

GOGETAIR G750

*Il a presque tout
pour plaire*



Prononcez « Go Get Air » et embarquez sur un avion performant, endurant, confortable, facile, esthétique, « safe », spacieux... Rotax 912, 914, 915, 916 et même la turbine Turbotech ! Il ne lui manque plus que la certification VLA pour séduire les aéroclubs français.

Texte et photos : Jean-Marie Urlacher.
Remerciements : Nejc Faganelj, Iztok Salamon, Robi Resnisk, Gasper Horjak, Zoran Vukicevic.

Si j'étais le patron de Cirrus Aircraft, je rachèterais le G750 de Gogetair et je le mettrais dans mon catalogue. J'aurais ainsi un avion-école/voyage d'entrée de gamme qui conduirait naturellement mes clients vers les SR20, SR22 et SF50 Vision Jet. Parce que le G750 est conçu comme un petit Cirrus : portes papillon, roulette avant folle, glass-cockpit, parachute de cellule et un design qui ressemble fortement à son grand cousin d'outre-Atlantique. Il y a quelques années il avait même un side-stick à l'époque où il s'appelait « One ». Il a été rebaptisé car le référencement sur Internet mettait toujours les sujets sur « Air Force One » devant ! Tyrannie des algorithmes !

Le nouveau nom de cette petite entreprise slovène d'une dizaine de personnes se prononce « Go Get Air », à l'anglaise et non « Gojeutère » à la française, ce qui ne voudrait rien dire ! « C'est un jeu de mots dérivés de l'anglais "go-getter" qui désigne "un fonceur", "un entrepreneur", "quelqu'un qui fait les choses avec passion. Avec la terminaison "Air", le jeu de mots devient une invitation au voyage qui signifie : "Va voler" », explique Iztok Šalamon, le patron de l'entreprise. Iztok, 49 ans, un personnage charismatique, au profil humain et technique atypique. Il sort du cadre. Diplômé ingénieur aéronautique, ATPL, CPL, instructeur, pilote planeur, avion, ULM, pilote d'essais, importateur, ex-membre de la commission Plane à l'EASA, investisseur dans le secteur immobilier et touristique (www.crowonder.com), skipper de voilier, 10 000 h de vol..., c'est lui le véritable « go-getter ».

Pourquoi a-t-il conçu un avion ? « Quand j'étais l'importateur de plusieurs marques dans toute l'ex-Yougoslavie au début des années 2000, j'ai vendu une



1

soixantaine de machines : Mooney, Aerospool WT9, TL Ultralight, SG Aviation Storm Aircraft, Eurofox, SportCruiser, 105 Rallye... Je les convoyais pour les clients, j'avais une école de pilotage, et je leur apprenais à voler sur leurs avions. Je transmettais les remarques des utilisateurs aux constructeurs, mais j'étais souvent déçu par leur manque de réactivité et leur peu de remise en question. Je savais comment résoudre les problèmes, mais c'était frustrant de ne jamais voir les corrections appliquées. J'ai analysé l'aérodynamique de toutes les machines que j'importais, synthétisé toutes les bonnes idées, listé tous les défauts, j'avais une idée précise de l'avion idéal. Je voulais une machine plus "safe" et plus adaptée aux attentes des pilotes. Pendant un an, j'ai dessiné les plans de l'avion que j'imaginai. J'avais à cette époque cinq employés qui assemblaient des avions en kits que j'importais. La crise des subprimes a été le déclencheur. Nous nous sommes lancés dans la construction du premier prototype. S5-MAO a volé le 21 mars 2011 [la lettre Mike en Slovénie correspond à la lettre Papa en France et désigne un avion "experimental", ndlr]. L'avion avait tout juste 5 h et je l'ai emmené en vol au salon de Friedrichshafen, traversant les Alpes par une météo dantesque. Sur le stand, un Allemand, le Docteur Michael Schuhbeck,



4

Le Rotax 915 iS révèle vraiment le potentiel de la cellule du G750.



2



3

1. Robi Resnisk (à g.) et Nejc Faganelj, les pilotes d'essais du G750.
2. Turbine Turbotech, hélice Duc, pot Akrapovič : le mariage franco-slovène ! Essai à venir.
3. Iztok Šalamon à droite, en grande discussion avec le Pr. Medic Marjan, aérodynamicien de renom qui a travaillé sur le G750.
4. Le Rotax 915 iS, admirablement bien avionné dans le G750.

est tombé amoureux de l'avion. Il est devenu notre premier client. Tout est parti de là ! », se souvient Iztok. Aujourd'hui la production termine le n° 16 et on peut voir des G750 voler aux Etats-Unis, en Italie, Australie, Allemagne, Nouvelle-Zélande, Pologne, Slovénie, Suisse... Gogetair conquiert les cœurs et les pays doucement, mais sûrement.

« CHI VA PIANO... »

« Doucement, mais sûrement » : c'est bien l'expression qui caractériserait le mieux l'approche du marché que prône Iztok avec Gogetair. Après treize ans d'existence, il contrôle toujours 100 % de son entreprise avec sa femme Ania. « J'aurais pu lever des millions, faire entrer des investisseurs, essayer de grossir rapidement, mais ce n'est pas ma philosophie, car cela veut dire dette, pression, rentabilité à tout prix, un travail pas toujours abouti en profondeur et des modifications compliquées et coûteuses à mettre en œuvre dès lors que l'avion est certifié. J'ai pu le constater quand j'étais importateur. Ce n'est pas ma démarche. Je préfère prendre le temps de travailler jusqu'à ce que l'avion que je veux soit parfait. Avoir encore

totallement le contrôle de l'entreprise permet de prendre des décisions rapides et de s'adapter au contexte économique. Je préfère me présenter devant l'EASA pour la certification avec une machine totalement aboutie qui ne subira pas de coûteuses et chronophages modifications. Bien sûr, cela implique d'accepter d'avancer doucement, mais la qualité finale de l'avion est à ce prix ! », confie-t-il.

Le résultat est là ! Iztok développe son avion avec ses tripes et entouré d'une équipe passionnée et pointue. Il n'a pas de fortune personnelle, mais investit tout ce qu'il gagne dans son projet. L'année dernière, sans rien dire à son équipe et pour financer le stand Gogetair au salon de Friedrichshafen, il a vendu son petit voilier auquel il tenait beaucoup. « Nous sommes à deux doigts de réussir notre pari avec le G750, toutes les planètes sont en train de s'aligner après des années de travail, je ne lâche rien », sourit Iztok. C'est ça l'esprit « go-getter » ! Derrière lui, une équipe de talent. Goran Višnjič, Klemen Špes, Denis Nemeš, Uroš Bošković, Dr. Tadej Kosel, Pr. Medic Marjan (aérodynamicien), Robert Reinhardt, Nejc Faganelj (le pilote d'essais de Pipistrel), Robi Resnisk, Gasper Horjak, Vid Plevnik (ingénieur en chef de Pipistrel et spécialiste certification Part 21, POA/DOA...). Les bons ingrédients pour aller jusqu'au bout de la certification CS-23 VLA EASA qu'ils visent d'ici deux ans. Pour financer la certification, Gogetair vend ses avions en « experimental ».

SÉCURITÉ ET ESTHÉTIQUE

L'avion ? Il s'appelle le G750. « G » pour Gogetair et « 750 » pour sa masse maximale au décollage. C'est un biplace ou 2+2, entièrement carbone, aile basse, train tricycle fixe avec la roulette avant folle. Je retrouve l'équipe en Slovénie sur le petit terrain de Konjice (LJSK). Trois G750 attendent sur le tarmac : un équipé du Rotax 912 iS (100 hp), un autre avec le 914 (115 hp) et le nouveau avec le 915 (140 hp). Dans une caisse, le Rotax 916 tout juste livré et, à l'usine, la turbine Turbotech en cours d'installation sur le n°14. Les lignes sont superbes, le design réussi, le cockpit magnifique ! La cellule est plus imposante qu'un WT9 ou B23. Le G750 est plus long d'environ 1 m que la moyenne des avions du marché pour gagner à la fois sur le plan de la stabilité aérodynamique et de l'esthétique. 7,13 m de long, 9,69 m d'envergure, il a de belles proportions et surtout une aile gracieuse. Cette aile est en partie commune avec celle du Shark, qui est un mètre plus courte. Ils partagent les moules. Mais la distribution ailerons/volets est néanmoins différente. J'apprécie la qualité de construction, l'état de surface impeccable et l'attention donnée à de petits détails comme la jonction carénage de roue/jambe de train avant. Tout a été pensé dans le détail, ajusté parfaitement. Iztok est en permanence soucieux de la sécurité et en même temps de l'esthétique. Il faut que chaque pièce réponde à cette double exigence. La partie arrière du fuselage a une curieuse forme aplatie sur sa partie inférieure. Elle forme comme un bouchain arrondi de coque de bateau. C'est en fait une idée géniale, à la fois esthétique, mais surtout aérodynamique : « Cette forme permet d'améliorer la stabilité longitudinale de l'avion », explique Iztok, fier de sa trouvaille. « Au lieu d'ajouter une quille disgracieuse comme sur beaucoup d'avions, en jouant

avec toute la forme de la poutre arrière, on réussit à former une section droite qui joue le rôle de quille et améliore le comportement de l'avion en vol. C'est plus compliqué à fabriquer, mais tellement plus esthétique ! »

Les mécaniciens apprécieront le volume laissé autour du moteur. Il y a largement la place pour balader ses mains et accéder aux recoins. Enfin un avion qui pense à la maintenance. Particularité de la cloison pare-feu, elle est recouverte d'un tissu ignifuge « aerogel » qui résiste à plus 1100 °C. Certes, la matière est plus difficile à percer pour passer des câbles, mais des outils adaptés existent et c'est un élément supplémentaire de sécurité pour les passagers. En cas d'accident frontal, la cinématique a été conçue également comme les voitures afin que le moteur ne se retrouve pas sur les genoux du pilote mais pivote sous le fuselage. Avant d'emprunter le marchepied qui invite à monter sur l'aile, un coup d'œil au coffre à bagages magnifiquement intégré dans l'arrondi gauche du fuselage.

On peut loger 25 kg dans ce compartiment à bagages et 70 kg derrière les pilotes, soit 95 kg de bagages !

Pour ouvrir la porte papillon et accéder au cockpit : une simple poignée comme sur une voiture. Simple, efficace, pratique surtout ! Quand on arrive à l'avion pour aller voler, on a souvent les bras chargés. La bonne idée est de garder les volets baissés, pour monter et

descendre plus facilement sur l'aile. En cas de retournement ou d'amerrissage, la porte papillon et le choix de la structure à montant offrent une chance de pouvoir évacuer l'appareil, contrairement aux avions dont la verrière s'ouvre vers le haut ou le côté.

Le siège et les palonniers sont réglables. Le design, le confort et l'ergonomie sont l'œuvre de l'excellent designer italien Max Pinucci, qui a également signé le très bel intérieur du Panthera de Pipistrel. Si vous avez l'occasion d'aller au salon de Friedrichshafen cette année, allez vous installer à bord du G750 (hall B3, stand 103). Si vous présentez votre magazine *Info-Pilote*, celui-là même que vous tenez en ce moment dans les mains, l'équipe de Gogetair vous offre le café ! Vous découvrirez un avion bien pensé, accueillant, convivial.

Une fois installé à bord, la porte se claque comme celle d'une voiture : génial. La ceinture se met comme en voiture, encore mieux. Les commandes tombent parfaitement sous la main, les volets, le robinet d'essence et la poignée du parachute de secours, intelligemment intégrée dans un décroché du pylône central, sont visibles et bien accessibles. Comme en voiture, l'accoudoir central permet de ranger quelques affaires utiles. Deux aumônières pour les cartes et check-lists sont sur les flancs du fuselage au niveau des genoux. Il manque un rangement pour un iPad ou



L'arrière du fuselage contient une arête en forme de bouchain qui peut assurer une bonne stabilité de route à basse vitesse, une solution esthétique et efficace.



Le cockpit approche la perfection.

le téléphone. Les casques se branchent derrière entre le pilote et copilote et deux repose-casques sont au plafonnier : pratique.

La manette de gaz est parfaite avec sur sa gauche le bouton « Go around » en cas de remise de gaz, comme sur les avions de ligne. La manette bleue de régulation hélice est juste à côté. Plus de mixture ! Avec 1,22 m de largeur aux épaules (1,20 m sur un DR-400), la cabine est confortable pour deux adultes. Les instructeurs apprécieront. La visibilité sur l'avant est excellente et l'angle de vue entre le glass-cockpit, le repère capot et l'horizon a été calculé pour que le changement de repère n'exige pas d'effort oculaire. L'arceau de sécurité paraît assez imposant, mais c'est un choix de sécurité voulu par Iztok « dans la conception il fallait choisir entre

une cellule qui protège les occupants en cas de retournement et la baie vitrée, j'ai choisi la sécurité ».

En vol, on apprend à vivre avec l'arceau, ça ne pose pas de problème. On peut loger dans la partie arrière : clubs de golf, skis, cage pour transporter vos animaux de compagnie ou dans la version 2 + 2, deux enfants de 35 kg qui peuvent mesurer jusqu'à 1,40 m. Ça peut être un argument de vente supplémentaire pour se différencier des autres constructeurs.

PUISSANCE AU CHOIX

Le tableau de bord est une œuvre d'art d'ergonomie. La distance œil/écrans a été travaillée et se révèle parfaite pour moi. La planche de bord est aménagée avec intelligence : les switches ont été placés dans l'ordre de la séquence de démarrage. On appuie sur chaque bouton de gauche à droite et le contraire pour couper. Malin ! Les breakers sont regroupés par thèmes (pratique en cas de panne et de stress), ils sont bien visibles et accessibles. Devant les yeux : un G1275, deux Garmin G3X Touch, un GTN 750, le bloc Garmin Com/Nav GNC225, le bloc contrôle Garmin Autopilot. Tout ce qu'il faut pour voyager loin.

Comme les Cirrus, la roulette avant n'est pas conjuguée, ce qui ne pose aucun problème au roulage. Le freinage différentiel fonctionne bien et permet de réaliser des 180° sur place, pratique quand il faut manœuvrer dans un espace réduit. C'est plus handicapant lorsqu'il faut pousser l'avion en marche arrière pour le rentrer dans le hangar, la roulette avant a tendance à partir d'un coup d'un côté ou de l'autre. Les palonniers sont très larges et les pieds reposent bien dessus. Les freins sont au sommet. Le G750 a trois crans

de volets : 10°, 25° et 40°. Nous décollons avec le premier cran. Rotation vers 50 kt. En moins de 200 m, nous sommes en l'air. Un petit coup sur les freins pour stopper la vibration de la roulette avant et le G750 grimpe. Et il grimpe même très fort. Avec un QNH à 1016, une température extérieure de 13 °C nous avons au vario 1350 ft/min à 80 kt (la Vy). La nouvelle hélice MT-Prop tripale pas variable fait bien son travail. Le moteur est tellement bien refroidi que Nejc, le pilote d'essais, m'assure que le G750/915 grimpe aussi bien un jour d'été avec 36 °C de température extérieure, sans surchauffe. Ce qui n'est pas le cas de tous les avions. Le 915 est connu pour être particulièrement délicat à avionner pour son refroidissement. Nous montons vers 7000 ft, en contact avec Ljubljana Info pour quelques relevés de paramètres. Les ailes offrent chacune 72 l de carburant, dont 138 l utilisables au total, soit 100 kg de fuel.

CONSOMMATION/VITESSE/RÉGIME

Régime	Pression d'admission	RPM	Consommation	Vitesse TAS	Range	Autonomie
40 %	24,3	4 800	15 l/h	110 kt	1012 NM	9 h 10
65 %	32,3	5 000	23 l/h	125 kt	750 NM	6 h
75 %	35,6	5 500	27 l/h	135 kt	690 NM	5 h 05
85 %	39,4	5 500	36 l/h	143 kt	550 NM	3 h 55
95 %	43,2	5 500	39 l/h	150 kt	530 NM	3 h 30

On remarque trois choses. En école à 40 %, le 915 offre une conso minimale et raisonnable de 15 l/h pour une vitesse de croisière très honorable : 110 kt. En croisière à 75 %, le ratio conso/vitesse (27 l/h/135 kt) est optimal. Plein gaz, il est franchement gourmand (comparé au Vans RV-4 qui consomme 32 l/h pour 160 kt avec un IO-320 à seulement 75 %, 2 450 rpm), mais il offre la possibilité au pilote d'aller vite, en cas de besoin.

QUESTION CHARGE OFFERTE

Selon le moteur, les masses à vide diffèrent.

Motorisation	Masse à vide (kg)	MTOW	Charge offerte plein complet
912	400	750	250
914	415	750	335
915	438	750	212

Dans toutes les configurations, le G750 offre deux vraies places, le plein complet et les bagages. Même avec deux passagers de 90 kg, le 915 emporte encore plus de 30 kg de bagages !

QUELQUES ESSAIS DE DÉCROCHAGES À LA MASSE MAX / 7000 FT

Volets	Vitesse indiquée
0°	49 kt
10°	48 kt
25°	47 kt
40°	46 kt

Remarques. Il n'y a pas beaucoup d'écart entre le décrochage en lisse et le décrochage plein volet. L'assiette à piquer en revanche diffère beaucoup. Avec 40° de volets, le G750 a une pente digne d'un Transall en atterrissage zone hostile.



Fiche technique

Gogetair G750

Biplace/2+2
Ecole/voyage

Dimensions

Longueur.....	7,13 m
Hauteur.....	2,10 m
Envergure.....	9,69 m
Longueur cabine.....	2,25 m
Largeur cabine.....	2,22 m
Surface alaire.....	12 m²

Motorisations

- Rotax 915 iS (140 hp)
- ou
- Rotax 912/914/916/Turbine Turbotech TP-90
- Hélice.....MT-Prop tripale

Masses et capacités

Masse à vide.....	438 kg
Réservoirs.....	2 x 72 l (138 utilisables)
Charge offerte pleins complets.....	212 kg

Performances

Vitesse à :	
• 75%/7 000 ft / 5 500 rpm.....	135 kt / 27 l/h
Range.....	690 NM
Autonomie.....	5 h 05
• 40%/7 000 ft / 4 800 rpm.....	110 kt / 15 l/h
Range.....	1012 NM
Autonomie.....	9 h 10

Décrochage lisse.....	49 kt
Volets 1 (10°).....	48 kt
Volets 2 (25°).....	47 kt
Volets 3 (40°).....	46 kt
Distances de décollage.....	120 m
Passage de 15 m.....	175 m
Taux de montée.....	1450 ft/min
VNE.....	152 kt
Distance d'atterrissage.....	140 m

Prix

A partir de 249 000 € pour le 912 iS.

Contact

Gogetair d.o.o
info@gogetair-aircraft.com
gogetair-aircraft.com



Les commandes de vol, réservoirs, volets... sont à leur juste place.



Le G750 aurait bien sa place dans le début de gamme de Cirrus Aircraft!



Photo du haut : Enorme espace à l'arrière qui peut recevoir deux petits sièges pour des enfants de 1,40 m (2x35 kg) ou des skis, sacs de golf, animaux de compagnie...
Photo du bas : Un cockpit « Full Garmin » pour le voyage.

Du coup, le pilote garde une excellente visibilité sur la piste en approche ce qui ouvre la possibilité d'arriver sur des plans forts dans des environnements avec des obstacles en finale. Lors des décrochages avec les deuxièmes et troisièmes crans de volet, l'avion part franchement sur l'aile droite. Lors de la phase transitoire et juste avant le décrochage, il parachute vers 1200 ft/min. Rien de choquant. La certification demandera certainement d'assagir l'aile avec une barrette sur le bord d'attaque pour créer un léger buffeting.

Côté maniabilité, le G750 est très agréable. Certes, il est un peu plus sensible en tangage qu'en roulis, mais Nejc travaille encore à l'équilibrage des gouvernes. On est sur du réglage de détail. Le G750 offre une super plateforme de travail et de confort pour de grands voyages. Des essais de « flutter » doivent être réalisés. Aujourd'hui Iztok a fixé une Vne très conservatrice à 152 kt, sachant que l'avion peut aller beaucoup plus loin. C'est une mesure de précaution, tant que l'intégralité des tests en vol préparatoires à la certification n'est pas finie. Le G750 est une excellente base, la motorisation que l'on choisit ensuite devra être en adéquation avec votre

utilisation finale. C'est tout de même une machine très polyvalente qui s'accorde avec des pistes en dur, en herbe, courtes, enclavées...

RÉFLEXIONS

Lors de mon séjour, j'ai eu l'opportunité de voler brièvement avec le 912 pour quelques tours de piste. Equipé du Rotax 912, le G750 est une petite machine très honnête, un peu moins sportive qu'avec le 915 (40 hp de moins), mais pour un aéroclub ça serait un très bon avion économique à faire tourner en école. L'agrément aux commandes est identique qu'avec le 915. Aujourd'hui le G750 vole avec un statut « experimental » dans plusieurs pays d'Europe, mais en France nous n'avons pas le droit de l'immatriculer en Fox tant qu'il n'a pas reçu sa certification CS-VLA. Dommage! Deux autres motorisations sont en cours d'installation sur le G750 : le Rotax 916 et la turbine Turbotech TPR 90/140. Une prochaine visite en Slovénie nous permettra d'essayer ces machines en vue d'un article. Le jour où le G750 volera dans le ciel français, il saura, j'en suis sûr, séduire les aéroclubs. Il faudra attendre la certification, mais « l'avion est bientôt prêt », affirme Iztok. « Chi va sano, va lontano... » ●

1974 LA BOUTIQUE DU PILOTE 2024

Pour fêter ses **50 Ans**

La Boutique du Pilote organise **3 tirages au sort** pour vous faire gagner des lots exceptionnels comme des casques Bose A30.

Participation sans aucune obligation d'achat, en vous inscrivant à notre newsletter sur le site : www.boutique-du-pilote.com

Dates des tirages : 30 avril, 31 mai et 30 juin.

BOSE

Le nouveau casque BOSE A30

Le Bose A30 est le casque le plus confortable jamais créé par Bose. Il améliore considérablement le pilotage avec la meilleure combinaison de confort, de clarté audio et de suppression active du bruit disponible sur le marché.



Cartes aéronautiques 2024. Sortie le 18 avril. Précommandez dès à présent.



GARMIN

Nouveauté



Montre Connectée D2 MACH 1 Pro

GPS GARMIN AERA 760

WWW.BOUTIQUE-DU-PILOTE.COM

Nos Boutiques :

Paris 15e - 25 Rue de la Convention - Tel : 01 45 75 59 24
Toussus-le-Noble - Tour de Contrôle - Tel : 01 39 56 25 60
Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget - Tel : 01 74 25 50 83