

## **TURBO BELL 47, ONBEKEND MAAR WEL GELIEFD**

### **Turbo Bell 47, onbekend, maar wel geliefd**

De Bell 47 is een legendarisch toestel, een pionier in het helikopteravontuur dat begon op 8 maart 1946 toen het toestel als eerste helikopter gecertificeerd werd voor civiele vluchten. In de civiele luchtvaart kom je ze zo nu en dan nog tegen terwijl militair het type lijkt uitgespeeld, uit dienst, of recent uigefaseerd (Malta). Maar wie goed zoekt vind in Indonesie een compleet squadron operationeel, maar dan wel in de gemodificeerde turbine versie.

### **Soloy concept**

Veel werden er gebouwd, wel 16.000 stuks en niet alleen bij Bell Textron, ook in licentie bij Agusta in Italië, Westland Aircraft in Groot Brittanie en Kawasaki Heavy Industries in Japan. Records werden er ook mee gevestigd, het type vloog als eerste helikopter over de Zwitserse alpen. Vele versies werden gebouwd, maar slechts weinigen weten dat John Soloy met zijn firma Soloy Aviation Solutions in Olympia, Washington meer dan 140 Bell 47's naar turbine versie verbouwde nadat hij ervaring had opgedaan met de Hiller 12. Hiermee leverde hij een potente machine af. Het pakket bestond uit een 420 pk Allison 250 C20B turbine motor met 1 traps centrifugale compressor en enkele kleinere aanpassingen aan de helikopter zelf.

Het grote voordeel van de turbine is het grote vermogen in een lichtgewicht airframe. Hierdoor werd het mogelijk om de motor voor het leveren van dezelfde prestaties als de conventionele 270 pk motor op veel geringere belasting te laten draaien. Dit vertaalde zich gelijk in een verdubbeling van het service interval van 50 uur naar 100 uur. De 420 pk wordt teruggebracht naar 270 bedrijfs pk door een Soloy speed reducing gearbox en laat hierbij een groot vermogen over in 'hot' en 'high' condities. Soloy bouwde een compleet nieuw 24 volts electrisch systeem in en de 'battery' werd naar voren geplaatst. Bij de kit hoorde ook een nieuw instrumentenpaneel en dubbele besturing en nieuwe crash proof fuel tanks met afbreekpunten. Het eerste toestel vloog in 1979 en thans vliegen er nog maar enkelen.

### **Multi role boven Java**

Indonesie ontving 12 Bell 47G-3 van Australie in 1978 en liet de toestellen in 1984 ombouwen naar Bell 47G-3B-1 Soloy configuratie. Dit was een hele slimme zet, want het toestel werd zuiniger, kreeg een groter bereik en een toegenomen levensduur. Door de goede prestaties op grote hoogte en in de hitte uitstekend voor S.A.R. vluchten boven het vulkaanlandschap van Java. Zij vliegen bij Skuadron Udara 7 vanaf Suryadharmas, West Java, de huidige naam van het oude Kalijatie uit de Hollandse tijd. Hier wordt gevlogen in wat zij zelf noemen de 'multirole', om maar weer eens te bestempelen wat een alleskunner het toestel wel niet is, althans binnen bepaalde grenzen. Dit doen zij naast moderne Eurocopter Kolibrie helikopters. Door de dubbele besturing is de Soloy ook zeer geschikt voor training en opleiding en met een cargohook in staat om via een sling vracht te vervoeren. Door aanwezigheid van een drijversversie kunnen zelfs taken op zee worden uitgevoerd en opleiding voor

marine personeel aangeboden worden. Recentelijk sloeg het noodlot toe en crashde een toestel (de H-4712) waarbij de piloot Captain Lettu Pnb Engky. S. Jaya omkwam en er dus nu nog 11 over blijven.

Wie eenmaal genoten heeft van de 'bubble canopy' met een staart reserveert hiervoor een speciaal stukje voor in zijn herinnering, of je nu piloot bent of toeschouwer.

### **Bell 47G-3B-1 Soloy in het kort**

Lengte:	9.63 m
Hoogte:	2.83 m
Lengte rotor:	13.30 m
Rotordiameter:	11.32 m
Staatrotordiameter:	1.78 m
Passagiers:	1-2
Motor:	Allison 250 CB
Take off power:	420 pk
Kruissnelheid:	137 km/u
Bereik:	337 km.
Nuttige lading:	300 kg.

### **Kees Otten en Wim Das**

---