТЬ
І ВИПАДКОВУ СМЕРТЬ**

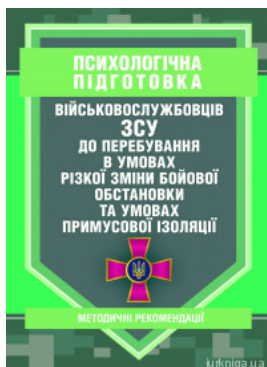
Переклад з англійської Тимченко В. В.

Підписано до друку 20.12.2022 р. Формат 60х84 1/16.
Друк цифровий. Папір офсетний. Гарнітура Times New Roman.
Ум. друк. арк. 22,25. Тираж 100 прим.

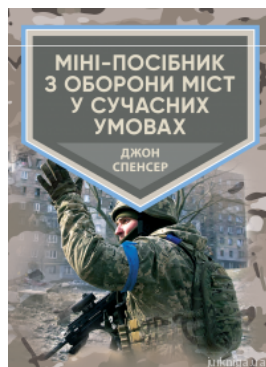
ТОВ Видавничий дім «СКІФ»
тел (044) 581-21-38

Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи
до державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів
видавничої продукції ДК № 581 від 03.08.2001 р.

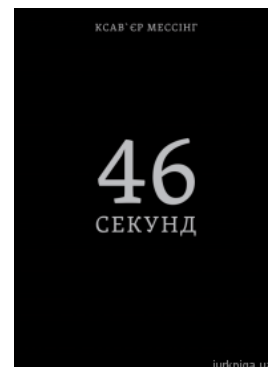
Книги, які можуть вас зацікавити



Психологічна підготовка військовослужбовців ЗСУ до перебування в умовах різкої зміни бойової обстановки та умовах примусової ізоляції. Методичні...



Міні-посібник з оборони міст у сучасних умовах



46 секунд



Методичні рекомендації "Контрзасадні дії" (за досвідом проведення ООС (раніше АТО))



Зброя масового ураження та захист від неї. Навчальний посібник



Офіційний посібник з бойових навичок армії США

Перейти до галузі права
Військове право



Перейти на сайт →