



PRESSE-INFORMATION

Bell 47 G-3B-1 (Soloy)

Reg. OE-XDM

Die Bell 47 G-3B-1 (Soloy) der Flying Bulls wurde 1966 gebaut. Sie ist eine von insgesamt 16.000 Bell 47, die in verschiedensten Versionen produziert wurden. Die Musterzulassung für diesen Helikoptertyp erfolgte am 8. Dezember 1946 – damit war er der weltweit erste Zivilhubschrauber. Der Bell 47 Helikopter hat sich über nahezu Jahrzehnte hinweg als äußerst langlebig und zäh erwiesen. Zahlreiche Exemplare – wie auch die OE- XDM der Flying Bulls – wurden nachträglich auf Turbinenantrieb umgestellt, um ihre Lebensdauer zu verlängern.

Ursprünglich war die Bell 47 für das US Militär konzipiert und dann im Koreakrieg eingesetzt worden. Auch Österreich wurden ab dem Jahr 1955 zwölf Stück Bell bzw. Agusta Bell 47-G-2 im Rahmen des von der USA erstellten „Military Aid Programm“ neuwertig zur Verfügung gestellt. Lizenzmodelle wurden bei Agusta in Italien, Kawasaki in Japan und Westland in Großbritannien gefertigt. Westland baute zwischen 1965 und 1968 allein 350 Stück für die britische Armee, die im gesamten Commonwealth zum Einsatz kamen und deren Ausverkauf 1976 begann.

Die Bezeichnung Soloy beruht darauf, dass die Firma Soloy die Umrüstungsarbeiten von den ursprünglich mit Kolbentriebwerken ausgestatteten Hubschraubern auf das Allison 250-C20 B Triebwerk durchführte – derselbe Triebwerkstyp kommt auch im bekannten Jet Ranger zum Einsatz. Im Vergleich mit den Kolbentriebwerken, die mit ihren lediglich 270 PS alle 50 Stunden kontrolliert werden mussten, war das 420 PS starke Allison-Triebwerk mit Wartungsintervallen von 100 Stunden wesentlich wirtschaftlicher.



THE FLYING BULLS

Die Geschichte der OE-XDM (ehemals D-HEBA) ist erst ab 1988 genauer dokumentiert. In diesem Jahr wurde die Bell von den USA nach Europa verkauft. Hier flog sie im Pflanzensprühdienst für das in Bonn Hangelar stationierte Unternehmen Air Lloyd. Das Haupteinsatzgebiet war vor allem die Steillage der Weinanbaugebiete von Rhein und Mosel, wo wegen der schwierigen Geländeverhältnisse eine Besprühung vom Boden aus kaum möglich ist. Bis zum 8. Juli 1998 ging alles gut. Dann, nach exakt 9.906 Flugstunden und 28 Minuten bzw. 4.372 Cycles - ein Cycle entspricht einem Triebwerksstart – legte die Bell ein Hard Landing hin und wurde schwer beschädigt. Vermutlich ist im Schwebeflug der N1-Regler (Kraftstoffregler) von selbst in die Leerlauf-Stellung zurückgefallen – mit den Folgen eines plötzlichen Leistungsabfalls.

Im November 1999 erweckte unsere Bell die Aufmerksamkeit von Christian Haiml. Der ist Experte für Rotorflugzeuge und hat über 3.500 Hubschrauberflugstunden. Haiml überführte die Maschine in die Flugwerft Offenburg, wo er sie zerlegte, neu aufbaute und in den Originalfarben lackierte. Nach drei Jahren und 1.200 Arbeitsstunden konnte Haiml im Dezember 2002 den Testflug erfolgreich absolvieren.

Die Bell 47 ist mittlerweile eine Rarität – und als solche mit ihrem markanten Glascockpit und ihrer klassisch-simplen Bauweise seit dem Frühjahr 2003 eine wahre Bereicherung für die Flotte der Flying Bulls.



Technische Angaben

Bell 47G-3B-1 Soloy

Kennzeichen	OE-XDM
Hersteller	Bell Helicopter Textron
Baujahr	1966
Werknummer	3575
Triebwerk	Rolls-Royce 250-C20 B
Leistung	420 PS
Reisegeschwindigkeit	145 km/h / 75 kts
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h / 90 kts
Dienstgipfelhöhe	4.880 m / 16.000 ft
Max. Flugdauer	3h
Sprit an Board	315 l
Treibstoffverbrauch	ca. 95l / h
Länge Zelle	9,9 m / 32,6 ft
Gesamtlänge (inkl. Hauptrotor)	13,3 m / 43,6 ft
Höhe	2,8 m / 9,3 ft
Durchmesser Hauptrotor	11,3 m / 37,1 ft
Durchmesser Heckrotor	1,8 m / 5,8 ft
Leergewicht	786 kg / 1.733 lbs
Max. Abfluggewicht	1.335 kg / 2.943 lbs
Sitze	1 Pilot / 2 Passagiere
Info	Kolbenmotor Lycoming TVO-435 (260 PS) wurde durch Turbinen-Triebwerk ersetzt (420 PS)