

РОДЕН ДА БИДЕ ДЕЛ



Разговорот го водеше:
Милева ЛАЗОВА



☀ Господине Стојчески, по втора година средно образование заминавте за Америка. Која беше причината за овој чекор?

СТОЈЧЕСКИ: Првото патување беше во Англија и траеше 3 недели. Тоа беше една летна програма за размена на ученици, со цел да посетуваме курс по англиски јазик. Сè до 15 - годишна возраст секое лето, 3 месеци минував во Америка на слични програми за учење на англискиот јазик. Овие патувања, за кои имав огромна поддршка од семејството, ми овозможуваа незаборавни моменти, искуства, познанства, а најголема придобивка беше тоа што одлично го совладав англискиот јазик. При едно патување ја посетив државата Флорида, таму останав 3 месеци во семејството на едни прекрасни луѓе, Lee и Thadeus Kempisty. Благодарение на нивното гостопримство и дружељубивост, уште повеќе го усовршив англискиот јазик. Со овие луѓе разговарав за најразлични теми, од што подоцна произлезе клучниот разговор за моите идни планови, односно понатамошно школување. Уште тогаш, но и долго пред тоа, знаев која е

мојата желба и што сакам да учам, воопшто каква да ми биде кариерата. Штом ја спомнав мојата желба, луѓето веднаш ме насочија кон Универзитетот Embry-Riddle Aeronautical University кој се наоѓа на Флорида. По една недела од разговорот, од Универзитетот ги добив сите потребни материјали и апликации, но за жал имав само 14 години. Морав да се вратам во Македонија и се запишав во охридската Гимназија. Во тој период редовно комуницирав со Универзитетот, ги следев сите новини и промени во следните две години. По завршувањето втора година се запишав во средно училиште во Америка, во државата Мичиген, по препорака на Универзитетот. Тоа беше корисно, но многу тешко искуство, преполно со предизвици и најразлични пречки сè до крајот на школувањето. Успеав двете школски години да ги завршам за една. Значи, главната причина што заминав во Америка беше препораката од Универзитетот, со цел подобро и побрзо да се вклопам во нивната средина.

☀ Го избравте Универзитетот за авијација во Флорида. Зошто?

СТОЈЧЕСКИ: Од моментот кога на некој начин американското семејство ме запозна со тој Универзитет и со него-

вите програми, продолжив самостојно преку телефон, Интернет и др. да комуницирам со него за да саберам што повеќе информации. На крај се убедив дека тоа е единствениот таков универзитет во светот, кој нуди исклучително програми за авијација, како што се, обука на пилоти, контрола на летање, метеорологија, конструктори, инженери, бизнис авијација и авиомеханичари. Комуницирав со многу негови поранешни студенти кои, тогаш а и сега се наоѓаат на угледни работни позиции, и тие ми го потврдија истото. Професорите имаа долгогодишно искуство во сите гранки на авијацијата, а особено во летањето. Околу 80 отсто од нив беа поранешни воени пилоти, а другите, поранешни капетани во цивилното воздухопловство. Универзитетот располагаше со свој аеродром и флота од 250 авиони од различни видови за обука. Аеродромот беше во радарска зона во која имавме одлични можности за усвојување на летањето, како и на комуникациите, односно во средина во којашто дневно се реализираа 4500 летови. Исто така, Универзитетот располагаше со голем број симулатори - Boeing 737-300, Beechcraft 1900, 10 нови симулатори на помали едномоторни авиони и различни уреди за симулација на летот. Благодарение на нивното усвојување и новата технологија, студентите можат целиот тренинг да го добијат на тој симулатор и на крај да бидат подготвени директно и самостојно да летаат со вистински авион. Училиниците беа најмодерно опремени, со сите видови прожектирачки апарати и компјутер за секој студент. Беа достапни и т.н. тутори или луѓе платени да ни бидат достапни во текот на целиот ден, за било каква стручна помош. Универзитетот има библиотека која работи 24 часа и во неа може да се најде секаков вид информации. Значи, горенаведените услови, долгогодишното постоење и успех, местоположбата и професионалноста беа главните причини поради кои одлучив да се школувам токму на овој Универзитет.

☀ Каков е нивниот начин на студирање, односно што сè се бара од студентот? Имавте ли можност да добиете стипендија?

ОД СВЕТСКОТО НЕБО

СТОЈЧЕСКИ: За жал, немаше стипендија за странски студенти, без оглед на успехот кој го постигнуваа. Универзитетот се третира како приватен и непрофитабилен и затоа не располага со такви програми. Начинот на студирање беше многу едноставен и ефикасен. Отсекогаш сум се воодушевувал на нивниот систем и тоа најмногу поради ефикасноста. Речиси сите професори беа одлични психолози и педагози. Со своето долгогодишно искуство тие точно знаеја што треба да знаеме и како да го научиме. Динамичната настава мораше да се следи редовно и изостанувањето беше строго забрането, секако со исклучоци. Минималниот резултат беше успешност на 80 отсто од сите видови тестирања, освен практично. Тестирањата се вршеа многу брзо, а цел беше студентите секогаш да имаат свежи познавања на материјалот. Професорите повеќе практикуваа активни предавања, во кои беа вклучени обработка на одредени теми во групи, тимска работа, проекти, и прикажување и анализирање на вистински случки во авијацијата со сите средства кои ни беа достапни. По секој нов изучен материјал следеше вистинска практична случка која многу помагаше да се совлда и да се разбере материјалот. Секој вид на предавање во училиница и надвор од неа не условуваше да користиме дополнителни информации - книги, Интернет итн. Што се однесува до практичниот дел или летачкиот оддел, уште во првиот семестар имавме инструктори и веќе почнувавме со земјено подготвување и летање. По наставата од 8 часа имавме средба со нашите инструктори. Обуката во состав со летачкиот оддел, кој се разликуваше од универзитетската настава, се состоеше од писмено подготвување, усно и практично. Дневно имавме 4 часа усно и околу 4 часа летање. Во усниот дел студентот се запознаваше со најразлични системи на авиони, кои физички беа изложени за нас. Практичниот дел беше најинтересен, но за него беше потребна добра подготовка, концентрација и енергија. По секој лет со инструкторите имавме т.н. брифинг или разговор во кој ни го прикажуваа нашиот напредок, успех и неуспех во летањето, заедно со техниките за усовршување и најразлични со-

вети. По секои 10 лета имавме практични тестирања со државен инспектор, а секое трето беше главно полагање за одредена дозвола. Прво почнувавме обука за спортски или приватен пилот, потоа за летање по инструменти, професионален пилот, пилот за повеќе моторни авиони и инструктор по летање.

☀ Три ипол години минавте на овој Универзитет. Какви беа летните семестри?

СТОЈЧЕСКИ: Школувањето на Универзитетот трае 5 години. Летните семестри им беа достапни на студентите кои сакаат побрзо да го завршат школувањето и имаат опција да учат 12 месеци во годината. Се одлучив за оваа варијанта и секоја година, десет ипол месеци следев настава, така што успеав да завршам за три ипол години. Тие се многу различни од оние нормалните, всушност потешки, подинамични, но со труд и со упорност ја постигнав целта. На крај, на 21 - годишна возраст успеав да дипломирам во областа професионален линиски пилот и во историјата на тој Универзитет да бидам првиот дипломец Македонец, инструктор пилот, контролор, метеорологист и диспечер.



☀ Вашите соништа да бидете дел од некоја голема американска компанија паднаа во вода. По дипломирањето се соочивте со два големи проблема?

СТОЈЧЕСКИ: Поради квалитетот на студентите излезени од овој Универзитет, големите американски компании постојано беа во борба и доставуваа најразлични програми за обука и вработување на пилоти. Поради мојот успех, компанијата NORTHWEST AIRLINES ми понуди работно место. Со задоволство ја прифатив понудата. Сè се одвиваше беспрекорно сè до 11 септември 2001 година (кога се случи терористичкиот напад на зградите близначки во Њу-јорк). По овој настан, работите целосно се променија. Како странски пилоти добивме многу лимитирања и забрани. Сите програми за вработување паднаа во вода, а со тоа и моето работно место. Истото важеше и за американските државјани. Авијацијата како гранка, односно дејност тргна надолу, компаниите почнаа да банкротираат, а јас и многу други се најдовме во безизлезна ситуација. Во тој момент не размислував да се вратам во Македонија, туку продолжив и се соочив со многу потешки моменти. Добивме секакви забрани да посетуваме одредени настани, да користиме одредени апаратури и симулатори за кои веќе имавме платено во Универзитетот. Овие настани беа заменети со други како субституција, па тоа не чинеше уште половина година, уште еден семестер, а и дополнителен финансиски трошок. Со текот на времето состојбата се промени на подобро, но само за американските државјани, но не и за нас - странците. Таа е причината поради која јас сега се наоѓам во Македонија. Колкава и да е голема желбата, факт е дека е многу долг и тежок процес да успеам да станам дел од некоја угледна американска компанија, а во многу случаи и невозможен.

☀ Работевте како инструктор. Што се случи потоа?

СТОЈЧЕСКИ: Кога полагав и се обучував за инструктор по летање веќе голем број поранешни инструктори

беа вратени од компаниите поради тешката состојба во која се наоѓаа. Во еден момент оправдано бев загрижен дека за мене ќе нема работно место. Благодарение на брзото економско закрепнување и воопшто на авијацијата се создаде можност да се вработам на Универзитетот како инструктор по летање во период од околу 4 месеци. Тоа беше прекрасно искуство, преполно со дружење, учење, летање, одговорности.

☀ По ова се вративте во Македонија. Во Европа не се признаваа американските дозволи, така што Вие моравте повторно да го минете истиот пат!

СТОЈЧЕСКИ: За жал, тоа е точно. Не би сакал да навлегувам во детали и да објаснувам зошто е така, но верувам дека станува збор за некаква нивна непотребна игра на политички план. Пилотите кои поседуваат европски дозволи им се признаваат во Америка, а обратно не. Кога се запишав на Универзитетот овој проблем немаше такви димензии, но по сите настани последниве неколку години, за жал, работите станаа покомплицирани отколку што мислев. Моментно сум запишан во една британска летачка Академија со седиште во Наплес, Флорида каде што наставата се одвива по Интернет. Програмата се состои од два дела, со по 7 различни предмети и вкупно 14 испити. Без разлика на подготвеноста овие правила нè условуваат сè ова да го совладаме и научиме за минимален период. Така, сега повторно учам и како што рековте го минувам истиот пат за да можам да се здобијам со европски дозволи за летање, кои се признати речиси секаде во светот.

☀ Што по надминувањето на овие проблеми и по завршувањето на студиите? Имате ли некакви шанси да се вработите, секако прво во Македонија, а потоа и во Европа?

СТОЈЧЕСКИ: Иако до сега вложив огромен труд и финансии надвор од Македонија, искрена желба ми е, доколку е можно, да летам во Македонија. Со одредено претходно искуство и со дипломата од Embry-Riddle Aeronautical University и секако со упорноста, искрено се надевам дека во иднина ќе ми се пружи шанса да работам во некоја европска земја.

☀ Дали би се вратиле во Америка?

СТОЈЧЕСКИ: Можеби на многумина

ќе им биде чудно, но јас искрено не би сакал да се вратам во Америка. Би отпатувал на кратко, но се надевам дека нема да имам потреба да се решам таму и да живеам. Америка е една голема земја со безброј можности, но едноставно не го прифаќам тој начин на живот, менталитетот, а особено третманот кој го имаат пилотите-странци по терористичкиот напад.

☀ Од каде љубовта кон пилотирањето. Кажете ни какви чувства Ве обземаат кога летате и дали веќе имавте можност да управувате авион со повеќе патници?

СТОЈЧЕСКИ: Понекогаш мислам дека едноставно сум роден за оваа професија. Уште како мал мојата прва желба се однесувала на летањето, првата добиена играчка беше авион, секогаш сум бил оптоварен со авионите на не-

и кога времето не е добро, но сè има свои добри и лоши страни. Имав можност да летам и со патници, не многу, но секогаш одговорноста или критериумите се еднакви. Чувството на одговорност за мене е душевна храна, едноставно сакам да бидам одговорен за патниците и да знам дека тие имаат целосна доверба во мене.

☀ Дали веќе сте размислувале за опасноста, ризикот и одговорноста која ќе ја понесете и колку сте решителни и храбри за сè тоа?

СТОЈЧЕСКИ: На оваа тема сум размислувал долго пред да се запишам на Универзитетот. По природа сум решителен и упорен. Ризикот не би го прифатил ако е непотребен. Морам да потенцирам дека во оваа професија треба да се има решителност и храброст до одреден степен, но тоа мора да



бото и постојано сум ветувал дека еден ден ќе станам пилот. Многу време минував на Охридскиот аеродром, ги гледав авионите како слетуваат и полетуваат. И откако ми се оствари желбата, како пилот имав можност да летам и сум стекнал искуство од 400 часа летање. Летањето е чувство кое со збор не се опишува. Едноставно, кога сте горе на небото чувствувате слобода, бидејќи вие сте единствениот кој знае и избира каде и како ќе лета. Тоа е огромно воздушно пространство во кое вие доминирате. Најмногу сум летал на зајдисонце. За жал, сум летал и кога морам

биде поткрепено со искуството и подготвеноста. Колку имате повеќе искуство, што повеќе знаете, колку повеќе се усовршувате толку тоа и ќе придонесе да бидете похрабри и порешителни. За да ги постигнете овие критериуми морате постојано да бидете во тек со науката, да ве интересираат новите работи во авијацијата, редовно да летате и да извршувате одредени задачи или законски барања, а најважно мора да постои исклучителна дисциплина. Не верувам дека еден пилот би можел да опстане долго време без таа дисциплина.