

Психоаналитический подход к оценке суицидального риска в профессии авиопилотов: случай Андреаса Любица (рейс 4u9525)

**Д.А. Куликов,
А.С. Евдокименко**

Куликов Денис Александрович – работал в качестве риск-менеджера АО «Аэрофлот» более 4-х лет, после этого больше 5-ти лет занимал руководящие позиции в подразделениях, отвечающих за страхование авиационных рисков, в ведущих страховых и перестраховочных компаниях (АльфаСтрахование и СОГАЗ). Последние 5 лет является партнером в ведущем страховом брокере по авиационным рискам – СиЛайн. Имеет большой опыт расследования и урегулирования различных страховых событий в авиационной отрасли. Магистр психологии, психоаналитически-ориентированный психолог-консультант, коуч. Выпускник совместной программы Тавистокского института и Университета Эссекса по психодинамическому и системному подходу в консультировании организаций и лидерстве. Член Ассоциации психоаналитического коучинга и бизнес-консультирования, член Международного общества психоаналитического исследования организаций (ISPSO).

Евдокименко Александр Сергеевич – кандидат психологических наук, доцент кафедры «Психоанализ и психоаналитическое бизнес-консультирование» НИУ «Высшая школа экономики».

В исследовании представлен анализ единичного случая, где разбирается ситуация суицида авиопилота рейса 4U9525. С помощью биографического метода анализируются данные о воспитании и профессиональном становлении пилота, его переписка с близкими людьми и врачами, опубликованные в открытых источниках. Главной целью исследования является применение психоаналитического метода к анализу симптомов, пониманию причин совершения суицида и плана профилактических мероприятий, которые можно внедрить в авиационной сфере.

Ключевые слова: суицид, психоаналитический метод, депрессия, психосоматическое расстройство, инцестуозное влечение.

Подходы к оценке человеческого фактора в гражданской авиации

Авиационная отрасль исторически связана с повышенными рисками, и, как результат, здесь уделяется особое внимание выявлению, анализу и в итоге – управлению этими рисками с целью максимально повысить безопасность полетов. В течение тех 100 с небольшим лет, что существует авиация, основное внимание всегда уделялось повышению надежности техники и, надо отдать должное, современные воздушные суда являются, пожалуй, одними из самых совершенных творений человека, а по статистике – самым безопасным видом транспорта. При этом такому важному риску, как влияние человеческого фактора, авиаторы стали уделять особое внимание относительно недавно – чуть более 30-ти лет назад. И поводом к этому послужила катастрофа двух столкнувшихся Boeing B747 в аэропорту Лос-Родос на о. Тенерифе в 1977, унесшая жизни 583 человек. Именно тогда авиакомпанией KLM, одной из участниц катастрофы, была разработана, а позднее поддержана ICAO, прикладная методология работы с человеческим фактором в экипажах, получившая сначала название Cockpit Resource Management (сокращенно – CRM), а затем переименованная в Crew Resource Management, т.к. была дополнена, усовершенствована и распространилась не только на летные экипажи, но и на бортпроводников, а в самых современных поколениях системы CRM – уже и на всю авиакомпанию целиком, рассматривая понятие «экипаж» в качестве одной большой команды, куда входят все работники авиакомпании от пилотов до офисных клерков.

Тем не менее классический подход к управлению рисками как правило сосредоточен вокруг минимизации расходов и затрат и большей частью занимается теми вопросами, которые не зависят непосредственно от человеческого фактора: хеджирование топлива, отбор и контроль поставщиков услуг и партнеров, страхование и т.д. При этом риски под грифом «ЧФ» часто оказываются в статусе не поддающихся управлению / контролю и просто принимаются к сведению. Даже продвинутое поколение систем CRM больше направлено на анализ эмоционального климата внутри экипажа с точки зрения эффективности взаимодействия, развития лидерских навыков командиров воздушных судов, конфликтологии и стилей поведения, командообразования. За бортом остается анализ эмоциональных рисков членов летных экипажей, бортпроводников, техников и прочих представителей авиационного персонала, которые за пределами своих служебных обязанностей оказываются простыми людьми, подверженными стрессам, депрессиям и прочим влияниям среды и общества.

Специфика летной работы имеет фундаментальное свойство – профессиональный риск, определяемый самой природой этой профессии, неотделимо связанной с повышенной опасностью. Если рассматривать авиакомпанию в целом и летные экипажи в частности с точки зрения рисков человеческого фактора, то именно риск является мерилем профессионального

роста и зрелости, определяя готовность субъектов этой деятельности работать в условиях повышенной опасности. Еще один важный фактор, оказывающий влияние на понимание значения человеческого фактора в авиационных рисках, – это социальная и правовая незащищенность субъектов этой отрасли в случаях, когда имеет место неадекватное или ошибочное действие с их стороны, которое приводит к серьезным инцидентам и происшествиям.

Анализ рабочих ситуаций летных экипажей показывает, что базовой трудностью, с которой они сталкиваются во время полета, оказываются аффективные переживания, связанные с осознанием безусловной ответственности принимаемые за решения. Здесь и рождаются бессознательные процессы, приводящие в итоге к нарушению письменных инструкций. В итоге мы получаем ситуации, когда нормативные документы устанавливают «правильный» алгоритм последовательных действий (особенно в нештатной ситуации), в то время как пилот может действовать по совершенно иной модели, созвучной его личному восприятию психической репрезентации происходящего «здесь и сейчас» (Пономаренко, 2007).

Психоаналитический подход к суицидальному поведению

Помимо разработанной З. Фрейдом концепции обращенного против собственного Я гнева, в его работах также обращается внимание на следующие стороны вопроса: чувство вины, вызываемое желанием смерти других; месть или убегание посредством самоубийства; при наличии совершившего акт суицида родителя – отождествление с ним; невозможность отказа от желаемого; суицид и мазохизм; вызвавшая немало дискуссий концепция проявления инстинкта смерти через суицидальный акт. Сам Фрейд писал: «Судьбоносный для человеческого рода вопрос, по-видимому, состоит в том, насколько его культурное развитие позволит преодолеть общественные неурядицы из-за свойственного человеку инстинкта агрессии и саморазрушения» (Литмен, 2003).

К сожалению, Фрейд не обобщил свои взгляды на суицид в формате отдельной статьи или книги. Большое количество его клинических изысканий и наблюдений, заключений и мыслей о разных аспектах суицида необходимо собирать в разнообразии написанных им работ, которые, как правило, затрагивают иные вопросы и посвящены другим целям. В работе Фрейда «Психопатология обыденной жизни» мы можем найти множество клинических наблюдений, на основании которых он делает вывод о важности той роли, которую для психического существования человека играет инстинкт саморазрушения (Фрейд, 2009).

Позднее Фрейд укажет на значительное открытие, что самоубийство порождается взаимодействием нескольких мотивов, особо подчеркивая при этом расщепление Эго и идентификацию. Акт суицида можно объяснить следующим образом – расщепленное Эго отыгрывает идентификацию

с одним из родителей (как правило, с матерью). Кроме того, отмечается вопрос смерти и возрождения / спасения, последствия самоубийства как сообщения, меняющего окружающие обстоятельства, отмечаются эротические и мазохистские элементы попытки самоубийства. Функцию необходимой для совершения суицида энергии играет желание смерти других, хотя, стоит отметить, что подобные желания присутствуют не только у суицидентов, а являются вообще типичными для людей.

Если обратиться к идеям, изложенным в работе «Скорбь и меланхолия» (Фрейд, 2014), то мы увидим следующий процесс: Супер-Эго, будучи невероятно сильным, овладевает сознанием и восстает против Эго; инстинкт смерти полностью захватывает Супер-Эго и таким образом оно может довести до смерти Эго. В свою очередь Эго сдается, так как ощущает по отношению к себе ненависть и преследование со стороны Супер-Эго, а не любовь и заботу. В результате получается, что если Эго выбирает жизнь, то это равносильно получению любви Супер-Эго, и тогда смерть через суицид символизирует / отыгрывает как бы отказ Супер-Эго от Эго. Подобный расклад похож на разлучение ребенка с чересчур опекающей матерью. Однако описание этих особенностей может лишь отчасти объяснить индивидуальный случай суицида, так как в нем, как правило, задействованы еще и особые механизмы. Среди них – срыв механизмов психологической защиты Эго и высвобождение повышенной энергии деструктивного инстинкта.

На базе утверждений, высказываемых суицидентами касательно собственных сознательных мотивов, вкупе с вербальными и невербальными поведенческими моделями, более поздние исследователи (*Zilboorg, 1936; Hendin, 1963; Kubie, 1964; Lilman, Tabachnic, 1968*) сделали общий вывод, что существуют фантазии, которые в конечном итоге и проявились в форме суицидального действия. При этом, однако, как отмечает Х. Хензелер, в методическом отношении практически не учитывается то, что такие фантазии или мотивы подверглись уже в той или иной мере вторичной переработке и представляют собой конечный продукт психодинамического процесса, то есть отражают истинную мотивацию в искаженной форме (Хензелер, 2001). Отчасти это объясняет разнообразие существующих классификаций вместе с различной степенью их абстракции.

Однако будет неправильно не упомянуть о существенных расхождениях во взглядах некоторых упомянутых исследователей относительно создания единого теоретического подхода. Л. Куби (*Kubie, 1964*) высказывает предположение о существовании разнообразных психодинамических механизмов, в то время как Г. Зилбург (*Zilboorg, 1936, 1937*) подвергает сомнению утверждение, что убийство интернализированного объекта есть единственный формат психодинамики суицида. Он поднимает вопрос: не может ли попытка суицида являться также «парадоксальным самоутверждением» (*selfassertion*) ослабленного Я (*Zilboorg, 1937*).

Х. Хендин (*Hendin*, 1963) в своих изысканиях выделяет чувство всемогущества суицидента, рассматривая акт самоубийства в качестве возможности активно воздействовать на любую ситуацию, то есть активное предупреждение сепарации с объектом любви, иногда отыгрываемую фантазию о воссоединении, фантазии о возрождении в лучшем мире, а также известные агрессивные аспекты инверсии импульсов убийства. Он указывает, что грандиозность притязаний подтверждается, если рассматривать самоубийство в качестве самонаказания за неудачу в чем-либо.

Важная особенность, отмечаемая в работах сразу нескольких авторов, – это амбивалентность психических процессов у суицидентов. Особенно явно мы можем наблюдать это в таком понятии, как демонстративная попытка самоубийства или попытка самоубийства как театра (*Brockhaus*, 1922; *Schneider*, 1936). Рассматривая суицидальный акт в подобном ключе, мы увидим, наряду с деструктивными, также и конструктивные мотивы. В основе лежит идея перманентного смещения (или сверхдетерминации) мотивов саморазрушения и самосохранения.

Продолжая изыскания З. Фрейда в области взаимосвязи депрессии и суицида, И. Бибринг (*Bibring*, 1953) называет страх и депрессию базовыми реакциями (*basic reactions*) Я. В результате мы получаем картину, когда страх свидетельствует об угрозе, связанной с влечениями, и побуждает Я к защите, а депрессия, в свою очередь, сигнализирует о «нарциссической угрозе» и парализует Я чувством беспомощности и бессилия перед лицом опасности. Проводя параллель с фрейдистскими взглядами на разграничение страдания и страха, И. Бибринг рассматривает депрессию в качестве первичного эмоционального выражения беспомощности и бессилия, сравнимого с масштабами «Я-идеала» (по сути, в качестве конфликта, носящего структурный, интрасистемный характер). Выходит отказ от теории депрессии как выражения конфликта агрессии и отдается предпочтение теории структурного конфликта, и тогда агрессия представляет собой всего лишь часто встречающееся наложение (Хензелер, 2001).

И наконец стоит упомянуть исследование Г. Аммона (*Ammon*, 1973). С его точки зрения суицид является попыткой первично-процессуальной защиты от страха, связанного с бессознательным конфликтом идентичности, который появляется в результате возникновения требования к обозначению границ обретаемой идентичности, – это требование оказывается невыносимой угрозой. Конфликт идентичности является результатом нарушения раннего развития Я, создающего нарциссический дефицит, «лакуну в Я». В генетическом отношении речь идет о бессознательном запрете идентичности со стороны первичной группы, прежде всего матери. Следствием этого является бессознательная симбиотическая связь, зачастую близкая к маниакальной зависимости членов семьи друг от друга.

Анализ индивидуального случая суицидального поступка

Попробуем проанализировать ситуацию принятия решения о суициде вторым пилотом воздушного судна Андреасом Любицем, намеренно направившим с этой целью самолет в гору 24 марта 2015 года. На этом примере, широко освещавшемся в прессе, мы рассмотрим специфику формирования суицидального решения и проверим гипотезу о бессознательных факторах, оказывающих влияние на подобное решение.

Для доказательства наших основных предположений мы рассмотрим доступные факты из биографии Андреаса Любица и его семьи, а также события, происходившие в его жизни непосредственно накануне трагедии, в том числе его личное письмо одному из своих врачей.

Во время выполнения регулярного рейса номер 4U9525 из Барселоны в Дюссельдорф 24 марта 2015 года, спустя примерно час после взлета командир воздушного судна Патрик Сондхаймер в рамках стандартной процедуры, предусмотренной регламентом, передал управление второму пилоту Андреасу Любицу и покинул пилотскую кабину. Во время его отсутствия Андреас закрыл дверь, что предусмотрено регламентом, однако он также заблокировал возможность экстренного открывания двери снаружи, что было осознанным строжайшим нарушением инструкции. Как будет позже установлено официальным расследованием, незадолго до катастрофы Любиц искал в интернете подробную информацию об устройстве дверей в пилотскую кабину в самолетах семейства Airbus A320, а также о различных способах суицида.

После этого он перепрограммировал автопилот, установив команду на снижение и направив таким образом самолет в гору. На крики командира с призывами открыть дверь и на его попытки эту дверь сломать Любиц никак не отреагировал. Некоторое время официальное расследование придерживалось версии, что второму пилоту могло стать плохо и он потерял сознание, однако более детальное изучение звуков на речевом самописце показало, что Андреас был в полном сознании – слышно его ровное дыхание вплоть до самого столкновения с землей.

В ходе расследования был выявлен один примечательный факт: во время выполнения первого «плеча» злополучного рейса, то есть во время полета из Дюссельдорфа в Барселону ранее того дня, также имела место похожая ситуация, когда Любиц остался один в пилотской кабине. При анализе бортовых самописцев того рейса удалось установить, что в этот момент Любиц также предпринял попытку перепрограммировать автопилот, установив минимальный, 100-футовый, показатель на снижение. Вот как комментирует это газете *The Telegraph* Реми Жути (*Remi Jouty*), директор французского бюро расследований авиационных катастроф ВЕА: «Я не хочу спекулировать на тему того, что могло происходить у него в голове в тот момент. Все, что я могу сказать, так это что он поставил

тумблер, отвечающий за установку показателя высоты на снижение, на минимальный показатель в 100 футов и повторял эту операцию несколько раз». Специалисты утверждают, что этому не было придано значения, так как воздушное судно уже приступило к снижению в связи с заходом на посадку в аэропорту назначения.

Спустя несколько часов Андреас Любиц проделал те же манипуляции, и в результате последовавшего спустя несколько минут столкновения воздушного судна с Альпами погибли все находившиеся на борту 150 человек, включая суицидента.

Из доступных источников о Любице известно, что на момент гибели ему было 27 лет. Он проживал в доме со своими родителями в небольшом городке Монтабаур, куда семья переехала, когда Андреасу было 6 лет, а до того вся семья проживала вместе с бабушкой и дедушкой Андреаса в Нойбурге. При этом он также снимал квартиру в Дюссельдорфе, где периодически останавливался (около трети рейсов Germanwings выполнялись из аэропорта этого города). Отец – предприниматель, мать – учительница музыки по классу фортепиано и по совместительству – органист в местной церкви, дедушка – педиатр, бабушка – школьная учительница. Со слов друзей и соседей, Андреас был «тихим, замкнутым, но вежливым и дружелюбным» человеком. Главной страстью всей его жизни были мечты о полетах – он мечтал о том, чтобы стать пилотом с младшей школы. Как говорят его близкие друзья, все стены его комнаты, даже над кроватью, были обклеены постерами с самолетами и рекламой Lufthansa, а на полках было множество моделей самолетов различных типов и времени производства. В 14 лет Андреас начинает заниматься в местном аэроклубе и получает лицензию пилота-любителя на планере. Родители, будучи обеспеченными людьми, даже покупают ему свой личный планер, который хранился в том аэроклубе.

Клаус Радкер, председатель аэроклуба, так сказал о Любице в интервью местной газете: «Летать было его мечтой с самых ранних лет, и воплотить эту мечту в реальность он начал именно здесь. И когда он пошел дальше и получил коммерческую лицензию и начал летать на таких самолетах, как аэробус, он был очень счастлив и горд». Господин Радкер видел Любица в последний раз осенью 2014 года, когда Андреас заходил в клуб, чтобы продлить свою лицензию на легкую авиационную технику, а также принять участие в клубном мероприятии – барбекю, на котором он появился со своей девушкой. Никто из членов клуба не заметил ничего странного в его поведении. «Он выглядел нормальным. Гордился своей работой после стольких тренировок. Казался счастливым, – говорит господин Радкер. – Я всегда находил его дружелюбным, хотя и сдержанным человеком. Открытым и вежливым».

Вот что рассказал The Telegraph другой член аэроклуба, в котором состоял Любиц, Дитер Вагнер (*Dieter Wagner*): «Я уверен, что он отлично знал сектор, в котором произошла катастрофа, потому что часто выполнял

там полеты на своем планере. Он был страстно увлечен Альпами, даже одержим».

В 2008 году Любиц поступил в летную школу Lufthansa в Бремене, при этом часть обучения проходила в США (Финикс, Аризона). Во время обучения Любиц жалуется друзьям на слишком сильный стресс и высказывает желание сделать перерыв. В итоге ему действительно приходится прервать обучение на срок чуть больше 8 месяцев в связи с тяжелой депрессией, от которой он проходил лечение, в том числе и медикаментозное, у доктора Роберта С. (психиатр и невролог) из Монтабаура. Мать школьной подруги Любица сказала в интервью изданию *Frankfurter Allgemeine Zeitung*, что знала об этом факте, так как Андреас рассказал ее дочери, что он прервал обучение из-за того, что страдает от депрессии. По ее словам, состояние Любица было похоже на выгорание.

В 2009 году Андреас возобновил обучение на пилота гражданских авиалиний, предоставив в Lufthansa документы, по которым у него был эпизод глубокой депрессии (*previous episode of severe depression*) и он проходил длительное психотерапевтическое лечение, в том числе и от суицидальных наклонностей – эти данные были в его личном деле в авиакомпании. Этот факт станет одним из важнейших особенностей этого кейса, поскольку на его основании Lufthansa несколько раз официально отказывала Любицу в обеспечении его медицинским страховым полисом, который необходим для ежегодного продления пилотской лицензии. Впоследствии в его медицинской карте была поставлена особая отметка, на основании которой при постановке ему психиатрического диагноза врач был обязан уведомить работодателя и страховую компанию. Это примечательно, поскольку законы Германии о конфиденциальности и врачебной тайне напрямую запрещают врачам сообщать информацию о своих пациентах куда-либо. Исключения бывают крайне редки и всегда определяются строгими формулировками. В результате Любиц, по всей видимости, зная об этой юридической специфике, беспрепятственно посещал большое количество медицинских учреждений и врачей разной направленности, сознательно пытаясь избежать постановки опасного для него диагноза и игнорируя рекомендации врачей взять официальный больничный.

Ситуацию с допуском Любица к полетам прокомментировал CEO Lufthansa, заявив немецкому *Bild*, что незадолго до катастрофы не было абсолютно никаких признаков отклонений в поведении второго пилота, и что «ни одна система в мире» не смогла бы предсказать и предотвратить то, что он в итоге сделал. «Он (Любиц) был на 100 % годен к летной работе. Не было никаких конкретных зацепок, чтобы проявлять по отношению к нему повышенную бдительность», – говорит он. Он также отметил, что психологические тесты, применяемые Lufthansa к своим пилотам, разработанные в их специализированном центре подготовки летного персонала, признаны одними из лучших в мире. Стоит отметить, что на сегодняшний день, признано всего 4 случая, когда пилоты воздушных судов совершают намеренные акты суицида при помощи направления

самолета в землю, Любиц стал пятым по счету и первым европейцем, совершившим это. На основании этого факта мы можем видеть, что подобный риск действительно является редким и трудно предсказуемым.

После окончания курса подготовки и получения лицензии пилота Любиц устраивается в компанию Germanwings (лоукост-дочка Lufthansa) и некоторое время работает бортпроводником, прежде чем стать вторым пилотом. Мы не знаем, чем это было вызвано – отсутствием вакансий или очередной «передышкой», которую взял Любиц. В любом случае этот факт имеет важное значение с точки зрения оценки общего психологического состояния, так как его работа бортпроводником стала позднее предметом насмешек со стороны других пилотов. Более того, коллеги дали ему прозвище Томат Энди (Tomato Andy), что, с одной стороны, демонстрировало пренебрежительное отношение к его прошлому «самолетного официанта», а с другой – в сленговом варианте отражало ходившие слухи о его возможной гомосексуальности или бисексуальности. Также насмешкам подвергался тот факт, что он проживал с родителями, несмотря на свой возраст и социальный статус. Говоря о его профессиональной карьере пилота, на момент катастрофы налет на типе А320 составлял всего 630 часов, что, по меркам ведущих мировых авиакомпаний, считается очень маленькой цифрой, то есть формально Любиц был не очень опытным пилотом.

Что касается личной жизни, то у Андреаса Любица были длительные отношения с девушкой по имени Кэтрин Гольдбах, местной учительницей начальных классов, с которой он познакомился в то время, когда около года работал в закусочной Burger King в Монтабауре (то есть еще до начала обучения на пилота в школе Lufthansa). В прессе имеются заметки, что за несколько недель до катастрофы Любиц признался своей возлюбленной, что у него был короткий роман с одной из стюардесс, но они вместе «смогли это преодолеть» и незадолго до катастрофы обсуждали возможную свадьбу. Ранее были публикации, в которых утверждалось, что в качестве примирительного подарка Любиц купил своей будущей жене довольно дорогой новый автомобиль Audi, однако эта информация, равно как и спекуляции на тему возможной беременности его подруги, не нашли подтверждения в более поздних статьях либо напрямую отрицались Кэтрин.

Еще одной страстью Любица были занятия бегом. Соседи и знакомые в Монтабауре часто заставляли его за утренней пробежкой. Он также регулярно участвовал в различных забегах на марафонские, полумарафонские и прочие дистанции, причем в некоторых вместе со своим отцом, Гюнтером Любицем. В интернете есть фото с одного из забегов в 2009 году, где они даже одеты абсолютно одинаково. Отец сопровождал Андреаса и на утренних пробежках.

Важное для анализа настоящего кейса событие произошло в 2014-м: в конце года Любиц попал в автомобильную аварию, в результате которой

получил сильный удар в лицо раскрывшейся подушкой безопасности. После аварии он жаловался на ухудшившиеся зрение и слух в результате того удара. В ходе многочисленных обследований он заявлял, что среди прочего у него часто темнеет в глазах, что ему необходимо очень сильное освещение, чтобы видеть, и что «белый больше не кажется белым». Любицу делали МРТ мозга, но никаких серьезных физических повреждений обнаружено не было. Также не было обнаружено каких-либо письменных доказательств опасных отклонений, что дает основания предполагать, что расстройство зрения носило скорее психосоматический характер.

Тем не менее именно этот факт играет ключевую роль в развитии у Любица эмоционального напряжения. В своем последнем полном отчаяния письме от 10 марта 2015 доктору-психиатру Роберту С., который лечил его от депрессии во время перерыва в обучении на пилота, Любиц пишет: «Меня преследует неизбывный страх, что я продолжу слепнуть, и все возрастающее неподконтрольное напряжение и стресс лишают меня сна. Днем мои мысли постоянно возвращаются к зрению, потому что оно напоминает мне о себе в любой ситуации. Белый больше не кажется белым, а освещение должно быть хорошим, чтобы я мог сносно видеть. <...> Я, как и прежде, сосредоточен на проблеме со зрением и могу с полной определенностью заявить, что если бы не глаза, все было бы хорошо». В этом письме Любиц также жалуется на проблемы со сном – по всему выходит, что мучавшая его бессонница позволяла засыпать на короткие промежутки продолжительностью не больше пары часов: «Я не в состоянии проспать более двух часов кряду (между тем и это становится редкостью)». Любиц пробовал различные препараты, чтобы бороться с таким плачевным состоянием, но медикаментозное лечение не было эффективным – о своих экспериментах с лекарствами и дозировкой он также пишет в письме.

Мы предполагаем, что данная авария и последовавшее психосоматическое расстройство зрения запустили давно назревший конфликт, который проявился в общем ухудшении психического состояния Любица. За непродолжительный отрезок времени с момента автомобильной аварии и до дня катастрофы Любиц, согласно документам, посетил 41 врача различной специализации, и многие обнаружили у него серьезные психические отклонения. Также исходя из отчетов, Любиц принимал препараты от депрессии, тревожного расстройства / невроза и панических атак. Одно из лекарств, которое принимал Любиц, – транквилизатор Lorazepam – принадлежит к классу бензодиазепинов, его применяют при различных расстройствах, включая тревогу, проблемы со сном и другие психические нарушения. Один из врачей Дюссельдорфской клиники, выписавший Андреасу этот препарат, так прокомментировал известие о катастрофе: «Я сомневаюсь, что в том состоянии, в котором он пребывал, а также учитывая прием прописанного ему лекарства, можно было управлять хотя бы автомобилем, не говоря о том, чтобы пилотировать самолет».

Ниже приведена хронология событий в части посещения Андреасом врачей в непосредственной близости по времени к катастрофе:

- 27 января 2015 года – Любиц обращается к доктору Роберту С., психиатру и неврологу, у которого он проходил курс лечения от депрессии в 2008–2009 годах во время перерыва в обучении на пилота. Андреас просит выдать ему заключение о том, что он здоров, необходимое для оформления страховки от потери профпригодности – без такого заключения он будет вынужден заплатить 100 %-ю надбавку или вовсе лишиться страхового полиса и как следствие – пилотской лицензии;

- 23 февраля 2015 года – Урсула Любиц (мать Андреаса) появляется у Роберта С. с просьбой о срочном приеме: «...я знаю, что он доверяет Вам <...> он активно занимается спортом, делает релаксирующие упражнения, но он теряет надежду, потому что ничто не помогает». На следующий день она сопровождает своего сына к врачу, который, однако, не диагностирует «ярко выраженной депрессивной симптоматики» и прописывает антидепрессант Миртазапин, который Андреас будет принимать вплоть до катастрофы, а за восемь дней до этого события добавит еще некоторые антидепрессанты;

- 17 февраля 2015 года – персональный врач Бригитта П. из Дюссельдорфа направляет Любица к психиатру. Диагноз: общее психосоматическое расстройство, тревожное расстройство, нарушения зрения. Она выписывает ему снотворное Zopicoln и рекомендует взять больничный по месту работы;

- 2 марта 2015 года – в неврологическом отделении университетской клиники Дюссельдорфа Любицу посоветовали как можно скорее пройти повторный курс психотерапии, однако Любиц не стал этого делать, чтобы об этом не были проинформированы его персональный врач и работодатель;

- 10 марта 2015 года – персональный врач из Дюссельдорфа выписывает направление в психиатрический дневной стационар. В этот же день Любиц вместе со своей девушкой пишет полное отчаяния электронное письмо своему психиатру доктору Роберту С. из Монтабаура;

- согласно служебному расписанию, с 16-го по 23-е марта Любиц находится на больничном. 23-го марта он заявлен в резерве, а в 4:57 приступает к выполнению технического рейса из Дюссельдорфа в Берлин. В 8:20 он возвращается в Дюссельдорф в качестве пассажира. Днем позже он направит самолет в гору.

По сообщениям прокуратуры, из анализа личного компьютера Любица установлено, что за несколько дней до катастрофы он искал в интернете запросы на поиск следующей информации: «медицинские методы лечения», «способы совершить суицид», «двери пилотской кабины А320 и их

устройство». Это ясно указывает на заранее спланированный, подготовленный акт суицида.

Стоит также отметить реакцию родителей Любица на произошедшее: они не дали ни одного интервью после трагедии. Помимо представителей следствия в рамках официальных допросов, с отцом Андреаса удалось пообщаться мэру городка Prads-Haute-Bléone, неподалеку от которого разбился самолет, Бернарду Бартолини (*Bernard Bartolini*): «Весь груз этой трагедии лежит теперь на его плечах. Он выглядит как человек, чья жизнь находится в руинах. Я глубоко сочувствую ему, потому что все его эмоции можно было наблюдать невооруженным взглядом – эмоции человека, который потерял любимого человека. Но также и потому, что его сын, по всей видимости, и явился причиной этой трагедии». Отмечается, что именно отец принимал участие в мемориальной церемонии на месте катастрофы – и ни слова о матери Андреаса Любица. Лишь спустя год после печальных событий родители пилота-самоубийцы опубликовали небольшую статью в местной газете Монтабаура *Westerwälder Zeitung*, в которой отдают дань памяти погибшему сыну, называя его только по имени Андреас, и «милым и драгоценным», а также благодарят всех друзей и родных за оказанную поддержку: «Это был год, полный ужаса, страха, непонимания, волнения, онемения, отчаяния и непрекращающейся скорби. Мы благодарны всем, кто нас окружал и помогал вынести эту огромную утрату и выстоять, когда все вокруг разрушилось». В статье также присутствуют слова благодарности жителям Монтабаура, которые были на похоронах, говорили слова поддержки и приносили цветы в память об их сыне. Заканчивается статья словами: «Мы очень сильно скучаем по тебе, но ты остаешься в наших сердцах. Твои мама, папа и брат».

Обсуждение данных биографического анализа

Из анализа доступного материала мы можем достаточно уверенно утверждать наличие следующих важных моментов, которые могли сыграть роль в истории формирования суицидального решения у Любица.

Во-первых, невозможность принятия утраты либидозного удовлетворения проявилась в грозящем списании с летной работы по состоянию здоровья. Ситуация для Любица складывалась патовая, поскольку, с одной стороны, его расстройство зрения, хоть и носящее по всей видимости психосоматический характер, однозначно привело бы к отстранению от полетов по объективным (соматическим причинам) – 100 % зрение является одним из базовых требований к пилотам; с другой стороны, перевод этого недуга в русло проблем на психологическом уровне также сказалось бы негативно – у Любица уже была особая пометка в личном деле в связи с его депрессией во время обучения, а это означало отказ в продлении медицинского освидетельствования, аннулирование медицинской страховки и списание с летной работы по состоянию здоровья.

В пользу данного предположения говорят два факта: Любиц отчаянно пытался вылечить проблемы со зрением и при этом всячески избегал глубокой психологической проработки и возвращения в терапию, дабы не получить диагноз от врачей психиатрической направленности; одновременно с этим все эти проблемы тщательно скрывались от работодателя – листы о профнепригодности выбрасывались (в квартире в Дюссельдорфе было найдено несколько больничных листов, в том числе разорванных и выброшенных в мусор).

Во-вторых, реакция бегства от унижения также представлена довольно ярко в этом кейсе. Путь к статусу пилота гражданских авиалиний дался Любицу очень нелегко и при этом был аффективно сильно окрашен: заданный в ранние школьные годы фантазиями о самолетах («самых больших», со слов его друзей), перешедший затем в увлечение планеризмом в качестве пилота-любителя, увенчавшийся долгой и сопряженной с первой серьезной психологической травмой (подробностей которой мы, увы, почти не знаем) подготовкой в летной школе Lufthansa, снова затормозившийся работой в качестве бортпроводника, прежде чем получить место второго пилота. Если посмотреть на этот материал под углом пути взросления и сепарации от матери, то мы можем заметить своеобразную тенденцию у Любица быть всегда «вторым номером»:

a. среди прочих постеров в комнате маленького Андреаса присутствовали рекламные плакаты Lufthansa – флагмана не только немецкой авиационной отрасли, но и компании, уверенно входящей в топ-5 авиакомпаний мира, то есть налицо мечты о чем-то великом;

b. планер по сути является самолетом без двигателей, который не может взлететь самостоятельно и выводится на эшелон «полноценным» самолетом. Кроме того, планер, на котором летал Любиц, был куплен ему его родителями;

c. усиленная подготовка на пилота, в рамках которой потребовался отрыв от семейного очага (как мы знаем, часть обучения проходила в США), вызвала сильнейший стресс, приведший к острой и затяжной депрессии;

d. после окончания подготовки Любиц попадает не в головную компанию Lufthansa, постеры которой будоражили его детские фантазии, а в одну из ее многочисленных «дочек», причем лоукост-перевозчик, что означает частые полеты на короткие расстояния – этакое аэротакси или рейсовый «небесный автобус»;

e. длительное ожидания начала работы в качестве пилота, когда Любиц принимает весьма непопулярное в пилотской среде решение устроиться на это время бортпроводником, что в дальнейшем непременно скажется на его восприятии коллегами-пилотами;

f. и наконец уже свершившаяся мечта ставит его в позицию второго пилота, даже несмотря на то, что это стандартная практика и иначе не могло

бы и быть, для бессознательной картины «синдрома второго номера» это не имеет никакого значения.

В-третьих, проявление акта мести, которую мы можем наблюдать сразу в нескольких направлениях по отношению к объектам из ближнего окружения:

а. матери, от которой Любиц так и не сумел сепарироваться. Мы видим из материала, что мать имеет серьезное влияние на жизнь сына – именно она отводит его к врачу незадолго до катастрофы, предварительно обсудив его проблемы с этим врачом. Следовательно, она прекрасно знала о плачевном состоянии сына и пыталась до самого конца проявить свою заботу о нем. И мы можем видеть, насколько сильным потрясением для нее явилась гибель сына, – ни одного интервью в течение года, и в результате статья, возвышающая Любица, полная скорби и сожаления, на фоне отсутствия какого-либо упоминания о других жертвах, которые как будто не имеют никакого значения, как и не имеет никакого значения, что многими ее сын расценивается как убийца;

б. отцу, которого он так и не смог превзойти в эдипальном соперничестве. Даже попытки «обойти» его в беге выглядели невыразительно – разница в возрасте между отцом и сыном составляла 35 лет;

с. коллегам-пилотам, которые так и не приняли его в свой круг, были лучше и регулярно напоминали Любицу о его положении маменькиного сынка;

д. возлюбленной, которая, вероятно, требовала (прямо или косвенно) от него «взросления» в виде брака и, возможно, ребенка, и которая также, как и его мать, «не отпускала» Андреаса, даже несмотря на измену, и которая также, как его мать и бабушка, была учительницей.

Исходя из вышеуказанных предположений, а также основываясь на том факте, что Любиц в 27 лет по-прежнему проживал с родителями, несмотря на наличие отдельной квартиры и постоянных серьезных отношений, мы делаем следующее предположение, что имели место симбиотические отношения с гиперопекающей матерью. В данном контексте стремление в небо, к полетам можно рассматривать как бессознательную попытку улететь, сепарироваться от материнского влияния. Единственным местом, где Андреас чувствовал себя свободным от материнского контроля и внимания, была пилотская кабина.

Упомянутая выше особенность выбранного летательного аппарата во время юношеского увлечения бездвигательным планером отчасти может объяснить, почему аффективный страх от становящейся явью фантазии сепарации не проявился тогда (или не проявился настолько сильно, чтобы вызвать депрессию или меланхолию): улететь по-настоящему далеко на планере невозможно, и такие полеты в конечном счете проходят под чутким «материнским» контролем. Кстати, как уже указывалось, родители

Любица впоследствии приобрели такой планер для своего сына, и он находился на хранении в его аэроклубе в Монтабауре. Однако первое же столкновение с реальной сепарацией с материнским объектом, переход на «взрослую» технику во время обучения на пилота гражданских авиалиний в летной школе Lufthansa, потребовавшего физического расставания (часть обучения проходила на другом континенте), вызвало серьезнейшую регрессию, проявившуюся в острой депрессии, сделавшей продолжение обучения невозможным. Следующая пауза, вызванная невыносимой сепарационной тревогой, была сделана уже после окончания летной школы: Любиц работал бортпроводником, как будто не решаясь взять в руки штурвал собственной жизни. Примечательно, что мечты о дальнейшем развитии пилотской карьеры не оставляли его: один из командиров, с которым Любиц выполнял полет всего за несколько недель до катастрофы, рассказывал, что Андреас делился своими планами в будущем переучиться на дальнемагистральный тип, потому что мечтает о трансатлантическом перелете в качестве командира воздушного судна.

Еще один факт, указывающий на весьма непростое отношение Любица к материнской фигуре, это фраза из его письма, в которой он говорит, что глубокая психоаналитическая проработка ему не по нраву – затронутый, по все видимости, на одной из сессий вопрос о возрасте его матери при рождении Андреаса вызвал у него чувства дискомфорта и непонятости.

Таким образом, мы видим глубокий внутренний конфликт между одной бессознательной силой – тягой к сепарации с матерью, проявившейся в увлечении полетами, и другой – страхом потери материнского объекта, инкорпорированного в Эго, проявившейся в постоянно чинимых препятствиях занятию, которое могло бы реализовать диктуемое Супер-Эго желание сепарации.

Важную роль в подтверждении гипотезы играет увлеченность Любица бегом. Не имея возможности все время летать, он выбрал бег в качестве схожей, привычной формы поведения. Кроме того, факт совместных забегов с отцом в одинаковой одежде может свидетельствовать о попытках идентифицироваться и соревноваться с ним, реализовывая таким образом инцестуозное влечение к матери.

В последней фазе развития общего состояния Любица мы можем наблюдать совмещение сразу нескольких факторов: обострившаяся хроническая бессонница, психосоматическое расстройство зрения, разговоры о свадьбе со своей возлюбленной, несмотря на недавнюю измену. Если рассматривать бессонницу как результат развивающейся меланхолии, вызванной неотвратимостью сепарации с материнским объектом, то единственным выходом, который нашла агрессия, оказалось повреждение глаз. Отказ видеть, с одной стороны, обеспечивал Любицу очередной перерыв (временный или окончательный) в попытках улететь, а с другой – позволил бы ему не видеть что-то, что его так сильно мучало. Факт же принятия его несовершенства (измена) его спутницей жизни

и планирование следующего шага во «взрослую» жизнь (свадьба), по всей видимости, усилили стресс и вывели процесс принятия суицидального решения в финальную стадию. В результате принятого решения будет уничтожен инкорпорированный объект и произойдет компенсация нарциссического кризиса за счет регрессии к гармоничному первоначальному состоянию. Здесь примечательно, что гора (нем. Gebirge) – существительное женского рода, т.е. Любиц как будто окончательно воссоединился с материнским объектом, войдя в него «фаллическим» самолетом, которым он управлял единолично, устранив отцовскую фигуру командира воздушного судна.

Подводя итог проведенного анализа, мы можем констатировать следующие выводы:

1. На основании анализа медицинских сведений, личной переписки и информации, полученной в результате официального расследования, было установлено, что суицидент обращался за медицинской помощью и что его расстройство зрения носило психосоматический характер, вызванный невыносимой сепарационной тревогой. Также мы можем наблюдать явные признаки депрессии, вызванной невозможностью осуществить давнюю мечту – улететь из-под материнского контроля.

2. На основании анализа поведения пилота до происшествия – серьезное нарушение сна и отчаянные попытки вылечить проблемы со зрением, избежав при этом постановки диагноза по психологической линии; обращение его матери к врачу, которому они оба доверяли и который уже занимался проблемами, актуализированными в прошлом схожими, по всей видимости, процессами; планомерное сокрытие от работодателя больших листов, поиск в интернете особенностей устройства дверей в пилотскую кабину и своеобразная «тренировка» по программированию автотопилота во время рейса «туда» – было установлено, что характер подготовки суицидального акта был тщательно спланирован и имел под собой клинические и патологические формы мотивации.

3. На основании биографических данных мы установили, что основным условием, при котором складывался риск такого суицидального поступка, были отношения с матерью и невозможность их самостоятельно психологического преодоления. Это находило отражение в увлечениях суицидентом полетами и бегом, а также можно было наблюдать в проявлениях чрезмерной опеки со стороны матери Любица и тяжелейшем переживании утраты любимого сына.

Представленное исследование кейса пилота-самоубийцы наглядно демонстрирует, что современные инструменты формирования, поддержания и контроля в области безопасности и риск-менеджмента в такой чувствительной к этому отрасли, как авиация, практически полностью оставляют за бортом эмоциональные риски, связанные с человеческим фактором.

Психоаналитический подход к анализу понятия человеческого фактора дает возможность заглянуть глубже обычных социальных методов контроля и управления рисками и имеет значительный потенциал к применению в области управления эмоциональными рисками. Конечно, с точки зрения соразмерности затрат необходимы более глубокие и предметные исследования, каким именно образом и в какой мере психоаналитические инструменты могут быть применимы в организациях, в которых на долю человеческого фактора относится серьезный процент аварий и катастроф.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Литмен Р.* Зигмунд Фрейд о самоубийстве // Журнал практической психологии и психоанализа (ИППиП). 2003. № 1.
2. *Пономаренко В.А.* Учение «человеческий фактор» в практике психофизиологической подготовки летного состава. Человеческий фактор в условиях перехода авиакомпании к управлению безопасностью полетов // Тезисы докладов научно-практической конференции 30-31.10.07) / Под ред. д.м.н., профессора В.В. Козлова. Москва–Шереметьево, 2007.
3. *Andreas Lubitz Story: The Son, The Father, The Drive* // Marathoner. 27.03.2015.
4. *Der Pilot schrieb seinem Arzt. Die letzte E-Mail im Wortlaut!* // Bild. 05.03.2016.
5. *Relatives of Germanwings' victims express fury after parents of pilot Andreas Lubitz issue newspaper tribute calling him a 'lovely and valuable person* // Daily Mail. 05.04.2016.
6. *Germanwings co-pilot Andreas Lubitz kept deadly mental illness secret from bosses* // Mirror / by Jeremy Armstrong, Andy Lines. 27.03.2015.
7. *Andreas Lubitz: Everything we know about Germanwings plane crash co-pilot* // The Telegraph / by Patrick Sawyer. 06.05.2015.
8. *Germanwings co-pilot practised descent on outbound flight before crash* // The Telegraph / by Reuters. 06.05.2015.
9. *Фрейд З.* Лекции по введению в психоанализ / пер. с нем. А.М. Боковикова. М.: Академический проект, 2009.
10. *Фрейд З.* Скорбь и меланхолия // Малое собрание сочинений. Санкт-Петербург: Азбука, 2014. С. 243–260.
11. *Хензелер Х.* (2001) Вклад психоанализа в проблему суицида // Энциклопедия глубины психологии. Т. 2. Москва: Cogito-MGM, 2001. С. 88–102.
12. *Ammon G.* Zur Psychodynamik des Suizidgeschehens // Med. Welt. 1973. № 24. С. 1667–1671.
13. *Bibring E.* Greenacre, Phyllis (Ed) Affective disorders; psychoanalytic contributions to their study. Oxford, England: International Universities Press, 1953. С. 13–48.
14. *Brockhaus A.Th.* (1922) Zur Psychologie des Selbstmordes der Psychopathen. Mschr. Kriminalpsychol, 1922. P. 290–301.
15. *Hendin H.* The Psychodynamics of Suicide // J. Nerv. Ment. Dis. 1963. Vol. 136. P. 236–244.
16. *Kubie L.S.* Multiple Determinants of Suicide // J. Nerv. Ment. Dis. 1964. Vol. 138. P. 3–8.
17. *Lilman R.E., Tabachnik N.D.* Psychoanalytic Theories of Suicide. In: H. L. P. Resnik (Ed.) Suicidal Behaviors. Boston, 1968. P. 73–81.

18. *Schneider K.* Psychiatrische Vorlesungen für Ärzte. Leipzig: Thieme, 1936.
19. *Zilboorg G.* Considerations on Suicide // Amer. J. Orthopsychiat. 1937. Vol. 1937. P. 15–31.
20. *Zilboorg G.* Differential Diagnostic Types of Suicide // Arch. NeuroPsych. 1936. Vol. 35. P. 270–291.

Psychoanalytic approach to assessment of suicide risk among pilots: the case study of Andreas Lubitz (Flight 4U9525)

***D.A. Kulikov,
A.S. Evdokimenko***

Denis A. Kulikov, Worked as a Risk Manager of JSC "Aeroflot" for over 4 years. After that spent more than 5 years on the senior positions aviation risks insurance divisions in leading insurance and reinsurance companies (AlfaStrakhovanie and SOGAZ). For the last 5 years has been working as a Partner in the leading insurance broker in aviation – SeaLine Insurance Broker LLC. Has extensive experience in investigating and handling various insurance events in the aviation industry. Master of Psychology (HSE), Psychoanalytically-oriented consultant psychologist and coach. Recently got education in London on a joint program of the Tavistock and Portman Trust and the University of Essex in a psychodynamic and systematic approach to consulting organizations and leadership. Member of Association of psychoanalytic coaching and business consulting, member of International Society for the Psychoanalytic Study of Organizations.

Alexander S. Evdokimenko, PhD, Asst.Professor; Psychoanalysis and business consulting department, National Research University Higher School of economics.

This paper presents the case study of suicide committed by the pilot of flight 4U9525. Using biographical method based on the public data about education and professional development of the pilot, his correspondence with relatives and doctors root causes of suicide were analyzed. The main purpose of the study is to apply the psychoanalytic method to the analysis of symptoms, understanding the causes of suicide and the plan of preventive measures that can be implemented in the aviation.

Keywords: suicide, psychoanalytic method, depression, psychosomatic disorder, incestuous attraction.