08/2022 Deutschland € 6,50 / Österreich € 7,40 / Schweiz sfr 10,80 / BeNeLux € 7,70 / Italien € 9,20 www.aerokurier.de / 66. Jahrgang

aerokurier

DAS MAGAZIN FÜR PILOTEN

65 Jahre aerokurier

JUBILÄUMS-AUSGABE

Blick in die Historie

Flugzeuge so alt wie unser Heft

Stimmen aus der Branche

Pilot Report Gogetair G750

Smarte Slowenin

Leserreise
Gemeinsam in den Norden

Segelflug
Spannende Rennen in Zwickau

Ausflugstipp Gelnhausen • Orientierungsverlust in IMC • Playboy-Bunny-Jet

4 191110 006504 08

Smarte Slowenin

Optisch ist die G750 des slowenischen Herstellers Gogetair ein echter Leckerbissen. Wir haben uns das Flugzeug bei einem Probeflug mal näher angesehen und hinterfragt, weshalb man die G750 schon heute kaufen kann, obwohl die EASA-Zulassung erst für 2026 geplant ist.

Text *Patrick Holland-Moritz*

Was gut aussieht, fliegt auch gut. Nimmt man diese aviatische Weisheit beim Wort, dürfte die G750 von Gogetair das perfekte Flugzeug sein, denn die Slowenin schaut richtig gut aus. Aus unseren neugierigen Blicken am AERO-Stand entwickelte sich ein konstruktives Gespräch mit dem Team, das unsere Fragen offen beantwortet: Nein, eine EASA-Zulassung gibt es nicht; diese sei nach CS-VLA für 2026 angestrebt. Doch schon jetzt könne man die G750 kaufen, und zwar auf Basis einer slowenischen Zulassung als „Experimental". Ein Punkt, der noch Fragen aufwerfen wird. Der Name Gogetair, ließen wir uns sagen, sei noch recht neu: Bis 2019 gab es den Composite-Tiefdecker unter dem Label „One Aircraft", aus markenrechtlichen Gründen habe man sich aber neu aufgestellt. Gogetair ist eine Anspielung auf den englischen Begriff „go-getter", der mutige, engagierte Menschen umschreibt. Bernard Matosevic – der Schweizer Pilot vertritt das Unternehmen in Deutschland, Österreich und der Schweiz – lädt uns uns spontan zum Probeflug mit seiner G750 ein. Klingt super, wir sind dabei!

Einen Monat später, an einem frühsommerlichen Tag Ende Mai, schwebt er mit seiner S5-MMY in Bonn/Hangelar ein. Mit ihr ist er oft in der Schweiz, Österreich und Kroatien unterwegs, fliegt regelmäßig nach Deutschland und hat so im vergangenen Jahr rund 200 Stunden im Cockpit verbracht. Beim Rundgang um das weiß-blau lackierte Flugzeug festigt sich der der positive Eindruck. Tadellose Verarbeitung trifft auf elegantes Design. Wie beim Auto öffnen die Flügeltüren nach vorn und geben den Blick auf edle Sitze und das Panel mit digitaler Avionik von Dynon und Garmin frei. Optional wird die G750 zum 2+2-Sitzer mit einer kleinen Rückbank, die Platz für zwei Kinder, einen Hund oder bis zu 70 Kilogramm

Foto: Gogetair

Die G750 ist mit rund 900 Nautischen Meilen Reichweite und viel Komfort im Cockpit ein ideales Reiseflugzeug.

Die Wölbklappen lassen sich auf maximal 38 Grad ausfahren und ermöglichen auch steile Abstiege.

Die zeitgemäßen LED-Leuchten an den Randbögen der elliptischen Flügel passen gut ins Gesamtbild des eleganten Flugzeugs.

Fotos: Gogetair (1), Patrick Holland-Moritz

zusätzliches Gepäck bietet. Eine Luke im hinteren Rumpfbereich gewährt Zugang zum Gepäckfach, das weitere 25 Kilogramm schluckt. Kurzum: Der edle Composite-Tiefdecker erweckt bei mir den Eindruck einer kleinen Cirrus, auch wenn Motorisierung, Leistungsdaten und nicht zuletzt die unterschiedlich angeordneten Steuerorgane – Sidestick vs. konventionell angeordnetem Knüppel – natürlich große Unterschiede aufweisen.

Als Gogetair-Gründer Iztok Šalamon vor rund zehn Jahren ein Flugzeug zunächst für den Eigenbedarf konstruierte, stand vor allem Sicherheit im Fokus. Ebenso wie die Cirrus hat die Gogetair ein Gesamtrettungssystem an Bord. Bei der jüngsten Generation kommt mehr als zuvor Kohlefaser zum Einsatz. Eine Aramidschicht um das als besonders aufprallsicher designte Cockpit schützt die Insassen im Falle eines Crashs vor Splittern. Aus dem Einzelstück hat sich eine kleine Serienfertigung entwickelt. Elf G750 fliegen, ab 2023 soll die Produktion auf fünf bis zehn Exemplare pro Jahr steigen.

Unter der Cowling von Bernards Flugzeug treibt ein turbogeladener Rotax 914 mit 115 PS (85 Kilowatt), also die Variante mit Vergaser, einen elektrischen, dreiblättrigen Constant-Speed-Propeller von Woodcomp an. Als Pilot, der oft in den Alpen unterwegs ist, weiß er die Reserven des Turbos in der Höhe zu schätzen. Kunden, die möglichst sparsam unterwegs sein möchten, greifen auf den Rotax 912 iS Sport mit elektronischer Benzineinspritzung zurück. „100 PS reichen aus, mehr Spaß bringt natürlich ein Turbomotor", sagt er. Seine Mike-Mike-Yankee hat Bernard bereits an einen Kunden verkauft und wird sein nächstes Flugzeug mit dem Rotax 915 iS bestücken lassen: 141 Turbo-PS, garniert mit Einspritzung, dürften bei der aerodynamisch sauberen, maximal 750 Kilogramm leichten G750 alle Fragen nach genügend Leistung souverän beantworten. Apropos Gewicht: In der leichtesten Ausstattung wiegt das Flugzeug 400 Kilogramm, was eine Zuladung von bis zu 350 Kilogramm bedeutet. Mit dem Rotax 914 fließen rund 21 Liter Autobenzin pro Stunde durch die Vergaser; mit 138 Liter Tankvolumen ergibt das sechs Stunden sichere Flugzeit.

Flexibel dank „Experimental"-Status

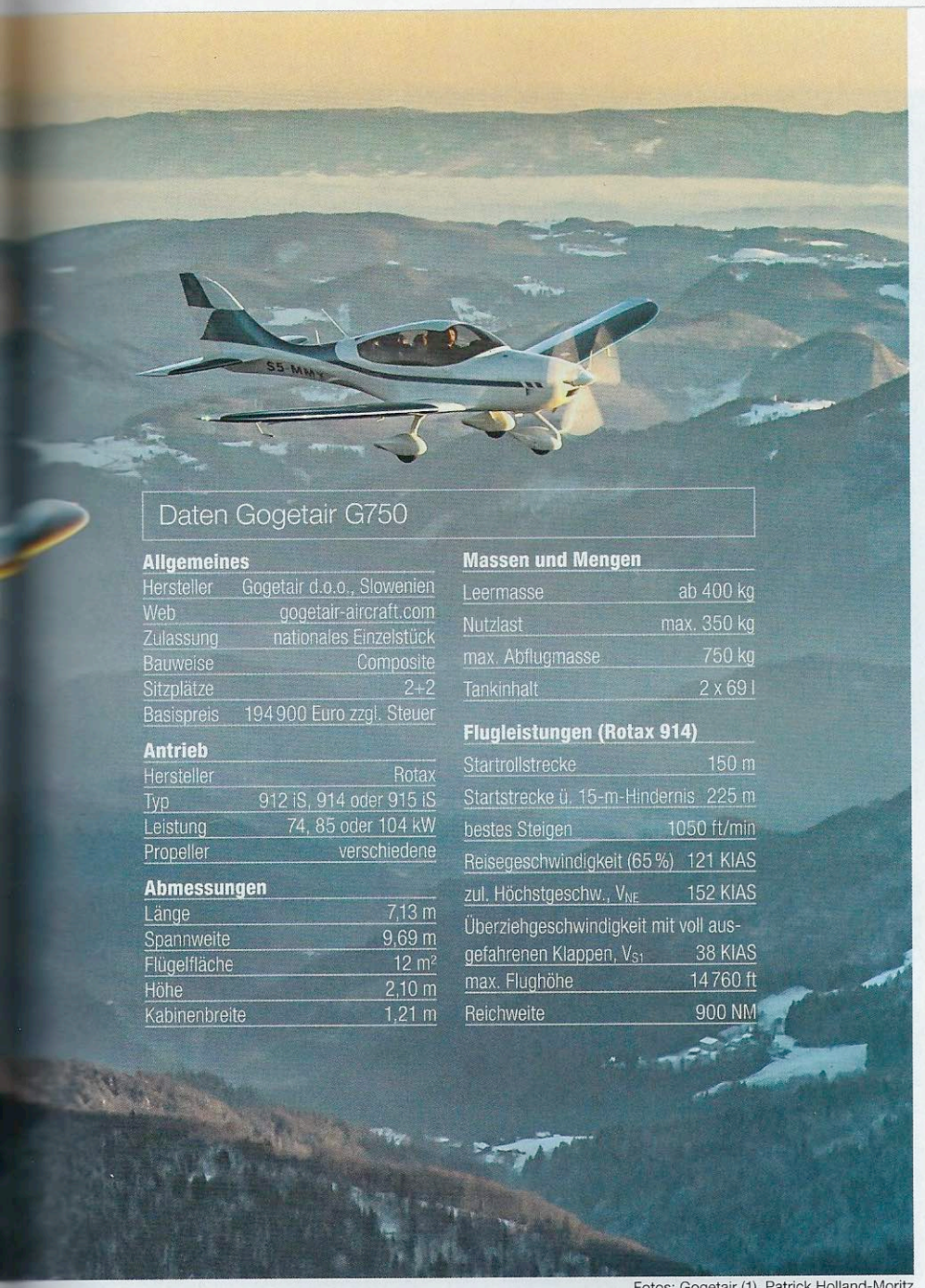
Ob Antrieb, Avionik oder Innenraumgestaltung mit zwei oder vier Sitzen: Die G750 profitiert davon, mit ihrer nationalen slowenischen Sonderzulassung nicht allzu sehr ins Korsett der EASA-Regeln eingeschnürt zu sein. Bei der Instrumentierung sind verschiedene Garmin-Pakete ebenso im Prospekt zu finden wie Instrumente des Rivalen Dynon Avionics. Selbst im Standardpaket ist ein Autopilot an Bord. Für Sonderwünsche hat man in Slovenske Konjice ein offenes Ohr. Als Beispiel nennt Bernard die Sauerstoffanlage, die in sein Flugzeug eingebaut wurde. Die pragmatisch-einfache Zulassung spiegelt sich auch im Preis wider: Mit knapp 195 000 Euro zuzüglich Steuer spielt die Slowenin eher in der Liga hochwertiger ULs als in der zertifizierter Einmots.

Gogetair bietet die G750 als fertiges „Factory Built" oder als Kit für Selbstbauer an, die im Werk unter Aufsicht mit anpacken möchten. In beiden Fällen erhalten die Käufer ein Flugzeug mit S5-Kennzeichen, das der Aufsicht der slowenischen Luftfahrtbehörde (CAA) unterliegt. Mehr Freiheiten im Betrieb

Mit dem Design der G750 ist ihrem Erfinder und Gogetair-Gründer Iztok Šalamon ein großer Wurf gelungen.

Rund ein Jahrzehnt nach der Konstruktion sind heute elf G750 unterwegs. Die EASA-Zulassung soll 2026 vorliegen.

Die Kabine lässt sich mit einer kleinen Rückbank ausrüsten. In zweiter Reihe finden zwei Kinder Platz.



Daten Gogetair G750

Allgemeines	
Hersteller	Gogetair d.o.o., Slowenien
Web	gogetair-aircraft.com
Zulassung	nationales Einzelstück
Bauweise	Composite
Sitzplätze	2+2
Basispreis	194 900 Euro zzgl. Steuer

Antrieb	
Hersteller	Rotax
Typ	912 iS, 914 oder 915 iS
Leistung	74, 85 oder 104 kW
Propeller	verschiedene

Abmessungen	
Länge	7,13 m
Spannweite	9,69 m
Flügelfläche	12 m²
Höhe	2,10 m
Kabinenbreite	1,21 m

Massen und Mengen	
Leermasse	ab 400 kg
Nutzlast	max. 350 kg
max. Abflugmasse	750 kg
Tankinhalt	2 x 69 l

Flugleistungen (Rotax 914)	
Startrollstrecke	150 m
Startstrecke ü. 15-m-Hindernis	225 m
bestes Steigen	1050 ft/min
Reisegeschwindigkeit (65 %)	121 KIAS
zul. Höchstgeschw., V_{NE}	152 KIAS
Überziehgeschwindigkeit mit voll ausgefahrenen Klappen, V_{S1}	38 KIAS
max. Flughöhe	14 760 ft
Reichweite	900 NM

Fotos: Gogetair (1), Patrick Holland-Moritz

Natürlich bleifrei: Die verschiedenen Rotax-Motoren begnügen sich mit Autobenzin.

erhalten Selbstbauer – etwa dann, wenn es um Einfluggenehmigungen geht, erklärt Bernard. Um die G750 schlüsselfertig ausliefern zu dürfen, muss Gogetair Auflagen erfüllen: „In Slowenien dürfen nur Firmen ein Experimental der Sonderklasse bauen, die dafür von der CAA qualifiziert wurden. So muss der Flugzeugbauer Fachpersonal haben und einen organisierten Betrieb nachweisen." Eine EASA-Zertifizierung ist damit nicht automatisch gegeben. Fünf Jahre Garantie gibt es dazu.

In Deutschland gelten die üblichen Beschränkungen für Experimentals, etwa Betrieb nur am Tag bei VFR-Bedingungen. Flüge in ECAC-Staaten (European Civil Aviation Conference), zu denen auch Deutschland und Slowenien zählen, sind insbesondere für Selbstbauer problemlos möglich. Für Nachprüfungen, Reparaturen oder Änderungen muss die G750 nach Slowenien gebracht oder slowenischem Personal vorgeführt werden. Der Hersteller bietet den Kunden für solche Fälle ein touristisches Rundum-Sorglos-Paket an. „Eine Experimental-Zulassung hat ihre Vor- und Nachteile, die jeder Pilot abwägen muss. Für mich hat es sehr gut gepasst", sagt Bernard. Als Lizenz sind PPL(A) oder LAPL(A) gefordert.

Ausflug mit der munteren Slowenin

Wir nehmen auf den verstellbaren Alcantara-Sitzen Platz, ziehen die Türen zu und starten den Motor. Das Panel präsentiert sich aufgeräumt, der zentrale Gashebel schmiegt sich in die Hand, Schalter und Sicherungen sind übersichtlich unter den beiden Dynon SkyView und dem Garmin G3X angeordnet. Der elektrische Verstellpropeller wird über eine Steuereinheit auf der Mittelkonsole geregelt, die auch für die Klappen zuständig ist. Links daneben hat das Panel für den Dynon-Autopiloten seinen Platz. Der Auslöser fürs BRS-Rettungssystem ist nur einen Handgriff entfernt. Vor dem Losrollen weist mich Bernard noch auf das freidrehende Bugrad hin, das über die Fußspitzenbremsen gelenkt wird. Wer schon mal Katana geflogen ist, fühlt sich rasch vertraut mit dem Lenkverhalten.

Wir folgen dem gelben Strich zur Piste 29, stellen die Drehzahl auf 5500 Umdrehungen pro Minute ein und setzen die Klappen auf erste Stufe, also 15 Grad. Auf die Bewegung des Gashebels antwortet die G750 mit zügiger Beschleunigung. Mit etwas rechtem Seitenruder folgt sie bis zum Abheben brav der Centerline. Maximal fünf Minuten am Stück

Bei der Avionik haben Kunden (fast) die freie Auswahl. Die S5-MMY ist mit Dynon und Garmin ausgestattet.

Zulassung: Das sagt die OUV

Ist die Rede vom Experimental, geht es hierzulande um Selbstbauten und somit meist um eine „Zulassung in der beschränkten Sonderklasse" gemäß Annex I der EASA Basic Regulation. Etwas anders ist die Lage bei der G750: Gogetair stellt das Flugzeug nach den Regeln der slowenischen Luftfahrtbehörde im Werk fertig, ohne jedoch als Hersteller EASA-zertifiziert zu sein. Das zugrunde liegende Permit to Fly muss alle zwei Jahre in Slowenien erneuert werden. Auch für Nachprüfungen, Änderungen und Reparaturen gilt slowenisches Recht, und es ist slowenisches Personal erforderlich. „Eine Umregistrierung für Deutschland ist nicht möglich", sagt Thomas Sandmann von der Oskar Ursinus Vereinigung. Einziger Weg zur Delta-Kennung wäre ein 51-Prozent-Selbstbau gemäß den deutschen Zulassungsforderungen. Die OUV rät deshalb, entweder auf die EASA-Zulassung zu warten oder die G750 selbst zu bauen. Infos über den Betrieb von Experimentals in Staaten der European Civil Aviation Conference (ECAC) gibt es online unter https://tinyurl.com/4tzu7sfu.

darf Startleistung gesetzt sein, danach heißt es, das Gas zurücknehmen. 150 Meter Startrollstrecke verspricht das Prospekt, der Sprung über das 15-Meter-Hindernis soll nach 225 Metern erfolgen. 700 Fuß pro Minute anfängliches Steigen meldet das Variometer bei angezeigten 75 Knoten. Die Ladedruckanzeige registriert 33 inHg bei 5300 Umdrehungen pro Minute. Wir rufen also längst nicht die volle Leistung ab.

Aus Rücksicht auf den Kölner Luftraum levele ich in 2000 Fuß aus. Bei einem Ladedruck von 31 inHg und 5000 Umdrehungen pro Minute nähern wir uns mit 120 Knoten True Airspeed über dem Rhein dem Siebengebirge im Süden. Spontan reagiert die G750 auf Steuereingaben und möchte dabei bewusst geflogen werden. Vor allem um die Querachse ist beim Halten der Höhe ein wenig Fingerspitzengefühl erforderlich. Mein erster Eindruck kann aber täuschen: Ganz sicher sind die von mir sonst geflogenen Dinosaurier von Cessna und Piper mit ihren müden Reaktionszeiten nicht das Maß aller Dinge. Als der Luftraum über uns frei ist, steigen wir mit 90 Knoten ein paar Etagen höher. In 7500 Fuß geht es mit 5200 Umdrehungen pro Minute und 31 inHg Ladedruck mit 125 Knoten True bzw. 110 Knoten Indicated Airspeed

Bernard Matosevic vertreibt die G750 in den DACH-Region.

Das Gepäckfach darf mit 25 Kilogramm beladen werden.

Die Flügeltüren erinnern nicht nur an den Automobilbau, sondern auch an die Cirrus-SR-Familie.

Fotos: Patrick Holland-Moritz

Über das Für und Wider der Zulassung kann man diskutieren – das Design der G750 jedoch ist über alle Zweifel erhaben.

voran. Ich reduziere die Fahrt, um mich ans untere Ende des Spektrums ranzutasten. Bei vollen Klappen, steilem Anstellwinkel und 40 Knoten verliert die G750 allmählich die Lust am Fliegen, bleibt aber kontrollierbar. Zurück in Normalfluglage, drehe ich die Nase nach Norden Richtung Hangelar und stelle fest, dass die G750 nur wenig Ambitionen hat, im Gleitflug mit geringer Leistung Höhe abzubauen. Hier spielen die elliptischen Flügel ihre Stärke aus, die jetzt zum Nachteil wird. Abbremsen auf 70 Knoten, Klappen voll raus, und schon geht es mit 1000 Fuß pro Minute nach unten, um nicht in den Charlie-Luftraum zu geraten. Zurück in der Platzrunde ordnen wir uns mit 90 Knoten in den Gegenanflug ein. 70 Knoten sind es im Queranflug mit zweiter Klappenstufe, im Final genügen 60 bis 65 Knoten, wahlweise mit zweiter oder dritter Klappenstufe. Etwas länger als vom Schulterdecker gewohnt schwebt die Gogetair aus, die restliche Energie vernichten die Beringer-Bremsen.

Fazit: Die Gogetair glänzt nicht nur optisch, sondern spielt auch fliegerisch weit vorn mit. Interessenten sollten sich allerdings bewusst sein, dass sie kein EASA-zertifiziertes Motorflugzeug kaufen, sondern ein nach slowenischen Regeln zugelassenes Experimental. Wer damit klarkommt, darf sich über ein tolles Stück Luftfahrttechnik freuen. ae