

СЕРИЯ: СТРАХИ. ПРОСТЫЕ РЕШЕНИЯ

ИГОРЬ СВЕТЛОВ

СТРАХ ПОЛЕТОВ

КАК ПЕРЕСТАТЬ БОЯТСЯ
И НАЧАТЬ ЛЕТАТЬ



ПРОВЕРЕННЫЕ
МЕТОДЫ

РЕАЛЬНЫЙ
РЕЗУЛЬТАТ



ПОНЯТЬ
ПРИЧИНЫ СТРАХА



УСПОКОИТЬ
СЕБЯ И ТЕЛО



ВЕРНУТЬ СВОБОДУ
И УВЕРЕННОСТЬ

Игорь Светлов
**Страх полетов. Как перестать
бояться и начать летать**
**Серия «Страхи. Простые
решения», книга 1**

*<https://litres.ru/74047114>
SelfPub; 2026*

Аннотация

Вы боитесь летать? Вы не одиноки.

Каждый четвертый человек на планете испытывает непреодолимый страх перед полетом — вне зависимости от возраста, твердости характера или жизненного опыта. Аэрофобия не выбирает по людей смелости. Она гнездится в самых древних, эволюционных структурах нашего головного мозга, которые попросту не знают, что такое законы аэродинамики и современный пассажирский лайнер.

В этой книге вы не найдете банальных утешений и абстрактных общих слов. Здесь собраны исключительно практические, конкретные ответы и советы: откуда берется страх, что на самом деле происходит с воздушным судном в небе, по каким критериям выбирать безопасное место в салоне, как правильно подготовить свою психику к путешествию.

Книгу можно успеть прочесть целиком за несколько часов до вылета — и даже сидя в кресле перед иллюминатором. И сразу почувствовать себя увереннее.

Страх полетов неизбежно сдается перед точными знаниями. Это проверено.

Содержание

Вступление	5
Глава 1. Откуда берется этот страх	9
Глава 2. Что на самом деле происходит в воздухе	15
Конец ознакомительного фрагмента.	22

Страх полетов. Как перестать бояться и начать летать

Вступление

Я помню этот момент очень хорошо.

Самолет выруливает на взлетную полосу. Двигатели набирают обороты — сначала тихо, потом все громче. И вот эта секунда перед разгоном, когда понимаешь: все, обратного пути нет. Дверь закрыта. Ты внутри. И сейчас огромная металлическая труба с крыльями начнет разгоняться и оторвется от земли.

У меня в этот момент всегда сжималось что-то внутри.

Не паника. Не крик. Но что-то очень неприятное — холодное, тяжелое, где-то между желудком и грудью. Мысль, которую не получается додумать до конца, потому что она слишком неудобная: *а вдруг*.

Я летал. Продолжал летать. Но каждый раз этот момент повторялся.

Потом что-то изменилось. Не сразу, не после одного полета и не после дежурных слов: «Да не бойся, все будет хорошо». Это, как мы знаем, не работает. Изменилось все по-

сле того, как я начал понимать, что именно происходит. С самолетом. С воздухом. И с собственной головой.

Эта книга написана не врачом и не пилотом.

Она написана человеком, который боялся — и разобрался. Который изучил тему достаточно глубоко, чтобы страх потерял над ним власть. И который однажды в самолете сидел рядом с пассажиром, которому было по-настоящему плохо.

Тот человек был десантником. За плечами — сотни прыжков с парашютом. Он много раз шагал в открытый люк на высоте нескольких тысяч метров. Но в тот день сидел в пассажирском кресле и откровенно страдал. Он трясся, позеленел, молчал и смотрел в никуда.

Я просто начал с ним разговаривать. Спросил об армии. О прыжках. О том, что ему там больше всего нравилось. Он отвечал поначалу тихо, почти сквозь зубы. Потом разговорился. Потом — я и сам не заметил когда — перестал трястись.

Когда мы уже летели, он вдруг обернулся к иллюминатору, посмотрел вниз и сказал с искренним удивлением:

— Подождите... мы что, уже летим? Я даже не заметил. И совсем не страшно.

Страх просто ушел. Не потому, что исчезла опасность — опасности не было с самого начала. А потому, что мозг переключился. Перестал сканировать пространство в поисках угрозы и занялся другим делом.

Из таких действенных советов и состоит данная книга.

Книга написана для двух типов читателей.

Первый — тот, у кого рейс через несколько дней или даже завтра. Тот, кто нашел эту книгу в панике, пытаясь отыскать хоть что-нибудь, что поможет пережить предстоящий полет. Для вас здесь есть конкретные инструменты — что делать в аэропорту, как вести себя в кресле, как справиться с турбулентностью и не превратиться в живой комок нервов.

Второй читатель — тот, кто сидит дома, никуда не собирается, но давно хочет разобраться: откуда вообще берется этот страх, почему он такой сильный, почему не помогают разумные доводы и почему им страдают совершенно разные люди — от домохозяек до военных летчиков.

Для обоих здесь найдется то, что нужно. Поверхностные ответы не помогают никому. Страх — штука серьезная, и он заслуживает серьезного разговора.

Она короткая — намеренно. Длинная книга о страхе только добавляет тревоги. Здесь не будет лишнего.

Будет то, что действительно нужно знать: откуда берется этот страх, почему он так силен, что на самом деле происходит с самолетом в воздухе и как действовать — до полета, во время и после.

Если вы читаете это за несколько часов до вылета — добро пожаловать. Вы успеете.

Если читаете дома, в кресле, без ближайших планов куда-то лететь — тоже хорошо. Значит, к следующему разу вы будете готовы по-настоящему.

Поехали.

Глава 1. Откуда берется этот страх

Для начала — хорошая новость.

Если вы боитесь летать, с вами все в порядке. Вы не слабый, не нервный и не странный человек. Вы просто человек. Причем с очень древним и отлично работающим мозгом.

Плохая новость в том, что этот мозг понятия не имеет, что такое самолет.

Почему мозг против полетов

Несколько миллионов лет наши предки жили на земле. Ходили, бегали, карабкались на деревья. Мозг за это время выучил одно незыблемое правило: высота опасна. Упал с дерева — сломал ногу. Сорвался со скалы — погиб. Это не абстракция, это реальная угроза, которая сотни тысяч лет убивала тех, кто относился к ней легкомысленно.

Те, кто боялся высоты, выживали чаще. Их гены передавались дальше. В итоге страх высоты буквально встроен в нас на биологическом уровне — он достался нам в наследство от тех, кто выжил.

А теперь представь, что ты садишься в самолет.

Древний мозг смотрит на происходящее и видит следую-

щее: замкнутое пространство, контроль над ситуацией нулевой, внизу десять тысяч метров пустоты, и сделать ты абсолютно ничего не можешь. Ни выйти, ни остановить, ни повернуть назад.

С точки зрения эволюции это катастрофа. Все сигналы тревоги срабатывают одновременно.

Сердце ускоряется. Дыхание учащается. Ладони потеют. Мышцы напрягаются. Это не слабость характера — это древняя система выживания делает именно то, для чего создана. Она готовит тебя к опасности.

Проблема только одна: опасности нет.

Мозг реагирует на образ угрозы, а не на реальную угрозу. Он не умеет отличать положение «я в самолете на высоте десяти километров» от положения «я стою на краю обрыва». Для него это одно и то же — ловушка, из которой нет выхода. И он бьет тревогу.

Три страха внутри одного

Страх полетов редко бывает простым. Обычно внутри него живет сразу несколько фобий, и они переплетаются так тесно, что сложно понять, где заканчивается одна и начинается другая.

Первый — страх потери контроля.

Это, пожалуй, самый распространенный спутник аэрофо-

бии. За рулем автомобиля ты управляешь. На велосипеде — тоже. Даже в поезде есть иллюзия контроля: он едет по земле, можно теоретически выйти на станции. В самолете этого нет вовсе. Ты пристегнут, дверь закрыта, а все решения принимают совершенно незнакомые люди в кабине экипажа.

Для мозга, привыкшего контролировать ситуацию, это невыносимо. Он не понимает, как реагировать на угрозу, которую не может ни оценить, ни предотвратить. От этого бес-
силлия тревога только нарастает.

Актер Билли Боб Торнтон однажды сформулировал это с обезоруживающей точностью: «У меня нет страха полетов. У меня есть страх крушения». Именно так и работает этот механизм — мы боимся не самого процесса, а того, что теоретически может пойти не так. И именно потому, что не можем этим управлять.

Второй — страх высоты.

Тот самый эволюционный, о котором мы уже говорили. Интересно, что многие люди почти не думают о высоте во время полета — они думают о падении. Это разные вещи. Высота сама по себе не пугает. Пугает то, что может произойти, если что-то сломается. Мозг рисует картину — и она выходит очень убедительной, детальной и совершенно нереалистичной.

Третий — страх неизвестности.

Самолет издает звуки, которые вы не понимаете. Он вибрирует. Он кренится на виражах. Пилот что-то говорит в

микрофон — коротко и неразборчиво. Шасси убираются с громким стуком. Закрылки меняют положение — и сразу меняется гул двигателей. Для человека, который не знает, что все это значит, каждый такой момент — потенциальная угроза.

Незнание питает страх. Всегда. Это универсальный механизм. Мы боимся темноты не потому, что там кто-то есть, а потому, что не знаем, есть ли там кто-то. Самолет для большинства пассажиров — именно такая темнота.

Почему это случается с кем угодно

Помните десантника из вступления?

Вот что важно понять в его истории. Он не боялся прыгать с парашютом — потому что прыгал сам, по своей воле, в нужный момент, по собственному решению. Он был готов, знал процедуру, контролировал ситуацию насколько возможно. Прыжок был его действием.

В пассажирском самолете всего этого не было. Он сидел в кресле, пристегнутый, без парашюта, без возможности что-либо сделать. И мозг опытного, смелого, тренированного человека отреагировал совершенно предсказуемо.

Страх полетов не имеет отношения к смелости.

Им страдают военные и врачи, спортсмены и путешественники — люди, которые в обычной жизни не боятся ров-

ным счетом ничего. По некоторым данным, в той или иной степени дискомфорт при полетах испытывают от двадцати пяти до сорока процентов всех пассажиров. Просто большинство молчат об этом, стиснув зубы и вцепившись в подлокотник.

Чак Йегер — легендарный американский летчик-испытатель, первый человек, преодолевший звуковой барьер, — писал в автобиографии: «Я всегда боялся смерти. Всегда. Именно страх заставлял меня изучать все, что можно, о своем самолете и аварийном оборудовании, и не давал мне расслабляться в кабине». Человек, которого весь мир считал воплощением бесстрашия, признавался, что страх сопровождал его всю жизнь. Разница лишь в том, что он превратил его в инструмент, а не в тюрьму.

Как страх становится сильнее

Есть один механизм, о котором важно знать, — особенно если вы давно избегаете полетов.

Каждый раз, когда мы избегаем того, чего боимся, мозг делает вывод: «Правильно, что не пошел. Значит, там действительно опасно. Значит, в следующий раз нужно избегать еще тщательнее».

Страх не уменьшается от бегства. Он растет и укореняется. Со временем одна мысль о предстоящем рейсе — даже

без самого полета — начинает вызывать физическую реакцию: учащенное сердцебиение, потливость, тревогу.

Это не слабость. Это нейробиология. Мозг очень хорошо обучается на повторениях — в том числе на повторениях избегания.

Хорошая новость в том, что этот же механизм работает и в обратную сторону. Мозг, который научился бояться, способен научиться спокойствию. Он пластичен, он меняется — при правильном подходе довольно быстро. Именно этому посвящены следующие главы.

Но сначала разберемся с тем, что на самом деле происходит с самолетом. Потому что большая часть страха живет именно там, в незнании. И как только оно исчезает, страх теряет силу.

Глава 2. Что на самом деле происходит в воздухе

Есть один простой способ победить страх темноты — включить свет.

Незнание — это и есть темнота. Именно она питает большую часть того, что мы чувствуем в самолете. Станный звук? Угроза. Легкая вибрация? Катастрофа. Крен на вираже? Сейчас упадем. Мозг заполняет пустоту тем, что умеет лучше всего, — тревогой.

Эта глава — выключатель. Давайте разберемся, что на самом деле происходит в полете.

Крылья. Они не отвалятся

Один из самых распространенных страхов в полете — смотреть в иллюминатор на крыло и видеть, как оно двигается, слегка вибрирует и прогибается. Это пугает. Инстинктивно кажется, что конструкция вот-вот разрушится.

На самом деле все идет именно так, как задумано.

Крылья современных самолетов специально спроектированы гибкими. Жесткое крыло при попадании в зону турбулентности принимало бы всю нагрузку на излом — как су-

хая ветка. Гибкое же амортизирует удары воздушных масс, распределяет их и гасит. Чем больше крыло двигается, тем меньше тряски передается на фюзеляж и пассажиров.

Перед тем как любой самолет получает сертификат летной годности, его планер проходит стресс-тесты. Инженеры на гидравлических стендах буквально сгибают крыло вверх — до тех пор, пока оно не сломается. По стандартам авиационной безопасности, конструкция обязана выдерживать статическую нагрузку, превышающую максимально возможную в реальном полете в полтора раза. То есть запас прочности составляет пятьдесят процентов сверх любого мыслимого экстремума.

Крылья Boeing 777 при испытаниях выдержали сто пятьдесят четыре процента от максимальной расчетной нагрузки. А крылья Boeing 787 Dreamliner, созданные из современных композитных материалов, согнули вверх почти на семь с половиной метров — и они не сломались. Тест просто остановили, поскольку исчерпали возможности испытательного стенда.

Эти крылья не отвалятся никогда. Их движение в полете — не признак слабости, а доказательство того, что они работают правильно.

Турбулентность. Что это такое на самом деле

Турбулентность — самый частый источник паники в полете и самое неверно истолкованное явление.

Когда самолет трясет, мозг мгновенно рисует картину: что-то сломалось, мы падаем. Но болтанка не имеет никакого отношения к исправности воздушного судна. Самолет здесь совершенно ни при чем.

Представьте пламя свечи. Если в комнате нет сквозняка, оно горит ровно. Стоит открыть окно — пламя начинает колебаться. Свеча не испортилась. Просто изменилось движение воздуха вокруг нее.

Самолет в зоне турбулентности — это та же свеча. Воздух вокруг него меняет скорость, температуру и направление. Лайнер реагирует на эти изменения: покачивается, вибрирует, иногда резко проседает вниз на несколько метров. Но сам он при этом абсолютно исправен. Происходит ровно то, для чего его создавали.

Причин у турбулентности несколько. Реактивные течения — мощные потоки воздуха на большой высоте, движущиеся с огромной скоростью. Влетая в такой поток или выходя из него, самолет ощущает перепад давления. Термическая турбулентность возникает там, где земля сильно нагрета: горячий воздух поднимается вверх и создает вертикальные конвективные потоки. Горы и складки рельефа искажают дви-

жение ветра над собой. Грозовые облака порождают мощные завихрения во всех направлениях.

Все это звучит серьезно. Но вот факт: за последние полвека интенсивного развития гражданской авиации турбулентность сама по себе не стала причиной ни одного крушения крупного коммерческого лайнера. Современный прочный фюзеляж разрушить болтанкой невозможно.

Подавляющее большинство травм, связанных с турбулентностью, происходит по одной причине: пассажиры не были пристегнуты. Тот, кто зафиксирован в кресле ремнем безопасности, находится в полной защищенности.

Цифры, которые стоит знать

Мы плохо умеем оценивать риски. Это не недостаток, а эволюционная особенность человеческого мышления. Мы боимся того, о чем постоянно слышим. А слышим мы чаще всего о трагедиях.

Когда в мире разбивается самолет — об этом трубят все медиа. Когда в тот же день благополучно приземляются сто тысяч рейсов — об этом не пишет никто. Это не новость, а обычная рутина.

Теперь обратимся к сухой статистике.

По данным Национального совета безопасности США и Гарвардского университета, вероятность погибнуть в авиа-

катастрофе составляет примерно один к одиннадцати миллионам. Вероятность погибнуть в автомобильной аварии — один к пяти тысячам.

Разница — более чем в две тысячи раз.

Чтобы почувствовать этот масштаб на практике: по подсчетам статистиков, человек мог бы летать каждый день в течение примерно пятнадцати тысяч лет, прежде чем столкнуться со смертельным авиационным происшествием. Каждый день. Пятнадцать тысячелетий.

При этом дорога до аэропорта на такси или личном автомобиле статистически гораздо опаснее, чем сам перелет. Буквально.

Есть еще один показатель, о котором редко упоминают. Даже если самолет попадает в серьезное авиационное происшествие, выживаемость в нем составляет около девяноста пяти процентов. Это официальные данные Национального совета по безопасности на транспорте США (NTSB). Девять из десяти человек, оказавшихся в аварийной ситуации на борту, остаются живы.

Катастрофа в нашем воображении выглядит как неизбежная и мгновенная гибель. Реальная статистика говорит совершенно о другом.

Что делают пилоты, пока вы переживаете

Пока вы сидите в кресле и сжимаете подлокотник, в кабине экипажа идет размеренная профессиональная работа. Пилоты — это специалисты с тысячами часов налета, которые каждые полгода проходят обязательные проверки на тренажерах-симуляторах, до автоматизма отрабатывая сотни нештатных сценариев.

Гроза впереди? Летчики видят ее на экране метеорадара задолго до того, как она покажется в иллюминаторе, и прокладывают маршрут в обход опасной зоны. Турбулентность? По радиосвязи экипажи постоянно обмениваются информацией о погоде с коллегами на других эшелонах и с диспетчерами. Если впереди сильная болтанка, пилоты узнают о ней заранее и либо обходят зону, либо запрашивают у диспетчера изменение высоты полета.

Каждый коммерческий лайнер имеет многократное дублирование всех критических систем. Двигателей как минимум два, и каждый из них способен обеспечить безопасное продолжение полета и посадку при отказе другого. Гидравлика, электроника, навигация — все важные узлы имеют три или четыре уровня резервирования. Авиаинженеры исходят из простого принципа: если деталь может сломаться — должна быть замена. Если замена может сломаться — должна быть замена замены.

Даже если предположить фантастический сценарий, при котором оба пилота потеряют работоспособность, современные навигационные комплексы и системы автоматической посадки (Autoland) способны привести самолет в аэропорт и посадить его на полосу практически без участия человека.

За каждым рейсом стоит огромная инженерная школа, строжайший регламент обслуживания и системы, застрахованные от отказов настолько, что их одновременный выход из строя математически стремится к нулю.

Почему нам все равно страшно

Если вся эта информация не сделала вас немедленно спокойными — не удивляйтесь. Это абсолютно нормально.

Потому что страх живет не там, где обитают факты. Факты обрабатываются корой головного мозга — неокортексом, отвечающим за логику. А страх рождается в миндалевидном теле — древней структуре, которая никакой логики не знает и знать не хочет. Она реагирует на образы, непривычные ощущения, внезапные звуки. И никакие цифры из отчетов NTSB ее не убеждают.

Именно поэтому бесполезно просто твердить себе: «Это безопасно». Мозг ответит: «Я слышу, но мне все равно страшно».

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.