

Владимир Пономаренко

## ЭКСТРЕМАЛЬНОСТЬ КАК ПОРОЖДЕНИЕ ВЫЗОВА ДУХОВНЫХ И КРЕАТИВНЫХ СИЛ

*Аннотация.* Обсуждается проблема экстремальности: как фактор, содействующий естественному отбору в истории человечества; как способность к сохранению жизненно значимых функций и эвристической составляющей мышления; как условие раскрытия психических и нравственных резервов человека. Показано значение нравственной позиции в преодолении экстрима.

*Ключевые слова:* экстремальные условия; потенциальные возможности сохранения жизненно значимых функций; эвристическая составляющая мышления; психические и нравственные резервы.

*Abstract.* Discusses the problem of extremism: a contributing factor to natural selection in human history, as the ability to maintain vital functions and important component of heuristic thinking, as a condition for disclosure of mental and moral rights provisions. The significance of a moral position to overcome the extreme.

*Keywords:* extreme conditions; the potential for significant preservation of vital functions; heuristic body of thought; mental and moral reserves.

Экстремальность требует духовных, нравственных качеств

Экстремальность в профессиональных, социальных опасных ситуациях требует от человека исключительных, прежде всего, духовных, нравственных, психофизических качеств, обеспечивающих надежное поведение и поступки. Обеспечивается это нравственно-духовным потенциалом личности, взвешенной разумностью.

Экстремальность как условие естественного отбора

Вместе с тем, экстремальность не есть что-то необычное, наносное; скорее это – наш естественный спутник жизни в системе отношений человек–человек с природой, обществом. Экстремальность в филогенезе выступает в роли особого рода естественного отбора, сформировав в человеке потенциал генома выживания через механизмы оценки угрозы, наслаждения, добра и зла, эволюционно сформировав целый набор системных защитно-приспособительных механизмов приспособления к природным и социальным агрессивным факторам. Более того, природа с его создателем заложила доселе нераскрытые многомерные резервы в виде опережающего отражения предвидимо-

Экстремальность развивает способности к сохранению жизненно значимых функций

го будущего, наделив нас сверхчувствительностью, инсайтом, предвидением, откровением, выходом из себя в другое пространство и время.

Экстремальность сорганизовала способности к сохранению жизненных функций в запредельных психофизиологических условиях. Поэтому решение проблем экстремальности столь многомерное, полисистемное, интегративное и всегда будет требовать не только знаний естественных, теологических наук, но и своего личного философского осмысления, прежде всего, смысла предназначения человека, его целей, мотивов, его внутреннего мира, его отношений к миру созидания. Ибо даже в вопросе, как готовить спортсмена к преодолению стресса, внутриличностного конфликта, при выборе стратегий и тактик в профессиональной деятельности, к преодолению психического напряжения в лично-ответственной конфликтной ситуации, надо знать, что страшит конкретного спортсмена: утрата материального положения, чести и достоинства, отвержение профессиональным сообществом или утрата самой профессии. Надо знать, какие ценности исповедует профессионал, какова его культура, здоровье, уровень интеллекта, выраженность профессионально важных качеств, каков мотив к достижению, какова природа его натуры, уровень целостности личности, чем наполнена потребностная среда и т. д., и т. п.

Экстремальность во внештатных ситуациях

В данном случае мы рассмотрим проблему в контексте поведения человека в аварийных, внештатных ситуациях с явной угрозой жизни на примере летно-космического труда. Этот труд по своему влиянию на личность сходен со спортивной деятельностью высокого уровня профессионалов.

Ценности любви к профессии

Особое место занимает проблема экстремальности в летной профессии, в психологии «человека летающего». Угроза карьере и жизни для тружеников неба (кстати, тоже устанавливающих рекорды) проецируется через сознание и чувства, порождая разные психические состояния, в том числе и страх. Однако сам процесс проекции психологических состояний на психоэмоциональную сферу встречает на своем пути первый *буфер в виде ценности любви к профессии*, избранной на всю жизнь. Отсюда в его подсознании, как и у спортивного профессионала, формируется страх утраты профессии из-за потери профессионального здоровья, несоответствия к постоянной необходимости повышения квалификации, которая органично связа-

на с расширением риска подвергать себя психической и физической угрозе вплоть до возможной гибели. И, наконец, в результате психофизиологических и нравственных истощений от непонимания окружающими твоего мотива и потребности в достижении высших результатов.

Какие же профессионально-социальные противоречия составляют содержание личностно-ориентированного противодействия экстремальности в авиации?

Два состояния  
летчика: человек  
земной и человек  
неба

Прежде всего, постоянное присутствие двух состояний: человека земного и человека неба. В воздухе он – небожитель: он радуется свободе, по-другому ощущает Пространство и Время, причастность к Вселенной, к необычной для Земли красоте, ощущает свою, пусть временную, но исключительность. Он ощущает новое восприятие мира, проявление возвышенных духовных состояний, эйфории от красот неба и земли и многое другое. А от него требуют только исполнения, только стандартного алгоритма поведения, строго уложенного во временные и пространственные рамки.

Основа обучения

Основа обучения – выработка автоматизированных навыков, стандартность действий, стереотипия операций, предметность мышления, что, по мнению работодателей, и есть залог высокой дисциплинированности и работоспособности.

В действительности в процессе полета с высокой долей вероятности возникают внештатные ситуации, требующие нестандартных действий с подключением оперативного мышления, прогнозирования, риска, предвидения и высокого интеллекта, руководимого волей и свободой выбора. Все это требует знаний о формировании специфических функциональных органов в виде новых компенсаторных систем, высвобождающих резервы организма.

Обратимся к психологическому анализу поведения в экстремальной обстановке. Специалисты нашли ущербность педагогических парадигм обучения, так как главным объектом была не личность, не внутренний мир «я», а сенсомоторные и физические действия. Ведущей системой регуляции был психический образ будущих действий, включающий перекодирование информации в реальное представление операций и действий во времени и пространстве. Ведущим физиологическим звеном явились не стереотипы, но *экстраполяционные рефлексy*, осуществляющие прогноз на ожидаемое событие.

Нормальные  
внештатные  
и аварийные  
ситуации требуют  
разной подготовки

Специалисты увидели главное: *принципиальные различия подготовки к деятельности в нормальных, внештатных и аварийных ситуациях.*

*В стандартном (нормальном) полете человек определяет план действий и операций, предвидит и знает, каким будет ответ на его управляющие или коррекционные воздействия на органы управления. Физиологическим аппаратом, регулирующим сенсорные действия, выступают ориентировочная реакция (ОР), доминанта, условные рефлексy, стереотипы, перцепция, двигательная задача и т. д.*

Во внештатных, нестандартных ситуациях возникают особые условия: угрожающие, аварийные или катастрофические, объединяемые одним понятием – *экстремальная ситуация.*

Что происходит в организме и психике человека?

В экстремальных  
ситуациях  
необходимо  
включать  
эвристическую  
составляющую  
мышления

Проанализируем деятельность летчика. Принципиальность перестройки в активации умственной деятельности состоит в том, что теперь человек в полете вынужден осуществлять *параллельность умственных действий.* Он должен осуществлять действия по контролю и управлению за текущим состоянием ЛА\*, используя стереотипы, и одновременно осуществлять поиск причин случившегося, то есть *пилот должен включать эвристическую составляющую мышления, осуществлять прогноз последствий, выбор из альтернатив и принимать решения по действиям, направленным на минимизацию воздействия аварийной ситуации на исход полета.* И вот здесь-то происходит самое главное, а именно: физиологические механизмы ОР (ориентировочная реакция), доминанта, стереотип, оперативная память могут выступать как помеха для решения творческих задач. Принципиально важно усвоить: в экстремальной ситуации нередко защитно-приспособительные механизмы эволюционно мобилизуют организм на избегание, уход от опасности, вплоть до обморока.

Важно включение  
духовно-  
нравственных  
резервов

*Интеллектуальный уровень поведенческих действий с подключением духовно-нравственных резервов в виде долга и чести профессионала формирует новую смыслообразующую цель – преодоление и победа.* Быстрота и готовность переключения с одного уровня регуляции поведения на другой – фундамент успеха.

Тормозящая сторона  
ориентировочной  
реакции

Следует обсудить генез тормозных факторов процесса переключения.

Ориентировочная реакция чрезмерно задерживает внимание на факте внештатной ситуации, мешая про-

\* ЛА – летательный аппарат.

цессу интеллектуального осмысления произошедшего. Доминантное состояние еще больше удерживает в фокусе сознания сам факт помех в достижении нужной цели. Стереотип в действиях приводит к безрезультативности. И, наконец, для эвристической линии поведения требуется долговременная память, но извлечение из нее информации временно прерывает текущий процесс восприятия и осмысления поступающей информации. Это еще не стресс, это лишь начало внутриорганизмических и личностных перестроек.

Специфика экстремальной ситуации

Отличием экстремальной ситуации от нормальной является незапланированность и включение в информационный поток сильного стресс-фактора – неопределенности информации. Это влечет за собой два отрицательных последствия. Во-первых, затруднение процесса предугадывания и управления произошедшими событиями, так как *человек оказывается позади ситуации*. Ситуация руководит им. Требуется время на включение оперативного мышления по выбору решения. Задержка во времени, как правило, сопровождается ростом эмоционального и психического напряжения. Во-вторых, затруднение в том, что заученные операции, четко работающие в условиях стереотипии действий, *необходимо срочно оттормаживать*, так как теперь впереди них идут специальные умственные действия, направленные на определение причины и смысла случившегося. Таким образом, главным объектом психолого-педагогической подготовки к преодолению экстремальной ситуации являются способы умственной деятельности.

Черты умственных и духовных действий

Перечислим черты умственных и духовных действий:

- интеллектуальная способность к переработке неполноценной информации, к преобразованию неявного сигнала в стимульный, побуждающий к выполнению конкретных действий;
- гибкая приспособляемость к меняющимся опасным условиям полета в пространстве и времени;
- личностная активность в поиске нужных признаков и их творческий анализ;
- быстрая мобилизация нужных в данный момент свойств психики: внимания, тонкости ощущений, продуцирования новых решений;
- включение духовных качеств (ответственности, совести, свободы выбора, жертвенности), биоэнергетического канала информации.

Экстремальная ситуация адресуется психике и личности

Экстремальная ситуация всегда манифестирует угрозу и адресуется психике и личности. Таким обра-

зом, сила и продолжительность ее воздействия детерминирована состоянием сознания. Одна и та же экстремальная ситуация, по сути, может быть одной и той же, а виды ее отражения в сознании могут быть разными. *Человек может реагировать не на само событие, а на воображаемые или предвидимые социальные последствия.*

Возможные  
состояния пилота

Считаю уместным указать на состояния, которые может испытывать человек в полете. Речь может идти об осознании возможной гибели, о получении извне дополнительной энергии, о нравственно-духовной составляющей преодоления экстремальных ситуаций, роли изменения времени и сжатия пространства. Работая с людьми, которые остались живы в экстремальной ситуации, где выхода, казалось, не было, мы должны были ответить на вопрос: *что же помогло летчику остаться живым?*

Догадки  
исследователей  
о нераскрытых  
резервах пилота  
во время полета

Мы, авиационные психологи, лишь догадывались о наличии каких-то надпрофессиональных явлений, не раскрытых спящих резервах, о неуставленных небесных законах, несущих духовную информацию.

Были случаи, когда человек мгновенно принимал правильное решение. На вопрос, как он это делал, отвечал: «Не помню». При этом сообщал: «Почувствовал тепло в голове, было такое состояние, как будто кто-то мне насильно вводит информацию: “Делай так-то”». Состояние длится доли секунды. Многие пилоты отмечали после аварийных посадок, что количество сделанных операций по их временному физическому исполнению явно не укладывалось в реальное время аварийной посадки и попытка все это проделать в нормальном полете за это же время не удавалась. Многие пилоты обращали внимание на факт предуготовленности идти на риск и на то, что это состояние как бы оттормаживало острое переживание безысходной гибели. Состояние отчужденности от реальности возможной гибели как бы высвобождало время для преодоления экстремальной ситуации. Феноменологических данных очень много, научного объяснения пока маловато.

Рефлексия пилота  
на себя

Приведу иллюстрацию поступков летчиков в так называемых «пиковых» ситуациях, когда от личности требуются мужество, ответственность и честь. Речь идет о поступке известного летчика-испытателя, Героя Советского союза В. П. Колошенко [1].

*Фабула ситуации.* Возникла естественная конкуренция: чей сверхзвуковой самолет раньше поднимется в воздух – Ту-144 или «Конкорд». Этот вопрос

курировал лично Министр авиационной промышленности, ответственные сотрудники ЦК КПСС. Требовалось поднять Ту-144 в 1967 г. Для этого нужно было срочно доставить крылья из г. Воронежа на вертолете Ми-10. Он был оборудован специальной площадкой. Но эксперименты в аэродинамической трубе ЦАГИ показали, что этот груз и габариты не позволят вертолету взлететь. И, несмотря на это, экипаж В. П. Колошенко был отправлен в Воронеж. На заводском аэродроме сделали по настоянию В. П. Колошенко копию макета крыльев и точный вес, габариты, закрепили на специальной грузовой площадке под «брюхом вертолета». Летчик-испытатель знал, что с места он не поднимет этот груз, придется взлетать по-самолетному. Далее цитирую автора.

*«Получая невыполнимое задание, я представил, что взлет и посадка вертолета с крыльями от Ту-144 возможна только по-самолетному, с разбегом перед взлетом и пробегом по земле на довольно большой скорости. Но с увеличением скорости нисходящий поток от несущего винта будет упираться в крылья, а это приведет к затягиванию машины на пикирование» [1, с. 154].*

*«Я считал, что спешка в выполнении этого задания может привести к тому, что мы в экстремальной ситуации вынуждены будем в полете вместе с платформой сбросить с вертолета ложементы с крыльями. А если мы опоздаем со сбросом крыльев, то вся эта затея закончится катастрофой» [1, с. 154].*

По предложению В. П. Колошенко создали макет крыльев. Начались пробные пробежки, взлеты и посадки. Преодолевая опасность, поэтапно начали изучать поведение вертолета и груза, подбирать оптимальную скорость. Судьба, карьера, жизнь висели на волоске, ибо не исключались сброс груза или катастрофа. Правительственное задание, политический престиж были под угрозой. Наконец-то подобрали нужную скорость. Начался первый полет. А взлететь можно только на город. Ветер был 5–10 м/сек. Вот как описывает этот полет В. П. Колошенко.

*«...Взлетели, поднявшись медленно на высоту, оказались над городом, над крышами домов на высоте метров 30(!). Скорость 90. И вдруг встречный порыв ветра, увеличил приборную скорость полета, и она уже 100... 110. И, несмотря на то, что ручка цикличе-*

ского шага отклонена к себе до упора, вертолет продолжает опускать нос, увеличивает угол снижения, увеличивается скорость полета. Мы снизились настолько, что летим над самыми крышами домов, но я не могу прекратить снижение: управление вертолетом на упоре. До крыш домов остаются считанные метры. Ручка циклического шага на упоре. Слышу сообщение оператора: “Командир! Прекрати снижение! Сейчас ударимся о телевизионные антенны и крыши домов!” Что делать? Сбросить платформу? Но, падая, она разрушит несколько рядом стоящих домов. Если я не сброшу платформу, то мы упадем вместе с ней, тогда катастрофа приведет к еще большим разрушениям и унесет еще больше жизней.

Где та последняя секунда, когда еще не поздно сбросить груз? Но вот снижение замедляется. Мы продолжаем лететь над самыми крышами домов. Что делать? Мой большой палец левой руки на красной кнопке: для сброса грузов надо нажать на эту кнопку. Сбросить платформу с крыльями? И я с ужасом и надеждой жду, что будет в следующее мгновение. Но вот над самыми крышами домов порывы ветра уменьшаются, снижение прекратилось, держу ручку циклического шага на упоре. Уменьшается скорость полета. Вертолет медленно поднимается, отходит от строевой. Пронесло! На скорости 90 начинаем снижаться, выходим на посадочный курс, на скорости 80 касаемся колесами посадочной полосы. Вертолет бежит. Зарулили на стоянку. Выключили двигатели. Остановили винты. К вертолету ехали машины, бежали люди. Меня спросили, как я себя чувствую? Я чувствовал такую усталость, что, вытирая холодный пот с лица, смог только ответить: “Сейчас экипаж отправляется на отдых. О происшедшем расскажу после”. Экипажу и без объяснения было все понятно: еще один раз мы были на краю гибели. Ведь ручка циклического шага была на упоре, а вертолет продолжал опускать нос. Оказавшись над самыми крышами домов, он попал в зону менее сильного встречного ветра. Скорость полета относительно воздуха оказалась меньше критической, вертолет прекратил снижение и перешел сначала в горизонтальный полет, а затем и в медленный набор высоты. Нам чудом удалось избежать катастрофы» [1, с. 162–163].

Возможности  
профессионализма

В случившемся чуде есть профессионализм, нечеловеческая выдержка, спокойствие, филигранно выполненное положение ручки на упор. В этом «мерт-

вом ожидании судьбы» заложен *опыт* «держать паузу», не сучить конечностями, чувствовать и еще раз чувствовать летательный аппарат. Спасение было в расчете не на «авось», а на смену ветра и созданные условия для подъема вертолета. И как только условия были созданы, вертолет *по воле* летчика стал медленно набирать высоту.

Как лапидарно, сдержано, без ажиотажа летчик-испытатель изложил ситуацию. За этим полетом наблюдали *все* руководители. Наконец-то все осознали, что подобные «игры» добром не кончатся.

Мотивы поступков,  
которые мы выбираем

И здесь произошел еще один эпизод, небезынтeресный психологам. Летчику предложили очень большие деньги за доставку теперь уже настоящих крыльев в Москву.

*В. П. Колошенко ответил: «Передай, пожалуйста, начальству, что я согласен перевезти крылья в Москву. И выполняю эту работу совершенно бесплатно». На что ему летчик-испытатель завода заметил: «Ты испортишь отношения с экипажем, который рискует вместе с тобой и с которым тебе придется летать еще многие годы». В. П. Колошенко ответил: «Саша, при выполнении этой работы нельзя говорить о деньгах потому, что доставка крыльев связана с большим риском. Не дай Бог мы будем вынуждены сбросить крылья, или, не успев их сбросить, погибнем вместе с крыльями. Что будут говорить “доброжелатели?” – “Колошенко взялся за опаснейшую невыполнимую работу из-за больших денег. В результате и крылья не довез, и сам погиб, и вертолет и экипаж угробил”».*

Кстати, как писал В. П. Колошенко, к нему подошел ведущий инженер по летным испытаниям и заметил:

*«Василий Петрович, откажитесь от предлагаемых Вам огромных денег. Мы знаем Вас как человека честного и чистого, готового совершенно бескорыстно оказывать любую помощь, любому человеку. Не марайте себя этими огромными деньгами. Откажитесь от них» [1, с. 164–165].*

Этого забыть нельзя. Вот если бы сегодня на этом стояла Страна Авиация. Это не просто честь, это православный отклик духа благочестивого человека Неба. Я лично общался с В. П. Колошенко. Он на меня произвел неизгладимое впечатление. Великий русский мужик! Прочтите его три книги «Ангел-хранитель», заполните этими книгами библиотеки.

Этические сложности летной профессии

Пик психического состояния мобилизации в опасной ситуации

Кстати, с массой других «приключений» экипаж доставил крылья, хотя полет проходил в условиях снегопада, обледенения, ветра.

Итог: впервые в мире 31 декабря 1967 г. в Советском Союзе совершил полет сверхзвуковой самолет Ту-144!

Я не чувствую необходимости дать анализ произошедшему случаю. Пусть читатель проиграет для себя эту миг-ситуацию и поставит себя на место экипажа. Он обязательно почувствует гордость. Недаром когда-то М. Л. Галлай писал, что в летной, испытательной профессии этических сложностей не меньше, чем просто летных.

С позиции мистики лишь замечу: было сделано почти невозможное, чтобы выполнить это. Необходимо очень-очень любить небо и быть предуготовленным к высшему смыслу жертвенности, то есть к духовному восхождению. Это психическое состояние подавляет страх и ненависть к неразумности «кресельных божков». Замечательно, что Россия до сих пор не растеряла крестьянскую мудрость, православный дух, вочеловеченный Образ Подобия в реализации Замысла. *У нас есть люди Неба*, которые заслужили высшее отличие Вселенной.

Считаю, для читателя будет интересным приоткрыть содержание «пика» психического состояния мобилизации в крайне опасной ситуации.

Приведу выдержки из книги В. Н. Кондаурова о взлетной полосе длиной в жизнь [2].

*Предыстория конкретного полета.* Заслуженному летчику-испытателю, Герою Советского Союза В. Н. Кондаурову, оказавшемуся без работы, предприимчивые бывшие офицеры спецназа предложили оперативную работу: перегнать Ан-24Т в Америку. Стандартный экипаж Ан-24Т состоит из пяти членов экипажа. В данном случае на борту – один летчик и два помощника нелетных профессий, но знающих английский язык, умеющих вести связь, осуществлять с помощью GPS навигацию. Случай чрезвычайной новизны принятия.

*Остановлюсь на важном для нас моменте.* Речь идет о посадке в сложных метеоусловиях в горной местности, ночью на аэродром в Северной Канаде. Во время полета погода стала ухудшаться: увеличилась сила ветра, снизилась облачность, резко ухудшилась видимость, неустойчиво работали наземные радиосредства аэродрома.

*А теперь обратимся к рефлексиям летчика.* Проследим, как раскрывается характер, воля, ответственность, мастерство и рост психической напряженности человека в экстремальной ситуации. Пилот вспоминал:

«Опасность приближалась. Но она была еще не настолько близка, чтобы я зримо ощутил ее дыхание».

Вот пример реальности трансцендентного общения с нерукотворным миром. Далее он констатировал: *«Опыт всей моей испытательной работы был сейчас на моей стороне. Ты же садился, когда был нижний край облачности 50 и 30 метров. Главное, держать себя в руках. Ты сам выходил на торец полосы».*

Вот еще пример психологической самоподготовки, мобилизации своего летческого «Я», опыта прежних посадок, веры в благополучный исход полета.

Далее: *«Начав снижение, вошел в облачность. Обрато из нее мне уже выйти не придется. Продолжаю снижение, желая узнать высоту нижнего края облачности, но, не очень надеясь на успех. Высота 300... 200 метров – ни одного разрыва в плотных облаках. А заходить придется со стороны гор, где так просто не снизишься. Вспомнил своего товарища, он также искал нижний край над Кольским полуостровом и остался в горах навсегда».*

Сознание начало подвергаться бомбардировке со стороны подсознания

Сознание начало подвергаться «бомбардировке» со стороны подсознания, начали включаться защитные реакции, инстинкты самосохранения, которые в данном случае выступали помехами, отвлекающими от доминантной задачи строго выдерживать требуемый режим полета.

Далее автор-пилот рефлексировал: *«Саша, читай вслух азимут и дальность до полосы. Буду заходить на посадку. Боря, шасси на выпуск».*

Все, решение принято, работоспособность повышается.

*«Читают навигационные параметры в процессе третьего разворота. Озвученные цифры вызвали в голове усиленную работу мозга, который с помощью воображения привычно рисовал мне образ полета».*

Активизация умственной деятельности

Вот пример ведущей роли активизации умственной деятельности. Психическая составляющая «включила» летные способности.

Рефлексии на свою деятельность продолжаются:

*«Я начал выполнять четвертый разворот. По данным азимута и дальности 8 км до полосы я озвучил: “Отлично! Мы в створе полосы, закрылки в посадочное”.*

*Азимут 100... 105, неожиданно услышал я и в первый момент опешил: почему это за несколько секунд я оказался слева от полосы.*

*...Сообразил – ветер! Тащит здорово, пытаюсь выкарабкаться на посадочный, но тщетно, в воздухе*

*прозвучало – дальность ноль. Мы пролетели в облаках 200 метров левее ВПП».*

Это экстремальная ситуация. Начало стрессового состояния. Летает и успокаивает себя: *«...Ничего, ничего, первый заход пробный, теперь надо подобрать угол сноса, чтобы удержаться на посадочном».*

Задача ясная, мастерства для этого больше чем достаточно, эмоции с отрицательных переходят в стимулирующие.

Снова самоконтроль: *«Снова выхожу на посадочный, но с поправкой на ветер – немного правее. Одно неосторожное движение штурвалом по крену – и самолет отброшен ветром в сторону».*

Феномен навязчивого состояния ожидания полосы

В свое время при исследовании деятельности летчика при посадке примерно в таких условиях мы установили наличие психического феномена «навязчивого состояния ожидания полосы», которое провоцировало без осознания перенос взгляда вне кабины.

Известно: перерыв восприятия приборов более 7–10 сек. может привести к потере пространственной ориентировки.

В. Кондауров знал наши работы, однако: *«Напрасно, отвлекаясь от приборов и сознавая, чем это может грозить, я искал в облачности хотя бы намек на то, что нижний край близко, что можно поднырнуть под него. Ничего! Все то же белое “молоко”».*

И далее мелькает мысль: *«А где-то в нем, ожидая свою добычу, коварные вершушки сопок».*

Видение «конца» включает резервы психики

Образность видения «конца» начинает включать резервы психики и мастерства у волевого мастера-летчика. И он начинает действовать по-истребительски с набором в крене, как для атаки цели.

*«Такое маневрирование в облаках требовало от меня чрезвычайного моего внимания, внутренней собранности и спокойствия».*

Каким психологическим лексиконом владеет испытатель? Он управляет своими состояниями: *«Несмотря на растущее с каждой минутой нервное напряжение, усилием воли заставил себя расслабить крепко сжатые в напряжении ладони на штурвале».*

По психологической классификации то, что испытывал пилот – уже второй уровень *соматоэмоционального напряжения*.

Рефлексии пилота по поводу экстремальной ситуации: *«Боря, доложи Руководителю полетов, что на борту навигационные системы не работают, прошу помощи, готов выполнять заход по его командам».*

*Взгляд на топливомер – осталось 350 литров. Жду ответа. На четвертом развороте (то есть уже на выходе в створ полосы) нетерпеливо спрашиваю: “Почему нами не управляют?” В ответ слышу подавленный голос Бориса: “Диспетчер передал, что у него отказал радар. Он нас не видит и ничем помочь не может”.*

*...После этих слов в кабине, несмотря на шум моторов, наступила зловещая тишина. Заканчиваю еще один безрезультатный заход. Шансов почти нет. Делаю для себя неутешительный вывод – случилось то, чего мне до сих пор удавалось избегать. Наши никогда бы не оставили летчика в беде. А если попробовать зайти с обратным курсом, со стороны залива? Появившаяся надежда разом сбросила накопившуюся усталость. Убираю шасси, закрылки, набираю 300 метров и объявляю “экипажу”: “Будем заходить с обратным курсом для выхода под облака. Борис – справа, Саша – ты говоришь мне азимут и дальность без перерыва”».*

Значение принятия решения

Принятие решения означает активность в реализации надежды и восстановление уверенности в себе. Летчик еще раз делает заход, но в облаках не видит полосы.

Рефлексия на ситуацию: *«Топлива осталось на один последний, короткий маневр вокруг хвоста».*

В. Кондауров был профессиональным летчиком-истребителем. Но он был *испытателем*. Он и в этой безысходной ситуации остался мужчиной. Его «экипаж» пытался покинуть самолет с парашютом. Это был бы безрассудный поступок.

Воля и выдержка

Рефлексия на ситуацию: *«В голове у меня полное сознание реальной действительности: максимум через пять-семь секунд двигатели остановятся. Ты один в этом небе, НИКТО уже не поможет тебе. Ледяная тоска тонкой черной змеей поползла снизу вверх, обхватывая и сжимая сердце. Прыгать? В горах? При таком ветре на неуправляемом парашюте? Не-е-ет, я знаю, чем это заканчивается. Лучше сразу, одним ударом, чем мучиться, замерзая с поломанными костями. При мысли о такой ближайшей перспективе холодная злость и упрямое желание бороться до конца, вырваться из этой небесной западни, взяли верх над секундной слабостью. Что-то внутри еще продолжало тихонько ныть от сознания того, что вероятность успеха ничтожно мала, но решение было принято (выделено мной – В. П.). “Вни-*

*мание! Всем по местам! Парашюты не снимать! Последняя попытка!” Бывшие офицеры спецназа молча повиновались.*

*Иду вниз – дальность мала, высота 200... 150... 100. Еще раз вниз! В облачности началось просветление. А вот и разрывы. Что это? Опять красный маяк? Если он в створе ВПП, значит? Отсчитываю на приборе текущий курс и немедленно доворачиваю еще немного против ветра. Замечаю внизу торосы льда, а впереди, сквозь хлопья снега, еле различимые береговые очертания залива.*

*...Пятьсот метров, двести. Я не видел перед собой ничего похожего на аэродром. Полоса должна быть где-то здесь. Остро ощущаю, что любое промедление смерти подобно, резко накреняю самолет вправо, весь вытягиваюсь и смотрю мимо него вниз. Мои глаза, глаза летчика, тут же выхватывают на фоне незнакомой местности черный короткий прямоугольник. Он передо мной на траверзе. Да это же кусок полосы, может быть еще не поздно, еще успею. Должен успеть, пока она не кончится. Почти полупереворотом бросаю машину вправо-вниз, чтобы не дай Бог не проскочить, резко перебрасываю бедный АН\* в обратный крен, словно легкий истребитель. Слышу, как кто-то из ребят охнул. Но самолет над взлетной полосой. Высота 10–15 метров. “Теперь уже тебя я, милая, из зубов не выпущу”, – до боли сжимая челюсти, мысленно прошептал я. В этот миг я молил свою судьбу лишь об одном – только бы ее хватило! “Скорость, – кричу. – РУДы убрать полностью на малый газ!”, а сам толкаю штурвал на себя. “РУДы на земной упор!”, – успеваю крикнуть еще раз и уже тяну штурвал обратно, тяну до пупа, спасая машину от удара о бетон. Вероятно, мы с ней успели неплохо понять друг друга. Она точно выполнила мое желание – мягко коснулась колесами долгожданной бетонки. В груди заликовало, забило, желая вырваться наружу, чувство безумной радости от того, что мы наконец-то СИДИМ.*

*...Самолет остановился, качнувшись носом вперед. Долго сидим молча и неподвижно, постепенно приходя в себя.*

*Успел! “Я все-таки успел, – радостно колотится в мозгу. – Мы живы! Ха-ха-ха, Саня, представляешь, мы живы!”. Ко мне обращается мой экипаж: “Владимир Николаевич! Вы – наш спаситель! Вы настоя-*

---

\* АН – АН-24 (транспортный самолет ОКБ Антонова).

*щий ас! Мы у Вас в неоплатном долгу, – кричал “хозяин”, – отныне Вы капитан на нашем корабле» [2, с. 412–416].*

Значение  
нравственного  
профессионализма

Володя Кондауров – мой друг. Я знаю, какие он проводил сложнейшие летные испытания на истребителях. Но, переписывая этот текст, покрываюсь мурашками; сердце мое, резаное и подпаленное, громко стучит и вздрагивает; в груди расплывается гордость за нравственный профессионализм. Я не думаю, что необходимо давать психологический анализ. Текст В. Кондаурова блестящ для понимания души и духа человека Неба. Вот то, что вы прочли, и есть основа фразы «Летчик от Бога» (обращаю внимание – фразы, написанной с большой буквы). НИКТО не поможет, имея в виду и Спасителя. И все же в конце, видимо, сам того не осознавая, произнес: *«С помощью ветра через пару секунд оказываюсь рядом с полосой. Чтобы не дай Бог, не проскочить, резко перебрасываю бедный АН в обратный крен» [2, с. 415].*

И Бог помог...

Решение  
экстремальной  
ситуации зависит  
от многих качеств  
личности

Что это: случайность, судьба, удача, везение? И да, и нет. Опыт, воля, самодостаточность, характер, мастерство, эгоцентризм, ответственность, профессионализм, достигший ступени *акме*. Способность мыслить наперед, не давать паузы, неясности, решать и действовать, действовать и снова решать. Вот они – профессионально важные качества, умственная активность, оперативное мышление, антиципация, психонервная выносливость, самокритичность и знания своих чувств, природы, собранность, умение воззвать резервы организма в состоянии *ника*, с помощью которого постигают вершины. Хочу надеяться, что этот поучительный случай станет для психологов и летчиков поводом для осмысления того, чем надо обладать, чтобы тебе Бог послал удачу и судьбу остаться живым! Любая благая случайность окаймляется Творцом закономерностью.

\* \* \*

Изложу ряд мыслей о проблеме экстремальности.

Экстремальность  
как угроза  
целостности  
человека

Во-первых, экстремальность есть крайнее выражение любого вида воздействия на живую материю, живое вещество, на высшее психическое образование (и духовное в том числе). Экстремальность как универсальная угроза приобретает системное синдромальное очертание разрушения целостности человека, когда у него в данной конкретной жизненной ситуации не сформирован адекватный ситуации механизм адаптации, оперативной перестройки всей систе-

мы компенсаторных функциональных механизмов регуляции жизненных систем.

Для психики экстремальность проявляется в двух ипостасях: *психологической*, когда человек априори не обладает специфическими качествами воли организовать интеллектуальный процесс в интересах построения модели предвидимого будущего, *профессиональной*, когда человек не имеет набора для снятия с ситуации ее экстремальности с помощью смыслообразующего выбора нестандартных, альтернативных действий.

Знание психических состояний, направленных на преодоление стереотипов

Есть особого рода ипостась психического во взаимодействии с экстремальностью, которая проявляется в мобилизации так называемого «тонкого», «внутреннего», «трансцендентного» мира. Этот мир включает высшие оценочные механизмы: дух, нравственность, честь, достоинство, порядочность, добродетельность, долг, жертвенность и многое другое. Этот мир противостоит экстремальности своей встречной надситуационной информационной программой более разумного видения своего предназначения. Отсюда берут ростки истинного смысла психического состояния преодоления стереотипов, зажатости, влияния инстинктов, гомеостаза, фиксированных установок.

Экстремальность разрушает сложившиеся стереотипы человека

Во-вторых, экстремальность своей мишенью чаще всего избирает стандартность, устойчивость, симметричность, логичность, традиционность и все то, что, казалось бы, проверенно жизненным и социальным опытом. В результате информационная матрица нашего жития в определенное время, оказывается, не содержит в полном объеме тех новых функциональных органов, набора свойств особой чувствительности, которые обеспечат главное – ассиметричный, нестандартный, высокоинтеллектуальный, организменный, этический, эстетический, нравственный, духовный ответ, просветленный не столько фактом, сколько истиной происходящего.

Убеждения автора, сформировавшиеся в жизненном и научном опыте

Мой жизненный, научный и экспериментальный опыт изучения поведения и поступков человека в условиях реальной угрозы жизни сформировал некие новые для меня убеждения.

Сформулирую некоторые *обобщения моего опыта*.

Экстремальность всегда системна

- Экстремальность в любом проявлении всегда системна. По сути это вызов разуму, удар, то есть стресс для чувств. В своей опосредованности организмом экстремальность выступает как целевой фактор дезорганизации регуляции жизнеобеспечивающих и витальных функций организма. Отсюда профилактика, как

ни странно, начинается не из устранения экстремальности, а из формирования новых уровней, прежде всего, функциональной надежности всех систем организма, сознания, человеческих качеств с учетом генезиса и психофизиологической сути морфологии экстремальных факторов и психологии экстремальной ситуации. Системообразующим противодействием экстремальной ситуации является прижизненно сформированная предуготовленность в сочетании с эволюционными запасами жизнестойкости.

Наиболее опасна и разрушительна информационная экстремальность

• Из всех видов экстремальности наиболее опасна и разрушительна для индивида, личности, общества, человечества в целом *информационная экстремальность*. Именно она центрируется вокруг истинно человеческого: одухотворенности, образованности, культуры, психического здоровья, продления рода, менталитета, цели и смыслообразования жизненных ценностей, установок, Я-концепции, проявлений энергетических выбросов подсознания. Точкой приложения информационной экстремальности является сознание, совесть, интеллект, чувства, воля, душа и дух.

Проявления примата потребления над нравственными качествами

Обратимся к анализу причин аварийности из-за проявления примата потребления над нравственными качествами, касающимися сохранения жизни пассажиров.

В 1992–1998 гг. в гражданской авиации на чартерных рейсах произошло более 40 тяжелых авиационных происшествий. Причина – информационная зомбированность сменой нравственной ценности полета на материальную. В результате сформировалось криминальное сознание, безответственность, непрофессионализм, цинизм, межличностные и внутриличностные конфликты в экипаже, нарушение физиологических норм труда, несоответствие профессиональной подготовки уровню решаемых задач и многое другое.

Извращенное сознание привело к презрению человека долга

В это же время информационная экстремальная ситуация охватила и многие стороны жизни такого особого института, как армия. Извращенное сознание обывателя привело к презрению *человека долга*, добровольно рискующего жизнью. Правовая политика в решении антитеррористических операций не всегда защищала его при выполнении приказов по отстаиванию государственных интересов, что привело к увеличению самоубийств, резкому растворению смысла воинского долга в поисках хлеба насущного, падению дисциплины, коллективизма, коммуникационного дружелюбия, увеличению неуставных взаи-

Экстремальность как психосоциальный синдром жизни и деятельности человека

моотношений из-за психического состояния неверия и «пофигизма».

Я привел лишь отдельные примеры из той общей удручающей информационной экстремальной ситуации, свидетелями которой мы не раз являлись.

Из всего сказанного напрашивается вывод о необходимости более углубленного научного исследования экстремальности как психосоциального синдрома жизни и деятельности, как фактора качества жизни, стабильности в обществе, как оценочного критерия успешности социально ориентированной политики. Для психологии экстремальных ситуаций – это проблема психолого-педагогического управления состоянием преодоления экстрима на основе регуляции психических законов поведения с учетом индивидуальных психофизиологических резервов личностного психологического профиля человека. Успех будет зависеть от умения привести в активное состояние не только наличные, но и глубоко спящие возможности, данные нам Природой.

- 
1. Колошенко В. П. Ангел-спаситель. – М., 2006.
  2. Кондауров В. Н. Взлетная полоса длиной в жизнь. – М., 2005.
-