

Savojo „aš“ beieškant

Ramunė LAPAS

29 December, 2007 09:18:00



Robertas

Gikas neseniai pradėjo pilotuoti keleivinius lėktuvus Nuotr. iš asmeninio albumo

Skrisdami „Delta“ oro linijomis pasidomėkite – galbūt jūsų lėktuvą pilotuoja lietuvis?

Nestovėkite vietoje, svajokite, siekite ir pasieksite – apie tai byloja visas mūsų šiandieninio pašnekovo gyvenimas. 35-erių Robertas Gikas – vilnietis, pastaruosius dešimt metų gyvenantis Jungtinėse Valstijose, Atlantoje. Į Ameriką Robertas atvyko jau turėdamas konkretų darbo pasiūlymą informacinių technologijų srityje. Kaip ir daugeliui, pirmieji metai buvo sunkūs. „Bet mes visi labai greit prisitaikome prie naujų aplinkybių, – sako Robertas. - Man tikrai patiko informacinių sistemų darbas. Jau po mokyklos pradėjau

vaikščioti į universiteto skaičiavimo centrą, kur mane pastebėjo vietos valdžia ir pasiūlė pirmą gyvenime kontraktą. Po to įstojau į universitetą, matematikos fakultetą, ir nors aukštosios matematikos aš dabar nelabai pritaikau, tie penkeri metai išmokė mane mokyti“. Tai Robertas sėkmingai ir daro, tai yra - mokosi toliau. Ir, beje, jau moko ir kitus. Prieš septynerius metus jis susidomėjo pilotavimu, vieną po kito laikė reikalingus egzaminus, pradėjo dirbti instruktoriumi, o štai visiškai neseniai pirmą kartą pakilo į padangę kaip keleivinio lėktuvo pilotas!

Apie šį posūkį jo gyvenime, apie kelią į žvaigždes - tiesiogine to žodžio prasme - ir kalbėjomės.

Svarbiausia - pradėti

- Robertai, ar tas lakūnas jumyse seniai jau knibžda?

- Manau, kad daugelyje mūsų nuo vaikystės kažkas tokio knibžda. Man tiesiog taip palankiai susiklostė aplinkybės. Iš Atlantos išvažiavau dirbti į Tennessee valstiją, kur vakarais

praktiškai neturėjau ką veikti. Gyvenau šalia „Nashville International“ aerodromo. Kartą tiesiog nuėjau į skrydžių mokyklą, ir man pasiūlė paskraidyti.

Manau, kad dauguma, kaip ir aš, nedrįsta žengti pirmųjų žingsnių. Kai pirmieji žingsniai žengti, viskas toliau einasi savaime.

- Kiek licenzijų turite dabar?

- Pirma – privataus piloto, po to – instrumentinė. Praskraidžius 250 valandų, galima laikyti komercinio piloto licenziją. Po to – instruktoriaus. Jos yra kelių pakopų: iš pradžių gali mokyti ne debesyse ir ne instrumentinėmis sąlygomis – tik kai geras matomumas; toliau – instrumentinė instruktoriaus. Taigi jau penkios. Vėliau dar gavau kelių variklių piloto licenziją – paprastą ir instruktoriaus. Tai septynios. Na, ir mokytojo, kuris gali mokyti ant žemės – taigi dar porą turėtume pridėti.

- Kas yra ta instrumentinė licenzija?

- Tai yra labai labai rimta. Gana greitai išmokstama valdyti lėktuvą: pakilti, saugiai nusileisti, atlikti posūkius, paprastus manevrus... Bet visuomet yra pavojus, kad užaugs per didelis pasitikėjimas savimi, kad pradėsi galvoti, jog tikrai žinai, kur dangus, kur žemė. Būtent dėl to ir jaunojo Kenedžio nelaimė įvyko (aš pateikiu tai kaip pavyzdį savo internetinėje svetainėje „www.rgikas.com“) - jis buvo nepatyręs pilotas, skrido naktį, debesyse, prarado orientaciją. Instrumentinis mokymas ir yra apie tai, kaip neprarasti orientacijos, kaip pasitikėti instrumentais, o ne tuo, ką pats jauti.

- Na, o dabar padėkite įsivaizduoti, kaip atrodo pirmosios pamokos ore?

- Man jos būna linksmos. Bandau sudominti žmones – daugelis pirmą kartą jaučia nerimą (kaip ir aš jaučiau). Juk eini į nežinią, nesi tikras, kad pavyks. Iš tikrųjų tas, kas vairuoja mašiną, gali valdyti ir lėktuvą.

Per pirmą pamoką aš tiesiog pradėdau aiškinti viską apie lėktuvą: kas yra sparnas, kodėl lėktuvas kyba, kas yra propeleris – tai yra, pagrindinius aerodinamikos principus. Jokių formulų – viskas labai paprastai. Po to pakylam į viršų. Per pačią pirmą pamoką duodu studentui vairą ir sakau: pasuk čia, pasuk čia - ir jis tiesiog pradeda jausti. Po to pradėdau aiškinti apie kokį nors instrumentą – pavyzdžiui, kas yra posūkio kampas, koks kilimo, koks nusileidimo kampas, kaip reguliuoti greitį – viskas vyksta žingsnis po žingsnio. O jeigu reikia daryti kokį sudėtingesnį manevrą, tai pirmiausia mes jį padarome ant žemės, kad pakilus nereiktų gaišti laiko; po to aš pademonstruoju, kaip jis iš tikrųjų turi atrodyti, ir tuomet jau perduodu lėktuvo valdymą studentui. Vėlgi – viskas pamažu.

- Kiek laiko trunka, kol žmogus pajunta lėktuvą kaip savo kūną?

- Vieniems trumpiau, kitiems ilgiau. Reikalaujamas minimumas yra 40 valandų ore, bet

negirdėjau, kad kas su 40-čia valandų laikytų egzaminą. Mano studentai gauna licenziją po maždaug 60-ies skrydžių. Vidurkis, kiek žinau, yra 72 valandos. Bet tai tik minimumas, tai tik leidimas mokytis toliau – t.y. esi pakankamai saugus, kad pats neužsimuštum ir neužmuštum kitų.

- O kiek mokinių turėjote iki šiol?

- Tiksliai sunku suskaičiuoti, nes būna tokių, kurie ateina ir išeina. Galiu pasakyti, kad apie dešimt mano mokinių jau gavo licenzijas. Tačiau yra tokių - nežinau, ar galima vadinti juos mokiniais - kurie ateina pabandyti ir daugiau nebepasirodo. Tokių buvę nemažai.

Kodėl žmonės skraido

- Kas dažniausiai atveda žmogų pas skrydžių instruktorių? Sena svajonė? Tiesiog per daug pinigų ir noras įsigyti nuosavą lėktuvą? Su kokia motyvacija dažniausiai susiduriate?

- Man motyvacija yra labai svarbu. Čia iš tikrųjų geras klausimas. Aš visuomet pirmiausia bandau išsiaiškinti, kodėl žmogus nori skraidyti. Sakyčiau, yra kelios žmonių grupės. Viena – tai jaunuoliai, kurie turi turtingus tėvelius; tėveliai atveda savo 16-17 metų atžalas, kad šie išmoktų skraidyti. Gerai, jeigu norai sutampa.

Kita grupė – vidutinio amžiaus žmonės, turintys darbus, bet ieškantys ko nors naujo, nes jiems galbūt įkyrėjusi jų kasdienybė. Prie pastarųjų, beje, aš priskirčiau ir patį save...

Ir yra žmonės – turėjau keletą studentų – kuriems apie 60; jie turi finansines galimybes, nesiekia tolimų tikslų, bet gyvena šia diena. Tad kodėl gi ne?

- Bet tai juk nepigu – skraidyti tiesiog savo malonumui?

- Man labiausiai patinka dirbti su žmonėmis, kurie to nori ne vien dėl malonumo, bet mato tikslą ir eina toliau. Turiu vieną labai gerą pavyzdį – mano buvęs studentas dabar mokosi skraidyti reaktyviniais keleiviniais lėktuvais. Jis pradėjo su manimi, gavo privataus piloto ir instrumentinę licenzijas – ir nuėjo toliau. Dažniausiai tie jauni žmonės, kurie ateina mokytis, siekia vieno – tapti profesionaliais pilotais. Ir tai normalūs, natūralūs, tikri žingsniai... Nebūtina penkerius metus mokytis norint įgyti reikalingą kvalifikaciją. Visa tai galima pasiekti kur kas greičiau.

- Ar dažnai paskraidote savo malonumui?

- Tikrai nedažnai, gal porą kartų per metus. Bet tai iš tikrųjų malonu. Keletą kartų skridau į Floridą. Liepos 4-ąją sukom ratus čia virš ežero ir grožėjomės fejerverkais. Pasirodo, jokių apribojimų iš viršaus stebėti fejerverkus nėra. O tai - fantastiškas vaizdas.

- *Ar nevilioja akrobatinis skraidymas?*

- Galvoju apie tai tik tiek, kiek tai svarbu saugumui. Saugumas man yra pirmoje vietoje. Teko girdėti, kad instruktoriai patenka į tokią padėtį, kai lėktuvas apsiverčia aukštyn kojomis ir reikia sugebėti atversti jį atgal... Bet tik tiek ta akrobatika mane ir domina – nemanau, kad norėčiau varžytis su profesionalais. Iš tikrųjų man patinka ramūs, tylūs skrydžiai, naktiniai skrydžiai debesyse, pati ta procedūra, susijusi su komunikacija, oro erdvės kontrole...

Naujausias posūkis – keleiviniai lėktuvai

Natūralu, kad kiekvienas kareivis svajoja būti generolu. Kai prieš porą mėnesių kalbėjomės su Robertu pirmą kartą, jis nenorėjo pasakoti apie savo planus. Ir tai suprantama – nesinori kalbėti apie tai, kas jau nebe abstrakti svajonė, bet dar ir ne visiškai įvyko. Bet štai praėjo nedaug laiko, ir mes išgirdome svarbią naujieną – Robertas išlaikė visus egzaminus ir pradeda pilotuoti keleivinius lėktuvus!

- *Kiek kartų jau skraidinote keleivius?*

- „Delta Connection“ oro linijos mane priėmė į darbą rugpjūčio 27-tą dieną. Pirmą savaitę jau paskyrė lėktuvą, kuriuo skraidysiu. Tai „Canadian Regional Jet CRJ-200“, 50-ties keleivių lėktuvas. Pradėjau mokslus. Po intensyvių kursų, naktinių simulatorių treniruočių, kasdieninių namų darbų iki vėlyvo vakaro, pirmieji skrydžiai su keleiviais įvyko lapkričio mėnesį. Taigi greitai jau bus du mėnesiai.

- *Koks jausmas lydėjo pirmąkart pilotuojant keleivinį lėktuvą?*

- Jausmas fantastiškas! Linksma. Tai nebuvo kažkoks didelis šokas, nes mes buvom gerai paruošti taip vadiname simulatoriuje (tai tikra lėktuvo kabina su visais valdymo prietaisais, sujungta su daugybe kompiuterių, hidraulinių mechanizmų ir netgi specialiai pritaikytais vizualiais efektais). Simulatoriuje galima imituoti įvairias situacijas – netgi tokias, kokių tikrame lėktuve tikrai nenorėtum matyti, pavyzdžiui, gaisrą.

Taigi perėjimas prie tikro lėktuvo buvo natūralus. Viena aišku, kad nuo dabar negali būti nei minties apie rimtas klaidas. Tiesa, labai daug priklauso nuo komandos. Kapitonas turi didelę įtaką ne tik skrydžio saugumui, bet ir jaukumui.

- *Koks buvo maršrutas? Kokie bus ateityje?*

- Pirmas maršrutas buvo iš Atlantos į Austin (Texas) ir atgal. Žinote, sudėtingiausia buvo dar nepakilus suspėti nauju žargonu bendrauti su oro erdvės kontrolieriais lėktuvų knibždančiame Atlantos aerodrome. Jau teko keletą miestų aplankyti ir rytinėje Amerikos dalyje. Dar šios oro linijos skrenda į Kanadą, Meksiką, Bahamus ir Belizą. Iš viso yra apie 150 maršrutų. Kolektyvas linksmas.

Kol kas nesigailiu žengęs šį žingsnį. Man tai buvo reikalingas permainų metas po kompiuterinių darbų įstaigose.

- Ar tęsitate darbą su mokiniais?

- Žiūrėsime, kol kas nežinau. Žinau tik, kad bet kokia pradžia yra sunki, ir papildomą darbą tikrai turėsiu dirbti, o instruktoriaus licenzijos nežadu atsisakyti.

Turiu nuostabią 10 metų dukrą. Visuomet troškau jai geresnio gyvenimo. Užtruko metų metai, kol pagaliau susitvarkėm visus dokumentus.

Deja, lazda turi du galus: mano būdas, nesugebėjimas ramiai pasėdėti vienoje vietoje ir šioks toks pramušgalviškumas turėjo neigiamos įtakos šeimoje... Ko gero, žmonės jau yra tokio būdo, kad jiems reikia griauti ir kaupiti į nuoskaudų puodą visa tai, ko negali užmiršti. Taigi ne viskas rožėmis klota. Kaip matote, šios „pasakos“ pabaiga nėra labai džiaugsminga. Ir tai buvo mūsų abiejų su žmona kaltė. Ji yra geros širdies žmogus, tik keliai kartais ima ir išsiskiria. Aš privalau surasti savo tikslą ir būti sąžiningu sau bei kitiems. Manau, nemažai išmokau iš skaudžių pamokų...

