

26/03/2005

לשלם לפני הטיסה או אחריה?! – הסבה למטוס צ'ירוקי 6 - סכום

הקדמה: מה יותר כדאי? לשלם לפני הטיסה או אחריה?!

אחרי הטיסה זה די ברור. הכסף עובד בינתיים כמו שאומרים נהגי המוניות, אם הטיסה לא מתבצעת או מופסקת אתה לא צריך להתמקח ולנהל פנקסנות, וכמובן, אם חלילה, אתה מתרסק, לפחות הרווחת את הכסף (ואם לא אתה אז לפחות האלמנה והיתומים).
אם כך אז למה לפני?! כי אז בתחושה אתה טס בחינם. הטיסה כבר שולמה. "יותר עדיף" שבעל המטוס יהיה חייב לך מאשר להיפך, וכמובן, לגמור את הגועל נפש לפני ואז מה שנשאר לך זה רק הכסף.

אז מה היה לנו: מטוס בריון (עם 260 כ"ס), כנף תחתית (PA-32, 260), 4 מיכלי דלק, משאבת דלק אקטיבית, פסיעה משתנה, כן נסע קבוע, 6 מושבים, 6 בדיקות אחרי המראה, 6 בדיקות לפני נחיתה, יכולת נסיעה של משקל נוסף השקול למשקלה של ססנה 172, קרי, הפרש משמעותי בין מטוס קל למטוס כבד, דלת אחורית מיוחדת לנוסעים שלא ניתן להגיע אליה בזמן טיסה, ברז ניקוז דלק בתוך המטוס שמצריך עיניים נוספות שיביטו בחוץ לבדוק ניקוז, או, שמיעה רגישה במיוחד (שאינה אופיינית לבוגרי חת"ם, בדרי"כ). למרות שאם המטוס היה רכב, הוא היה נושא כבר פלטה של "רכב אספנות" (חלפו 40 שנה מאז נפרד מהמפעל), הוא נראה וטס כמו חדש.

המשמעויות הטיסתיות של מה שהיה לנו: המטוס הרבה יותר קל להטסה מהססנות המוכרות. מה שנקרא בעגה המקצועית "תכונות הטסה" טובות. למרות הכנף התחתית הוא יציב גם במשבי רוח (את טיסת ההסמכה עם נציג בעל המטוס עשיתי ב-15-10 קשר צולבת), נוחת יציב, הולך סביב בקלות (בעיקר בימים קרים עם שני אנשים בלבד, אבל גם עם חמישה אנשים כפי שטסתי בטיסתי השנייה) ומתקזז על נקלה. בקיצור, קלי קלוטו, אבל, "הנהלת החשבונות" הטיסתית מלאה פעילויות ובדיקות (כמו למשל הפעלת משאבת הדלק הנוספת בכל העברת מיכל...), [קטן אמנם ביחס לדו-מנועיים ששם רוב הטיסה אתה מבדח (יעני, קורא בדחיי"ם), אבל רב לאין שיעור מהססנות והפיפר קאב שבאמתחתי].

טיסות להסמכה: לא חשוב כמה שעות מפקד או סגן מפקד או סטיג'ר יש לך, העסקה דיברה על קנייה של חמש שעות, ואותם יש למלא בהסמכה. אולי בעל המטוס לא תמיד צודק אבל הוא תמיד בעל המטוס... וכאחד שטס רק עם מדריך אחד (!!!) במהלך 15 השנים האחרונות, שמחתי להרחיב השכלתי עם עוד שני מדריכים [אחד להסבה ואחד נציג חברת ההשכרה שניצלנו את טיסתנו המשותפת להרחבת הידע ולשיפור הרמה (ותמיד יש מקום לשיפורים, כידוע לכל)].
טיסה ראשונה עם עוד שני חברי פורום ושני נוסעים (5 אנשים סה"כ), הקפות במגידו, נחיתה בהרצלייה, טיסה שניה עם עוד חברת פורום ושני נוסעים (4 אנשים), הקפות במגידו, אזורים, הקפות בשדה דוב, וטיסה שלישית עם עוד נוסעת מדליקה ששיתפה אותנו בחוויותיה המצולמות, הקפות במגידו, ובשדה דוב והמראה ונחיתה בהרצלייה. סה"כ 4 שעות כ"נדרש" (אני יודע שאפשר בפחות, ראה הערתי לעיל). עוד 42 דקות מרתקות עם נציג החברה של המטוס והופ, סיימנו. הגיעה זמן התשלום (ראה תמונה מצורפת).



התמונה באדיבותה של עיינה הגדולה.

מסקנות ומחשבות אישיות בהחלט: אקסטרא 300 פי מיליון יותר כסף, אבל אף אחד לא נותן לי לטוס עליו. כמו כל המטוסים היותר מורכבים (לא מדויק במטוסי קרב, אבל זה כבר ספור אחר), עבודת ניהול הטיסה אינה נופלת מעבודת ההטסה (בניגוד למטוס המצוין לעיל, או בפיטס ששם ההטסה היא לב הטיסה...), אבל כמו שיש אנשים שאוהבים להטיס סימולטורים, וכמו שיש אנשים שנהנים להטיס מחטים במטוס (בעיקר לטובת הגדרים מתקדמים), כך גם כאן זה רק שאלה של סדר העדפות ואהבות.

הייתי יכול לפתח את נושא האישה והפילגש, בעיקר שהציירוקי הוא כמעט בן גילה של זוגתי שתחיה באושר ובבריאות ותאריך ימים ושתשמח שאני לומד לטוס על מטוס של אנשים רציניים... אבל בשל גילם הצעיר של כמה מקוראיי הנאמנים, אמנע.

יזהר נוי