

1
FLUGZEUG CLASSIC
GAF Canberra | SM. 82 | Messerschmitt Me 323 | Dornier Do 217 / J11
erschel HS 123

DAS MAGAZIN FÜR LUFTFAHRTGESCHICHTE, OLDTIMER UND MODELLBAU

FLUGZEUG CLASSIC

Ein Magazin von GeraM
Österreich € 6,20
Schweiz sFr. 10,70
Luxemburg € 6,50
Italien € 6,90
Schweden SEK 70,00
€ 5,50
Nov. 20
www.flugzeugclassic



Ungezähmte Schönheit North American Rockwell OV-10 Bronco

Vergleichsfliegen: So schnitten deutsche Jäger gegen Fiat, Reggiane & Co ab



Focke-Wulf 190 A-5



Messerschmitt Bf 109 G-4



Macchi C.205V



Fiat G.55

+

DUELL UNTER VERBÜNDETEN

Stuka der ersten Stunde

Robust, bewährt, beliebt

Junkers J.I

Unbesiegttes Schlachtross

Arado Ar 196

In fremden Diensten

ABGEHALFTERT – AUFFRISIERT

Die Rückkehr der



Keine Frage, die beiden OV-10B Broncos von Tony De Bruyn mussten schon gewaltig Federn lassen. Als der Belgier die Ex-Zielschlepper der deutschen Luftwaffe vor zehn Jahren kaufte, waren sie so gut wie schrottreif. Jetzt fliegt eine Bronco wieder – und wie!

Aua, das tut weh: Zack – und wieder ein neues Loch in der Zelle der Bronco. »ABDR«-Ausbildung nennt es sich, wenn Flugzeugrümpfe bewusst malträtiert werden, nur um sie kurz darauf wieder zusammenzuflicken – zu Schulungszwecken. Das Kürzel steht für Aircraft Battle Damage Repair, also Gefechtsschadeninstandsetzung. Und diese Leiden am laufenden Band mussten die beiden Broncos OV-10B mit der Kennung 99+26 und 99+32 anfangs der 1990er-Jahre über sich ergehen lassen, nur damit Schüler der Technischen Schule der Luftwaffe 3

(TSLw 3) in Fassberg bei Hannover lernen konnten, wie man ein Militärflugzeug unter Kriegsbedingungen einsatzfähig erhält. Glücklicherweise beschränkten sich die bewusst zugeführten Beschädigungen nur auf die Oberfläche und auf bestimmte Bereiche von Rumpf und Leitwerksauslegern der Broncos.

Doch die harte Prüfung der beiden Broncos war auch nach der ABDR nicht zu Ende: Als die Flugzeuge außerhalb der Schulgebäude abgestellt waren und auf ihre Verwertung warteten, verschwanden viele Cockpit-Instrumente, darunter sogar einige größere Bauteile

Es war einmal: Als ob die Zeit stehen geblieben ist, fliegt dies North American/Rockwell OV-10 Bronco seit Juni dieses Jahre frisch lackiert in den Farben der Bundesluftwaffe, bei der dies Maschine als Aufklärer und Zielschlepper im Dienst stand. Offiziell Registrierung ist aber G-BZGK, stationiert ist sie in Belgien der Heimat ihres Besitzers Tony De Bruy

Foto Tom Houqu

Bronco



wie der Schleudersitz. Vandalen hatten gewütet: Kabel waren durchtrennt und Steuerknüppel abgesägt.

Umso erstaunlicher ist, dass im vergangenen Herbst die ehemalige 99+32 als G-BZGK fertig restauriert zum Fotoflug starten konnte. Bald soll auch die 99+26, frisch hergerichtet als G-BZGL, wieder startklar sein.

Meine Bronco geb' ich nicht her!

Wie kam dieser Wandel vom arg gerupften Zielschlepper zum brillant restaurierten Bronco? Tony De Bruyn hörte 1999 davon, dass die Treuhandgesellschaft Ve-

beg – quasi der Trödelhändler im Auftrag des Bundes – die beiden Broncos in Fassberg zur Versteigerung ausschrieb. Durch die Hände des Belgiers gingen schon viele Maschinen wie Andover, Caravelle, Viscount, Boeing 727, denn De Bruyn verdiente als Inhaber von Eureka Aviation sein Geld mit Flugzeugen und dem Handel von Flugzeugteilen. Doch die Broncos wollte er behalten, schließlich handelte es sich hier um seinen Lieblingsflieger.

Die OV-10 hatte er nun, jetzt wollte er noch die fehlenden Ersatzteile und alte Kontakte in Deutschland ausgraben,

damit sie überführt werden konnten. So setzte er sich mit ehemaligen Mitarbeitern der Rhein Flugzeugbau beziehungsweise Holstenair in Verbindung, die die Flugzeuge damals betrieben hatten. Außerdem kontaktierte er die US-amerikanische Bronco-Vereinigung OBA, die ihn prompt zum Vorsitzenden ihrer ersten internationalen Staffel, des deutschen Ablegers GWO-BA, machten.

Die folgenden zwei Jahre ging für die Ersatzteilsuche drauf, ein wahrer Hindernislauf, wie De Bruyn heute sagt: »Die Arbeitsbedingungen in Fass-



OBEN
Tony De Bruyn ist momentan der Einzige, der die Broncos fliegen darf – weil es noch keine Trainerversion gibt

LINKS
Abgehalftertes Aschenputtel: Die Bronco 99+32, fast abgewrackt auf dem Gelände der Technischen Schul der Luftwaffe 3 bei Hannover

Foto Markus Rheinländer

berg waren gelinde ausgedrückt schwierig – uns wurde der Zutritt zu den Hallen untersagt. Wir mussten alle Arbeiten im Freien erledigen. Deshalb entschieden wir uns dazu, die Flugzeuge nur für einen Überführungsflug an einen Ort vorzubereiten, wo eine vollständige Restaurierung durchgeführt werden konnte.« Zum Glück stand es um die Broncos nicht allzu schlecht:

»Zur Ehrenrettung der Lehrer und Schüler der TSLw 3 muss jedoch gesagt werden, dass alle ABDR-Maßnahmen nach Vorschrift durchgeführt worden waren. Das erleichterte die Aufgabe, die Maschinen wieder flugfähig zu machen, erheblich.«

Im September 2001 lag die erste Genehmigung der Zivilluftfahrtbehörde für den Überführungsflug der 99+26, G-BZGL, vor. Am 12. September konnte Tony De Bruyn die Maschine von der TSLw 3 von Fassberg nach Duxford fliegen. De Bruyn war begeistert: »Die Gesamtflugzeit betrug drei Stunden und 19 Minuten in drei Abschnitten mit insgesamt 447 Seemeilen. Die Bronco verhielt sich während des gesamten Fluges absolut hervorragend; große Anerkennung für die Konstrukteure und Techniker von North American Aviation und den Triebwerkshersteller Garrett. Dieses Flugzeug

ist großartig; es sieht wundervoll aus und fliegt wunderbar.«

Die zweite Bronco, 99+32, G-BZGK, flog erstmals nach mehr als zehn Jahren am 6. Oktober 2001 und wurde nach eini-

»Dieses Flugzeug ist GROSSARTIG; es sieht WUNDERVOLL aus und fliegt WUNDERBAR«

gen örtlichen Testflügen am 16. Oktober 2001 von Tony De Bruyn ebenfalls nach Duxford überführt. Dort begannen die Mechaniker bei ARCo im Dezember 2001 mit der Restaurierung.

Vor der Premiere stand der Papierkrieg

Weil es sich bei den OV-10B um die ersten Flugzeuge dieses Typs im britischen Zulassungsregister handelte, musste eine ganze Palette an Vorschriften sorgfältig abgearbeitet werden, schließlich sollten die Broncos uneingeschränkt für den Flugbetrieb zugelassen werden. Sogar Flüge mit Wollfäden für aerodynamische Tests waren erforderlich. Gründe zur Unruhe hatte De Bruyn keine, ganz im Gegenteil: »Die Zusammenarbeit mit der Zivilluftfahrtbehörde verlief sehr positiv und konstruktiv. Es ist beruhigend zu wissen, dass für Flugzeuge, die in Groß-

britannien eine Flugzulassung erhalten sehr strenge Kontrollen gelten. Zu Recht werden dieselben Standards eingehalten wie bei Flugzeugen mit normaler Musterzulassung.«

Die eigentliche Restaurierung umfasst auch die Beseitigung der gesamten ABDR-Maßnahmen, zurück in den Originalzustand. »Wir hatten da Glück, Kopien eines vollständigen Satzes technischer Dokumentation für die OV-10 erwerben zu können«, meinte De Bruyn. Eine solche Dokumentation erlaubt eine komplette Überholung aller Systeme des Flugzeugs. Zusätzlich konnten frisch überholte Triebwerke mit Null Betriebsstunden erworben und eingebaut werden, ebenso auch die Propeller.

Am 11. Juli 2007 startete die North American OV-10B Bronco 99+32, G-BZGK, erstmals wieder seit ihrer Ankunft in Duxford im Jahr 2001. Am 12. November schließlich erhielt die G-BZGK die Flugzulassung von der britischen Zivilluftfahrtbehörde.

Zu diesem Zeitpunkt waren in der 99+32 noch immer die meisten Teile der Zielschleppvorrichtung eingebaut. Die standardmäßige Glaskuppel am Heck ist derzeit nicht mehr eingebaut. An ihrer Stelle wurde eine Frachtraumtür aus Me-



Die Schöne und das Biest: Am 13. September 2008 stellte Pilot Tony De Bruyn die 99+32, seine erste restaurierte Bronco, der Öffentlichkeit vor. Ihre endgültige Lackierung hat die Ex-Bundesluftwaffe-Maschine hier noch nicht erhalten (vgl. Seite 28/29) – ob sie hiermit die Spuermarine Seafire XVIII vom Schönheits-Thron verdrängt hätte?

Alle Fotos, soweit nicht anders angegeben, Richard Paver



Perfekter Gefechtsfeldbeobachter: Bei so viel »Glas« entgeht der Besatzung keine Bewegung am Boden

ASSIKER North American/Rockwell OV-10 Bronco

tall montiert. Doch Tony De Bruyn hofft, eine Original-Winde und einen Sitz für den Bediener aufzutreiben und die Zielschleppvorrichtung wieder einbauen zu können, damit das Flugzeug im Laufe der Zeit komplett in seinen Originalzustand versetzt werden kann.

Den ersten öffentlichen Auftritt legte die Bronco 99+32 während des Royal Navy Historic Flight Charity Flying Day in Yeovilton am 13. September 2008 hin. Der Anlass hätte nicht besser gewählt sein können: Das Datum entsprach auf den Tag genau dem Termin, als die erste North American OV-10B Bronco zur Restaurierung auf englischem Boden eingetroffen war.

Ein echter Kurzstarter

Inzwischen ist die 99+32, G-BZGK, in Tony De Bruyns Heimat Belgien stationiert, während die 99+26, G-BZGL, noch in Duxford restauriert wird. De Bruyn ist glücklich: »Es ist ein Vergnügen, die Maschinen fliegen zu sehen – auch aus Sicht des Piloten. Die Bronco ist ein wendiges und angenehm zu fliegendes Flugzeug, das über den gesamten Flugleistungsbe- reich nur sehr geringe Steuerkräfte erfor-



Fast wie im Schneewittchensarg: Die ausladende Haube der Bronco ermöglicht ...

Wildpferd für den Dschungel

North American entwickelte die OV-10 im Rahmen einer Ausschreibung für ein leichtes bewaffnetes Aufklärungs- und Angriffsflugzeug. Die Initiative dafür ging ursprünglich vom US Marine Corps (USMC) aus. Ende der 1950er-Jahre stand dem Corps nämlich kein Flugzeugmuster mehr für die effektive Luftnahunterstützung oder Gefechtsfelderkundung zur Verfügung. Operationsgebiete, die seit Ende des Zweiten Weltkriegs technisch eher vernachlässigt worden und von damaligen Strahlflugzeugen nur unzureichend abzudecken waren. Über die atomare Bedrohung und den Kalten Krieg hatte man regionale

Konflikte, geführt meist auf Guerillia-Ebene, fast vergessen. Doch genau darin waren die USA immer zunehmender verwickelt. Speziell im Dschungel Südostasiens. 1963 wurde daher, auch um Kosten zu sparen, das gemeinsame LARA (Light Armed Reconnaissance Aircraft) Programm von Air Force, Army, Navy und Marine Corps ins Leben gerufen. North American gewann die Ausschreibung mit dem Entwurf NA-300. Der erste von sieben YO-10 Prototypen flog erstmals am 16. Juli 1965, doch waren bis zur Einsatzreife zahlreiche Änderungen notwendig. 271 Exemplare der ersten Serienversion OV-10A wurden bis April 1969 fertig

gestellt. Obwohl für alle Teilstreitkräfte vorgesehen, stellten nur die Air Force (157 Stück) sowie das Marine Corps (114 Stück) die »Bronco«, wie man sie getauft hatte, in Dienst. Die Navy übernahm lediglich 18 Maschinen vom USMC. Die Army keine einzige. Ab Juli 1968 in Vietnam eingesetzt, erwarb sich die Bronco dank großer Wendigkeit, hoher Waffenzuladung und extrem kurzer Start- und Landestrecken rasch einen hervorragenden Ruf. Auch bei der CIA, die sie gern für verdeckte Operationen nutzte. Das USMC ließ 1970 eine Version mit Nachtkampffähigkeit, verstärkter Bewaffnung sowie gesteigerter Leistung ent-



Erprobung über Vietnam, 1967 Fotos (3) USAF



Hauptnutzter waren USAF und USMC



OV-10A der 20th TASS USAF, 1980



... dem Piloten eine hervorragende Sicht aus dem Cockpit im typischen Stil der 1960er-Jahre

wickeln, zunächst als YO-10D bezeichnet. Bis 1978 modifizierte man insgesamt 18 Maschinen entsprechend zu OV-10D. Es folgten diverse Kampfwertsteigerungen und Lebensdauer verlängernde Maßnahmen, in deren Rahmen weitere 23 OV-10A Ende der 1980er-Jahre in OV-10D+ umgerüstet wurden. Während die Navy ihre wenigen Broncos kurz nach Ende des Vietnamkrieges ausmusterte, behielt die Air Force das Muster bis nach der Operation Desert Storm; das USMC sogar noch bis 1995. Auslandskunden für die Bronco waren unter anderem Kolumbien, Thailand, die Philippinen und Indonesien. Sie erhielten zum Teil spe-

zielle Exportversionen (67 OV-10C, D und E) sowie Maschinen aus US-Beständen. Für die Bundeswehr, die das Muster als Zielschlepper verwendete, entwickelte man ebenfalls eine eigene Ausführung: die OV-10B. Die insgesamt 18 Maschinen dieses Typs waren die letzten Seriensexemplare der Bronco. Sie unterschieden sich radikal von der Ursprungsversion OV-10A. Beispielsweise fehlte jegliche Bewaffnung, dafür gab es eine Glaskuppel im Heck. Zwölf der Flugzeuge erhielten zusätzlich eine General Electric J-85-GE-4 Strahltriebwerke über dem Flügel. Zwar steigerte sich dadurch die Leistungs-

fähigkeit der als OV-10B(Z) bezeichneten Maschinen enorm. Allerdings auch ihr Treibstoffverbrauch, weshalb man vom Zusatzantrieb bald wieder abkam. Alle OV-10B standen zwischen 1970 und 1990 im Dienst, teilweise mit zivilen Kennungen. Betrieben wurden sie von BFD, später Rheinflugzeugbau, und schließlich durch die Pilatus PC-9 abgelöst. Die meisten Exemplare landeten anschließend bei technischen Schulen, Ausbildungsbetrieben oder in Museen.

WOLFGANG MÜHLBAUER

Technische Daten – North American/Rockwell OV-10A

Länge	12,12 m
Höhe	4,62 m
Spannweite	12,19 m
Tragflügelfläche	27,03 m ²
Triebwerk	zwei Garrett T-76-G10/12 Propellerturbinentriebwerke mit je 715 WPS Startleistung
Startmasse	6552 kg
Höchstgeschwindigkeit	452 km/h
Max. Reichweite	2414 km
Dienstgipfelhöhe	7315 m
Bewaffnung	Vier 7.62 mm M60C MG. Unterschiedliche Waffenlasten an fünf Rumpf- sowie zwei Unterflügelstationen
Besatzung	2 Mann



OV-10D an Bord der USS Saratoga Foto USMC

KLASSIKER North American/Rockwell OV-10 Bronco

dert. Sie bietet eine ausgezeichnete Rundumsicht und ist ein echter Kurzstarter, der von kurzen Graspisten aus operieren kann. Ihre Vielseitigkeit wird noch erhöht durch einen großen Frachtraum mit einer Kapazität von 1500 Kilogramm. Unsere Bronco ist über ihren gesamten Flugleistungsbereich freigegeben mit einem nutzbaren Geschwindigkeitsbereich von 90 Knoten bis zu einer absoluten Höchstgeschwindigkeit von 350 Knoten. Ihre volle Kunstflugtauglichkeit macht sie auch zweifellos hervorragend für Airshows geeignet.« Darüber hinaus bietet die Bronco bisher unbekannte Möglichkeiten als Kameraflugzeug für Luft-Luft-Aufnahmen.

Geplant ist, eine der Maschinen zum Trainer mit Doppelsteuer umzurüsten, damit neben Tony De Bruyn noch weitere Piloten die Bronco steuern können. Die andere OV-10B soll zum Zieldarsteller mit Windenfahrersitz, Winde und Schleppziel umgerüstet werden. Denn so ausgerüstet – mit einer Glaskuppel im Heck anstelle der Metall-Heckklappe, damit der Schleppziel-Bediener hinten aus der Maschine sehen konnte – standen die sechs OV-10B und zwölf OV-10B(Z) über 20 Jahre bis 1990 im Dienste der deutschen Luftwaffe.

Schließlich wartet die OV-10 Bronco noch mit einem Trumpf auf: Sie ist das



einzigste Flugzeug, das speziell für die Gefechtsfeldbeobachtung entwickelt wurde. Tony De Bruyn hat also aufs richtige Pferd gesetzt.

TONY DE BRUYN, RICHARD PAVER,
MARKUS RHEINLÄNDER

OBERN Brave Bronco trumpft auf: Die OV-10B ist voll kunstflugtauglich, kann auf kurzen Graspisten starten und fühlt sich bei Geschwindigkeiten zwischen 90 und 350 Knoten wohl



Seit Juni dieses Jahres fliegt die 99+32 (hier eine Aufnahme vom September 2008) in ihrer endgültigen Lackierung. Nun ist man in der Szene gespannt, wie die zweite Bronco von Tony De Bruyn, die 99+26, nach ihrer Restaurierung aussehen wird. Denn einer wie Tony De Bruyn und seine Bronco-Freunde ist immer für Überraschungen gut