

North American

OV-10B



Von Gatow in die US

NORTH AMERICAN OV-10B BRONCO

Das Luftwaffenmuseum in Gatow schien die Endstation für eine North American OV-10B Bronco zu sein. Doch dann nahm sich ein Amerikaner des ehemaligen Zielschleppers der Bundeswehr an. Jetzt fliegt er wieder in den USA.



Früher flog sie über Ost- und Nordsee als Zielschlepper der Bundeswehr. Jetzt dient diese OV-10B Bronco dem Spaß ihres neuen Besitzers über den wilden Hügeln Nevadas.

FOTO: OLLARY

Rick Clemens ist glücklich: „Wir hatten nicht besonders viel Arbeit damit, das Flugzeug wieder in die Luft zu bringen. Als wir es bekamen, war sein Zustand überraschend gut.“ Das Flugzeug, von dem der Geschäftsmann und Warbird-Enthusiast aus Carson City im US-Bundesstaat Nevada spricht, ist das jüngste Mitglied seiner Flugzeugsammlung, eine North American OV-10B Bronco. Unter anderem besitzt er noch eine F-86 Sabre, die er derzeit fliegen lässt. Carson City ist ohnehin als Heimat der Cactus Air Force, der auch Clemens angehört, ein Warbird-freundlich gesinnter Ort.

In gewisser Weise ist es eine deutsch-amerikanische Geschichte, wie das Flugzeug zu ihm kam. Lübeck-Blankensee war der Hei-

matflugplatz dieses Flugzeugs, das einst mit der Luftwaffenkennung 99+25 flog. Die Bronco gehörte zu dem Kontingent von 18 OV-10B, die die Bundeswehr 1970 als Zielschlepper bestellte. Bis Anfang der 90er Jahre flogen die Broncos, die zwar militärisch zugelassen waren, aber von Zivilpiloten der Mönchengladbacher Rhein-Flugzeugbau (RFB) geflogen wurden, in dieser Aufgabe.

Mit ihren T76G-Propellerturbinen von Garrett AiResearch, die jeweils 715 PS (525 kW) Leistung boten, waren sie für bestimmte Manöver beim Schlepp der Zielkörper etwas schwach motorisiert. Deshalb erhielten mindestens sechs der nach Deutschland gelieferten Exemplare zusätzlich ein General-Electric-J85-GE-4-Strahl-



Eine der deutschen Broncos der OV-10B(Z)-Version in Lübeck-Blankensee. Sie trug ein zusätzliches J85-Triebwerk auf dem Rumpf.



Carson City in Nevada bietet beste Bedingungen für den Betrieb der Bronco (oben). Rechts ein Blick auf die Instrumentierung. Clemens hat die OV-10B auf den Stand der bewaffneten A-Version rückgerüstet. Die 7,62-mm-MGs in den Waffenbehältern am Rumpf sind natürlich Imitationen.



Die OV-10 Bronco Association

In der OV-10 Bronco Association, haben sich Liebhaber dieses Flugzeugs in den USA und Europa organisiert. Der Belgier Tony de Bruyn, der zwei Broncos in Duxford restaurieren ließ, gab vor einiger Zeit den Anstoß zur Gründung einer deutschen Sektion. Kontaktmann ist Markus Rheinländer in Holzminden. Nähere Informationen über die Aktivitäten erhält man im Internet unter der Adresse <http://mitglied.lycos.de/gwoba/>.



triebwerk mit 2950 lbs Schub, das auf einem Pylon auf dem Rumpfrücken montiert war. Diese als OV-10B(Z) bezeichnete Version bewährte sich jedoch nicht. Zwar erhöhte sich die maximale Horizontalfluggeschwindigkeit von 241 Knoten auf über 320 Knoten und die Steigleistung verbesserte sich mit der Zusatzturbinen im Zielschleppbetrieb von unter 10 m/s auf über 30 m/s, doch der Treibstoffverbrauch war derart hoch, dass die Verweildauer im Übungsgebiet zu kurz wur-

de. Deshalb wurden die Flugzeuge auf den normalen Standard zurückgerüstet.

Zielschlepp war eigentlich nicht die Aufgabe, für die North American die OV-10 entwickelt hatte. Der Prototyp, der erstmals am 16. Juli 1965 flog, entstand aufgrund der Forderung des US-Militärs nach einem leicht bewaffneten Aufklärer für die US-Marines und die USAF. Das Flugzeug sollte einfach zu warten und von kurzen, unbefestigten Feldflugplätzen, Straßen und auch Flugzeugträgern

aus eingesetzt werden können. Als Bewaffnung sollten die Flugzeuge vier M60-MGs und vier 500-Pfund-Bomben an Außenstationen tragen.

Die Bronco wurde später in der Aufklärerrolle und für Überwachungsaufgaben sowie als Erdkampfflugzeug und Zielmarkierer eingesetzt. Im Februar 1968 erhielten die Marines und die USAF ihre ersten Broncos. Am 6. Juli desselben Jahres flogen Broncos des VMO-2 der Marines von Da Nang aus ihren ersten Kampfeinsatz in Vietnam. Später wurde noch mit der OV-10D eine spezielle Version für Nachtangriffe entwickelt. Die wichtigsten Exportländer waren neben Deutschland, das die letzten produzierten Broncos erhielt, Thailand, Indonesien, Südkorea und Venezuela.

Die unbewaffnete Zielschleppausführung OV-10B war eine speziell für die Bundeswehr entwickelte Version. Im Rumpf hinter der Kabine war die Winde eingebaut, die von dem zweiten Besatzungsmitglied bedient wurde. Der an einem langen Stahlseil geschleppte Zielkörper trug Sensoren zur Trefferermittlung.

Nach ihrer Ausmusterung landete die 99+25 nach einer Zwischenstation bei der WTD 61 in Manching schließlich mit mehreren anderen Broncos beim Luftwaffenmuseum in Gatow. Rick Clemens erwarb das Flugzeug über die Firma Flug Werk in Manching, die in der jüngeren Vergangenheit vor allem durch ihre Nachbauten der Focke-Wulf Fw 190 weltweit in der Warbird-Szene für Aufsehen sorgten. Clemens übernahm im Zuge des Deals auch gleich noch die Bronco 99+31, die ebenfalls in Gatow abgestellt war. Eigentlich hatte er sie als Ersatzteilsponder vorgesehen, doch inzwischen wird auch sie wieder aufgebaut.

Als die „deutsche“ OV-10B in Carson City ankam, übernahmen der Warbird-Experte Juan Redick und sein Team die Aufgabe, sie wieder flugfähig zu machen. „Die OV-10B hatte interessanterweise nur einen Pilotensitz, und im hinteren Teil gab es eine Verglasung, um dem Windenbediener ein gutes Sichtfeld zu bieten“, erklärt Clemens die Unterschiede zu den normalen Broncos. „Als die ehemalige 99+25 im Dezember 2004 fer-



Die Kabine der Bronco bieten den beiden Piloten ausgezeichnete Sichtverhältnisse. Für Rick Clemens ist die rasante Jagd über die Hügel Nevada das Erfüllung eines Traums (oberes Bild). Sieben Mann zählt die Bronco-Crew mit Besitzer Clemens in der Mitte.

tig zum Erstflug war, kam Tom Gregory vom Lone Star Flight Museum zu uns, der die Bronco aus seiner Zeit als Pilot bei den Marines und beim Zoll, der ebenfalls solche Flugzeuge nutzte, gut kennt.“

Tom Gregory startete die überholte Bronco am 17. Dezember zum ersten Flug in ihr neues Leben. „In Koordination mit Tom und der FAA machte ich dann meinen Checkflug auf der OV-10B. Da sie nur über einen Sitz

verfügte, begleitete mich Tom mit unserer T-28.“ Rick Clemens meint, die Bronco sei ein sehr gut zu fliegendes Flugzeug. „Es macht Spaß, mit ihr mit weit über 200 Knoten über die Landschaft zu fegen. Dabei ist sie wirklich sehr wendig.“ Inzwischen konnte auch ein zweiter Sitz besorgt werden, und die Bronco soll ein Doppelsitzer bekommen. „An einige Ersatzteile, zum Beispiel für die Steuerung, das Fahrwerk und das Auspuffsystem, ist schwer heran-

zukommen. Aber auch das bekommen wir langsam in den Griff“, erklärt Rick Clemens.

Die ehemalige Luftwaffen-Bronco ist sehr viel am Himmel über den USA unterwegs. Ihr Airshow-Kalender ist praktisch ausgebucht. „Als wir im Dezember 2005 das erste Jahr hinter uns hatten, war das Flugzeug nicht weniger als 500 Stunden in der Luft gewesen. Die Airshow-Besucher mögen die Bronco wohl, weil sie so ungewöhnlich aussieht“, meint Clemens. „Bei Aviation Nation auf der Nellis Air Force Base ernteten wir im November mehr Aufmerksamkeit als die neben uns geparkte F/A-22 Raptor“, freut sich Clemens über die gute Resonanz.

Nicht zuletzt deshalb arbeiten derzeit Juan Redick und seine Männer daran, die zweite Bronco, die Ex-99+31, ebenfalls wieder flügge zu machen. Wie die frühere 99+25 wird sie auf den Stand der A-Version gebracht. Während die erste Bronco in den Farben der VMO-2 der US-Marines lackiert ist, soll die zweite eine Tarnbemalung der USAF erhalten.

Die weltweite Bronco-Gemeinde ist klein, aber sie wächst. Rick Clemens' OV-10B ist in den USA bislang die einzige flugfähige Bronco in Privathand. Bei Stallion 51, die vor allem als P-51-Experten einen Namen haben, soll eine weitere aufgebaut werden. Die einzige Bronco, die in Europa in den vergangenen Jahren vereinzelt auf Airshows zu sehen war, stammt aus Frankreich. Doch sie bleibt nicht allein. Tony de Bruyn, ein belgischer Flugzeug- und Ersatzteilhändler und Warbird-Liebhaber, erwarb vor einigen Jahren über die VEBEG, eine Verwertungsgesellschaft des Bundes, die ehemaligen Luftwaffen-Broncos 99+26 und 99+32. Im Jahr 2000 liefen die Restaurierungsarbeiten bei Spezialisten in Duxford.

Beide Flugzeuge sind bereits in England registriert und eingeschränkt zugelassen. Eine unbeschränkte Zulassung scheint problematisch, da die OV-10B in Europa nie eine zivile Zulassung erhielten. Trotzdem ist es sehr wahrscheinlich, dass man schon bald eine dieser ehemaligen Luftwaffen-Broncos wieder in Deutschland zu sehen bekommt und dazu nicht erst in die USA reisen muss. KE

MICHAEL O'LEARY/HM