

Pilots Kārlis Murāns: Mūsu ofisā vienmēr ir saulainas dienas



Šobrīd Kārlis ir lidmašīnas otrais pilots, asistējot ar palīdzot galvenajam cilvēkam lidmašīnā – kapteinim.

Lai gan šobrīd Kārlis Murāns dzīvo Rīgā, viņu noteikti var saukt par ādažnieku, jo viņš te ir audzis un skolojies, absolvējot Ādažu vidusskolu. Par savu dzīves acinājumu Kārlis izvēlējies aviāciju, un šobrīd kā lidmašīnas otrais pilots regulāri lido uz dažādām valstīm visā pasaulē. Kā un kāpēc viņš izvēlējās tieši pilota profesiju, Kārlis atklāj intervijā "Ādažu Vēstīm".

Tu esi Ādažu vidusskolas absolvents. Vai tava dzīve vienmēr bijusi saistīta ar Ādažiem?

Ne gluži. Manas dzīves pirmos gadus ar ģimeni pavadījām Rīgā, bet pēc tam vecāki pārcēlās uz Ādažiem, kur es arī gan iesāku, gan pabeidzu skolu. Pa vidu vēl bija īss periods Rīgas 2. ģimnāzijā, taču veselības dēļ biju spiests to atstāt. Satraumēju muguru, nevarēju vairs ar sabiedrisko transportu izbraukt līdz Rīgai, tāpēc atgriezās Ādažos. Tagad uzskatu, ka aiziet uz Rīgu bija liela kļūda.

Kāpēc?

Man personīgi šķita, ka mācību ziņā es Rīgā mazliet degradējos. Rīgā vidusskolā bija daudz vairāk klases, Ādažos tikai viena, līdz ar to bija daudz personiskāka attieksme.

Lietas, kas lido

Kas tevi interesēja skolas laikā?

Nevaru apgalvot, ka man jau kopš bērnības gribējies kļūt par pilotu, taču mani vienmēr interesējušas lietas, kas lido. Man pat nebija tādas konkrētas sapņu profesijas. Kurš gan sapņo par strādāšanu? (Smejas.) Par pilota profesiju domāju vairāk finansiālu apsvērumu vadīts, apzinoties, ka varēšu labi nopelnīt un palikt dzīvot Latvijā. Universitātes laikā, kad man radās iespēja palidot, āķis bija lūpā. Kopš tās reizes nevienā citā profesijā vairs sevi nevarēju iedomāties.

Ko tu apguvi universitātē? Tas taču nebija nekā saistīts ar aviāciju?

Pēc Ādažu vidusskolas pabeigšanas aizgāju uz Latvijas Universitātes Datorikas fakultāti. Tā saucamās pirmā semestra depresijas laikā sapratu, ka tā nepavisam nav mana joma – apzinājos, ka sēdēšana ofisā pie datora nav mans acinājums. Tomēr, neskatoties uz to, mācības es pabeidzu, iegūstot pirmā līmeņa profesionālo augstāko izglītību un programmētāja kvalifikāciju. Jāatzīst, ka biju domājis par pilota profesiju jau pēc vidusskolas, taču tajā laikā acimredzot neatradu pareizo informāciju, un ideju par li-

došanu uz kādu laiku atmetu.

Tu jau pieminēji iespēju lidot augstskolas laikā. Kā šāda iespēja tev radās?

Mana topošā sieva palīdzēja atrast kontaktus pilotu skolā "Eriva" – tur mācījās kāds puīsis, ar kuru sazinājos. Viņš man pastāstīja visu, kas mani interesē, teica, ka būs "Atvērto durvju diena", kurā varēs vairāk uzzināt par procesu un iespēju veidot karjeru aviācijā. Pēc "Atvērto durvju dienas" uzsāku mācības pilotu skolā, un tad arī radās iespēja veikt pirmo lidojumu.

Un pēc tam mērķtiecīgi sāki virzīties uz pilota profesiju?

Tieši tā arī notika. Tēvs bija iekrājis naudu, ko varēja izmantot pilotu skolas izmaksu segšanai. Protams, ar to pilnībā nepietika, bet tas bija labs sākums, lai saprastu, cik ļoti lidošana patīk.

Mācības dārgas, taču iespēja labi pelnīt

Zināms, ka mācības pilotu skolā ir dārgas. Ar kādu summu jāreķinās jauniešiem, kurš nolēmis realizēt sevi pilota profesijā?

Pirms pieciem vai nedaudz vairāk gadiem, kad es ar to sāku nodarboties, bija jāreķinās ar 60 000 eiro. Protams, mūsdienās šie skaitļi, visticamāk, ir mainījušies, jo cenas ir palielinājušās. Pats pilotu skolā tikai biju iesācis mācības, lai iegūtu privātpilota licenci, taču tās nepabeidzu. Kad mācības pametu, biju iztērējis ap 10 000 eiro.

Kāpēc pameti mācības?

Sapratu, ka man būs pilotu skolā jāpavada ilgs laiks un jātērē lieli līdzekļi. "Eriva" var iegūt privātpilota, taču ne komercpilota licenci. Turklāt tobrīd darbību uzsāka "airBaltic" pilotu akadēmija un es iestājos pirmajā grupā. Tolaik mācības bija ap 69 000 eiro, tagad, ja nemaldos – pāri 70 000 (izmaksas sasniedz līdz 79 000 – autora piezīme).

Šajā gadījumā, cik saprotu, daļa summas ir kredīts?

Tās summas izklausās bargākas nekā ir. Studenta sākotnējā iemaksa ir 15 000 eiro, bet, sekmīgi mācoties, pārējo daļu palīdzēs finansēt kompānija (kā aizdevumu). Pabeidzot mācības, mums bija garantēta darba vieta, kas šobrīd laikam vairs nav, jo *koviids* daudz ko industriju izmainīja. Uzsākot pilota karjeru, kredītu atmaksājam. Šaubos, ka man tik ātri viss būtu izdevies, ja nebūtu pilotu akadēmijas. Pilotu alga ir pietiekami laba, līdz ar to kredīts nav pārāk liels slogs.

Cik liela ir pilota alga?

Nemaz nezinu, vai to drīkstu atklāt (*smejas*). Ir pamatalga, kurai klāt nāk vēl tā saucamā "per diem" samaksa – ja daudz sanāk lidot ārpus Latvijas un bieži palikt viesnīcās, par to katru dienu pēc Eiropas standartiem tiek maksāta komandējuma nauda.



2017. gadā Kārlis absolvēja Latvijas Universitāti, iegūstot programmētāja kvalifikāciju. Attēlā kopā ar mammu.

Tur papildu var sanākt pat puse no pamatalgas. Mums ir bāze Tampērē, no turienes daudz lidojam, sadarbojamies arī ar citām aviokompānijām, piemēram, "SAS" (Scandinavian Airlines), "Lufthansa" un "Eurowings", bieži paliekam viesnīcās Skandināvijā un Vācijā, tādējādi ir iespēja labi nopelnīt papildus.

No 200 pretendentiem iekļūva starp 12 labākajiem

Atgriezoties pie apmācību tēmas – vai ir daudz gribētāju, kas vēlas kļūt par pilotiem?

Es teiktu, ka jā. Ja pareizi atceros, tad uz pilotu akadēmijas pirmo grupu bija ap 200 gribētāju, bet iespēju mācīties ieguva tikai 12.

Kā notika pilotu atlases process?

Vispirms bija jāiesūta CV un vidusskolas sekmju izraksts. Nevaru apgalvot, ka man bija tās labākās atzīmes skolā, bet tajos priekšmetos, kas bija svarīgi, piemēram, fizikā, angļu valodā un matemātikā, bija pietiekami labi. Lai arī skolā matemātikā varbūt tik labi negāja, Universitātē biju mācīties augstāko matemātiku, kas deva papildu punktus.

Kā jūs vēl vērtēja?

Ja CV un sekmju izrakstu atzina par pietiekami labu, pēc tam jau klātienē deva pildīt matemātikas un loģikas testus, kā arī notika sarunas ar psihologiem, lai novērtētu psiholoģisko noturību un saprastu, vai cilvēks vispār der pilota profesijai. Noslēdzotajā daļā ir saruna ar menedžmentu, ko var pielīdzināt darba intervijai.

Cik ilgi notika apmācību process pilotu akadēmijā?

Mācības uzsākām 2018.gada aprīlī, tās ilga 18 mēnešus un noslēdzās nākamā gada oktobrī. Šķiet, ka jau nākamajā dienā bija jāsāk "Type Rating" (kvalifikācijas apmācība ar konkrētu lidmašīnas tipu – aut.) ar "Fokker 100" lidmašīnu, ko lidsabiedrība gan vairs neizmanto. Tagad tiek lidots ar "Airbus". Ja lidmašīnas, ko lidsabiedrība izmanto, būtiski atšķiras no tām, ko izmantoja iepriekš, jātaisa jauns "Type Rating", lai zinātu, ko nozīmē katra podziņa, kā izlēmīgi rīkoties ārkārtas situācijās un tamlīdzīgi.

Kas seko tālāk?

Ja neesi bagātnieks, kas grib lidojāt ar savu lidmašīnu, protams, lielākajai daļai mērķis ir komercpilota licence. 18 mēnešu apmācībās izmācās *from zero to hero* jeb no nulles līdz komercpilotam, tad seko "Type Rating", kas ilgst divus līdz trīs mēnešus. Notiek apmācības simulatorā un teorija, kad tiek apgūts viss par to lidmašīnu, ar kuru tiks lidots. Katram simulatoram var būt savas nianšes, bet realitātē simulatori ļoti precīzi imitē istu lidmašīnu. Pēc tam, ja pareizi atceros, tad ar konkrēto lidmašīnu jāveic sešas pacelšanās un nolaišanās ārpus simulatora. Un tad jau var sākt lidot ar pasažieru lidmašīnām. Divu gadu laikā no nulles es nonācu līdz līmenim, ka jau lidoju ar pasažieriem.

Pirmajā lidojumā – lampu drudzis!

Kādi tev bija iespaidi, kad pirmoreiz pacēlies debesīs ar pasažieru lidmašīnu?

(Smejas.) Godīgi sakot, iespaidus īsti neatceros. Tobrīd bija satraukums un tik daudz domu par to, kas man ir jādara un kā reālajā dzīvē ārpus simulatora pareizi jāpielieto visas procedūras.

Pirmās reizes lampu drudzis?

Jā, tā to varētu nodēvēt. Protams, blakus sēž pieredzējis kapteinis, kurš ir tiesīgs veikt mācību lidojumus, kā arī vēl viens pilots, kurš sēž kabīnes aizmugurē un no malas vēro, vai viss tiek darīts pareizi. Lampu drudzi droši vien rada sajūta, ka man sevi ir jāpierāda.

Cik stundu tev jāveic simulatorā, lai varētu lidot ar lidmašīnu?

Viena simulatora sesija iet četras stundas – divas stundas es esmu atbildīgais pilots, kamēr otrs monitorē lidojumu, bet nākamajās divās stundās mēs maināmies vietām. Ja pareizi atceros, tad jāveic astoņas šādas mācību stundas, kam seko tests, kurā mūs pārbauda, ko esam iemācījušies. Kā autoskolās.

Šobrīd tu esi otrais pilots. Kādas ir galvenās atšķirības starp kapteini un otro pilotu?

Kapteinis ir cilvēks, kuram ir iedota atbildība pār lidaparātu, viņš uzņemas atbildību par visu – apkalpi un pasažieriem. Man tam vēl ir par agru, es pat vēl gadu neesmu nolidojis (*lidojumu biežumu, protams, ietekmēja arī pandēmija – aut.*). Lai tiktu kapteiņa krēslā, jānolido konkrēts skaits stundu. Otrais pilots



Kārlis veicis savu pirmo patstāvīgo lidojumu (First Solo), pēc kura saņem ievēlības – tiek nogriezta kaklasaite, saņemti pirmie uzpleči ar vienu svītru, un jaunais pilots tiek iesvētīts (aplīets) ar ūdeni.

asistē kapteinim, izpilda kapteiņa norādes. Kapteinis jeb *pilot flying* vada lidmašīnu, bet otrais pilots jeb *pilot monitoring* – pārskata, vai sistēmas darbojas korekti, pārbauda, vai kapteinis nav kaut ko palaidis garām.

Svarīga psiholoģiskā noturība un mierīgs prāts

Tu jau pieminēji, ka apmācību laikā pārbauda arī psiholoģisko noturību. Cik bieži lidojuma laikā gadās saspringti brīži?

Saspringuma līmenis atkarīgs no psiholoģiskās noturības. Šobrīd pacelt lidmašīnu man nebūtu nekas īpašs, citiem varbūt tas radītu paniku. Ja pieredzes vēl ir maz, nav daudz lidots, nosēšanās ir diezgan saspringta lieta. Ir daudzas lietas, pie kā piedomāt – vējš, vēja stiprums un virziena, lidmašīnas jauda, lidmašīnu sistēmas, kas ir jāiedarbina vai jāizslēdz. Tas viss var ietekmēt lidojumu. Jābūt mierīgam prātam. Rudenī biežāk jāreķinās ar vētrām – tajās iekšā mēs nelidojam, bet cenšamies aplīdot.

Mums ir laikpāstākļu radars, kas ļauj situāciju kontrolēt un redzēt, kur veidojas vētras.

Un līdz ar to veiksmīgāk tās aplīdot?

Jā. Protams, vētras arī kustas un pārvietojas, kā arī mēdz veidoties jaunas. Var gadīties situācija, kāda bija nesen mums. Lidojot uz Rīgu, vētra veidojās tāda, ka nācās virzīties uz Baltkrievijas pusi, kuras gaisa telpā šobrīd neielidojam. Bija jāvērtē, cik tuvu Baltkrievijas robežai varam pielidot. Zemi mēs neredzam, nākas paļauties uz instrumentiem, navigācijas punktiem radaros. Nav tā, ka ir neiespējami šķērsot gaisa telpas robežu, bet tas ir jākoordinē iepriekš ar cilvēkiem uz zemes, lai nerastos nepatīkšanas.

Kādi riska faktori debesīs ir vēl bez vētrām?

Galvenie riski ir tieši vētras un turbulences, kā arī citas lidmašīnas, bet tas tomēr tiek kontrolēts, lai apdraudējums sadurties ar citu lidmašīnu vispār neeksistētu. Simulatorā, starp citu, visu laiku šķiet, ka lidmašīnas triecas viena otrā, jo mācību dēļ tiek radītas maksimāli sarežģītas situācijas, lai lidojot mēs veiksmīgi spētu izvairīties, bet reālajā dzīvē tādas situācijas īsti nenotiek. Ielūkojoties vietnē "Flightradar24", var redzēt, ka īpaši Rietumeiropā lidmašīnu debesis ir ļoti daudz. Cik tuvu jūs nolidojat viens no otra realitātē?

Samazinātais standarts paredz, ka varam nolidot 1000 pēdu (aptuveni 300 metri – aut.) attālumā viens no otra. Ja izdodas redzēt otru lidmašīnu, tas ir iespējams skats. Pasažieru redzamība tādā ziņā ir limitēta, jo viņiem ir nelieli lodziņi, kamēr mēs pa priekšējo logu redzam daudz plašāk. Mums ir liels, skaists logs, varam skatīties gandrīz uz visām pusēm.

Simulators norūda un minimizē bailes

Vai tev kā pilotam ir brīži, kad parādās bailes?

Šajā ziņā ļoti palīdz simulators, kas palīdz tikt galā ar bailēm par vētrām, turbulencēm un nosēšanos. Simulators dod visus sliktākos variantus un liek no tiem izvairīties. Kamēr neesi pierādījis, ka pieņem pareizos lēmumus [simulatorā], tevī nemaz nelaidīs lidot ar pasažieru lidmašīnu. Bailes, ja ne gluži pazūd, tad tiek minimizētas. Mēs tiekam maksimāli norūdināti, lai lidojot viss būtu kārtībā.

Vairākkārt pieminēji nosēšanos kā vienu no sarežģītākajām lietām.

Es pat neteiktu, ka sarežģītākā, drīzāk bīstamākā, jo, esot tuvak zemei, ir grūtāk kontrolēt lidaparātu. Taču ar to ir tāpat kā ar jebkuru lietu, ko cilvēks praktizē, – jo biežāk to dara, jo labāk izdodas.

Mūsu intervijas laikā tu esi Grieķijā, taču ne darbā, bet atpūtā. Cik bieži tev sanāk atpūsties?

Mums tomēr ir maigu darbs, kam ir sava specifika. Jau iepriekš man bija ielānētas sešas brīvas dienas pēc kārtas,



Pilotu akadēmijas rīkotajā ģimenes dienā šī gada augustā Kārļa sievai un tētim bija iespēja izbaudīt lidojumu Kārļa vadībā.

tāpēc ar sievu nolēmām – kāpēc gan ne? Aizlidojām uz Grieķiju! Ir reizes, kad arī darba ietvaros sanāk nedaudz atpūsties. Piemēram, pirms nedēļas aizlidoju uz Dubaju, kur arī bija divas brīvas dienas. Sanāk kā mazs atvaļinājums. Savu grafiku nākamajam mēnesim mēs uzzinām iepriekšējā mēneša vidū. Protams, mums nav standarta darba laiks vai brīvas nedēļas nogales, bet ar to visu var viegli sadzīvot, jo ir priekšrocības, ko sniedz šī profesija.

Cik lidojumu mēnesī tev vidēji ir?

Tas atkarīgs no sezonas. Protams, vasarā lidojam aktīvāk – gaisā pēc noteikumiem varam pavadīt līdz 90 stundām, bet, ieskaitot uz zemes pavadīto laiku, – līdz 160 stundām. Beidzoties vasaras sezonai, stundu skaits ir samazinājies. Piemēram, septembrī man bija aptuveni 50-60 stundas.

Medusmēneša ģenerālmēģinājums Grieķijā

Savā pilota pieredzē esi bijis daudzās valstīs un pilsētās. Kura aizrāvusi visvairāk?

Valstu patiešām ir daudz, taču ne visās sanāk iziet ārā [uz pilsētu] un pavadīt laiku, bieži vien sanāk, ka esmu tur *caurbraucot*. Otro reizi biju Apvienoto Arābu Emirātu galvaspilsētā Dubajā, un ar otro reizi tā mani aizrāva. Pirmajā reizē man Dubaja šķita nekāda, taču, kad pirms nedēļas tur biju otro reizi un bija iespēja to iepazīt, šķita, ka pilnīgi cita pilsēta.

Un Eiropā?

Mani ārkārtīgi aizrauj Gruzija. Tā ir valsts, kur man ļoti gribas aizlidot tūrista statusā. Esmu tur bijis kā pilots, taču tas notika naktī, tādī lidojumi ir ļoti nogurdinoši. Man vairāk patīk aukstās, nevis siltās vietas, tāpēc starp favorītiem ir arī Skandināvija. Daudz laika sanāk pavadīt Tampērē, Somijā, ļoti patīkama, jauka pilsēta.

Cik bieži esi mājās?

Šobrīd mana dzīvesvieta ir Rīgas centrā, lai gan es ļoti gribētu dzīvot Ādažos. Diemžēl tad man nokļūšanai uz darbu būtu jāpavada vairāk laika, nekā es vēlētos. Mājās esmu kādas 12-13 dienas mēnesī.

Tev šovasar bija skaists notikums dzīvē – kāzas. Vai lidojums uz Grieķiju ir kāzu ceļojums, vai arī medusmēnesis jums tikai vēl priekšā?

Grieķija mums ir medusmēneša izmēģinājums, lai saprastu, ko mums patīk darīt ārzemēs un ko nē. Man nesen no darba devēja arī atnāca ziņa, ka neesmu vēl izmantojis divu nedēļu atvaļinājumu, kas man pienākas. To mēs plānojam izmantot mūsu medusmēnesim.

Ofisā vienmēr ir saulainas dienas

Kas pilota darbā ir visaizraujošākais?

Tā varētu būt apziņa, ka man ir ledotas 50 tonnas ar metālu un man ar to ļauj lidināt cilvēkus. (*Smejas.*) Tas, protams, ir vienkāršoti absurds salīdzinājums, bet tas ļauj saprast, cik tā vienlaikus ir divaina un fantastiska lieta, ko mēs darām. Brīžiem liekas, ka tas nevar būt pa īstam.

Daudzi piloti kā profesijas burvību min faktu, ka debesīs virs mākoņiem vienmēr ir saule!

Jā, tādu tekstu, mazliet pamainītu, arī es pats daudz esmu izmantojis – mūsu ofisā vienmēr ir saulainas dienas. Tas ir diezgan precīzi teikts.

Jānis Pārums

