

АНАТОМІЯ КАТАСТРОФИ

Ми живемо з катастрофами щодня. І так протягом усієї нашої історії. Невеликі напасти, негаразди середнього масштабу і величезні катастрофи переслідують людство. Їм властива невідворотність, яка дивним чином робить їх банальними. Нещодавня хвиля техногенних катастроф лише підкреслила їхню буденність. Донедавна великі катастрофи були предметом анекдотів, легенд і міфів: сім кар єгипетських, Велика лондонська пожежа 1666 року, землетрус у Сан-Франциско (1906), загибель «Титаніка» (1912) і «Лузитанії» (1915), Перша світова війна (1914–1918), Хіросіма і Нагасакі (1945), Аушвіц і Дахау (1939–1944), витік хімічного газу в Бхопалі (1984), вибух у Чорнобилі (1986), пожежа в метро Кінгс-Кросс (1987), війна і концтабори в колишній Югославії (1991) тощо. На перший погляд, такі катастрофи виглядають як погано підібрана колекція нещастя, що не має ні ладу ні складу. Єдиним спільним фактором, мабуть, є ступінь страждань, заподіяних їхнім жертвам. Саме людський фактор пов'язує ці катастрофи, тож

можна стверджувати, що лише він визначає, чи є подія катастрофою.

Якщо уважніше дослідити склад катастрофи, то можна виявити значний ступінь узгодженості між такими, здавалося б, не пов'язаними між собою подіями. Ця узгодженість криється в поведінці людей, які опинилися в ситуації, що загрожує їхньому життю. Поведінці, що відповідає структурному шаблону, який можна перенести на різні типи катастроф: не має значення, чи це потоплення океанського лайнера, військового корабля чи невеликого рибальського судна; пожежа в офісному приміщенні, нічному клубі чи сімейному будинку; зіткнення на автомагістралі, авіакатастрофа чи бойові дії — ті самі моделі поведінки продовжують повторюватися. Ці фізичні, навколишні, фізіологічні та психологічні фактори виживання стають зрозумілішими, коли ми усвідомлюємо архітектуру або анатомію катастрофи.

В останні роки дослідження катастроф проводяться більш систематично і науково для того, щоб виявити і класифікувати їхню базову структуру. У цих дослідженнях було прийнято два широкі підходи: перший намагається описати катастрофу щодо її властивостей, як правило, за різними параметрами, такими як природний чи антропогенний характер, тривалість і географічний діапазон. Другий підхід стосується моделювання катастроф відповідно до їхнього впливу на поведінку людей до, під час і після події. Перший підхід є більш класифікаційним або типологічним за своєю природою, в той час як другий є більш динамічним.

СТРУКТУРНИЙ ПІДХІД

Одним із перших, хто створив детальну типологію катастроф, був А. Х. Бартон у 1969 році, який описав катастрофи за чотирма параметрами: масштаб, підготовленість, швидкість катастрофи та тривалість впливу. Перший параметр стосується «масштабу» впливу. У цій системі Бартон використовує термін «масштаб» для позначення географічного впливу події і включає в нього ступінь шкоди, завданої як життю, так і майну, до того ж обидва ці показники мають значні психологічні наслідки. Другий параметр стосується готовності громади до реагування та ефективного подолання наслідків катастрофи до, під час та після її виникнення. Третій параметр — це міра швидкості настання катастрофи, наприклад, раптової, поступової або хронічної. Останній параметр стосується фактичної тривалості впливу незалежно від того, чи є він коротким і порівняно гострим, чи більш тривалим і може включати повторювані епізоди. Повторний епізод виникає, коли, наприклад, два або більше землетруси відбуваються в одному географічному районі протягом дванадцяти або двадцяти чотирьох годин, або в меншому масштабі, коли в зіткненні на автомагістралі автомобілі продовжують в'їжджати один в одного протягом п'яти-десяти хвилин.

Типологія Бартона зручно побудована за чотирма параметрами, але з погляду психології ці параметри не можуть бути повністю відокремленими. Сукупний вплив швидкості настання катастрофи та її тривалості має важливе значення для індивідуальної й суспільної готовності та порятунку. Чим повільніше починається катастрофа, тим

більше часу у людини або громади є для того, щоб вжити заходів для уникнення її наслідків, тоді як чим довше триває її вплив, як у разі урагану, а не авіакатастрофи, тим вища ймовірність збільшення кількості загиблих, пошкоджень і травмувань. Здатність і готовність групи підготуватися до зустрічі з катастрофою є важливим фактором, що визначає як фізичний, так і психологічний результати.

У класифікації Бартона відсутній один важливий аспект — природний чи техногенний тип катастрофи, наприклад, землетрус або залізнична катастрофа. Існує думка, що додавання такого параметру, як природні та техногенні катастрофи, у запропоновану класифікацію катастроф може лише ускладнити ситуацію. Однак не можна заперечувати, що катастрофи стаються все частіше внаслідок людської помилки або недбалості і що в найближчому майбутньому їхня кількість навряд чи зменшиться. Це має важливі наслідки як для планування на випадок катастроф, так і для відновлення психічного здоров'я (див., наприклад, Green, 1982).

Цей параметр — природна чи техногенна катастрофа — був доданий у більш пізню класифікацію, розроблену Берреном, Бейгелем і Гертнером у 1980 році. У цій схемі структура катастроф є п'ятивимірною. Перший вимір — це тип катастрофи, тобто техногенна чи природна. Другий вимір — це тривалість, тобто раптовий чи повільний початок. Третій — вимірює ступінь впливу на людину. Четвертий вимір описує потенціал, який катастрофа має для виникнення або повторення, і останній вимір стосується контролю над майбутніми наслідками.

Очевидно, що між двома вищезгаданими типологіями існують зони перетину. Швидкість настання і тривалість впливу за Бартоном тісно пов'язані з тривалістю події і потенціалом повторення за Берреном та ін. Обидві схеми також мають тенденцію зосереджуватися на фізичних властивостях самої катастрофи.

Нещодавно були зроблені спроби класифікувати катастрофи не стільки за їхніми властивостями, скільки за впливом, який вони мають на людей. Одна з таких класифікацій була розроблена в 1981 році Глезер, Гріном і Вінгетом. Вона базується на описі психологічних і поведінкових порушень, які спостерігаються у постраждалих після катастрофи. Цей опис містить: 1) ступінь загрози життю людини; 2) ступінь важкості втрати, яку відчуває людина; 3) тривалість або пролонгацію страждань, яких зазнає жертва; 4) необхідний обсяг географічного переміщення; 5) частку постраждалої громади або групи і 6) першопричину катастрофи, тобто вона є природною чи техногенною подією. Ця структура була створена Глезер та її колегами після психіатричного дослідження жертв катастрофи в Буффало-Крік. Якщо коротко, то катастрофа в Буффало-Крік сталася в 1972 році, коли прорив дамби спричинив масштабну повінь. Загибло 125 людей і було зруйновано 4 000 будинків.

Хоча в цій останній класифікації акцент робиться більше на наслідках, які катастрофа має для людей, ніж на властивостях катастрофи як такої, все ж є певні збіги з класифікаціями Бартона і Беррена. Наприклад, можна стверджувати, що параметри загрози життю, важкості втрати, продовження страждань і переміщення за Глезер майже дорівнюють ступеню впливу на людину за Берреном.

Хоча ці класифікації, безумовно, допомагають нам зрозуміти загальну структуру катастрофи, вони не завжди відповідають конкретній катастрофі так точно, як хотілося б їхнім авторам, і є вагомими аргументи на користь того, що для врахування розмаїття катастроф мають бути інші параметри. Наприклад, було помічено, що жертви повені Буффало-Крік показали набагато вищий рівень психопатології або поведінкових відхилень порівняно з відносно низьким рівнем, виявленим у жертв торнадо «Ксенія». Торнадо «Ксенія» стався в Огайо (США) в 1974 році і призвів до загибелі 33 осіб, а ще 10% населення отримали фізичні травми. Було висловлено припущення (Tierney and Baisden 1979), що високий рівень психопатології, виявлений у постраждалих у Буффало-Крік, був зумовлений тим, що ці люди значно переважали у кількості тих, хто не постраждав. Як наслідок, жертви мало що могли зробити, щоб допомогти собі або одне одному, і допомога повинна була надходити переважно ззовні. З іншого боку, під час торнадо «Ксенія» тих, хто не постраждав, було значно більше, ніж жертв, і вони були в змозі надати допомогу. Звідси випливає припущення, що співвідношення кількості жертв катастрофи і тих, хто не постраждав, оскільки воно має різні психологічні наслідки, має бути класифіковане як окремий параметр.

Крім того, використання масштабу як єдиного параметру не завжди є корисним, коли люди, задіяні в катастрофі, не складають певну групу чи громаду або коли задіяна лише одна частина громади. Цей параметр можна уточнити, щоб визначити, чи є катастрофи центральними або периферійними для географічної спільноти. Прикладом катастрофи центрального типу може бути катастрофа, яка

зачіпає всю місцеву інфраструктуру. Таке може відбуватися під час повеней, ураганів тощо. Периферійний тип катастрофи — це катастрофа, в якій жертви опинилися разом випадково, наприклад, авіакатастрофи, деякі види пожеж (наприклад, у нічному клубі або театрі) і корабельна аварія. Такі описи, однак, рідко бувають однозначними, і багато реальних подій не є ні центральними, ні периферійними, а радше проміжними. До такого типу можна віднести випадки, коли катастрофа трапляється з групою людей у громаді і, як наслідок, певним чином впливає на всю громаду (наприклад, обвал у вугільній шахті), але при цьому є члени громади, що не постраждали, а будинки жертв та їхні околиці загалом залишаються неушкодженими.

У разі центрального типу катастрофи жертви нерідко зазнають додаткової шкоди через необхідність переїзду в іншу місцевість і частого проживання серед незнайомих людей. З іншого боку, жертви периферійного типу катастроф часто мають змогу повернутися до своїх громад, де будівлі, мережі соціальної та медичної підтримки залишаються неушкодженими. Як наслідок, рівень патологічної і порушеної поведінки буде вищим у випадку катастроф центрального типу, ніж у разі периферійного типу. Отже, масштаби катастрофи можна описати з огляду тих сфер життя жертви, які порушуються. Центральна катастрофа може вплинути на можливість отримати притулок, на фінансові питання, роботу, доступність друзів, родичів і соціальних служб. Периферійна катастрофа може спричинити страждання, горе, загрозу життю тощо, але ймовірність серйозних, довготривалих психіатричних наслідків значно зменшується, якщо центральна фізична та соціальна інфраструктура залишаються неушкодженими.

Подібна модель була використана для зображення просторового компонента катастрофи, підкреслюючи той факт, що рівень руйнувань і шкоди може варіюватися від повного спустошення до часткового пошкодження сусідніх регіонів, які не постраждали. Цей ефект нагадує ефект хвиль, які зменшуються до брижів, коли вони проходять певну відстань.

Хоча підхід до класифікації катастроф на основі певних параметрів є корисним, існує небезпека, що для того щоб пристосувати його до конкретної катастрофи, буде вводиться все більше й більше параметрів, поки він не стане непридатним для використання і слугуватиме радше для заплутування, ніж для прояснення.

ДИНАМІЧНИЙ ПІДХІД

У всіх наведених вище описах зроблено спробу класифікувати катастрофи за їхніми типами, тобто за їхніми фізичними властивостями. Хоча це може бути корисним у спробі зрозуміти природу катастроф, такий підхід, як правило, обмежений у своєму застосуванні до вивчення і розуміння поведінки людини в умовах катастрофи й виживання в ній. Як наслідок, були зроблені спроби створити операційні моделі, які відображають перебіг катастрофи, віддзеркалений у людській поведінці. Це динамічні, або, можливо, радше психодинамічні моделі. Хоча існує не одна модель динаміки катастрофи, відмінності між ними, як видається, більше стосуються ступеня та термінології, ніж якихось базових припущень чи фундаментальних властивостей.