



Zwei Wildpferde zurück am Himmel Der Beginn einer ungewöhnlichen Freundschaft

Viele kennen diese ungewöhnlichen Vögel aus ihrer Bundeswehrzeit oder aus den Nachrichten durch die Bekämpfung der Rebellen auf den Philippinen oder Sprühflugzeuge gegen Drogenplantagen in Südamerika. Flugzeuge aus dem Hause North American, die auf den Namen OV10 Bronco (Wildpferd) hören.



Heutzutage sind sie jedoch sehr selten geworden. Entwickelt als Erdkampfflugzeug für den Vietnamkrieg, kamen 18 Maschinen der Version OV10B ab 1970 bei der Bundeswehr als Zieldarsteller zum Einsatz. Mit Zivilpiloten flogen sie bis 1990 von Lübeck aus. Während der Missionen flogen sie Tiefangriffe oder zogen ein Schleppziel hinter sich her, auf welches scharf geschossen wurde. Die Besatzung bestand aus einem Piloten und einem Begleiter für den Windbetrieb des Schleppzieles. Dieser saß umgekehrt zur Flugrichtung im hinteren, verglasten Teil der Kabine.

Nach ihrer Außerdienststellung vom aktiven Dienst wurden die verbleibenden 15 Flugzeuge an Ausbildungswerkstätten der Bundeswehr oder an Museen abgegeben. 2 OV10B kamen nach Fassberg zur TSLw3 für die Ausbildung von ABDR Personal. ABDR (Aircraft Battle Damage Repair/ Schnellinstandsetzung) bedeutet, das Löcher in das Flugzeug geschlagen und mit Flickern repariert werden. 1999 wurden dann beide Flugzeuge für die ABDR nicht mehr benötigt und zum Verkauf ausgeschrieben. Im Laufe

der Jahre hatten sie nicht nur viele Flicker erhalten. Es fehlten auch Schleudersitz und Instrumente, Kabel waren durchtrennt, Steuerknüppel abgesägt. In diesem trostlosen Zustand wären sie bestenfalls in einem Museum, wohl eher aber auf den Schrott gewandert. Ein Bieter bei der Versteigerung war Tony De Bruyn aus Belgien. Ein Mann vom Fach, der in der Luftfahrt über die belgischen Grenzen hinaus bekannt ist. Auch ihm gingen die Bronco's nicht aus dem Kopf. Es wurde Kontakt zu ehemaligen Bronco-Technikern aus Lübeck aufgenommen und die Flugzeuge geprüft und schließlich bekam er den Zuschlag für den Kauf der Bronco's.

Nach dem Beitritt in den LSC Fassberg wurden die Flugzeuge zum Bereich des Luftsportclubs bezogen. Am 18.06.2000 schloss er sich der OBA ein. Diese Bronco Association mit Sitz in den USA hat sich zum Ziel gesetzt, die Geschichte dieses bemerkenswerten Flugzeuges zu bewahren und fortzusetzen. Am 10. Juli 1998 wurde der Verein als gemeinnützige Gesellschaft eingetragen und dient zu Wohltätigkeits-, Bildungs- und Wissenschaftszwecken. Ihre Website www.ov10bronco.net wird über 2000 mal pro Monat besucht. Die Vereinigung verfügt über weit mehr als 300 Mitglieder weltweit. Die von Tony De Bruyn initiierte „Deutsche Staffel“ war die erste internationale Staffel der OBA. Mittlerweile sind auch Staffeln aus Venezuela, Kolumbien und Philippinen angeschlossen, die den Bronco noch im aktiven Dienst bei der Luftwaffe fliegen. Ziel der nun unter GWOBA (German Wing of the OV10 Bronco Association) bekannten Spar- te war es, die Maschinen nicht nur zu erhalten, sondern sie wieder in einen flugtaug-

lichen Zustand zu versetzen. Ein Vorhaben, das von vielen Leuten unglaublich belächelt wurde. Langsam wuchs die „Deutsche Staffel“ zu einer kleinen Gruppe zusammen, die unermüdlich Kontakte knüpfte und so Informationen über Flugzeug oder Ersatzteile sammelte. Als dann nach neun Jahren an der ersten Maschine die Triebwerke wieder liefen, war das ein absoluter Meilenstein. Bestätigt durch den Erfolg und durch die Unterstützung des Flugplatzes Höxter-Holzminden konnte die GWOBA auf dem Oldtimer Flugtag 2000 in Höxter erstmals mit einem Infostand an die Öffentlichkeit treten. Das Interesse war enorm. Bei dieser Veranstaltung beschloss die GWOBA eine gegenseitige Mitgliedschaft mit der German Historic Flight, um sich am Auf- und Ausbau der deutschen und europäischen Oldtimerszene aktiv zu beteiligen. Ersatzteile kamen sehr zögerlich, so dass es insgesamt zwei Jahre dauerte, bis die Maschinen wieder komplett waren. Die Triebwerks- und Rollstest auf der Startbahn zogen jedes Mal viel Interesse auf sich.

Das Team bestand mittlerweile vom Mitgliedern aus Belgien, Lübeck, LSC Fassberg und dem LSV Holzminden. Dabei wurde fast die gesamte Freizeit geopfert und Wochenenden oder Wochen gemeinsam in Fassberg verbracht. Die Zulassung sollte über England laufen. Duxford, das Mekka der Oldtimer Flugzeuge war dafür wie geschaffen, sodass neben Belgiern, Deutschen und Amerikanern nun auch Engländer an dem Projekt beteiligt waren. Die Maschinen bekamen ihre vorläufige Zulassung und wurden, nach kurzer Flugerprobung und genialer Flyout Party im Herbst 2001 von Tony nach Duxford überführt. Dort wird die weitere

