



Eine Grumman C-2A Greyhound der VRC 30 setzt zur Landung auf einem Träger an.

VERSORGUNG VON FLUGZEUGTRÄGERN

Grumman C-2 Greyhound tritt ab

Die Einsatzzeit der Grumman Greyhound neigt sich dem Ende zu. Ab 2026 sollen Senkrechtstarter vom Typ Bell-Boeing Osprey die Versorgung von Schiffen der U.S. Navy auf See übernehmen.

Seit mehr als einem halben Jahrhundert wird die Belieferung von Flugzeugträgern (Carrier Onboard Delivery, COD) vom Arbeitspferd der United States Navy, der Grumman C-2A Greyhound, durchgeführt. Mit der Einführung der Boeing V-22 Osprey hat die United States Navy (USN) begonnen, Möglichkeiten zu untersuchen, die C-2A Greyhound durch die auf die Marine zugeschnittene Version Boeing CMV-22B zu ersetzen. Die C-2A Greyhound wird spätestens 2026 ausgemustert. Derzeit sind bereits zwei Staffeln mit der CMV-22B ausgerüstet und haben den Status „Safe for Flight“ erreicht. Je mehr die Verbände VRM-30 Titans und VRM-50 Sun Hawks die Aufgaben der Greyhound übernehmen, nähert sich deren Ende der Dienstzeit.

Zuverlässige Dienstleistung

Der Erstflug des Prototyps der C-2 Greyhound fand 1964 statt, die Produktion begann 1965. Die ursprünglich ausgelieferten C-2A-Flugzeuge wurden bereits 1973 überholt, um ihre Einsatzdauer zu verlängern. Aufgrund des Erfolgs des Flugzeugs

wurde 1984 ein Auftrag über neununddreißig neue C-2A-Flugzeuge erteilt, um die früheren Flugzeugzellen zu ersetzen. Die neue C-2A, die aufgrund ihrer Ähnlichkeit mit dem ursprünglichen Flugzeug als „wiederbeschaffte C-2A“ (reprocured) bezeichnet wurde, weist erhebliche Verbesserungen an der Zelle und den Avioniksystemen auf. Alle älteren C-2A wurden 1987 aus dem Verkehr gezogen und die letzte der 39 neu gebauten Maschinen 1990 ausgeliefert.

Zwischen November 1985 und Februar 1987 bewies das Geschwader VR-24 mit sieben C-2A eine außergewöhnliche Einsatzbereitschaft, indem es zwei Millionen Pfund Fracht, zwei Millionen Pfund Post und 14 000 Passagiere zur Unterstützung der Kommandos im europäischen und mediterranen Raum auslieferte. Die C-2A unterstützte auch die Carrier Strike Groups während der Kampagnen Desert Shield, Desert Storm und Operation Enduring Freedom.

Die C-2A kann eine Nutzlast von bis zu 4500 kg transportieren. Die Kabine kann sowohl Fracht, als auch Passagiere oder beides aufnehmen. Sie

ist auch für die Aufnahme von Patienten bei medizinischen Evakuierungseinsätzen ausgerüstet. Wichtige Fracht, wie z. B. Düsentriebwerke, kann innerhalb weniger Stunden vom Land zum Schiff transportiert werden. Die große hintere Laderampe und -tür sowie eine angetriebene Winde ermöglichen das Beladen und Entladen der Fracht direkt am Heck und sorgen für eine schnelle Abfertigung. Die Flugfähigkeit der C-2A mit offener Rampe ermöglicht den Abwurf von Versorgungsgütern und Personal von einem auf einem Flugzeugträger gestarteten Flugzeug aus. Zusammen mit den klappbaren Flügeln und dem bordeigenen Hilfstriebwerk zum Starten des Motors und zur autarken Stromversorgung in entlegenen Gebieten, bietet dies eine Vielseitigkeit, die kein anderes Frachtflugzeug bietet.

Während eines typischen sechsmonatigen Einsatzes auf einem Flugzeugträger in Friedenszeiten sammelt eine C-2A-Abordnung mit zwei Flugzeugen etwa 1000 Flugstunden, transportiert etwa 5000 Passagiere und befördert etwa 450 Tonnen Fracht. Die C-2A-Flotte der US-Marine ist derzeit mit denselben NP2000-Achtblatt-Propellern ausgestattet, die auch in der E-2 Hawkeye-Flotte verwendet werden.

Die senkrechtstartende Osprey

Das der Pazifikflotte zugewiesenen Geschwader VRC-30 Providers (von der Basis North Island) und VRC-40 Rawhides (aus Norfolk) für die Atlantikflotte, sind die einzigen verbleibenden Geschwader für die logistische Unterstützung der Flotte, die die Carrier Onboard Delivery einsetzen. Mit der Einführung der MV-22B beim Marine Corps, begann auch die Navy, die Möglichkeiten der Osprey zu untersuchen. Der vergrößerte Frachtraum und die verbesserten Fähigkeiten des Flugzeugs würden es dem COD ermöglichen, mehr Lasten zu transportieren. Mit der Einführung von Kampffjets der fünften Generation, der Lockheed Martin F-



Mit ihren klappbaren Tragflächen lässt sich die Greyhound auch unter Deck verstauen.



Eine Grumman C-2A Greyhound der VRC-40 Rawhides mit der Serial-Nr. 162155.

35C Lightning II, kann die Greyhound die Anforderungen für den Transport vorrangiger Fracht wie Düsentriebwerke nicht mehr erfüllen, da ihr Frachtraum zu klein ist, um diese Triebwerke zu befördern. Aufgrund der vielfältigeren Fähigkeiten der Osprey wurde die Geschwaderbezeichnung in Flottenlogistik-Multimissionsgeschwader (VMM) anstelle von Flottenlogistik-Unterstützungsgeschwader (VRC) umgestellt.

Während der Einsatzzeit der Greyhound gingen nur zwei Flugzeuge durch Unfälle verloren. Beide Ursachenuntersuchungen haben ergeben, dass die Unfälle auf ein Wartungsproblem und nicht auf einen Konstruktionsfehler zurückzuführen waren. Beim ersten Unfall handelte es sich um einen reinen Pilotenfehler – das Flugzeug kam bei einer Übungslandung von der Landebahn ab. Beim zweiten Unfall handelte es sich um ein katastrophales Versagen eines Propellers, der sich während des Fluges gelöst hatte. Dieses Teil wurde in der Folge modifiziert und es wurden Änderungen an den Wartungsverfahren vorgenommen, um die Zuverlässigkeit in Zukunft zu gewährleisten.

Die ersten C-2A Greyhound wurden bereits an die 309th AMARG auf der Davis Monthan Air

Force Base zur langfristigen Einlagerung übergeben. Deswegen steht das Geschwader VRC-30 Providers jetzt vor der Herausforderung, alle logistischen Ketten aufrechtzuerhalten. Der Kommandeur James Light erklärt: „Da die ersten Flugzeuge bereits aus dem Verkehr gezogen wurden, ist die Kapazität innerhalb des Geschwaders reduziert worden. Beide einsatzbereiten VRC-Staffeln stehen vor der Herausforderung, die Logistikkette mit über vier Kontinente verstreuten Abteilungen aufrechtzuerhalten. Es ist nach wie vor eine Herausforderung, die Effizienz und Effektivität zu gewährleisten, aber mit einem zuverlässigen Flugzeug und einem hervorragenden Wartungsteam eine realistische Herausforderung.“

Das Ende einer Ära

Mit der Übernahme der VRM-30 Titans und ihren Osprey für den COD-Dienst des Flugzeugträgers USS „Carl Vinson“, erwies sich der erste Testbetrieb der CMV-22B als erfolgreich. Mit zwei einsatzfähigen Transport-Geschwadern (VRM 30 und VRM 40) und dem im Aufbau befindlichen Flottenersatzgeschwader 50 wird der operative Druck auf die bestehenden VRC-Geschwader mit Grey-

hound allmählich abnehmen, während gleichzeitig die Lehren aus den ersten Einsätzen des „Trägerluftgeschwaders der Zukunft“ ausgewertet werden.

Die alterwürdige Greyhound wird das letzte Transportflugzeug sein, das die Möglichkeit bietet, auf einem Flugzeugträger konventionell zu landen und mit einem Katapultschuss zu starten. Die CMV-22 Osprey wird dagegen, mit ihrer Fähigkeit, vertikal zu starten und zu landen, ihren Einsatzbereich auf andere Plattformen als nur auf Flugzeugträger ausdehnen.

Damit markiert die Ausmusterung der C-2A Greyhound das Ende einer Ära in der Marinefliegerei, die seit dem Zweiten Weltkrieg andauert. Die Passagiere werden nicht mehr den Ruck spüren, wenn ein 25 Tonnen schweres Flugzeug in weniger als 120 Metern von etwa 210 km/h auf 0 abgebremst wird. Auch wird ihnen das berauschende Gefühl des Katapultschusses fehlen, bei dem sie in den Gurten ihrer Sitze hängend in weniger als zwei Sekunden von 0 auf 240 km/h beschleunigt werden.

■ PATRICK ROEGIES, JURGEN VAN TOOR und BEN GORSKI



Ab 2026 soll die Bell-Boeing CMV-22B Osprey die Versorgung von Schiffen der U.S. Navy übernehmen.



Das Abzeichen der Greyhound der VRC-30.