



Zwei weitere „Wildpferde“ sind gesattelt



Damit hat sich die Zahl der in Europa fliegenden Rockwell OV-10 Bronco auf drei erhöht. Was zunächst von Vielen aus der Szene eher skeptisch bewertet wurde, hat nun fast seine Vollendung gefunden. Gemeint sind die beiden OV-10B(Z) Bronco, welche die eigens für dieses Projekt gegründete German Wing of the OV-10 Bronco Association, kurz GWOBA, vor gut zwei Jahren von der VEBEG erworben hat.

Beide Maschinen verrichteten rund zwanzig Jahre lang als Zieldarstellungsflugzeuge ihren Dienst bei der Bundeswehr. Insgesamt hatte die Bundeswehr 18 Bronco's für diese Aufgaben in ihrem Inventar. Nach der Außerdienststellung im Jahre 1990 haben modifizierte Pilatus PC 9 diesen Job übernommen.

Die beiden Bronco's mit den Kennungen 99+26 und 99+32 fanden eine neue Verwendung beim ABDR (Air Battle Damage Repair) in Fassberg. Die ABDR-Pflege ist den Flugzeugen aber nicht besonders gut bekommen. So musste das GWOBA-Team mit Tony de Bruyn, Danny Nuydens, Markus Rheinländer

Großes Bild oben: Die 99+32 beim Demonstrieren ihrer Smokeanlage. Diese war notwendig, um der Truppe am Boden visuell anzuzeigen, daß geschossen werden konnte.

Links: Nach oben schwenkbare Einstiegs-türen. Ein Feeling, fast wie bei einem Ferrari.

Rechts: Das tüchtige GWOBA-Team. Ganz links, Christoph Hübener von der GHF.





Übersichtlich und geräumig. Das Cockpit der OV-10B.



und Jan Possemiers die beiden ausgeräumten Cockpits wieder völlig neu aufbauen.

Nichts war mehr vorhanden. Keine Instrumente, keine Sitze, die Steuerknüppel waren abgesägt und sämtliche Kabelbäume durchtrennt worden. Hinzu kam der schlechte Zustand der Flugzeugzellen. Viele Hydraulikleitungen waren beschädigt und die Außenhaut nach entsprechendem Experimentieren mit zahlreichen Blechen zugepflastert.

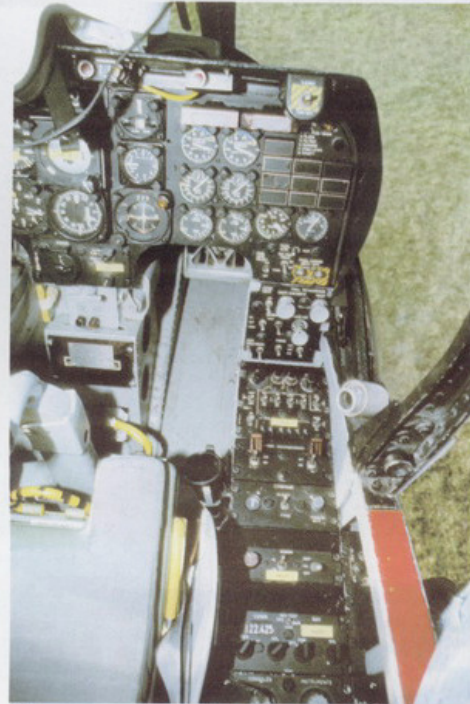
Gut zwei Jahre harte Arbeit und viel Improvisationstalent (schließlich mussten die meisten Teile mühsam weltweit zusammengesucht werden) brauchte das Team, um die beiden Maschinen wieder flugklar zu kriegen. Die notwendige Unterstützung erhielt die tüch-

tige Mannschaft von ehemaligen Bronco-Leuten aus Lübeck, dem Luftsportclub Fassberg unter der Leitung von Klaus Prägler und weiteren Helfern.

Im September 2001 konnte die GWOBA dann endlich zur „Erstflugparty“ nach Fassberg einladen. Die 99+26 war die erste, die dem begeisterten Publikum im Flug demonstriert werden konnte. Am 6. Oktober 2001 hob dann auch die 99+32 das erste Mal von der Fassberger Runway ab. Alle von Tony de Bruyn durchgeführten Testflüge liefen ohne Probleme ab.



Die Bronco verfügt über einen LW-3B Zero Zero Schleudersitz, der der Besatzung auch bei kritischen Fluglagen eine Chance zu einem sicheren Ausstieg gibt.

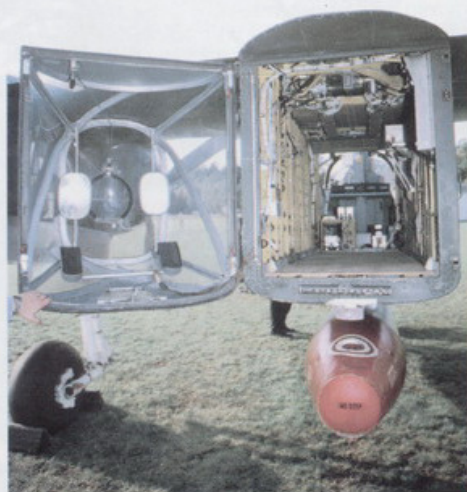




Inzwischen stehen beide Maschinen mit vorläufiger britischer Registrierung in Duxford bei der ARC (Aircraft Restoration Company). Dort sollen die Bronco's noch den letzten „Feinschliff“ erhalten und in den ursprünglichen Farben ihrer Einsatzzeit bei der Bundeswehr lackiert werden. Bereits im März diesen Jahres hat Tony de Bruyn die ersten Testflüge von Duxford aus unternommen, danach haben dann die Flugzeuge ihre endgültige Zulassung erhalten.

Für die kommende Airshow-Saison sind die Bronco's noch nicht verbindlich avisiert. Lässt es der Zeitplan jedoch zu, könnten die Flugzeuge auch in Deutschland zu sehen sein - wenn's klappt auch auf dem 3. Fly-In der German-Historic-Flight am 3. und 4. August 2002 in Nordholz-Spieka.

Blick in das kastenförmige Rumpfgehäuse.



Die GWOBA ist auch weiterhin auf der Suche nach Dokumentationen, Fotos und Teilen für ihre OV-10B's. So wird noch nach einer Winde samt Windenbedienersitz gesucht, um auf Flugtagen auch die Zieldarstellungs-Konfiguration vorführen zu können. Sicherlich gibt es zahlreiche JET&PROP Leser, die noch einen ganz besonderen Draht zur Bronco-Geschichte haben und helfen wollen.

Melden können Sie sich bei dem Pressesprecher der GWOBA, Herrn Markus Rheinländer unter der Telefonnummer 05532/8644,

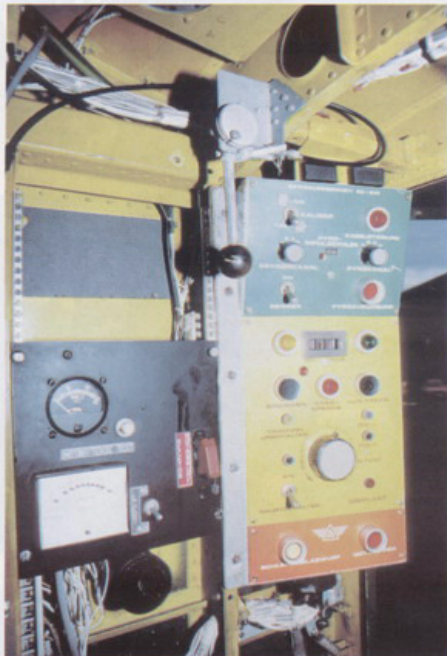
Die Aussicht des Windenbedieners, der für das Operating des Zielschleppsack's verantwortlich war.





per e-mail: MRhein27@aol.com oder im Internet unter www.GermanWing.de.

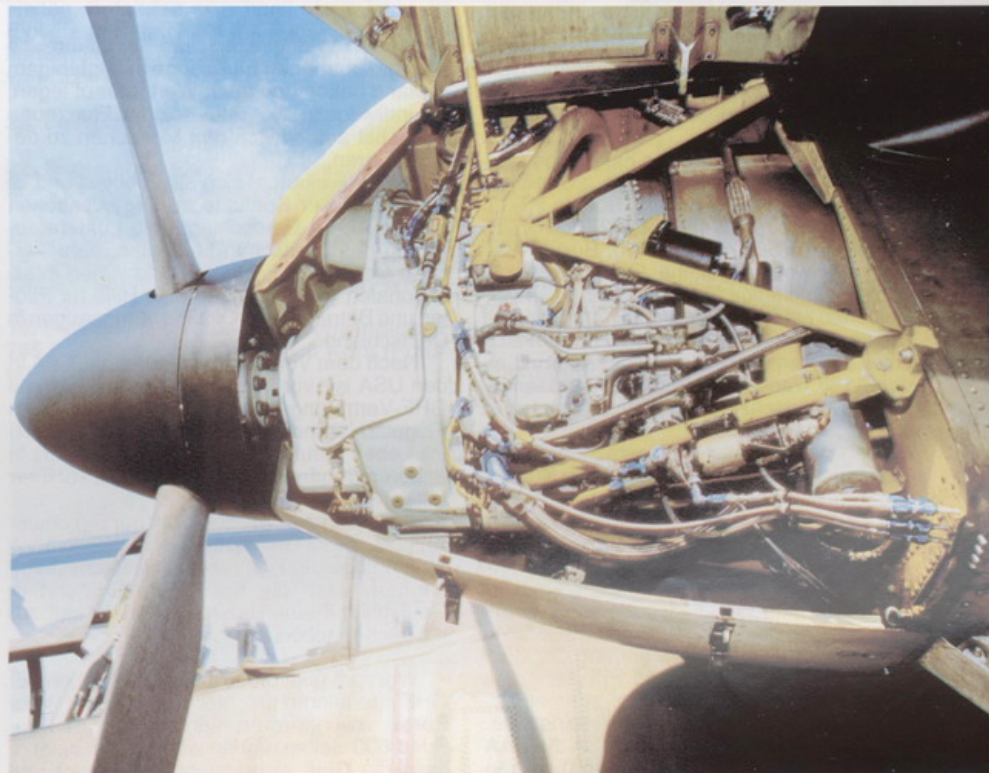
Wilfried Birkholz



Die Bedienelemente des Schleppzieloperators.



Die 99+32 mit britischer Zulassung kurz vor der Überführung nach Duxford.



Das linke Garrett T76-G-421 Turboprop-Triebwerk. Die OV-10B(Z) hatten noch ein General Electric J85-GE-4 Turbojet-Triebwerk auf dem Tragflügelmittelstück. Trotz einer Leistungssteigerung von 1.338 kp kam dieses Muster nur begrenzt zum Einsatz.