

ZELDZAME SYCAMORE ERFENIS

Zeldzame Sycamore erfenis

De Bristol Sycamore is de eerste helikopter die levenslicht zag in de Royal Air Force. De wieg voor dit toestel werd gelegd aan het eind van de tweede wereldoorlog en de geestelijk vader was een Oostenrijker; Ingenieur Raoul Hatner die in de vooroorlogse periode werkte bij het Airborn Forces Experimental Establishment (AFEE) in Beaulieu en daar experimenteerde. Het concept van de helikopter zat er aan te komen maar heeft gek genoeg de tweede wereldoorlog niet gehaald.

Pionieren

AFEE besloot dat zweeftransportvliegtuigen zoals de Horsa en Hamilcar de voorrang hadden bij troepentransport zoals bekend van operatie 'overlord' waarbij soldaten in bezet Duits gebied werden gebracht. Helikopterspecialisten werden verkocht aan Bristol Aeroplane Company in Filton, waar in die eerste na-oorlogse jaren wel een team onstond die een poging deed om het idee levensvatbaar te krijgen. Deze fabrikant sprak met zijn eerste concept over type 171, een kleine helikopter uitgerust met een 450 pk. Pratt & Whitney R985 Wasp junior (een eigen geschikte Engelse motor was er simpelweg niet) waarmee de eerste vlucht plaats vond op 27 juli 1947; het prototype dus, met registratie VL958. Aanvankelijk was de helikopter 'hot news' en was er een London-Parijs rally waaraan type 171 of Sycamore evenals zijn concurrent Westland WS-51 Dragonfly aan deel nam een reden om krantekoppen te halen. Na deze Mk.1 kwam de Mk.2 versie wederom in een oplage van 1 stuks, die een 550 pk Alvis Leonides motor kreeg en testen door het Royal Aircraft Establishment (RAE) in Bedford hielpen bij verbetering van het concept. In eerste instantie zat de piloot links en de co-piloot rechts (Mk.1 & 2), maar dit werd later omgedraaid en via vier zitplaatsen kwamen er later vijf in de Mk. 3 versie en in nog latere versies zelfs zes zitplaatsen en ook nog toepassing van vier deuren in de Mk. 4 versie. De driebladige rotorkoppen met houten rotorbladen konden nog verbeterd worden en werden vervangen door vierbladige rotorkoppen.

Eerst uitproberen

In dienststelling volgde bij het Army Air Corps (AAC) in een klein aantal. Een ambulance versie was met blisters aan beide zijden van de romp uitgerust waar hoofd en voeten in konden liggen, het was echt pionieren in die tijd. Andere klanten waren de Australische marine die enkele toestellen inzette vanaf de HMAS Melbourne en HMAS Vengeance en daarmee als een van de eersten de helikopter op het schip zette, en verder Coastal Command van de Royal Air Force die zelfs een met sonar uitgeruste versie ontving. Tevens waren winches aanwezig voor SAR taken. Versie voor gebruik vanaf schepen kregen een iets verhoogd landingsgestel. België bestelde 3 exemplaren voor gebruik in Belgisch Congo en British European Airways (BEA) begon met civiele helikopterdiensten, alles nog steeds in bescheiden aantallen. Uiteindelijk veranderd dat als de Mk.4 onder aanduiding H.R. 14 zo'n 9 squadrons van de R.A.F opvuld met in totaal 85 stuks en dan begint voor het eerst

het belang van de helikopter duidelijk te worden. Een grote buitenlandse klant worden dan de Duitse strijdkrachten die het toestel aanschaft voor de marine en landmacht, goed voor 50 stuks.

Een goede keuze

Het type was ideaal voor SAR, air ambulance en troepentransport taken waarbij via zgn. 'clamshell' deuren aan de achterkant goede toegang was tot de aandrijf en transmissie systemen. Geliefd werd het toestel in Maleisie waar Britse troepen konden worden afgezet en opgehaald in jungle operaties als onderdeel van anti-communistische acties en daarmee droeg de Sycamore belangrijk bij aan het moreel. Hoewel je de aantallen operationele kisten nog steeds in zekere mate bescheiden kon noemen vond hier wel een basale opleiding plaats van crews in het helikopter beroep, een expertise die zou worden overgebracht op vele bemanningen voor latere helikopter typen van de Britse strijdkrachten. Dit gold zeker ook voor Duitsland. Met uitfasering na jaren trouwe dienst verdwenen verschillende exemplaren naar de civiele luchtvaart en zo verging het ook de huidige HB-RXB die thans als laatste der Mohikanen nog vliegt in Zwitserland. Zijn verhaal werd opgetekend door Dieter Hasebrink die de 'chef mechaniker' is van dit toestel en in Europa geldt als een van de grootste kenners van dit type.

Geschiedenis van de HB-RXB

De HB-RXB is de laatste nog vliegende Sycamore, gebouwd in 1957 in Old Mixon (Weston-Super-Mare) met constructienummer 13475 en als een van twee VIP versies geleverd aan de Bondsregering met registratie CA+328 en gestationeerd op Kohn/Wahn. Het toestel verhuisd naar Kiel-Holtenau als SC+206 en later naar Fassberg voor dienst op de luchtvaartschool 'flugzeugfuhrerschule S' als AS+324 en dan naar een verbindingseenheid op Lechfeld als LB+115. Dan volgt nog service als GD+112 bij HTG-64 op Landsberg en in 1968 wordt de registratie veranderd in 78+17 en volgt eind 1968 uit dienststelling op Braunschweig.

Er volgen jaren van opslag op verschillende locaties. Op 27 mei 1977 wordt de kist verkocht aan de civiele luchtvaart en krijgt de registratie D-HALD. In 1982 volgt dan weer afmelding en opnieuw vijf jaar conservering. Op 2 mei 1987 is er opnieuw een glorieus moment als D-HALD weer wordt toegelaten tot de actieve luchtvaart. Na ongeveer een jaar wordt in juni 1988 de helikopter aangekocht door Sycamore Flyers Switzerland in Berneck (Oost Zwitserland).

Na een grondige inspectie wordt op 13-08-1992 het toestel in oorspronkelijke RAF kleuren gespoten met de registratie XG544 (de laatste in de de UK gevlogen Sycamore) ingeschreven in de Zwitserse luchtvaartregistratie als HB-RXB en tot op de dag van vandaag is de kist operationeel onder dit livrei.

Details toestel:

Bristol Sycamore Mk.4 in het kort

Bemanning:	2
Accomodatie voor passagiers:	3
Lengte:	18,62 m. Incl. rotorbladen , 14.07m romplengte
Rotordiameter	14, 8 m.
Hoogte	3,71 m. of 4,23 m. met verhoogd landingsgestel
Leeggewicht:	1842 kg.
Betalende lading:	454 kg.
Maximum startgewicht:	2540 kg.
Motor:	Alvis leonides Mk.72/73 7 cylinder radiale lucht-gekoelde motor van 520 pk.
Kruissnelheid:	176 km/u
Maximum snelheid:	204 km/u
Vliegbereik:	430 km

Kees Otten & Wim Das
