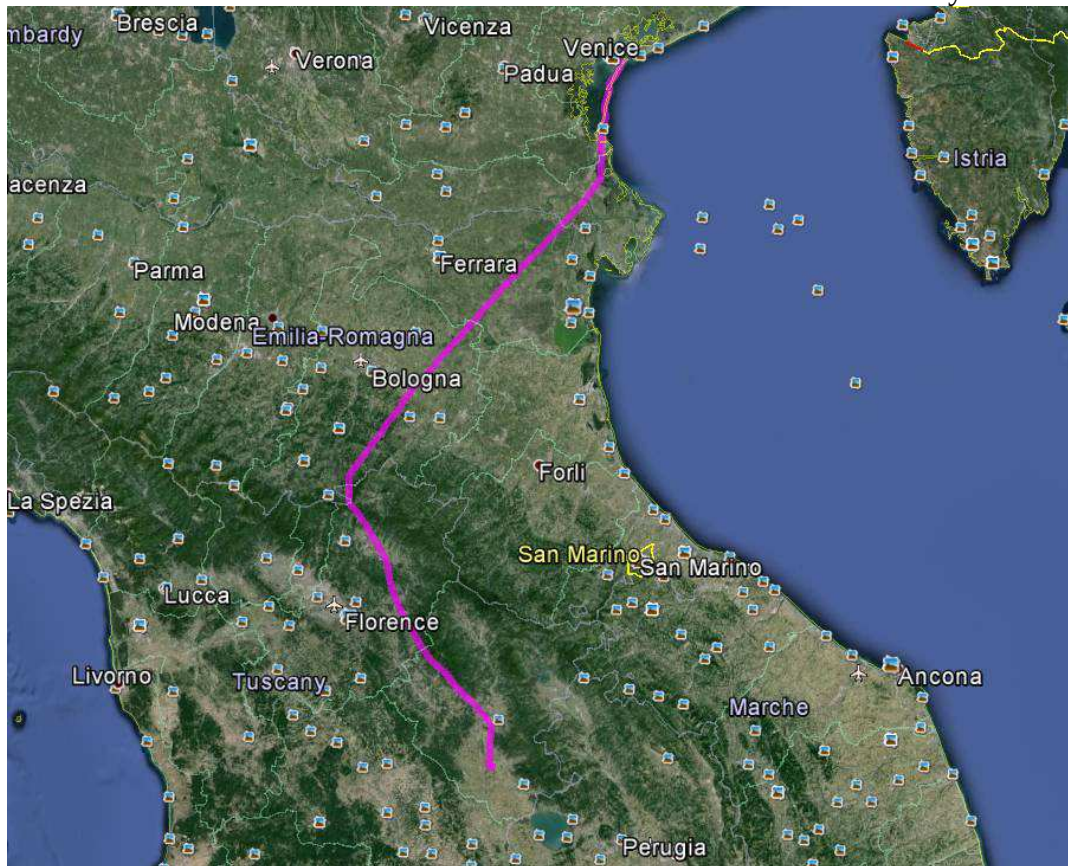


לאחר ההמראה מ-Serristery התפצלנו. החבר גיורי המשיך לשדה הבית שלו ליד מילאנו ואנחנו חצינו את רכס האפנינים לכיוון צפון מזרח. השמיים היו מלאי עננים, אבל היו אלה ענני דאייה מדהימים, מהסוג שאנחנו מאד אוהבים. בסיס הענן היה גבוה מעל רכסי ההרים והחצייה היתה פשוטה ונעימה. אחרי המעבר לצד המזרחי של איטליה טסנו מעל מישורים רחבי ידיים עד ללידו של וונציה! סה"כ שעה וארבעים דקות מההמראה ב-Serristery. השדה בוונציה הוא שדה דשא הממוקם על לשון אדמה מוקפת מים וכולו טובל בירק. הפעילות שם נראית מנומנמת מאד, אבל יש שם את כל השירותים, ברמה הגבוה ביותר. לאחר נחיתה, תדלוק, ואכסון המטוס, קיבלנו גישה למשרד עם שני מחשבים כדי לבצע את כל בדיקות מזג האוויר העולות על רוחנו. התוכנית למחר היא לטוס לסיבוב באזור האגמים ואז לנחות שוב בוונציה לתדלוק, ולצאת דרומה. מזג האוויר נראה מעט גבולי, אבל סיכמנו שנבדוק שוב בבוקר ונקבל החלטה. כל מה שנשאר לאותו יום הוא לקחת אוטובוס סירה לוונציה, להתמקם במלון, ולקרוע את העיר. השתדלנו לא להגזים אם החלק של לקרוע את העיר. אחרי הכל יש לנו מחר עבודה לעשות, ולא באנו לכאן כדי להנות....

הנתיב מ-Serristery לוונציה:



המראה מ-Serristory:



חציית רכס האפנינים:



המישורים של עמק הפו:



מתקרבים ללידו של וונציה:



סיפור טיסה עם טקסן לצפון איטליה

וונציה. אסור לטוס מעליה (כמובן שביקשנו, אבל זה לא עזר...)



פיינל לסנט ניקולוס וונציה:



תדלוק בוונציה:



דוגמני הבית:



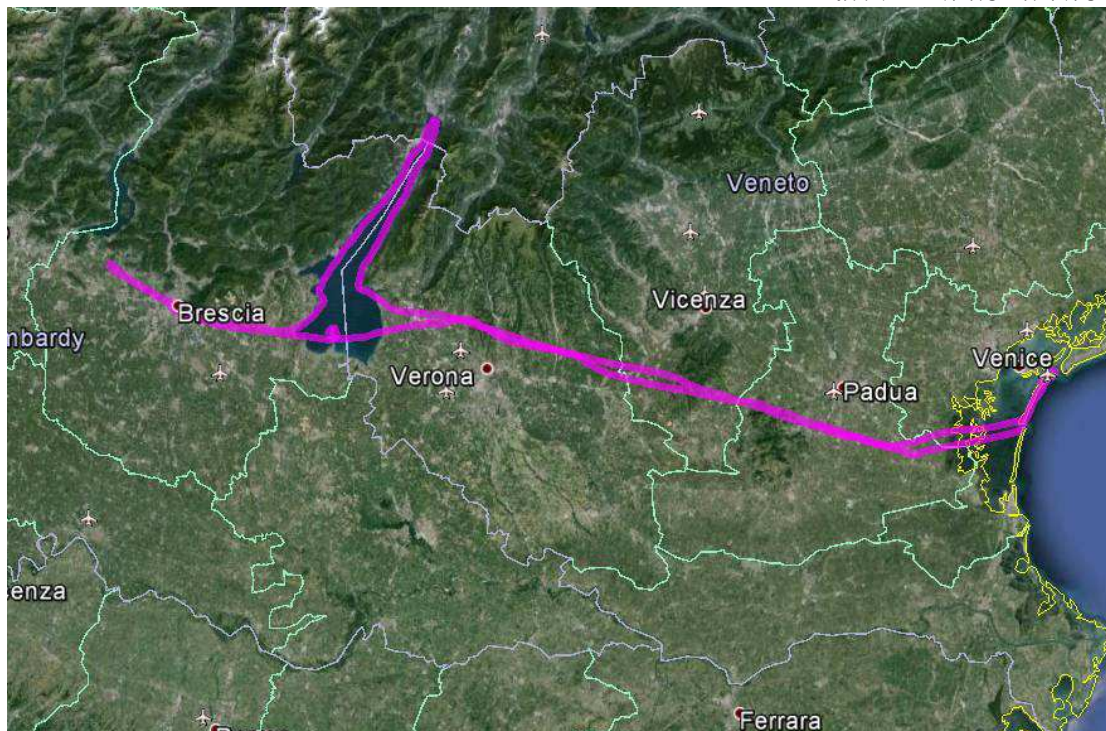
טוב, איך אפשר בלי סן מרקו:



היום החמישי:

היום יצאנו מוונציה לטיול לאזור האגמים. טסנו בערך בקו וונציה סרמיוני, כשאנחנו עוברים ליד ורונה ופדובה. בסרמיוני (אי קטן המחובר ליבשה בלשון צרה, באגם גרדה) עשינו הקפה אחת של האי כדי להתרשם היטב מכל הזוויות... טסנו בדיוק בקו הגבול בין מזג האוויר הטוב שבעמק, לבין העננים המאיימים בהרי האלפים, המאיימים לא פחות. כמובן ששמרנו את עצמנו תמיד בצד הנכון של העניינים... הכוונה היתה לטוס לאגם קומו, אבל בשלב מסוים, קצת אחרי Brescia, התחילו טפטופים. גשם בקיץ זה נחמד, אבל לא כשאתה טס במטוס קטן באזור הררי. זה לא לקח זמן רב עד שעשינו 180 וחזרנו על עקבותינו. בדרך חזרה, כדי למלא את הזמן שהתפנה, עשינו הקפה עם כיוון השעון של אגם גרדה. אגם מרשים עם צוקים גבוהים שנופלים אל תוך המים, והרגשה של נופש, שמגיעה בקלות כל הדרך מקו החוף לגובה 1000 רגל, הגובה שבו טסנו. הנוף בדרך מוונציה לאגם גרדה וחזרה ירוק ונקי. ממעוף הציפור מדהים לראות כמה טירות מבודדות פזורות בשטח, בין אם במישורים ובין אם בגבעות ובהרים, טבולות בירוק ומשובצות בבריכות פרטיות יפיפות. נחתנו חזרה בלידו שבוונציה אחרי שלוש שעות של טיול באירופה הקלאסית... התוכנית היתה לאכול סנדביץ ולשתות קפוצ'ינו איטלקי במסעדת הבית של המנחת, ואז להמשיך דרומה לחניית הלילה הבאה במנחת קטן ליד אנקונה בחוף המזרחי של איטליה. את החלק הראשון ביצענו בהצלחה, אבל החלק השני לא היה כל כך פשוט... הסתבר שבמרכז המגף האיטלקי התפתח מזג אוויר שהגיע מהמערב, עבר את רכס האפנינים וכיסה את החוף המזרחי שדרכו תכננו לטוס. התעמקות במזג האוויר היא חלק בלתי נפרד מטיול טיסה למרחקים ארוכים ושוב נאלצנו ללמוד את מזג האוויר מאין סוף אתרים ומקורות. אחרי כל הברורים, ההחלטה הסופית היתה שהיום לא טסים יותר... חזרנו לאותו מלון בוונציה שישנו בו ביום הקודם ודחינו את הטיסה דרומה ליום המחרת. במקביל התחלנו להתעדכן בדאגה לגבי מה שקורה בארץ, ולגבי הקשיים לחזור. כרגע חיפה סגור, אבל אנחנו אופטימים...

מסלול הטיסה לאגם גרדה:



וונציה אחרי ההמראה מהלידו:



בדרך לאגמים:



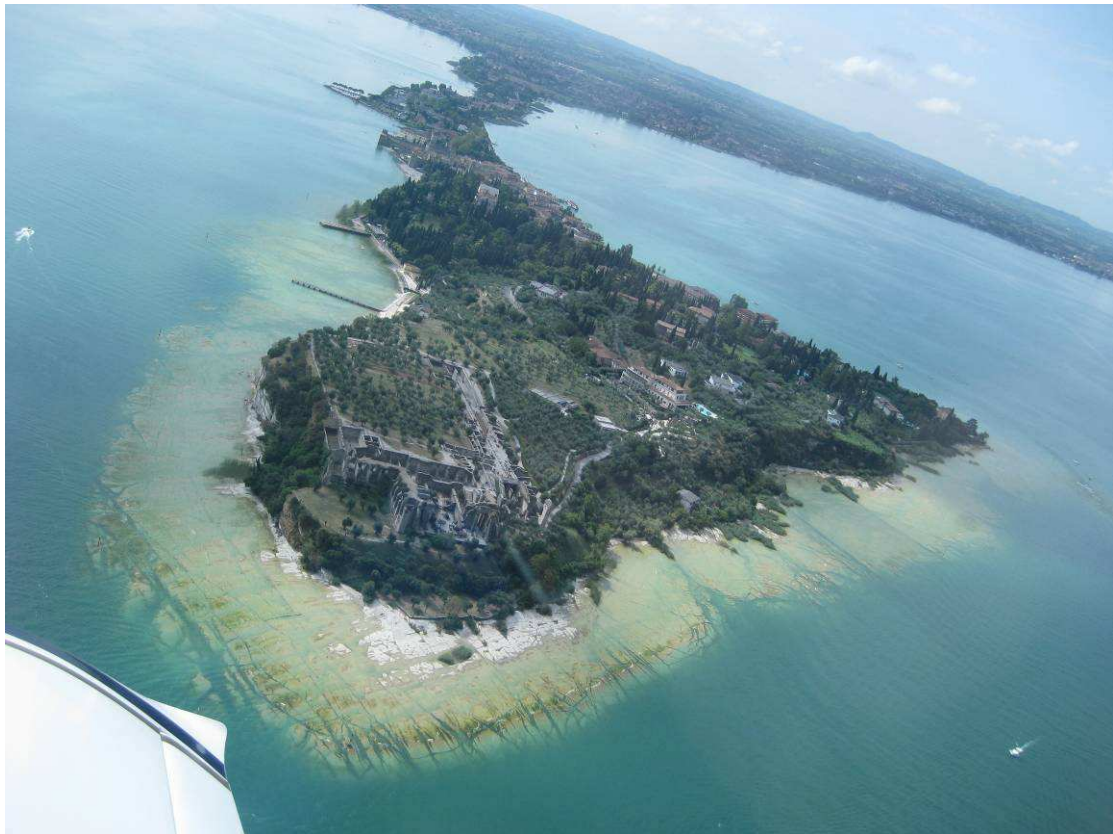
סרמיוני:



סרמיוני מזווית נוספת:



עוד מסרמיוני:



אגם גרדה:



Riva Di Garda העיירה בצפון אגם גרדה. הנקודה הצפונית ביותר במסע:



מבלים באגם גרדה:



אחרי הנחיתה, מחכים שמזג האוויר בדרום יתבהר כמו כאן:



סיפור טיסה עם טקסן לצפון איטליה

טוב, לא טסים היום, אבל אם לא נעשה משהו, מחר המטוס יהיה ספוג מים:



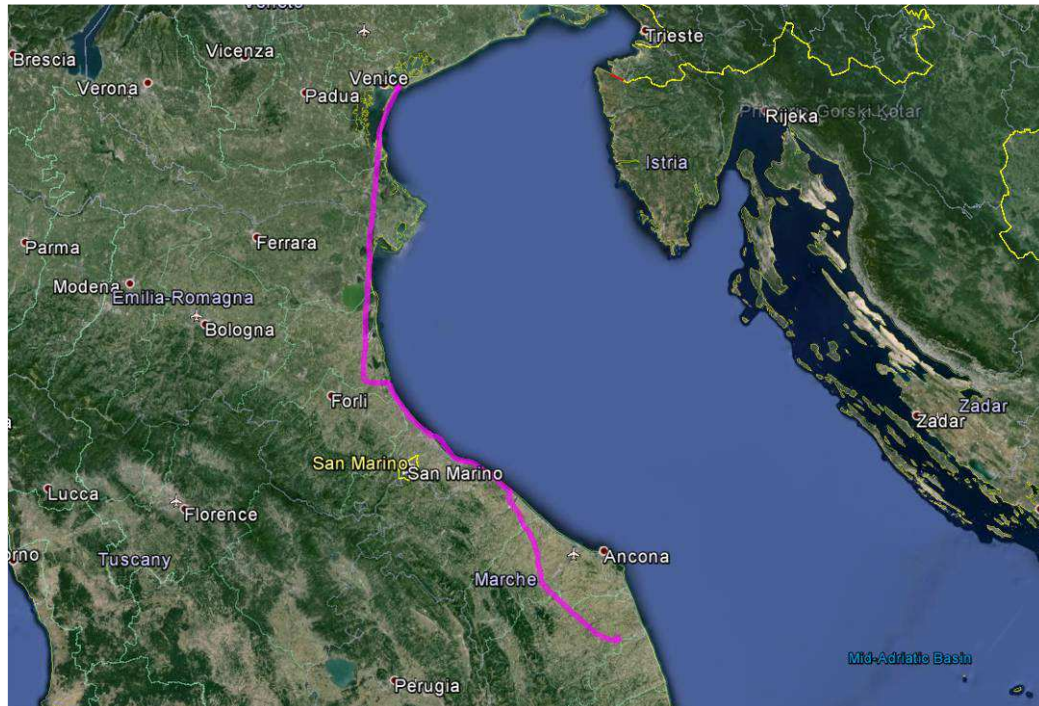
אין ברירה, צריך למצוא לו קורת גג ללילה (וזה היה בחינם):



היום השישי:

היום המראנו בפעם האחרונה בטיול הזה מהלידו בוונציה, בדרכנו דרומה. בגדול טסנו לאורך החוף המזרחי של המגף. בצפון (באזור עמק הפו) הנוף מישורי והציוויליזציה נראית מפותחת ומשופעת בתרבות פנאי. (חופים, אתרי קיט וכ"ו). בדרום הקרקע גבוהה מעט יותר והציוויליזציה מזכירה יותר את עזה. אחרי כמעט שעתיים טיסה עשינו עצירת תדלוק בשדה אולטרלייטים נחמד ליד אנקונה בשם Bore di Chienti. זה אותו שדה שהיינו אמורים להגיע אליו אתמול בלילה וביטלנו בסוף בגלל מזג האוויר.

מסלול הטיסה מוונציה ל- Bore di Chienti:



אחרי המראה מהלידו, בפנייה ימנית לכיוון דרום:

צוקים יפים לחופי הים האדריאטי:



תדלוק ב- Bore di Chienti:



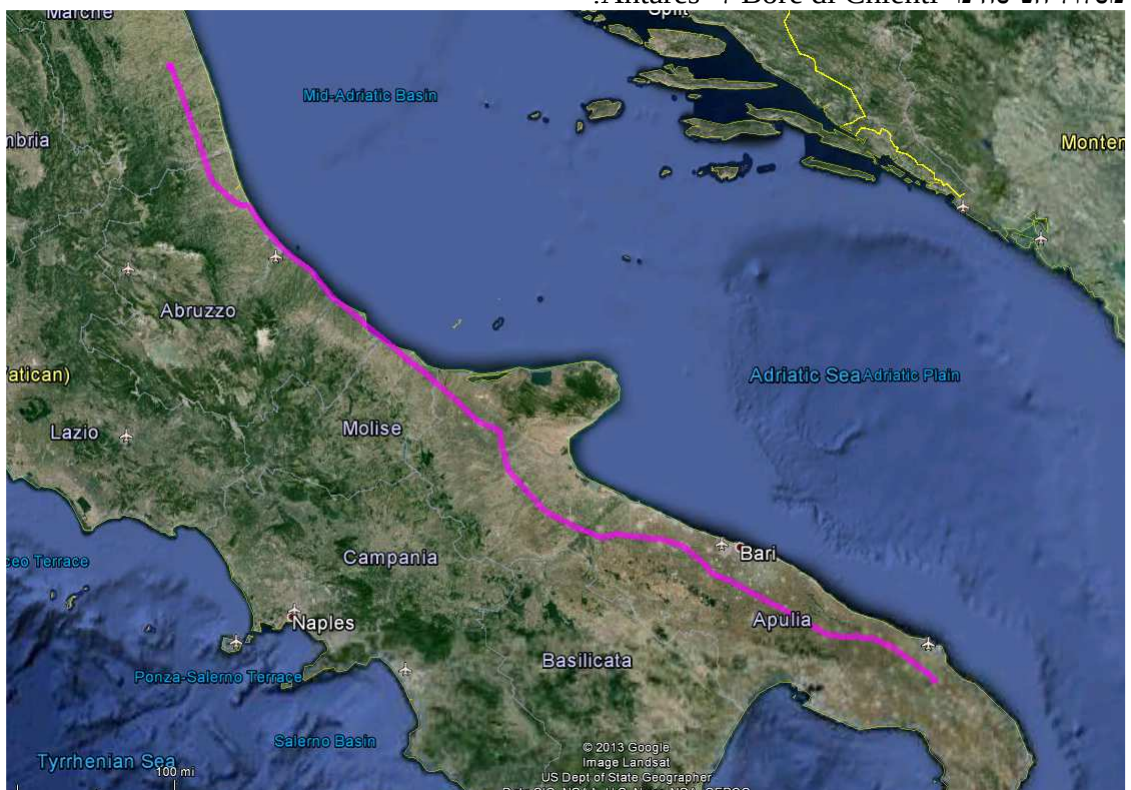
ההנדלרים ב- Bore di Chienti:

סיפור טיסה עם טקסן לצפון איטליה



אפרופו מזג אויר – רוב היום הוא היה טוב, אבל בכל זאת פגשנו כמה התפתחויות יתר שנאלצנו לעקוף. לא משהו רציני מידי. טסנו שעתיים ו-55 דקות ונחתנו בשדה אולטרייטים ליד ברינדיזי בשם Antares.

מסלול הטיסה מ- Bore di Chienti ל- Antares:



עיר חוף בדרך:



קצת גשם שנאלצנו לעקוף:



סיפור טיסה עם טקסן לצפון איטליה

Antares הוא שדה הבית של חברה איטלקית המפתחת מטוס אוטרלייט דמוי מטוס קרב בשם Black shape. את בעלי החברה והטייס הראשי פגשנו באחת התערוכות והם הזמינו אותנו לביקור - אז באנו... גולת הכותרת היתה סיבוב במטוס הזה. מדובר במטוס יפפה עם חזות אגרסיבית וביצועים מרשימים. מצד שני הוא לא מאד נוח לטיסה ולא נראה סלחן במיוחד. החיים הם עניין של פשרות, מה לעשות. גם אריק וגם אני עשינו סיבוב יחד עם הטייס הראשי שלהם וכל אחד מאיתנו בדק פינות אחרות במעטפת שלו. מהירות הגלגול שלו מרשימה ביותר. כנ"ל גם קצב הטיפוס והמהירות.

קשה להאמין, אבל הבחור שעומד איתי ליד המטוס הוא טייס הניסוי הראשי (ואולי גם היחיד, צריך להודות...) של Black Shape:



כלב הבית של המנחת:



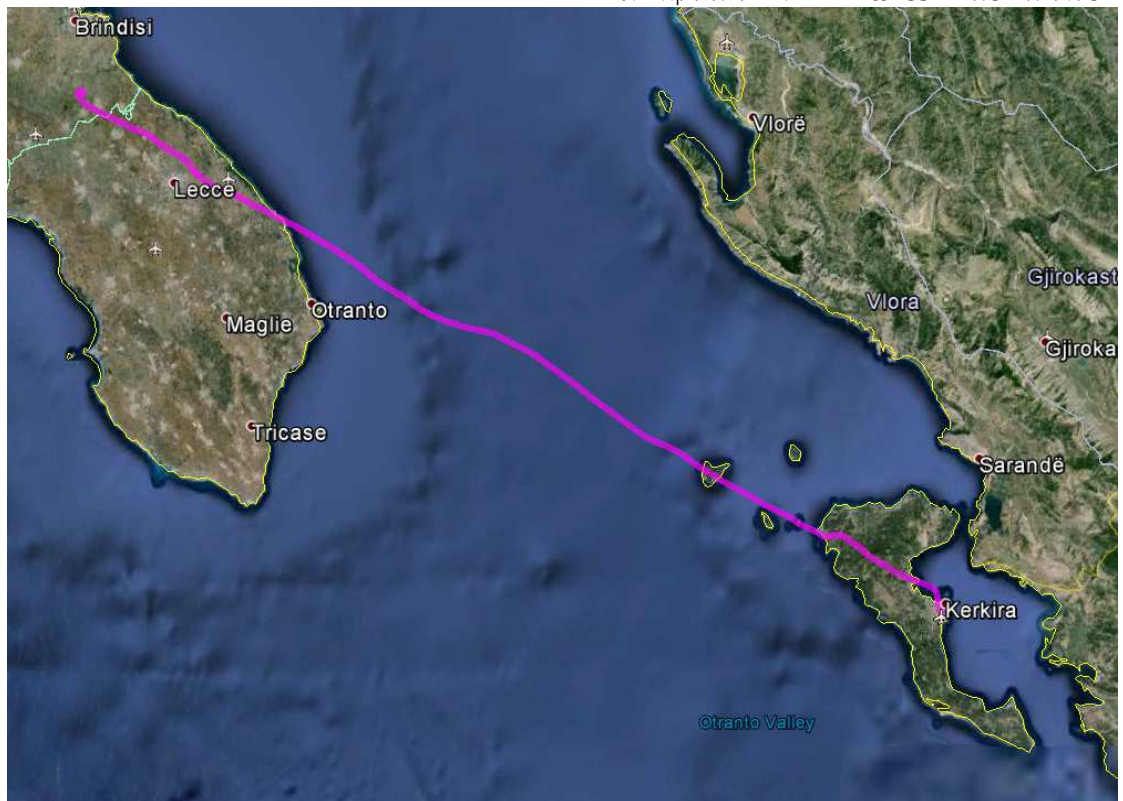
מתארגנים לגיחת קרב הפצצה:





סיימנו את הטיסות בזריזות, כי עוד הינו צריכים להגיע לקורפו. נדרשנו לעוד בדיקות של מזג האוויר בלג לקורפו, כולל בדיקת האתרים הרלוונטים ומבטים לכיוון הטיסה המתוכנן (גם מהקרקע וגם תוך כדי טיסה ההדגמה). החלטנו שיוצאים. המראנו בשעת אצה"צ מאוחרת עם דלק לא מלא לגמרי מכיוון שגם הלג לקורפו וגם המסלול שממנו המראנו היו קצרים יחסית... במהלך הטיסה, מההמראה לכיוון החוף הצטרף אלינו טייס הניסוי של Black shape לטיסת מבנה מכונס. המראה של המטוס הקרבי הזה, עם גלגלים מקופלים תוך כדי טיסה במרחק של מטרים בודדים מאיתנו, היה מדהים. בשלב מסוים הוא עזב אותנו והתחלנו להתקשקש עם בקרת ברינדיזי לתאום החצייה של הים האדריאטי לכיוון קורפו. תוך כדי הטיפוס לגובה חמש וחצי, הבקרית אומרת לנו פתאום שהיא לא מוצאת את תוכנית הטיסה שלנו. את התוכנית הזו הגשנו בבוקר מוונציה, אבל איכשהו היא אבדה במערכת... ביקשנו שתחפש שוב אך ללא הועיל. קו החוף של איטליה מתקרב במהירות ואין תוכנית טיסה... אני כבר הייתי בטוח שנאלץ לנחות חזרה באיטליה ולא נגיע לקורפו היום. ואז, תוך כדי ההתלבטות מה לעשות, פונה אלינו הבקרית החמודה במשפט הבא, שעבורי הוא היה לא פחות מהפלא השמיני: הבקרית שואלת אותנו אם אנחנו מעוניינים להגיש את תוכנית הטיסה עכשיו, תוך כדי טיסה...! מה יותר פשוט ומה יותר הגיוני?! כמובן שהסכמנו ותוך חמש דקות היתה תוכנית טיסה שהועברה גם לקורפו מבלי שנדרשנו לנחות חזרה בתנובות (כלומר בברינדיזי...), מבלי שנדרשנו לבצע Holding, ומבלי שנדרשנו לעצור את הטיפוס. פשוט עולם אחר. מעל הים האדריאטי עוד פגשנו את שיירי מזג האוויר ששטפו את איטליה ביומיים האחרונים, אבל הם לא הפריעו לנו במיוחד. מזג האוויר היה מזג אופייני לערב, שקט ויציב עם רוח גב משמעותית. אין מה לבקש יותר מזה. חלפנו את שמונים המייל המפרידים בין איטליה לקורפו חיש מהר וגלשנו לנקודת הכניסה לקורפו. הבקרית (גם כאן בקרית) אומרת לנו שאין רוח ושואלת אם חשקה נפשנו להיכנס לנחיתה ישירה מהכיוון שאנחנו באים ממנו. למה לא...? פיינל ישיר למסלול 17 בקורפו באוויר עומד, ולאחר שעה ועשר דקות מההמראה ב-Antares היינו על הקרקע, מסיעים אחרי מכונית ה-follow me לעמדת החניה. סיום מושלם ליום מלא וגדוש.

מסלול הטיסה מ-Antares שבאיטליה לקורפּו:



ליווי של חיל האוויר האיטלקי ביציאה מאיטליה:



"אם אתם לא מגישים מרשה ומיד, אני פותח באש!"



עושים שרירים באמצע הדרך בין איטליה לקורפו:



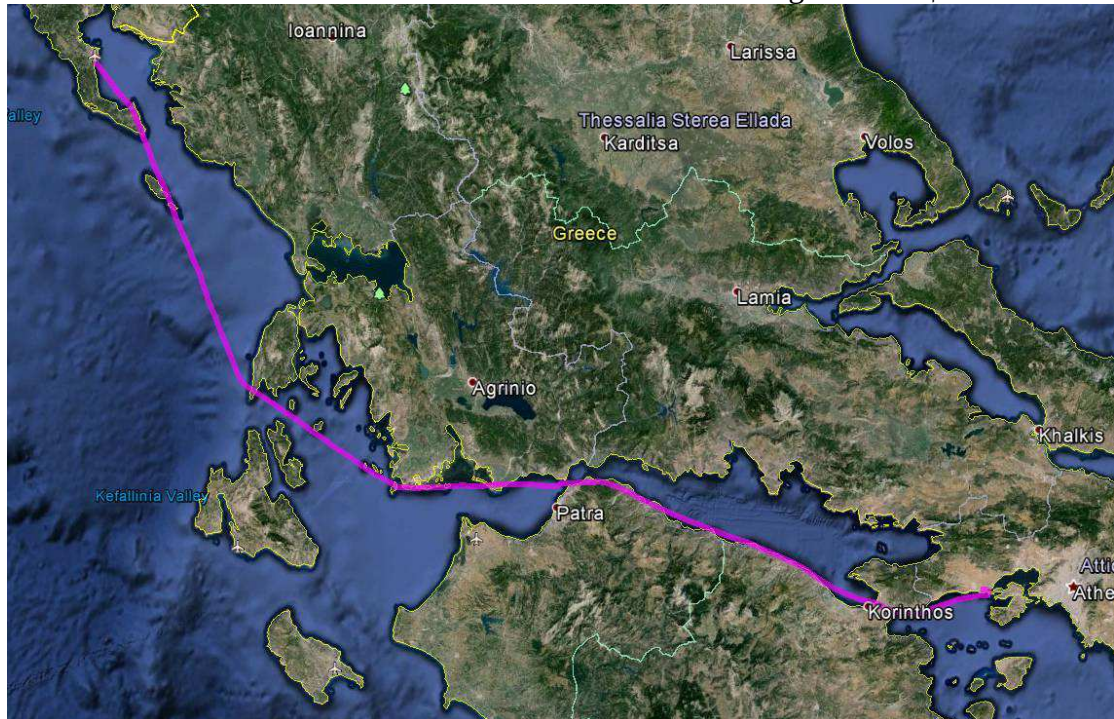
לפנות ערב, פיינל 17 קורפו. כמעט בבית....:



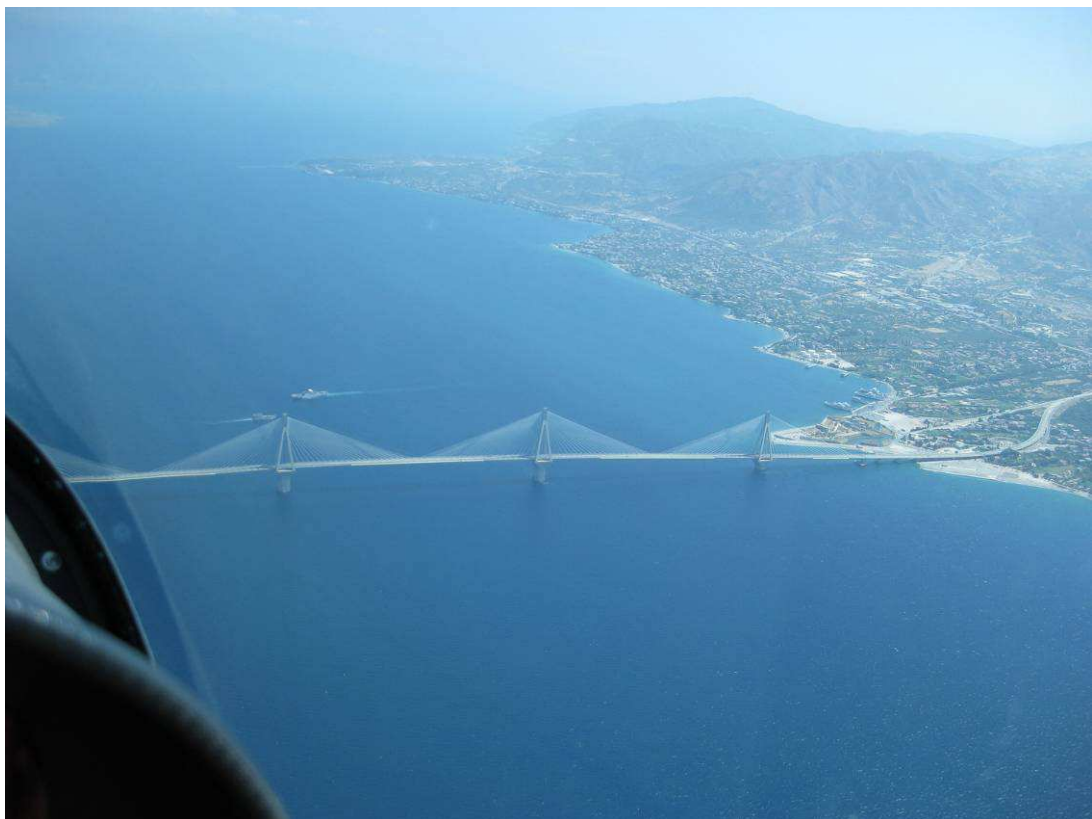
היום השביעי:

המסלול היום היה מסלול "שגרת" שעשינו כבר בדרך הלוך. שני לגים, הראשון מקורפו ל- Megara שליד אתונה. השני מ- Megara לרודוס. החלטנו לצאת מקורפו מאוחר יחסית, כדי לא לסבול משמש בעיניים בטיסה מזרחה, וכדי להנות מרוח גב מערבית. ההחלטה השתלמה. הלג הראשון התבצע ברובו לאורך חופים (עם כמה עשרות מיילים בלבד של ים פתוח) ולכן טסנו נמוך יחסית, בגובה 3,000. טסנו דרומה מקורפו ונכנסנו למפרץ קורינתוס. בכניסה המערבית למפרץ עברנו שוב מעל הגשר התלוי, המחבר את חצי האי ליבשת. מעט לפני Megara עברנו שוב גם מעל תעלת קורינתוס, שתפקידה בדיוק הפוך - להפריד את פלופונז מהיבשת כדי לאפשר מעבר ישיר של ספינות ממזרח למערב יוון, מבלי להקיף את כל חצי האי. בלג הזה ראינו כבר רוח גב משמעותית כמו שציפינו. כמה דקות אחרי תעלת קורינתוס הגענו ל- Megara ואחרי הקפה נחתנו על מסלול 26L. הלג הזה לקח לנו שתיים ועשרה. הפעם הרגשנו מקומיים והסענו ישירות עד למשרדי חברת התדלוק.

מסלול הטיסה מקורפו ל- Megara:



הגשר:

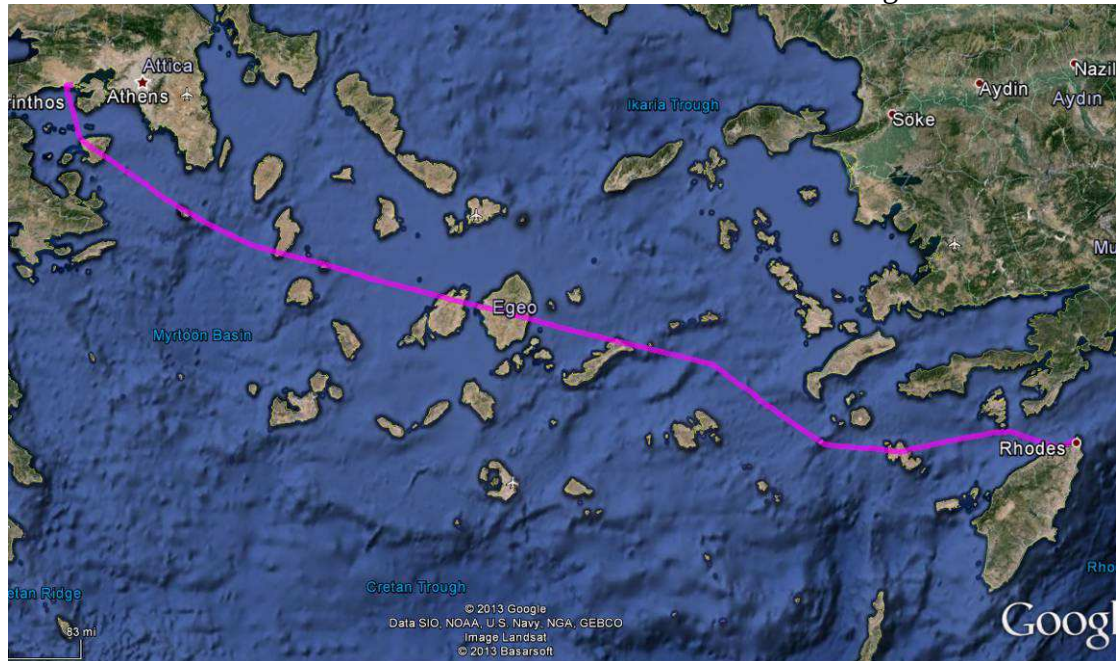


תעלת קורינתוס:



לאחר התדלוק והגשת תוכנית הטיסה המראנו שוב בדרכנו לרודוס. החלק הראשון של הטיסה, בתוך מבוך נקודות ה-VFR של אזור הפיקוח של בקרת אתונה בוצע בגובה נמוך, אבל מיד כשהתאפשר הבקרית נתנה לנו לטפס ל-5,500 ואחר כך ל-7,500 בקו ישר לרודוס. בגובה פגשנו רוח גב ידידותית, שאפשרה לנו להתקדם במהירות קרקעית של כ-115 קשרים, בטיסה שקטה ויציבה, עד שלעיתים נדמה היה שהמטוס בכלל עומד... עקפנו את קוס מדרום והתקרבנו לרודוס, שהיה די עמוס בשעה שהגענו. קיבלנו אישור נחיתה. בטון הדיבור של הבקרית אפשר היה לשמוע שהיא אמנם לא מלחיצה, אבל היתה רוצה כבר לראות אותנו על הקרקע. מבט על תחילת המסלול הבהיר לנו מדוע. בנקודת ההמתנה לפני תחילת המסלול עמד הרקולס ענק (טוב, הרקולס רגיל אבל הוא היה נראה ענק) שהמתין שכבודם יואילו לגעת כבר במסלול ולפנות אותו. נכנסנו לבסיס ימנית ברוח מסלול שבין 15 ל-18 קשר, דיווחנו פיינל, עברנו מול אפו של אותו הרקולס ונחתנו, שעתיים וחצי לאחר ההמראה מ-Megara. הבקרית ביקשה שנזדרז עם הפינוי וכך אכן עשינו, תוך שאנחנו מרימים מדפים ומסיעים במהירות שהיתה גורמת לנו להמריא לולא עשינו זאת. מיד לאחר הפינוי שמענו ברדיו קול אלמוני מסנן בעברית: "אתם אמיצים..." ולא יסף... אני מניח שהיה זה אחד מטייסי ארקיע או ישראיר, שהמתין לפריקה או העמסה של הבשר הטרי שהם נוהגים לקחת מהארץ לרודוס וחזרה... את הפרוצדורות בשדה עשינו כבר על אוטומט. סגירת המטוס, התדלוק, הדחקות עם ההנדלרים שעוזרים ומובלים אותנו בנבכי השדה - הכל כבר מוכר ונראה חלק מאיזו שגרה וותיקה. אנחנו חונים על המסלול בסמיכות למטוס מנהלים גדול ומסביבנו ברחבת החניה הענקית פעילות קדחתנית של מטוסי נוסעים גדולים עוד יותר - יוצאים, נכנסים, פורקים ומעמיסים נוסעים.

מסלול הטיסה מ-Megara לרודוס:

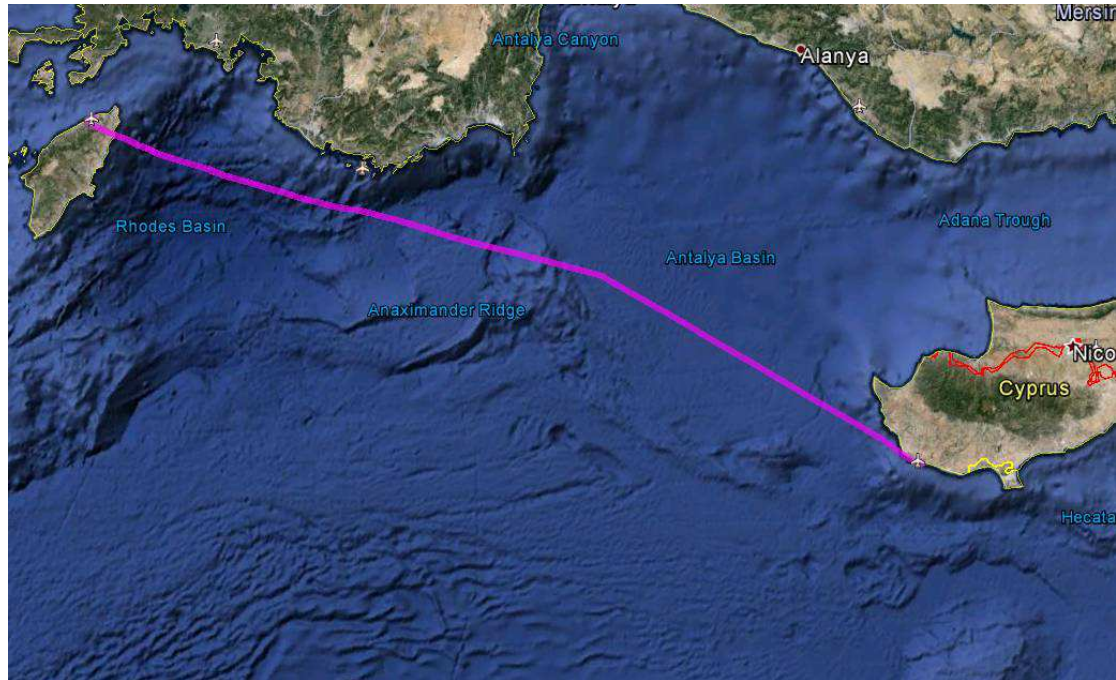


בסוף היום השביעי והלפני אחרון היינו ברודוס, בטווח של יום טיסה אחד פשוט וקל מהארץ, אבל למרות זאת אנחנו קצת מודאגים. בארץ יש דיבורים על מלחמה (לא שלנו אבל לידנו) והמרחבים האוויריים כמרקחה. חיפה סגור כבר שבוע, ולא נראה שהוא עומד להיפתח בקרוב. אנחנו, כזכור, יכולים להיכנס רק דרך חיפה. אנחנו מרימים כמה טלפונים ואימיילים, ומבינים שבארץ עובדים כבר כמה ימים בקדחתנות על פתרון עבורנו. ראש רת"א, גיורא רום נתן הנחיה למצוא את הדרך לאפשר לנו להיכנס לארץ. על הביצוע עומלים רמי ליבלינג, אבי נוי, יאיר ברדנוב וליבי בהט מרת"א. ברשות שדות התעופה אנחנו עומדים בקשר עם אורי אורלב, שעובד גם הוא על מציאת פתרון עבורנו. עם רוח גבית כזו הספקנות התחלפה באופטימיות זהירה, שהפכה לאופטימיות של ממש בשעות הערב, כאשר קיבלנו אישור שאנחנו יכולים לחזור.

היום השמיני:

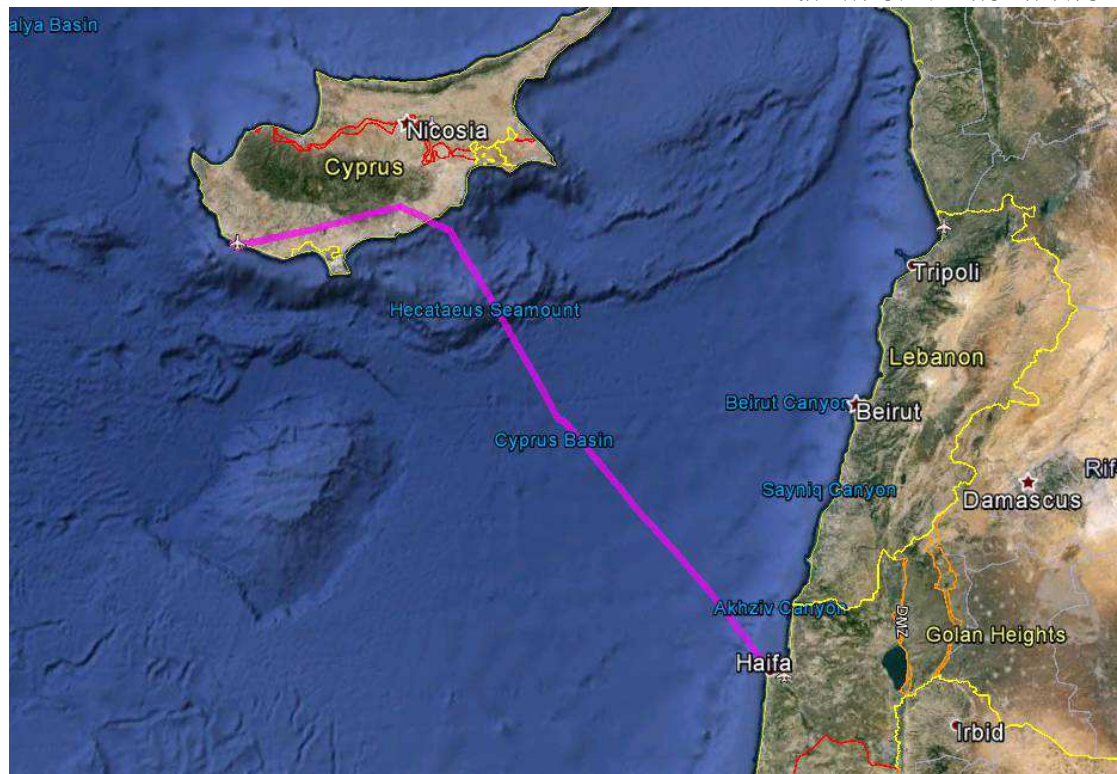
בבוקר עוד הרמנו כמה טלפונים כדי לסגור את כל הקצוות והמרצנו מרודוס לפאפוס. ההמראה היתה ברוח מסלול מערבית של כ-20 קשר. מיד לאחר ההמראה הפננו לרוח עורף בדרכנו מזרחה. בלג הזה לא היה משהו מיוחד ששווה להתעכב עליו. טיפסנו ל-7,500 רגל, שמרנו נתונים וחיכינו שפאפוס תגיע. אחרי ששתיים וחמישים דקות נגעו גלגלי המטוס במסלול בפאפוס.

מסלול הטיסה מרודוס לפאפוס:

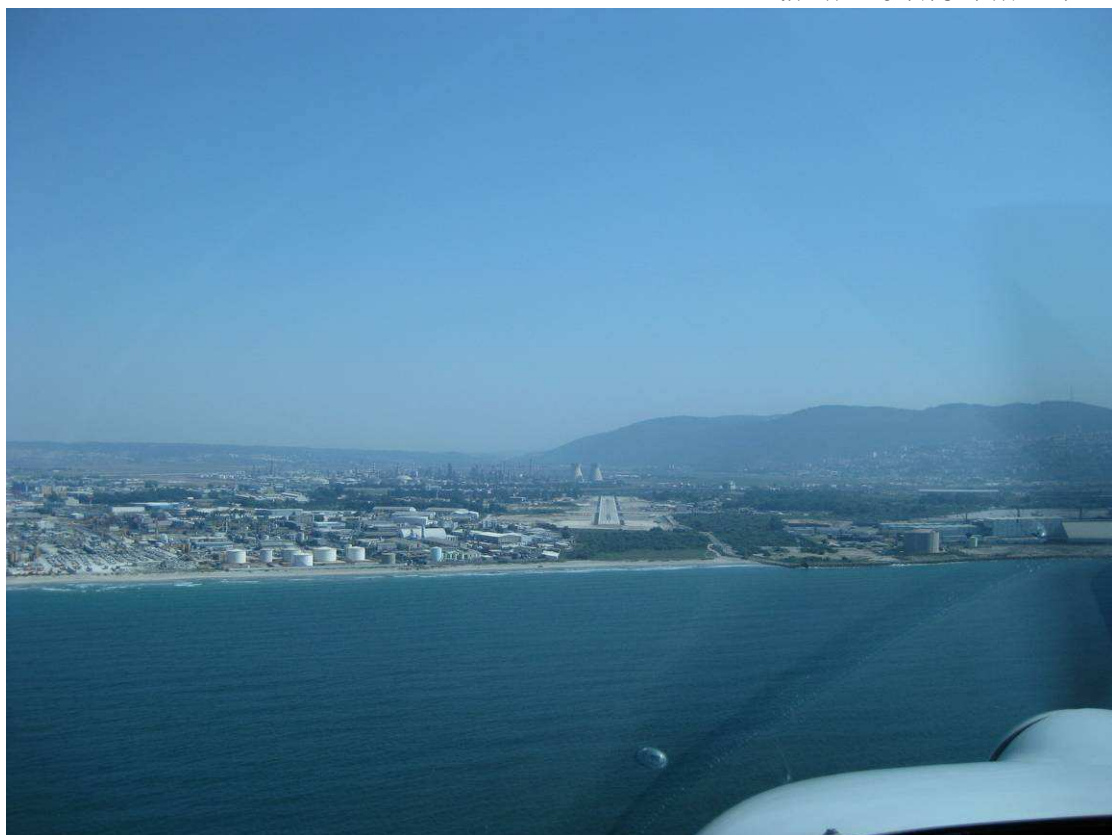


לאחר הנחיתה, חזרנו שוב, בפעם האחרונה בטיול הזה, על הפרוצדורות המוכרות והשתדלנו לא לתת להתרגשות של החזרה הביתה להוציא אותנו מריכוז. הגשנו מרשה, מילאנו דלק במיכל, מילאנו מים בבטון, ניקזנו דלק מפתח הניקוז וניקזנו מים מהשלפוחית. הדלק שניקזנו היה נקי וצלול. המים מהשלפוחית קצת פחות, אבל החלטנו להמשיך בכל זאת. כמה טלפונים אחרונים ארצה לוודא בפעם האחרונה שכל מי שצריך יודע שאנחנו מגיעים. פלוטו מכיר אותנו, חיפה מכירים אותנו – הכל נראה בסדר. ממריאים! משום מה, הפעם היו כמה עיכובים בהמראה. לקח זמן עד שנתנו לנו להניע, ואחר כך עד שנתנו לנו להתיישר על המסלול. הטמפרטורה בתא לא הגיונית ואנחנו נוטפים זיעה, אבל בסוף הגיע האישור ועלינו לאוויר. אין כמו להיות באוויר! בניגוד לצפוי, הבקרה הקפריסאית לא נתנה לנו לצאת בקו ישר לחיפה והתבקשנו לטוס דרך לרנקה (במחשבה שנייה, היינו יכולים לצפות את זה אבל זה לא היה משנה את התוצאה הסופית...). הארכה מסוימת של הדרך, אבל אין מה לעשות – "פקודה זו פקודה". לאחר עזיבת קו החוף של קפריסין קרוב ללרנקה טיפסנו שוב ל-7,500 רגל ויצרנו קשר עם הבקרות השונות תוך כדי התקרבות ארצה. כולם הכירו אותנו, כולם ידעו לאן אנחנו הולכים וכולם זרמו. ניקוסייה קונטרול לתל אביב קונטרול, תל אביב קונטרול לפלוטו ופלוטו לחיפה. לא היתה שום בעיה. אין ספק – החברים ברת"א וברשות שדות התעופה, שעזרו לנו מאחורי הקלעים ודאגו לפתוח לנו את הדרך הביתה, עשו את מלאכתם נאמנה. כשבת גלים היתה כבר במרחק יריקה, והרוח היתה כעשרה קשרים צפון מערבית, החלטנו שאין סיום טוב יותר לטיול הזה מנחיתה ברוח גב, שמגיעה גם קצת מהצד. ביקשנו מהמגדל לנחות על 16 בחיפה, והבקשה נענתה ברצון (-: דקה או שתיים אחר כך, כבר היינו בביקורת הדרכונים ובכך הגיע המסע המדהים הזה (אם מותר לנחתום להעיד על עיסתו) לסיומו.

מסלול הטיסה מפאפוס לחיפה:



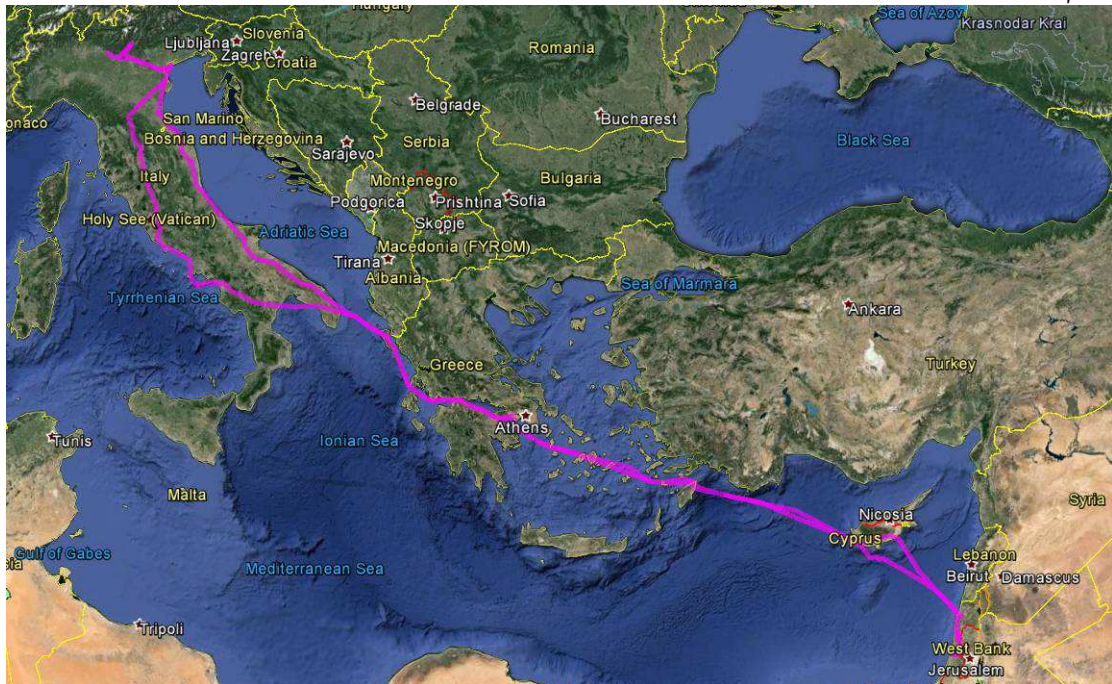
פיינל שטוח למסלול 16 בחיפה:



סיכום:

סה"כ טסנו 8 ימים ועשינו 39:10 שעות טיסה ב- 19 לגים (19 המראות ו-19 נחיתות). עברנו כ- 3,500 מיילים ימיים, מעל ים ויבשה.

להלן מפת מסלול הטיסה של כל הטיול:



אנחנו חייבים תודה גדולה מאד לאנשים שהתאמצו באופן אישי להחזיר אותנו הביתה, כנגד אילוצים לא פשוטים, והצליחו:

גיורא רום, רמי ליבלינג, אבי נוי, יאיר ברדנוב וליבי בהט מרת"א ואורי אורלב מרשות שדות התעופה. אין לי ספק שללא העזרה שלהם היינו נשארים (או לפחות המטוס שלנו היה נשאר) בניכר עוד זמן רב. ייתכן שבמאמצים להביאנו ארצה היו מעורבים אנשים נוספים, שאנחנו כלל לא מודעים להם. לכולם אנחנו אומרים: תודה רבה!

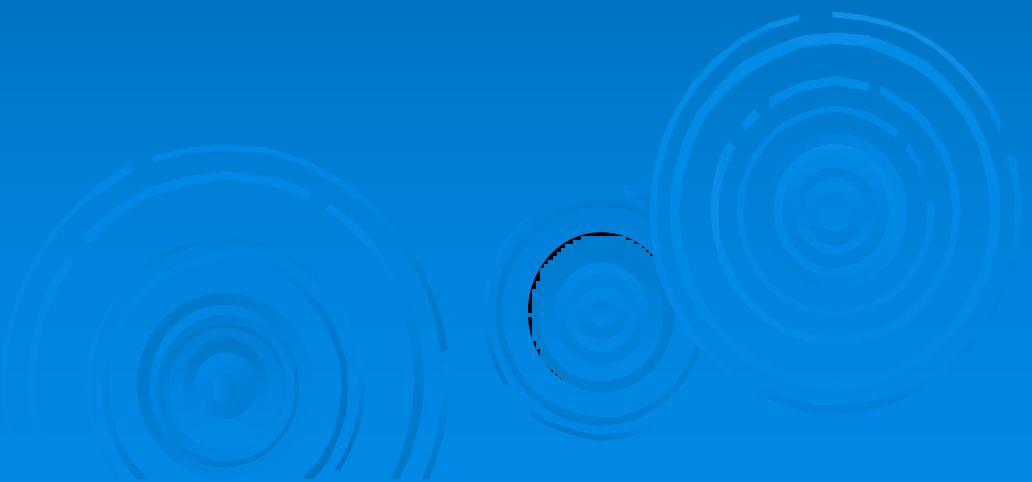
רפי בונה,
אריק ליכטמן.

סוף!

Flight Story

Israel – Italy with an LSA
August 2013

by Arik Lichtman & Rafi Boneh



Trip Statistics

- 7000 km in 7 days, 18 legs
- Route : LLHA - LCPH - LGRP - LGMG - LGKR – LIRI - LIPV
- 13 airports
 - 3 international airports (LCPH, LGRP, LGKR)
 - 4 mid-size (LGMG, LIRI, LIPV, LLHA)
 - 6 ULM (Sabaudia, Serristori, Bore-di-Chienti, Antares, LLRS, Tnuvot)
- 39 flight hours
- Longest day – 8 flight hours, longest leg – 3 hours
- Altitudes – oversea- FL065-FL085, land-1000ft- 5000ft
- Average cruise airspeed – 90-100kt
- GS in cruise – 80-130kt
- Consumption – 18.4 liter/hour
- People & Organizations involved – ICAA, IAA, Haifa AF, Pluto ATC, Lev-Universe, LGS, Goldair, Megara, HCAA, Salerno AF, Venezia Lido AF + 13 Italian ULM pilots in the various ULM fields, Mr. Uri Amitay

Planning Table

													Israel	UTC+3
													Cyprus, Greece	UTC+3
													Italy	UTC+2
Date	From	To	PIC	Local	UTC	Distance (NM)	Flight Time	Local	UTC	Stay	Handler	Fuel		
Friday, 23.8.2013	LLRS	LLHA	Rafi	07:10	04:10	75	00:50	08:00	05:00	1 hour	n.a.		Fuel: Paz, Alex 057-7211039 Tower-Uri Aloni: 050-9755003 Airport Mng: 04-8476100	
	LLHA	LCPH	Rafi	09:00	06:00	175	02:00	11:00	08:00	1.5 hours	LGS (Lev)		LGS Paphos: +357 26007194	
	LCPH	LGRP	Arik	12:30	09:30	250	02:50	14:20	12:20	overnight	Goldair	2.80 €	Goldair LGRP: +30 22410 82225	
Saturday, 24.8.2013	LGRP	LGMG	Rafi	08:30	05:30	255	02:50	11:20	08:20	1.5 hours	n.a.		Op's (CAA): +30 22960 27330 BP: +30 22960 28821, +30 69323	
	LGMG	LGKR	Arik	12:50	09:50	220	02:30	15:20	12:20	overnight	Goldair	2.90 €	Goldair LGKR: +30 26610 33343 Fuel Gissco: +30 26610 22289	
Sunday, 25.8.2013	LGKR	LIRI	Rafi	08:30	05:30	250	02:50	10:20	08:20	overnight	n.a.		Op's: +39 0828 3543 05 Fuel: +39 0828 354722 F2: +39 089 382352, +39 348 313	
Monday, 26.8.2013	LIRI	Serristori	Arik	08:30	06:30	245	02:45	11:15	09:15	1.5 hours			Franco Bentenuti: +39 338 67032 T2: +39 0575 653445, +39 0575 6	
	Serristori	Ros-Angeles	Rafi	12:45	10:45	185	02:05	14:50	12:50	overnight			Emilio Baietta, Sandro Cinotti Tel.: +39 349-6760031, +39 02-90	
Tuesday, 27.8.2013	Ros-Angeles	Venezia	Arik	08:30	06:30	225	02:30	11:00	09:00	5 hours		2.90 €	Claudio Pugliese: +39 041 77030	
	Venezia	Bore d Chienti	Rafi	16:10	14:10	160	01:50	18:00	16:00	overnight			Rolando: +39 347 6248415 Mario Santoni: +39 0733865821 Dino Piersantelli: +39 0733 23610 Mobile: +39 347 6011491	
Wednesday, 28.8.2013	Bore d Chienti	Antares	Arik	07:30	05:30	295	03:20	10:50	08:50	6 hours			Mario Rascazzo: +39 335 655276 Blackshape Loredana: +39 080 9 Blackshape Angelo: +39 393 954	
	Antares	LGKR	Rafi	17:10	15:10	105	01:10	19:20	16:20	overnight	Goldair			
Thursday, 29.8.2013	LGKR	LGMG	Arik	08:30	05:30	220	02:30	11:00	08:00	1.5 hours	n.a.		Italy-Zeev Rozenek +39 059 7986 cell: +39 335 2311	
	LGMG	LGRP	Rafi	12:30	09:30	255	02:50	15:20	12:20	overnight	Goldair			
Friday, 30.8.2013	LGRP	LCPH	Arik	08:30	05:30	250	02:50	11:20	08:20	1.5 hours	LGS (Lev)		Gyuri: +39 33564 96881	
	LCPH	LLHA	Rafi	12:50	09:50	175	02:00	14:50	11:50	1 hour	n.a.		FP Filing in Italy: ARO Fiumicino: +39 0665 65026	
	LLHA	LLRS	Rafi	16:00	13:00	75	00:50	16:50	13:50					

Flight Story

- **23.8** The flight out of Israel
- **24.8** The day when we caught up with the schedule after the late departure from IL, first time flying west of Rhodes. New airfields for us – Megara, Corfu
- **25.8** Arriving to Salerno Italy. Meeting our Italian friends..and bad weather..
- **26.8** Breathtaking flight at 1000 feet along the Amalfi coast, Touristic 360° around Capri, Landing in 2 beautiful grass ULM airfields, Change of plan due to weather and landing in Venice Lido airfield – one of only two IL planes that landed there in recent years
- **27.8** After a stormy night – round flight to Garda lake and early turn before Como lake due to weather. Again change of plan due to weather – staying another night in Venice
- **28.8** Flight along the Italian east coast from Venice to Brindisi and then to Corfu in the evening. Avoiding some CB's and rain. Unique experience of flying and later being escorted by the impressive Blackshape LSA
- **29.8** Flight from Corfu to Rhodes, intensive efforts to approve our entry to IL
- **30.8** Rhodes to LLRS via Pafos & Haifa – what looks like routine was thanks to many people working hard to help us get the approvals