

ראש השנה ביוון

לכבוד ראש השנה, שבא עלינו לטובה זה עתה, בחרתי כיעד לחופשה את האי פארוס. האי פארוס נמצא כ-100 מייל ימי מערבית לקוס ונראה לי שקט וקטן, בדיוק במידה המתאימה לחופשה קצרה ומרעננת מכל הטרנטנברג שמתחולל כאן.

אורזים את זוגתי ואת שותפי יחד עם כובע, בגד ים כפכפים וספר טוב. שמים כל זה במוני הישן והטוב, מתאמים מול כל מי שצריך ובעזרת מזג אויר נהדר יוצאים לדרך, בבוקר החג הראשון. שותפי מטיס ואני לצידו עושה קולות של דג כי הוא לא אוהב שעוזרים לו.... כדי להסיר אפילו מראית עין של עזרה אני מניח את האזניות על ברכי וסובל בשקט את הרעש 🤖.

באזור APOLON אני מזהה מחוג מד לחץ שמן מנוע עמוק בתחום האדום, הגבוה. הופה, הנה חוזר סיפור האלטרנטור ברודוס מהשנה שעברה אבל כאן זה לחץ שמן מנוע, לא צחוק. מבט על החיוויים האחרים לא מגלה שום חריג. הכל במקום, טמפרטורות, לחצים, ספיקות, הכל פיקס. מרכיב אזניות. התייעצות עם ספר המטוס לא מביאה תוצאות. אין תאור תקלה כזה. זה טוב ורע. טוב בגלל שאולי תקלות כאלה הן בלתי סבירות ורע כי אם יש תקלה כזאת באמת אז אין מה ממש לעשות. מנסים לבדוק אם ניתן לאמת תקלת מכשיר שנתקע בחלק העליון. מכבים מתח לשניה והמחוג חוזר למקומו הרגיל - לא מכשיר תקוע. מנסים לנתח את המקרה - אולי איזו סתימה בקו מעלה לו את הלחץ. אבל סתימה תגרום בהכרח לספיקה לא מספקת של שמן שתעלה את הטמפרטורה שלו, והטמפרטורה נראית מצוין. התייעצות קצרה בינינו מובילה להחלטה להמשיך כמתוכנן, בינתיים. הסיבה העיקרית - לא להרוס את החופשה. המשנית - מה פתאום שננחת בפאפוס הרי האגרות שם בשמים. סיבה נוספת אך שולית - אין כל חיווי תומך בבעיה לכאורה. בקיצור, מגיעים למסקנה שהתקלה היא בחיווי. נמשיך הלאה ונראה מה יקרה. בין כך וכך אנחנו רחוקים לפחות חצי שעת טיסה משדה קרוב ולא נראה שהמנוע, במקרה תקלה אמיתית יחזיק חצי שעה....

ככל שהזמן חולף ואין שום שינוי בנתונים אנו נרגעים לגמרי. זו בוודאות תקלת חיווי. נוחתים בשלום בקוס אחרי שלש וחצי שעות טיסה.

בכיבוי המנוע, אני שם לב שהמכשיר נשאר עם חיווי לחץ גבוה מעל האפס, דבר שמאמת את השערתינו לגבי סיווג התקלה כתקלת חיווי.

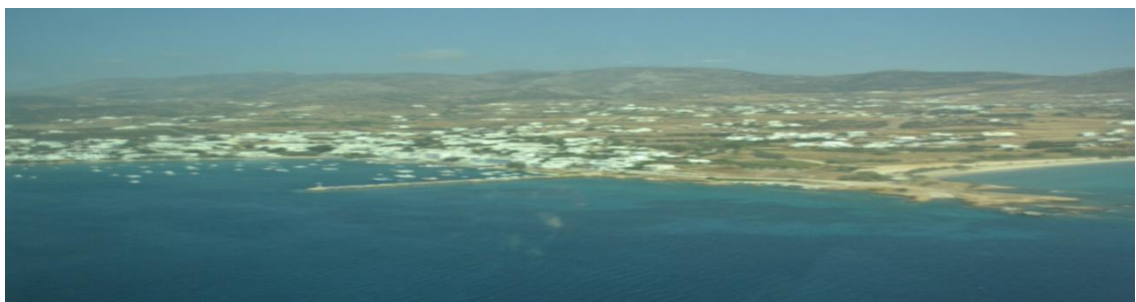
השדה בקוס עמוס לעיפה. מטוסים מכל הסוגים ונוסעים בלי סוף.

סירות ישראליות בחניה ממתין, בקשר עם המגדל, למרשה לפארוס. שותפי החליט להשאר בקוס והתאדה מיד, משאיר לי את כל הפרוצדורות. אנחנו ממשיכים לפארוס. מתדלק 100 ליטר (2.5 אירו לליטר למי שמתעניין – תרומות תתקבלנה בברכה), דרכונים בזריזות, תכנית טיסה מוכנה מראש ומשוגרת למגדל, מטאורולוגיה. מזג אוויר צפוי בפארוס – CAVOK עם רוחות של 18 קשר וגסטים עד 35 קשרים. יהיה מעניין. משלמים ל SWISSPORT על הנדלינג (חצי מחיר בגלל היותנו חברי AOPA) ולדרך.

התנעה והפתעה, חיווי לחץ השמן נורמלי. יופי, נראה אותך בסל"ד המראה. המראה קצרה על 32, כל החיוויים במקום. טוב



מבקש ומקבל לחצות ישירות לפארוס בגובה 2500. מנווט עם מפת VFR יוונית חדשה שמוכיחה עצמה בגדול. רואים ומזהים את כל האיונים שבדרך וגם את שני האיים הגדולים, יחסית, אמורגוס ונקסוס. בדרך מפטטים עם עוד ישראלים שמגיע לאי ומתאמים את תור הנחיתה. האי פארוס מתגלה מיד לאחר מעבר נקסוס והשדה חבוי בקצה הדרום מערבי אחרי רכס הרים. בונה בסיס ארוך מאד על הים



ומתיישר לפיינל ארוך ל 35 בפארוס. המסלול שם קצר מאד (כ 700 מטר) אבל הרוח החזקה תעזור בבלימה. בכל זאת מחליט על תכנון נחיתה קצרה, על המנוע, ונגיעה בזברה. שניות לפני הגעה למסלול, עם אף חזק לרוח, מקבלים משב שמאלי דווקא (כונן הרוח 40 מימין). המטוס נזרק בחוזקה ימינה, לא נעים בגבה כזה. חוזר מיידי לציור ומברך בליבי על ההחלטה לגשת עם הרבה מנוע. נחיתה רכה עם הרבה כנף לרוח ונעצרים אחרי כ 150 מטר. רוח חזקה, כבר אמרנו. 35 דקות טיסה מקוס.

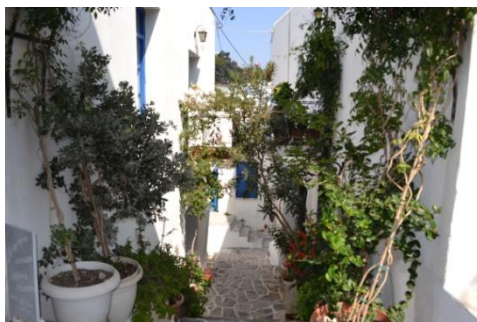
בחניה כבר מוצאים את הסירות ודקות אחרינו נוחת גם ה 4X השלישי.



הטרמינל בפארוס קטן, כיאה לגודל האי. יוצאים חופשי בלי פרוצדורות מיותרות.



התיעצות קלה עם נהגי המוניות, שמחכים בחוץ לפרנסה מנוסעי אולימפיק שיגיעו עוד כשעה, מחליטים לבלות את ימינו באי בעירה נאוסה, שנמצאת בחלק הצפוני של האי. ההתיעצות מניבה לאחד מבעלי המוניות גם פרנסה ואנחנו איתו לנאוסה. שוכרים חדר חמוד במרכז ולפינו יומיים וחצי של חופש באי הקסום הזה. ואכן היה קסום. ניתן לתמונות לתאר.





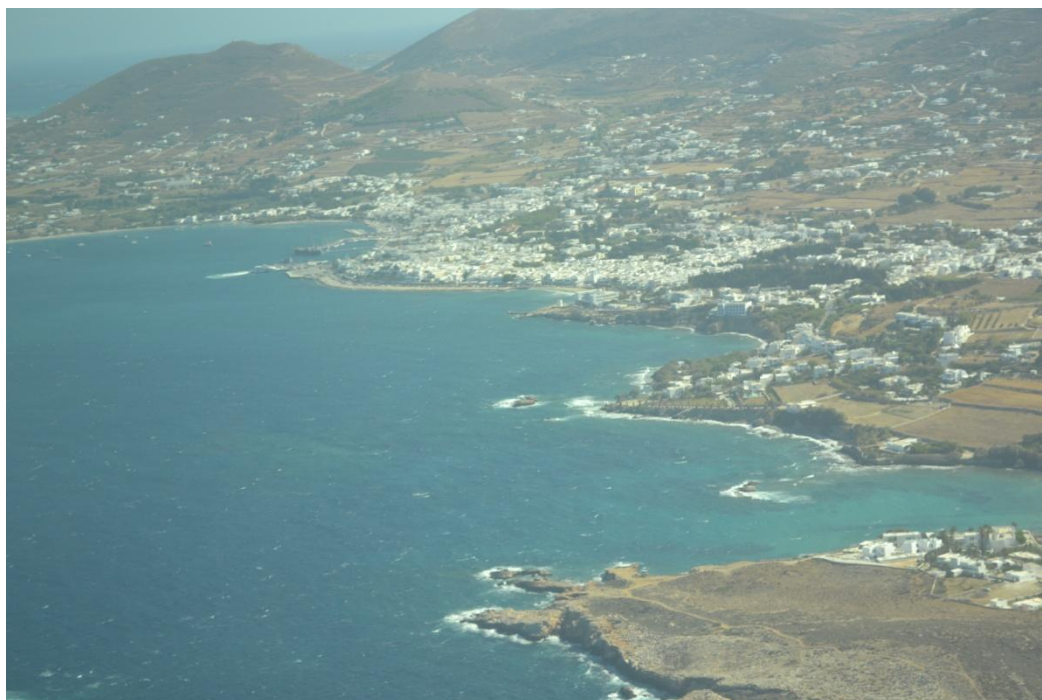


בגלל מגבלות שעות פעילות השדה בפארוס, הוחלט ברב קולות לקצר את שהותינו באי בכמעט יממה ולבלות אותה, במקום, בקוס.

בבוקר ההמראה, הרוחות בלתי נסבלות. בחניה משתוללת רוח בכל הכוונים והמטוס והגאיו מטלטלים באופן מאיים. משיחה עם הפקח במגדל, מסתבר, שבחדשי אוגוסט וספטמבר הרוחות באי הן חזקות מאד, בד"כ עם רכיב צפוני וגאסטים חזקים. ראינו ואישרנו.

בהתיישרות על מסלול 35 הרוח חזקה אך ללא הגאסטים. פותח מנוע והופ, באויר אחרי פחות מ 100 מטר. לחץ השמן מרגיש טוב, תודה.

סיבוב PHOTO-OP סביב האי בגבה נמוך מניב כמה מראות יפים ותמונות יפות.





טיסה חזרה לקוס במזג אויר נפלא. שוב VFR ישירות לאי. חולפים מעל נקסוס



ודרך דרום האי קוס לנחיתה ללא ארועים משמעותיים



בקוס שוב עמוס מאד. מנחים אותנו, במחילה מכבודינו, בגלל מחסור בחניות מול הטרמינל, לחנות בחניה המזרחית. זה כבר מבשר צרות. אי אפשר לתדלק בחניה הזאת ולכן צפו לעיכובים מחר.

יום בקוס הוא תמיד נחמד. מצאנו מלון דירות נחמד במרכז העיר קוס, די קרוב לחוף ב 30 יורו ללילה. אחלה עיסקה – דירה שלמה לרשותנו במחיר מצחיק. לא שהשתמשנו בפאסיליטיס אבל העובדה שנמצאו שם שימחה את ליבנו מאד. ארוחת ערב ליד הנמל אצל ניקולס – אוזו, שרימפס משובחים ודגים.

למחרת בצהריים מתייצבים אנחנו ושותפי בשדה בתקווה להגיע לארץ בסביבות שלש אחה"צ. היוונים חושבים אחרת ולא מאפשרים לנו להביא את המטוס לחניה ליד הטרמינל, לתדלק. אחת ממנהלות המשמרת של ה CIVIL AVIATION מוכרת לי כעושת צרות כבר מהנחיתה הקודמת בדרך לבולגריה, ביולי השנה. עכשיו היא, למזלנו, בסוף המשמרת וזו שבאה אחריה מיד מתקתקת את העניינים ואנחנו מורשים להעביר את המטוס לטרמינל לתדלק והמראה מיידית. השעה כבר שלש וכנראה שנגיע רק באור אחרון.

תדלק 50 ליטר ואנחנו כבר בדרך להמראה על 14. דיווח מטאורולוגי מראה עננות בינונית בנתיב ארצה, במיוחד בקטע בין רודוס לקפריסין. מטפס 7500 רגל לגבה המרשה ורודוס מסובב אותי בוקטורים סביב ה CTR שלו, דבר שמוסיף כ 10 דקות לזמן הטיסה. סוף סוף משוחררים מרודוס ועושים דרכנו הארוכה מזרחה. הנתיב עמוס עננים, חלקם מפותחים מאד. ברב המקרים לא היתה ברירה אלא לטוס מספר דקות ארוך בתוך הענן. הטייס האוטומטי החליט לקחת חופשה קצרה בדיוק בזמן שצריך אותו, דבר שהפך את הטיסה לדי מאתגרת.



כ 100 מייל מחופי הארץ השמיים התנקו והיה נפלא לראות את ארובות חדרה ממרחק רב מאד לפני ההנמכה.



סוף טוב, הכל טוב. נחתנו בשלום בשדה דב באור אחרון. סה"כ כשמונה שעות טיסה, כ 300 ליטר 100LL נבלעו להם כחד תחמוצת הפחמן, בשכבת האוזון, והרבה שמחה בלב על עוד חופשה קצרה ונהדרת באיי יוון.

לחייכם



חנן נהרי

צילום: אילנה

ולמתעניינים בשלום לחץ השמן: עד חזרתנו ארצה ועד מועד כתיבת שורות אלה התקלה נעלמה כלא היתה. מי ידע צפונותיו של מוני. משדר לחץ שמן חלופי עושה את דרכו ארצה ממש ברגעים אלה.