

רב שיח מעניין בין טייסים מישראל ומארה"ב לעניין הפיכתו של תחביב התעופה למקצוע.

רב השיח התנהל בפורום תעופה קלה בישראל בתאריך 12/11/2009.

Manaim: הכשרה לרישיון מסחרי

חושב כבר הרבה זמן לעשות הסבה מקצועית ולהגשים חלום.

הכוונה היא להפוך את עניין הטיסה למקצוע ולא לתחביב.

האם יש כאן מישהו שהתחיל את הכול מ-0 והיום זו העבודה שלו ?

האם ביצע את הקורס (לפחות הרישיון הפרטי) בארה"ב ?

לפרוטוקול- אני בן 35, לא מאוחר מדי ?

המון תודה מראש על התשובות

Liorca: לא מאוחר לממש חלום אבל מאוד יקר...

יש מחיר כספי גבוה ומחיר משפחתי לא קטן לנשואים עם ילדים.

לדעתי אם לעשות אז ברור שבארה"ב.

אם יש לך אזרחות אמריקאית זה יכול לעזור קצת.

תזכור שהשוק עכשיו במיתון עמוק ויש עודף של טייסים והמשכורות של היום שונות מהמשכורות של פעם כך שיתכן ויחלפו המון שנים אם תצליח לכסות את העלות .

אני ממליץ לך לברר טוב טוב עם טייסים שעשו את המסלול כי אני לא בטוח שכל הנוצץ זהב.

מהמעט פעמים שיצא לי לשבת בתא, העבודה לא מתאימה לכל אחד.(פרט להמראה ונחיתה רוב הזמן זה בייבי סיטר על מכשירים ומידי פעם דיווח בקשר).

יש את עומר לרר לדוגמה ועוד חבר'ה שבטח יענו בקרוב.

בהצלחה,

ליאור

Grants: שאלת מיליון הדולר. יש שהצליחו, אזרחות זרה עוזרת, בעדיפות לאמריקאית או אירופאית. רוב הטייסים בעולם הגדול הם לא יוצאי חיל-האוויר הישראלי או חילות אויר בכלל. יש גם שהתחילו בגיל מבוגר משלך והצליחו, יהיה קשה לבצע הערכת סיכונים מדויקת אך לא אגיד לך שהסיכויים שלך משתפרים משנה לשנה.

כמו שכתב ליאור, המחיר גדול מאד, מכל הבחינות.

שווה או לא זה כבר אינדיבידואלי.

אפשרי? הכול אפשרי.

בנוגע למיתון, אני חושב שכמו כל שוק, זה הזמן להיכנס אליו - תשיג שעות טיסה במחיר נמוך ותהיה מוכן עם הרישיונות כשהמצב ישתפר.

להיזכר להוציא רישיונות כשכולם מסביבך מתקבלים לעבודה זה בד"כ מאוחר מדי.

ההצעה שלי, במידה ויש לך מקצוע מכניס שאפשר להישען עליו, שמור עליו ותתחיל לטוס במקביל, מקסימום "תכשל" בהשגת העבודה החלומית אבל תהנה מהטיסות.

מוזמן ליצור קשר במסר אישי

יוספוס11 בוא ונאמר את זה כך.

יש לי חבר ישראלי שהתחתן על אמריקאית ועבר לארה"ב. הוא עובד ביום באייר ליין שטס בכל ארה"ב, אם כי לא ב-"ליגה הלאומית", טס על EMB175 (סילון דו מנועי, כ-80 מושבים) משכורתו היא 40,000 דולר לשנה. במונחים אמריקאים, זוהי די משכורת רעב. וזה אחרי שנים של הכשרה על חשבון. אני מניח שהיה לו מזל, כי אם למשל היה מתקבל רק לחברת ריג'ונל שמטיסה טורבו-פרופים לטווחים קצרים, משכורתו ההתחלתית הייתה עומדת על 20,000 דולר לשנה (משכורת של עובד מטבח במקדונלדס).

אבל, הוא מאושר עד הגג (העובדה שאשתו עובדת עוזרת מאד לאושר, כי אחרת לא הייתה להם קורת להיות מאושרים עד אליה). הוא נהנה מכל רגע ומקווה להתקדם יום אחד. חלומו הגדול זה להתקבל ל-UPS או FEDEX כטייס מטענים.

אז עשה את החשבון שלך וזכור שהיה לו יתרון אדיר: הזכות לחיות ולעבוד ללא הגבלה בארה"ב מתוקף הגרין קארד שקיבל לאחר שהתחתן עם אמריקאית. אם כל מה שיש לך זה אזרחות ישראלית, האפשרויות שעמדו בפניו למעשה סגורות בפניך כי אין לך אישור עבודה בארה"ב או אירופה (ואי אפשר ממש לקבל כזה, יש מספיק טייסים מקומיים מובטלים). מה שכן תוכל לעשות זה כמובן להשקיע את הסכום השש ספרתי בדולרים - לאחר מכן, במקום לנסות את מזלך במקום עם מאות חברות תעופה במדינת ענק כמו ארה"ב, יעמדו לרשותך שלוש בחירות: אל-על, ארקיע וישראייר. אין לך קשרים להתקבל? הלך הכסף...

יש לך משפחה. רוצה להמר?

הרבה אנשים טועים כשהם חושבים על כסא הקפטיין עוד לפני שיש בידם רישיון פרטי. למה שלא תעשה את הצעד הראשון ואז תחשוב שוב? קח סכום כסף, עשה רישיון פרטי ותראה בכלל אם הדבר הזה עבורך.

בקשר לגיל: אין שום בעיה. ידידי שהתקבל לאייר ליין עשה זאת בשנות ה-30 המאוחרות שלו.

Grants: שיחצה את האוקיאנוס.

בבריטניה על מטוס מקביל הוא היה מרוויח כ-60,000 דולר שכר התחלתי, לפני "אש"ל".

אם צריך להחליף אישה שיחליף.

ERJ PILOT : כמה תיקונים: 40000 דולר זאת לא משכורת רעב (אולי אם אתה בוחר לגור בבוורלי הילס, ולמען הסר ספק הרווחתי גם את הסכום הזה במהלך הקריירה ולא ממש הייתי רעב), דבר נוסף חברך שאני די בטוח שאני מכיר אותו היטב, התחיל ב-22000 דולר. אם היה מתחיל על טורבו פרופ היה מרוויח אותו הדבר או אולי קצת פחות, זה פחות תלוי במטוס, יותר תלוי בחברה ובחוויה.

אישור עבודה אפשר לקבל, וגם כזה שמאפשר לך לטוס בחברת תעופה. כרגע לא מחפשים טייסים אז זה לא רלוונטי, אבל בהחלט אפשרי היום לעבוד בחברת תעופה ללא גרין קארד.

יוספוס 11 : מדובר בערך ב-2000 דולר נטו לחודש בשינויים בין מדינות. רווק עליז יוכל להסתדר, אדם נשוי אם עם משפחה/ילדים יתקל בקשיים. שכירת דירה במקום די עלוב יכולה להגיע ל-800 דולר בחודש. מקומות נורמאליים יותר, 1500 או 2000. ומה עם רכב, אוכל, חשבונות, ביטוחים, בריאות, פנאי?

בעידן של 60000 כשכר החציני בארה"ב אאל"ט - 40,000 לא מביאים אותך רחוק.

אני גם מתקשה להאמין שחברת תעופה תוכל להוכיח בימינו נחיצותו של טייס זר כדי לקבל ויזת עבודה עבורו ואף להראות שכמותו אי אפשר למצוא בשוק המקומי. אולי אפשר לעבוד במסגרת העבודה המותרת ב-J1 אבל זה זמני מאוד. כדי לעבוד בקביעות בארה"ב, אנשים זקוקים לגרין קארד לפחות - כל דבר אחר פוקע לאחר זמן מה.

ERJ PILOT: תראה, אפשר להתווכח עד מחר. אם אתה רווק אתה חי מצוין, אם אתה נשוי בלי ילדים ואשתך עובדת אתה חי טוב, אם אתה נשוי +1 ואשתך עובדת אתה עדין מסתדר. המחירים שנקבת לא מדויקים. אני גרתי במקום מאוד לא עלוב בזמנים ששכר הדירה באורלנדו הרקיע שחקים ושילמתי 900 דולר לשני חדרים. לחברים שלי שהיו ועדין נשואים פלוס, היו בתים עם משכנתא של 1500 דולר בחודש. אפשר לחיות ולהביא ילדים. המשכורת הממוצעת בארה"ב היא באזור 45-50 אלף בשנה אז לא צריך להגזים. כל שאר ההוצאות תלויות באיכות החיים שאתה בוחר.

40000 לא יביאו אותך רחוק, אבל אתה גם לא מת מרעב. מצד שני אף אחד לא הכריח אף אחד להיות טייס.

אתה יכול להתקשות להאמין, יש עובדות בשטח, תשאל את חבר שלך, הוא יספר לך כי הוא יודע ממקור ראשון. זה לא גריין קארד אבל בהחלט אפשר לעבוד עם אישורי עבודה לאורך זמן. 3-4 שנים.

יוספוס 11 : זה בדיוק מה שאמרתי. אישורי עבודה פוקעים ואדם צריך גרין קארד כדי להמשיך. וכדי לקבל אישורי עבודה יש צורך מטעם רשויות ההגירה להוכיח שאי אפשר למצוא אדם בעל כישורים דומים מתוך ה-POOL של אזרחי ארה"ב.

שים לב מה קורה עם ויזות ה-H1B בימים אלו, חודשים לאחר פתיחת העונה באפריל, ועדיין, יש כ-20,000 ויזות פנויות מתוך 65,000!. לפני כמה שנים הוויזות היו אוזלות לאחר פחות משבוע. הסיבה היא כמובן האבטלה והעובדה שקשה מאד למעסיק להוכיח שאי אפשר למצוא אמריקאים לעשות את העבודה. אז נכון שמדובר לרוב במהנדסי תוכנה, אבל טייסים מובטלים אמריקאים לא חסרים בימנו.

ERJ PILOT : ואם כבר מדברים על משכורת רעב, כשהייתי מדריך טיסה הרווחתי בחודש טוב 500 דולר לחודש. זאת בהחלט משכורת רעב, אבל הצלחתי להסתדר, אז למרות שאני מתנגד למשכורות הנמוכות בארה"ב, 40000 דולר זה יותר מנחמד, במיוחד במצב השוק ביום.

יוספוס 11 : עדות נוספת מדוע צריך לעשות דברים כאלו כשאתה צעיר ורווק

אדם בן 35 עם משפחה לא יכול לרדת לרמת הכנסה כזו. הוא יזדקק לסעד כדי לאכול.

ERJ PILOT : מסכים, הדרך למעלה

רצופה מכשולים, אני כבר 9 שנים בביזנס ועדין לא קרוב לקטוף את הפירות הפיננסים, אבל איך שזה נראה אם רוצים לעשות כסף טוב צריך לחפש במקומות אחרים.

ובקיצור נמרץ, מאחד ש"הגשים חלום", כדברך, והתחיל בגיל הרבה יותר מבוגר ממך.

הדיון מהי משכורת רעב איננו כ"כ לעניין מכמה טעמים. ראשית, המספרים שהוזכרו אינם משכורת רעב, אבל יש לזכור שמי שמדבר על הגשמת חלום, איננו חושב רק על השורה התחתונה בתלוש המשכורת. בכמה כסף מודדים סיפוק בעבודה? הנאה משגרת חיים שונה? שנית, מי ששוקל משכורת זו, במושגים שקליים, שוכח שבארה"ב משלמים הרבה פחות מיסים מאשר בארץ, ולמעט מחירי הנדל"ן במיעוט מקומות "יוקרתיים" בארה"ב, יוקר המחיה בארה"ב נמוך משמעותית מאשר בארץ. שלישית, ברב חודשי העבודה שלי כאן, אני עובד 14-16 ימים בחודש. אני יכול לקחת יותר טיסות בימים הפנויים שלי, או לעבוד בעבודה נוספת, אולי כפריילנס, ולהוסיף הרבה \$ להכנסה שהוזכרה. רביעית, אחד הבונוסים הנהדרים שיש לכל מי שבתחום בארה"ב (לא יודע איך זה בארץ או באירופה) זה טיסות בחינם בכל רחבי העולם, לי ולכל משפחתי, ורובם במחלקת עסקים. אם אני צריך להעריך את הבונוס הזה בכסף עבורי ובני משפחתי בשנה האחרונה, הייתי מגיע בקלות לעשרות אלפי דולרים. מישהו הכניס את זה לחשבון של "משכורת הרעב"?

בקיצור, אני חי עם משפחה וילדים כאן בארה"ב, עם המשכורות שהוזכרו, ולא רק שאינני רעב, אני חי מצוין, נמצא ביותר חופשות מאשר הייתי אי-פעם כשחייתי בארץ, ומבסוט עד הגג מן העבודה. ולמרות כל זאת - אני אחזור על מה שכתבתי פעמים רבות, לכאלו ששאלו שאלות דומות, כשהם עוד בתחילת ה"קריירה" התעופתית שלהם:

מי ששוקל את כל העסק, עוד בתחילת דרכו, במושגים כספיים נטו - אולי עדיף שילך לעבוד במחשבים. פחות השקעה, יותר הכנסה, הרבה פחות סיכון.

מי שנמצא עוד בתחילת דרכו בתעופה, ושוקל תעופה כקריירה, לדעתי רותם את העגלה לפני הסוסים. אין לו בשלב כה מוקדם כל ידע והבנה במה מדובר, האם הוא יאהב תעופה מעבר לתחביב, האם זה מתאים לו, והאם יש לו הכישרים המתאימים. תמיד כדאי להתקדם בתעופה צעד צעד, בהתאם ליכולת כספית, תוך שמירה על מקצוע ומקור הכנסה קיים (למי שיש), ושקילה של המשך הדרך, לפי ההתקדמות, ההרגשה, ומצב השוק.

מי שכבר עמוק בתחום, ועדיין מעוניין להיות טייס מקצועי (אירליין או אחר), כדאי על-פי יכולות העבודה שלו (אזרחות זרה, גרין קארד, וכו') לבחור מסלול הכשרה מתאים, ולבדוק מהו התזמון הנכון, כדי להיות מוכן כאשר שוק התעופה יחזור להתאושש.

אבישי אורן: אחת התגובות האובייקטיביות, הרהוטות והאמיתיות ביותר שיצא לי לקרוא בפורום לאחרונה.

כטייס טורבופרופ בחברת מטענים אמריקאית (לפי תקנה 135), בן 39 שהתחיל מ-0 בגיל 35, נשוי באושר ואב לשלושה, בעל אישור עבודה ובדרך לגרין קארד אני יכול להעיד כי בין שלב "החלום" למציאות היומיומית יש גשרים רבים לחצות.

ה"חלום" או השאיפה להפוך את התחביב, חלום ילדות (whatever) למקור פרנסה הוא חומר הבעירה החיוני בתהליך, הוא צריך להיות במינון כזה ששום תגובה בפורום תשנה במשהו את הנושא הנבחר.

הנתיב או הדרך חייבים להיות מוכתבים מנתונים אובייקטיביים כמו אשורי עבודה, כשורי שפה, עלות מול תועלת וכו',

ובנוסף מעבר לכישרים בסיסיים, מקצועיים ורזומה צריכים כמו בכל תחום אבל בצורה מודגשת הרבה יותר בעולם התעופה שני נתונים חשובים אפילו יותר משעות טיסה ולוג בוק,

טיימינג ורשת חברתית תומכת, קרי - קשרים.

לגבי טיימינג שיש שטועים וקוראים לו מזל הכוונה להיות במקום הנכון בזמן הנכון כאשר אתה מוכן.

כלומר עכשיו שהזמנים לא טובים זה הזמן להשקיע, לקנות בנמוך ולבנות את הרזומה התעופתי, בכדי שיבוא גל hiring הבא תהיה בין הראשונים שיקלטו ולא בסופו ושוב במשבר הבא תהיה בין המפוטרים.

וכל הזמן, כל הזמן לבנות מעגלי קשרים עם כל אחד שיכול לעזור מרמת המתדלק ב fbo שיגיד לך שמתפנה מקום באיזה פקקטה סיטיישן בפורט אל נבי, עד לקברניט ב southwest שחלקת איתו שולחן במקדונלדס ומאז הוא בחברים שלך בפייסבוק באיזה שדה תעופה בדרך לאן שהוא מאיפה שהוא. והכי חשוב - לא להרים ידיים כי בסופו של יום או לילה... זה נורא כיף לטוס.