

התעופה האוירובטית האזרחתית בארץ-ישראל

לירן שМОאלI

הטיסה האוירובטית מוגדרת על-פי החוק באחת משתי צורות:

- 1 כל ביצוע תמרון מרצונו של הטיס שאיינו נדרש לצורך הטסה רגילה של המטוס.
- 2 הטיה של כנף המטוס בזווית העולה על 60 מעלות או הרמה/הורדה של חרטום המטוס בזווית העולה על 30 מעלות.

הגורמים העיקריים הקובעים את יכולת ביצוע תרגילי האוירובטיקה במוטוס הם:

- 1 עמידות המטוס בכך הגרבייטציה G .
- 2 כח המנווע ביחס למשקל המטוס (הכח נמדד ביכולתו של המטוס לטפס בטיסה אנטית).
- 3 מערכות שמן ודלק לטיסה הפוכה.
- 4 גודל ההגאים בגוף המטוס (לסיבוב ועילורוד).
- 5 מהירות היגול של המטוס.
- 6 מהירות המקסימלית של המטוס.

התפתחות התעופה האוירובטית האזרחתית בארץ

ראשית התפתחותה של התעופה האוירובטית האזרחתית בארץ מסתמנת בתחילת שנות ה-60'. אז נרכשו מחיל-האוויר מטוסי הסטירמן וההרורד. מטוסים אלו הופיעו לעיתים בתצוגות אוירובטיקנה ושימשו להדרכה בתחום. מטוסי הסטירמן הוטסו בד"כ על-ידי אנשי קלוב התעופה לישראל ומטוסי הרהורד פעלו במסגרת חברת "אייטור".

עלית מדרגה בתחום התחרשה רק כעבור לאחר מכן, כאשר הקומה חקרה חברת "אוירובט" בתחילת שנות ה-70'. עיקר פעילותה של החברה היה הדרכה בתחום האוירובטיקה והיא הפעילה מטוס מסווג סייבריה ומטוס מסווג ססנה A-150K AEROBAT אך בעבר שנתיים נסגרה בעקבות שתי תאונות, אחת מהן טראגיית.

בשנת 1976 נרשם מטוסי ססנה A-150L AEROBAT שנרכשו על-ידי טייסים פרטיים. אחד מהם עבר לפועל בהמשך בחברת "דרור" שרותי תעופה" שהדריכה בתחום האוירובטיקה והפעילה מטוס נוסף מסווג ססנה A-152 AEROBAT. בסוף שנות 1984 הפסיקה חברת "דרור" את פעילותה ואחד מבכיריה הקים את חברת "עירא קרטיס תעופה". הוא הפעיל מטוס מסווג סופר דקט'לו, בנוסף למטוס A-152 שheiiber עימיו לחברת "דרור". בסוף שנות 1985 הפסיקה החברה את פעילותה ועירא עזב את הארץ ביחיד עם שני מטוסיו.

בסוף שנות 1990 הגיעו להרצליה מטוס דו-כנפי מסווג פיטס S-2B שהובא על-ידי הטיס יהודה בבל. בעבר חמישה חודשים, בעת שהופיע עם מטוסו בבסיס חיל-האוויר בתל-נוף, התרסק יהודה לעיני הצופים ונרגע.

בינואר 1991 ערב מלחמת המפרץ הגיעו לחיפה מטוס ססנה A-152 AEROBAT שנרכש על-ידי חברת "כנעפי פז". המטוס החליף מטוס בעלויות וכיוון הוא המשיך להדריכת אוירובטיקה בחברת "AIM תעופה".

בתחילת שנות 1990 הביא ארצת הטיס צביקה עוזר מטוס סופר דקט'לו. המטוס נמכר בהמשך למספר שותפים ובשנת 1998 התרסק והטיס עודד הומל והנוסף שרוגא להב נהרגו.

בשנת 1993 הגיעו מטוס זLIN 142 שהובא על-ידי הטיס אלי מנחם ופועל במסגרת חברת "אוירובט". בעבר מספר שנים נמכר המטוס בחזרה לארץ מוצאו.

בסוף שנות ה-90 הגיעו עוד שלושה מטוסים מדגם זLIN 242 שנים מהם שייכים לטייסים פרטיים ואחד מופעל על-ידי חברת "אוירובט".

בתחילת שנות 2001 הגיעו מגרמניה להרצליה מטוס מסווג אקסטרא L-300 שנרכש על-ידי הטיס אלי שומרוני. בעבר תשעה חודשים התרסק המטוס והטיס מנחם אליו (מן) והנוסף אליעזר תורג'מן נהרגו.

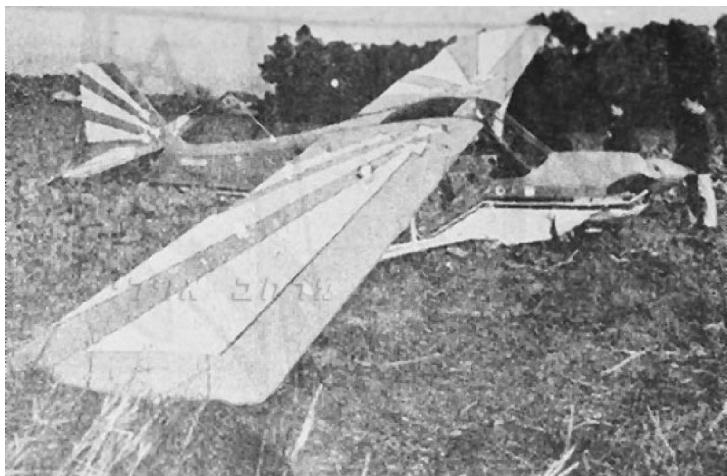
בתחילת שנות 2002 הביא ארצת הטיס מיקי גולן מטוס פיטס S-2B. מיקי השתתף במספר תחרויות אוירובטיקה בחו"ל, ביניהם אליפות ארחה בفاتוחה שהתקיימה בשנת 2003 בטקסס, יציג את ישראל בתחרות 2004 AWAC בשודדייה זוכה במדליית כסף ובשתי מדליות ארד בטיסות בודדות בתחרויות שהתקיימו באטלנטיס ובפלורידה באותה שנה. הוא מכר את מטוס הפיטס בשנת 2004 ובמקומו רכש מטוס מסוג אקסטרא L-300 אותו הוא מפעיל כיום מהרצליה.

בנוסך למטוסים אלו פועלם בארץ גם שלושה מטוסים מבניה עצמית בעלי יכולות אוירוביוטיות. באמצע שנות ה-80' רכש הטיס רודי ברטוצי קיט ותוכניות לבניית מטוס דו-כנפי מסוג אקרו ספורט 2. המטוס החל להיבנות בשנת 88' וב吃过 8 שנים הוא המRIA לטיסת הבכורה. בשנת 1994 רכש הטיס יורם עוזי קיט של מטוס G-200 GILES. המטוס נבנה בארץ"ב, הובא ארץ באוניה וביצע את טיסתו הראשונה בארץ בשנת 1999. בשנת 1992 החלו הטיסים חיים רווה והאחים יורם ודני עיני לבנות את מטוס הלנסAIR. 360. כעבור 8 שנים בניתו הושלמה ובשנת 2004 הוא המRIA לטיסת הבכורה.

המטוסים האוירוביוטיים שטסו וטסם בארץ (לפי סדר הגעתם)

NORTH AMERICAN AT-6D TEXAN 4X-ARC

רכש בתחילת שנות 1962 מחייב האוויר על-ידי חברת "אויתור" ביחד עם שני מטוסים מדגם זהה. מספרו בחיל האוויר היה 25 ובוולי 1962 קיבל את רישומו האזרחי. הוא שימש בדרך כלל לביצוע טיסות אוירוביוטיקה באירועים פרטימיים ולצורך כתובות פירסומת בשמיים באמצעות עשן. כעבור מספר שנים עבר המטוס לשרת בחברת "מרום" ובתחילת שנות 1988 במסגרת עסקה עם מזיאון חיל האוויר, נקבע המטוס בצבאים חול כהה וצהוב והועבר למזיאון.



BELLANCA CITABRIA 4X-ART

הובא ארץ על-ידי חברת "אוירוביוט" בפברואר 1970 ושימש להדרכת אוירוביוטיקה ביחד עם מטוס ססנה (4A-150K AEROBAT) X-ALV. בתאריך 25.6.71 המRIA בו מדריך וחניך משדה התעופה בהרצליה לאזרע אימונים 3 שמעל קיבוץ רמת הכבש. הם תייגלו מספר נהיות אונס ובעת אחד התויגו כביה המ�ע והם המתנסכו. הטיסים נפכו באורח קל ומהטוס ניוק והוציא משימוש.

CESSNA A-150K AEROBAT 4X-ALV

הובא ארץ ביולי 1970 על-ידי חברת "אוירוביוט" ושימש להדרכת אוירוביוטיקה ביחד עם מטוס הסיטבריה (4X-ART) שהפעילה החברה. בתאריך 29.4.71 (יום העצמאות תשל"א) המRIA המטוס המRIA קצה משדה התעופה בהרצליה אך כעבור מספר שנים הזדקר והתנסק על המסלול סמוך למגדל הפיקוח. הטיס דן מושבץ נחרג והמטוס נחרס לחלוון.

CESSNA A-150L AEROBAT 4X-CEV

רכש על-ידי טיס פרטני והגיע ארץ באמצע שנות 1976. בתאריך 26.3.83 לאחר שהמRIA ממסלול 11 בהרצליה, פגע המטוס באנטנת טלוויזיה והתנסק על בניין מגוריים במרקם העיר, ככל הנראה כיון שהטייס שכלהרים מדפים לאחר ההמראה. הטיס ובתו בת השבע ישיבה לידיו נפכו באורח קשה והמטוס נשרף והוציא משימוש.

CESSNA A-150L AEROBAT 4X-CEN

רכש מארה"ב על-ידי טיס פרטני והגיע ארץ באמצע שנות 1976. בשנת 1981 נרכש על-ידי מועדון הטיס "עגור" והופעל משדה התעופה בחיפה. בשנת 91' נמכר המטוס למועדון הטיס של עובדי התעשייה האווירית. בשנת 1997 נרכש על-ידי חברת "מגידו תעופה" ובשנת 2000 נמכר לקפריסון שם הוא פועל עד היום ברישום B-CJQ.5

CESSNA A-152 AEROBAT 4X-ALI

רכש מארה"ב על-ידי טיס פרטני והגיע ארץ באמצע שנות 80'. בשנת 1981 עבר לפעול בחברת "דרור שרותי תעופה" ושימש להדרכת אוירוביוטיקה ביחד עם מטוס ססנה (4A-150L AEROBAT) X-CEV. בשנת 1984 נסגרה חברת "דרור" והמטוס עבר לפעול בחברת "עירא קרטיס תעופה" שהקים אחד מבעלי חברת "דרור" לאחר סגירתה. המטוס שימש להדרכת אוירוביוטיקה בחברה ביחד עם מטוס סופר דקט'לון (N5068P) שהמשיך המיר את רישומו ל-4X-AIR.

בדצמבר 1985 הפסיקה חברת "עירא קרטיס תעופה" את פעילותה והמטוס הוצאה מן הארץ ונמכר בתאריך 4.6.86 לבריטניה שם הוא פועל עד היום ברישום G-BMUO.

BELLANCA SUPER DECATHLON 4X-AIR

רכש על-ידי הטייס עירא קרטיס והגיע ארץ-ישראל בשנת 1981 הופעל ברישום N5068P. בתאריך 8.1.82 עבר תאונה בשדה התעופה בהרצליה לאחר שימוש רוח פתאומי גורם למוטוס להתרסק סמוך למסלול במהלך הנחיתה. המטוס נזוק אך שוקם וחזר לפעילות.

הוא שימש להדרכת אוירובטיקה בחברת "עירא קרטיס תעופה" שהוקמה בסוף שנת 1984.

בתחילת שנות 1985 המיר את רישומו ל-4X-AIR ובדצמבר אותה שנה הפסיק את פעילותו בארץ בעקבות סגירת החברה. ביוני 1986 הוצאה למכירה פומבית על-ידי שלטונות המכס, נרכש בחזרה על-ידי בעלי עירא קרטיס ועזב את הארץ בטיסה לבריטניה דרך קפריסין.



CHRISTEN INDUSTRIES PITTS S. 2B 4X-CAX

רכש מראה"ב באוקטובר 1990 על-ידי הטייס יהודה בבל, הועבר לאוניה לישראל וביצע בתאריך 27.11.90 את טיסתו הראשונה בארץ משדה התעופה בהרצליה. הוא הופעל במסגרת חברת "שחף" ושימש להדרכה ולטיסות היכרות.

יהודה ומוטוסו השתתפו ב-14 מפגני אוירובטיקה בארץינו בתאריך 25.4.91 הופיע יהודה עם מוטוסו בפני קהל בבסיס חיל האוויר בתל-נוף. במהלך המופע ביצע יהודה צלילה חדה ומשלב היכולות ממנו פגע בקרקע ונרגג.

CESSNA A-152 AEROBAT 4X-CPG

רכש מראה"ב על-ידי חברת "כנפי פז" והגיע במקולه ארץ-ישראל בשנת 1990. הורכב בשדה התעופה בהרצליה והרכבו הושלמה ביוני 1991. בתאריך 14.1.91 עבר מלחמת המפרץ, והועבר לשדה התעופה בחיפה והופעל ממש. שימש להדרכת אוירובטיקה בחברת "כנפי פז" במשך שלוש שנים.

בתחילת שנות 1994 נרכש המטוס על-ידי חברת "אויה" ועבר לפעול משדה התעופה בהרצליה. במהלך פעילותו באויה לא נעשה בו שימוש אוירובי והוא שימש להדרכת טיסה.

בשנת 2003 נרכש המטוס על-ידי חברת AIM תעופה, שופץ, וכיום הוא משמש בחברה להדרכת אוירובטיקה.

BELLANCA 8KCAB SUPER DECATHLON 4X-CSZ

רכש על-ידי הטייס צב'קה עוזר והגיע ארץ-ישראל בחודש מרץ 1992. שימש להדרכת אוירובטיקה במסגרת חברת "מוונאייר".

צב'קה הופיע עם מוטוסו במפגנים רבים במקומות ימי התעופה של אגדות התעופה הכלליות.

לאחר מספר שנים מכר צב'קה את המטוס למספר שותפים שהפעילו אותו מחיפה, ביניהם אליעזר תורגמן והאחים יוסי ועודד הומל. בתאריך 30.4.98, בעת טיסה מעל היישוב "גבעת אלה", התתרסק המטוס. הטיס עוזד הומל והנווט שרגא נהרגו והמטוס נחרס כלולוטין.

ZLIN 142 4X-AIZ

רכש מצ'כיה על-ידי הטייס איל מנחם. הגיע לטיסה לשדה דב בחודש אוגוסט 1993 ביחד עם שלושה מטוסים מאותו הדגם שבאו להופיע ביום התעופה שהתקיים בעתרות בתאריך 16.8.93.

בתאריך 17.9.93 ביצע המטוס את טיסתו הראשונה בארץ מوطס בידי מנהל חברת "אروبט" שבסמגרתה הופעל.

עבור מספר שנים נמכר בחזרה לצ'כיה שם הוא פועל וכיום ברישום NOR-OK.

WAG-AERO ACROSPORT II 4X-CYX

באמצע שנות ה-80' רכש הטיס>Rודן ברטוצי תוכניות לבניית המטוס הדוז-כנפי ובשנת 1988 החל לבנות אותו במוסך בני-ברק. במהלך הבניה הועבר המטוס לשדה התעופה בהרצליה ובנינו הושלמה שם בשנת 96'.

בתאריך 15.10.96 ביצע הטיס>Rודן שדה את טיסת הבכורה של המטוס.

המטוס טס מספר מועט של שעות ובעליו החליט להפסיק להפעילו. הוא עמד מכוסה במשך שנים בשדה התעופה בהרצליה וכיום מתוכנן להעבירו לניבג שם ישמש כМОץ בטרמייל 3.



ZLIN 242L 4X-CYZ

רכש מצ'כיה על-ידי טיס>Petri והגיע ארצה בשנת 1997. כיום מופעל המטוס משדה התעופה בהרצליה ע"י חברת מון תעופה.

חונה בשדה התעופה בחיפה



օירובטיקה באזור אימונים. 13. במהלך הטיסה ניתק גלגל הזנב של המטוס והפריע לפעולת הגה הכוון. הטיס>cץ להנחת את המטוס בשדה התעופה בהרצליה והמטוס תזקן וחזר לפועלות.

בתאריך, 11.11.04, בעת נחיתה בשדה דב, פגע חרטום המטוס בקרקע ונגרם נזק למדף.

AKROTECH GILES G-200 4X-CYJ

המטוס החדש מושבי רכש>Ckit מהיצרן על-ידי הטיס>Petru עזיז בשנת 1994 והועבר לבניה בחברת 2 AKRO

בשנת 1996 הסתיימה הבניה ובתאריך 15.7.98 הגיעו מכולא ארצה. הוא הועבר לשדה התעופה בהרצליה, שם הרכבו כנפיו. בתאריך 25.5.99 ביצע את טיסתו הראשונה בארץ.

במהלך פעילותו נרשם מטוס שני ארוועים לא שגרתיים:

בתאריך 30.12.03 המרייא המטוס משדה דב לתרגיל



ZLIN 242L 4X-CYY

רכש מצ'כיה על-ידי טייס פרטיז והגיע ארצה בחודש אוגוסט

.1998

כיום מופעל המטוס משדה התעופה בחיפה.

בגישה לנחיתה בשדה התעופה בחיפה



ZLIN 242L 4X-CYE

רכש מצ'כיה על-ידי חברת "ארובט" והגיע ארצה בשנת

.1999

כיום מופעל המטוס על-ידי החברה משדה התעופה
בחיפה ומשמש להדרכת אוירובייקה.



EXTRA 300L 4X-CYT

רכש מגרמניה על-ידי הטייס אלי שומרוני, הובא בטיסה
ונחת בארץ בתאריך .17.1.01

הופעל משדה התעופה בהרצליה.

בתאריך 31.10.01 יצא המטוס לאוזור אימונים 12 למטרת
תרגיל אוירובייקה. במהלך התירגול צלל לקרקע והתרסק
סמווך לכפר-ויתקין. הטייס מנחים אליו (מו) והנוסע אליעזר
תורג'מן נהרגו והמטוס נהרס כלולוטין.

בשדה התעופה בהרצליה



PITTS S. 2B 4X-CYW

המטוס הדו-כנפי נרכש מרארה"ב על-ידי הטייס מייקי גולן והובא ארץฯ בתחילת שנת 2002. הוא הופעל משדה התעופה בהרצליה והשתנה במספר מופעי אוירובטיקה בארץ. בחודש פברואר 2004 נמכר המטוס לחזורה לאלה"ב 300L ובמקומו רכש מיקי את מטוס האקסטרा (4X-CXM) שהובא ארץฯ מגרמניה בחודש יוני 2004.



חוינה בשדה התעופה בהרצליה



LANCAIR 360 4X-ADV

מטוס דו-מושבי צד בצד מצויד במערכות שמן ודלק לטיסה הפוכה. נרכש כikit לבניה עצמית על-ידי הטאים חיים רווח והאחים יורם ודני עיני ויחל להיבנות במושך באשדוד בחודש Mai 1992. במהלך הבניה הועבר המטוס לשדה התעופה בהרצליה שם הושלמה בנייתו בחודש ינואר 2000 טיסת הבכורה נדחתה במספר שנים ולבסוף בוצעה בתאריך 7.4.04 על-ידי הטאייס חיים רווח. כיום מופעל המטוס משדה התעופה בהרצליה.



חוינה בשדה התעופה בהרצליה

EXTRA 300L 4X-CXM

רכש מהפעל בגרמניה על-ידי הטיס מיקי גולן.
מיקי ביצע את טיסת העברה של המטוס מגרמניה לישראל
בטייס אבי בר-דוד והם נחתו בשדה דב בתאריך 19.6.04.
כיום מפעיל מיקי את המטוס משדה התעופה בהרצליה.



מיקי גולן בחיליפה נוכחה באירוע 2004

מפורטים טכניים

BOEING STEARMAN KAYDET

מנוע: קוונטינטל 5-R-670-5 בעל הספק של 220 כ"ס.

משקלים: ריק: 876 ק"ג.

miribi: 1,195 ק"ג.

ביצועים: מהירות שיט: 83 קמ' לשעה.

מהירות מירבית: 117 קמ' לשעה.

מידדים: מוטת-כנף: 9.8 מטר.

אורך: 7.56 מטר.

גובה: 2.95 מטר.

שטח כנף: 27.69 מ"ר.

NORTH AMERICAN HARVARD

מנוע: פראט אנד וויטני AN-1-R-1340-0 בעל הספק של 550 כ"ס.

משקלים: ריק: 1,814 ק"ג.

miribi: 2,393 ק"ג.

ביצועים: מהירות שיט: 126 קמ' לשעה.

מהירות מירבית: 182 קמ' לשעה.

מידדים: מוטת-כנף: 12.8 מטר.

אורך: 8.99 מטר.

גובה: 3.56 מטר.

שטח כנף: 23.6 מ"ר.

BELLANCA CITABRIA

מנוע: ליוקומיג A2D-320-0 בעל הספק של 150 כ"ס.

משקלים: ריק: 517 ק"ג.

miribi: 748 ק"ג.

ביצועים: מהירות שיט: 115 קמ' לשעה.

מהירות מירבית: 129 קמ' לשעה.

מידדים: מוטת-כנף: 10.19 מטר.

אורך: 6.91 מטר.
גובה: 2.35 מטר.
שטח כנף: 15.3 מ"ר.

CESSNA A-150 AEROBAT
מנוע: קונטיננטל 0-200C בעל הספק של 100 כ"ס.
משקלים: ריק: 473 ק"ג.
משקלים: מירבי: 725.7 ק"ג.
ביצועים: מהירות שיווט: 88 קמ"ש.
מהירות מרבית: 109 קמ"ש.
מימדים: מוטת-כנף: 10.21 מטר.
אורך: 6.58 מטר.
גובה: 2.39 מטר.
שטח כנף: 14.61 מ"ר.

CESSNA A-152 AEROBAT
מנוע: לייקומינג N2C-235-0 בעל הספק של 108 כ"ס (125 כ"ס ל-4X-CGP שעבור השבת) (Sparrowhawk).
משקלים: ריק: 513 ק"ג.
משקלים: מירבי: 760 ק"ג.
ביצועים: מהירות שיווט: 108 קמ"ש.
מהירות מרבית: 111 קמ"ש.
מימדים: מוטת-כנף: 10.17 מטר.
אורך: 7.25 מטר.
גובה: 2.59 מטר.
שטח כנף: 14.9 מ"ר.

BELLANCA SUPER DECATHLON
מנוע: לייקומינג AEIO-360-H1A בעל הספק של 180 כ"ס.
משקלים: ריק: 596 ק"ג.
משקלים: מירבי: 816 ק"ג.
ביצועים: מהירות שיווט: 130 קמ"ש ב-75% הספק.
מהירות מרבית: 137 קמ"ש.
מימדים: מוטת-כנף: 9.75 מטר.
אורך: 6.98 מטר.
גובה: 2.36 מטר.
שטח כנף: 15.71 מ"ר.

PITTS S. 2B
מנוע: לייקומינג AEIO-540-D4A5 בעל הספק של 260 כ"ס.
משקלים: ריק: 522 ק"ג.
משקלים: מירבי: 737 ק"ג.
ביצועים: מהירות שיווט: 152 קמ"ש.
מהירות מרבית: 182 קמ"ש.
מימדים: מוטת-כנף: עלילונה: 6.10 מטר.
תחטינה: 5.79 מטר.
אורך: 5.71 מטר.
גובה: 2.01 מטר.
שטח כנף: 11.6 מ"ר.

ZLIN 142
מנוע: אויה M337AK בעל הספק של 210 כ"ס.
משקלים: ריק: 730 ק"ג.
משקלים: מירבי: 970 ק"ג.
ביצועים: מהירות שיווט: 106 קמ"ש.
מהירות מרבית: 125 קמ"ש.
מימדים: מוטת-כנף: 9.16 מטר.

אורך: 7.33 מטר.
גובה: 2.75 מטר.
שטח כנף: 13.15 מ"ר.

WAG-AERO ACROSPORT II

מנוע: לייקומינג A2B-320-0 בעל הספק של 150 כ"ס.

משקלים: ריק: 477 ק"ג.
mirbi: 689 ק"ג.

ביצועים: מהירות שיטוט: 95 קמ"ש.
מהירות מרבית: 107 קמ"ש.
מימדים: מוטת-כנף: עלינו: 6.60 מטר.
תחתונה: 6.32 מטר.

אורך: 5.75 מטר.
גובה: 2.03 מטר.
שטח כנף: 14.12 מ"ר.

ZLIN 242L

מנוע: לייקומינג AEIO-360-A1B6 בעל הספק של 200 כ"ס.

משקלים: ריק: -----
mirbi: -----

ביצועים: מהירות שיטוט: 131 קמ"ש.
מהירות מרבית: -----
מימדים: מוטת-כנף: 9.34 מטר.
אורך: 6.94 מטר.
גובה: 2.95 מטר.
שטח כנף: 14.6 מ"ר.

AKROTECH GILES G-200

מנוע: אבקו לייקומינג AEIO-360-A1E בעל הספק של 220 כ"ס.

משקלים: ריק: 341 ק"ג.
mirbi: 636 ק"ג.

ביצועים: מהירות שיטוט: 156 קמ"ש.
מהירות מרבית: -----
מימדים: מוטת-כנף: 6.1 מטר.
אורך: 5.48 מטר.
גובה: 1.62 מטר.
שטח כנף: 6.96 מ"ר.

EXTRA 300L

מנוע: לייקומינג L1B5-540-AEI0 בעל הספק של 300 כ"ס.

משקלים: ריק: 700 ק"ג.
mirbi: 950 ק"ג.

ביצועים: מהירות שיטוט: 170 קמ"ש ב-75% הספק.
מהירות מרבית: 185 קמ"ש.
מימדים: מוטת-כנף: 8.0 מטר.
אורך: 6.94 מטר.
גובה: 2.62 מטר.
שטח כנף: 35.05 מ"ר.

LANCAIR 360

מנוע: קוונטינטן 360-I בעל הספק של 190 כ"ס.

משקלים: ריק: 430 ק"ג.
mirbi: 763 ק"ג.

ביצועים: מהירות שיטוט: 200 קמ"ש.
מהירות מרבית: 240 קמ"ש.

מימדים: מותת-כנף: 7.27 מטר.
אורך: 6.40 מטר.
גובה: 1.85 מטר.

שטח כנף: -----