



THE FLYING BULLS

PRESSE-INFORMATION

AS 350 B3+ "Écureuil"

OE-XTV

Blaumann mit Nadelstreifen.

Ein Helikopter fürs grobe Tagesgeschäft. Dieser Gedanke lag der Verpflichtung des Airbus Helicopters 350 B3+ Écureuil zugrunde, der in Marignane bei Marseille gebaut wird. Die Flying Bulls wären aber nicht sie selbst, wenn sie dem neuen Kollegen nicht etwas Außergewöhnliches mitgegeben hätte: Und so zählt die Arbeitsmontur des Eichhörnchens (so lautet die deutsche Übersetzung für Écureuil) sicherlich zu den schönsten ihrer Zunft.

Die feinen Linien auf der Haut des leichten Mehrzweckhubschraubers mit einem Triebwerk stellen die Topografie rund um das Steinerne Meer dar. So ästhetisch sein Äußeres daherkommt, so anspruchsvoll werden die zukünftigen Aufgaben des AS 350 sein: Haupteinsatzgebiet des Helikopters stellen Kameraflüge für Eigenproduktionen des zu Red Bull gehörenden Fernsehsenders ServusTV dar, die bisher oftmals mit den BO105 Helikoptern durchgeführt wurden. „Mir lag vor allem die Entlastung dieser Maschinen am Herzen.“ sagt Blacky Schwarz, Helikopter-Chefpilot der Flying Bulls. „Wir besitzen die beiden einzigen für den Kunstflug zivil zugelassenen Hubschrauber in Europa, dazu noch zwei Exemplare in den USA. Deshalb sollten wir so schonlichst wie nur möglich mit ihnen umgehen!“.

Der erstmals 1974 – damals noch von Aérospatiale, später dann Eurocopter – vorgestellte AS 350 war der erste am Fließband gebaute Helikopter. Der damalige Anteilseigner PSA, zu dem u.a. die Automarken Peugeot und Citroen gehören, hatte das ehrgeizige Ziel, einen Billigstubschrauber zu produzieren. Zahlreiche Autoteile aus der



THE FLYING BULLS

Großserie wie Schalter für das Armaturenbrett oder Heckklappendämpfer fanden anfangs Einzug in den AS 350. Ein Versuch, der sich nicht als praxistauglich erwies. Andere Innovationen wie das Starflex Rotorsystem aus Glasfaserlaminat dagegen werden bis heute fast unverändert verbaut. Dieser revolutionäre Rotorkopf kommt mit lediglich einem Viertel der sonst notwendigen Teile aus und ist dadurch deutlich wartungsfreundlicher und natürlich auch kostengünstiger. Umrüstungen, wie sie beispielsweise durch einen Wechsel auf ein anderes Kamerasystem notwendig werden, lassen sich im Handumdrehen durchführen, da alle erdenklichen Vorrichtungen für sämtliche Kameratypen bereits existieren und aufwändige Zertifizierungen entfallen. Genauso praktisch erweist sich das „Eichörnchen“ bei alltäglichen Umbauten: Zum Absetzen von Fallschirmspringern lässt sich die Rückbank, die übrigens wie auch die Vordersitze in der hauseigenen Sattlerei der Flying Bulls einen außergewöhnlich schönen Überzug erhalten haben, mit nur wenigen Handgriffen ausbauen.

Das Vergnügen an der Fliegerei kommt – wie bei den Flying Bulls üblich – selbstverständlich auch nicht zu kurz. Modernste Systeme wie Dual FADEC (Full Authority Digital Engine Control) oder FLI (First Limit Indicator) erleichtern dem Piloten die Arbeit ungemein, sei es bei der Kontrolle der Triebwerke oder beim sensiblen Umgang von Maschine und Außenlasten. „Der Traum eines jeden Fluglehrers“, schmunzelt Blacky Schwarz.

Fast 900 PS verleihen der leichtgewichtigen Écureuil dabei einen Schub, der fast an den der Bell Cobra TAH-1F der Flying Bulls heranreicht. Nicht umsonst hält der AS 350 den inoffiziellen Höhenrekord für Helikopter. Und es war auch ein B3+, dem als ersten Hubschrauber überhaupt eine Landung auf dem Mount Everest auf 8848 m gelang. Wer den Airbus Helicopters AS 350 B3+ also einmal auf einem der bis zu 2655 Meter hohen Gipfeln des Steinernen Meers entdecken sollte, weiß, dass dieser Helikopter bei aller Eleganz sein Leistungsvermögen dabei nicht annähernd ausgeschöpft hat.



Technische Angaben

AS 350 B3+ "Écureuil"

Kennzeichen	OE-XTV
Hersteller	Aérospatiale (Airbus Helicopters)
Baujahr	2009
Werknummer	4745
Triebwerk	Turbomeca Arriel 2B1
Leistung	850 PS/HP
Reisegeschwindigkeit	220 km/h / 120 kts
Höchstgeschwindigkeit	290 km/h / 155 kts
Dienstgipfelhöhe	7.315 m / 24.000 ft
Max. Flugdauer	3h 30 min
Sprit an Board	540 l
Treibstoffverbrauch	ca. 180l / h
Länge Zelle	10,9 m / 35,9 ft
Gesamtlänge (inkl. Hauptrotor)	12,9 m / 42,5 ft
Höhe	3,1 m / 10,3 ft
Durchmesser Hauptrotor	10,7 m / 35,1 ft
Durchmesser Heckrotor	1,9 m / 6,1 ft
Leergewicht	1.270 kg / 2.800 lbs
Max. Abfluggewicht	2.250 kg / 4.960 lbs
Sitze	1 Pilot / 5 Passagiere
Info	Rekord für höchste Landung (Spitze Mt. Everest)