Birželio 12, 2024 / Vilnius, Lithuania

**Nepaisant DI proveržio, pilotų poreikis auga**

**Dirbtiniam intelektui (DI) nenumaldomai skinantis kelią į daugelį ekonomikos sričių, darbo rinkos laukia nemenki pokyčiai. Anot Tarptautinio valiutos fondo, dirbtinio intelekto plėtra artimiausiu metu paveiks net 40 proc. darbo vietų, o pažangiose ekonomikose – net 60 proc. Tuo tarpu Pasaulio ekonomikos forumas prognozuoja, kad iki 2025 m. DI sprendimai panaikins net 85 milijonus darbo vietų. Apie tai, kaip dirbtinis intelektas pakeis orlaivių pilotų profesiją, pasakoja „Avia Solutions Group“ priklausančios vienos didžiausių regione pilotų ruošimo mokyklos „BAA Training“ vyriausiasis skrydžių instruktorius Donatas Latvėnas.**

**Pagalbinis technologijų vaidmuo aviacijoje buvo svarbus nuo pat jos gimimo. Pirmoji „autopiloto“ sistema, leidusi orlaiviams laikytis nustatyto pakilimo aukščio ir skrydžio trajektorijos, buvo sukurta dar 1912 m., o bendravimas radijo ryšiu atsirado 3-ame XX a. dešimtmetyje. Vėliau GPS palydovinės navigacijos sistema ir daugybė kitų priemonių ne tik palengvino orlaivių pilotų darbą, bet ir padėjo užtikrinti skrydžių saugumą. Nė viena iš šių inovacijų nepakeitė pilotų, tačiau, dirbtiniam intelektui tobulėjant, jo reikšmė aviacijoje neabejotinai augs, teigia Donatas Latvėnas:**

**„Tam, kad dirbtinis intelektas pakeistų orlaivius pilotuojančius žmones, dar reikia išspręsti begalę iššūkių, kurie neapsiriboja vien technologijų lauku. Pavyzdžiui, vargu, ar daug žmonių šiandien sutiktų leistis į kelionę padangėmis vien su kompiuteriu piloto kabinoje – mes vis dar pilnai nepasitikime automatizuotais sprendimais. Be to, saugumas aviacijoje yra pats svarbiausias dalykas, todėl visos naujausios technologijos pirmiausia nuodugniai išbandomos, o tai užtrunka.”**

**Ar ateityje orlaiviuose nebematysime pilotų? Pasak Donato, ilgainiui bepiločiai skrydžiai gali tapti norma, ypač ten, kur nėra įtraukiami keleiviai.**

**„Dirbtinis intelektas jau yra išbandomas krovininiams skrydžiams pilotuoti – čia nėra rizikos keleiviams, todėl mažiau skeptiško požiūrio į naujausių technologijų taikymą. Be to, kai kuriuose mažuose lėktuvuose šiandien jau diegiama „safe return“ funkcija – jei pilotui kas nors nutinka, keleivis gali paspausti mygtuką, ir lėktuvas atliks visus reikiamus veiksmus bei nusileis pats“, – pasakoja Donatas Latvėnas.**

**Dirbtinio intelekto pritaikymo būdai aviacijoje neapsiriboja orlaivių valdymu. Šioje srityje apdorojami ištisi kalnai duomenų, todėl aviacijos sektorius yra tiesiog ideali vieta DI sprendimams taikyti. Pavyzdžiui, ši technologija padeda orlaivio pilotams nustatyti optimalų skrydžio kursą, apskaičiuoja skrydžio poveikį aplinkai ir iš anksto numato konkrečių orlaivio komponentų būsimo gedimo datą.**

**Nors dirbtinis intelektas ateityje pilotams gali būti ne tik naudingas įrankis, bet ir kolega, svarbu pažymėti, kad pilotų šiuo metu itin trūksta. Skaičiuojama, kad siekiant užtikrinti sėkmingą aviacijos sektoriaus augimą, per artimiausius 20 metų reikės paruošti apie 500-600 tūkst. naujų specialistų. Trūkumas iš dalies susidarė dėl stereotipų apie profesiją, kuri daliai žmonių atrodo nepasiekiama, ir dėl mokymų kainos.**

**„Skrydžių paklausai nuolat augant, o pilotų trūkumui nemažėjant, įmonės bei mokymo įstaigos verčiasi per galvą kurdamos alternatyvias edukacijos bei įdarbinimo programos, kaip, pvz., naujoji mūsų programa „Pilot Runway“. Šios schemos kiek primena programavimo mokyklų programas, kurios sėkmingai mokslus baigusiems dalyviams siūlo garantuotą darbo vietą. Taip žmonės skatinami nesibaiminti mokslų kainos ir siekti karjeros visomis prasmėmis prestižinėje srityje“, – mini „Pilot Runway“ programos direktorius Norbertas Akromas.**