

Am Donnerstag, dem 20. November 2025, absolvierte das Hercules-Transportflugzeug des Österreichischen Bundesheeres mit der Kennung 8T-CA seinen allerletzten Flug.

Dieser führte die 58 Jahre alte Maschine vom Fliegerhorst Vogler in Hörsching [Startzeit: 12.50 Uhr] zum Militärflugplatz Wiener Neustadt, wo die Maschine um 13.19 Uhr landete, um ihrer weiteren Bestimmung zugeführt zu werden. Die außer Betrieb genommene C-130 wird künftig dem Jagdkommando als Übungskulisse dienen.

Die Garnison Wiener Neustadt hat daher ab sofort permanent ein Flugzeug stationiert - wenn auch nicht mehr flugfähig.

- ▶ Kamera: Sa?a Te?anovi?, David Dichtl, Florian Hirzi, Florian Harisch
- ▶ Schnitt: Sa?a Te?anovi?

## **DIE GESCHICHTE DER 8T-CA**

---

XV181 DER ROYAL AIR FORCE

Gebaut wurde die 8T-CA im Jahr 1967 von der US-amerikanischen Firma Lockheed mit der Serialnummer 382-4198. Es handelt sich dabei um eine C-130 der Variante K, die am 25. Mai 1967 mit der Kennung XV181 als eine von insgesamt 66 bestellten an die Royal Air Force ausgeliefert wurde. Dort stand sie unter der Typenbezeichnung Hercules C Mk.1 zunächst bei dem am Militärflugplatz Lyneham (Wiltshire) stationierten 36. Geschwader im Einsatz.

Im März 1975 wurde die XV181 der 241. Operational Conversion Unit – einer Ausbildungsstaffel – übergeben, wo sie am 4. Juni 1975 bei der Landung auf dem Luftwaffenstützpunkt Thorney Island (West Sussex) schwer beschädigt wurde.

Die Piloten führten ein Training für asymmetrische Landungen mit abgeschalteten Triebwerken durch, als die Kontrolle verloren ging und der rechte Flügel mit dem Propeller des äußerst rechten Triebwerks den Boden berührte. Der äußerste Teil der Tragfläche zerbrach und fing Feuer. Propellerfragmente beschädigten den Rumpf und das Fahrwerk wurde durch den Cockpitboden nach oben gedrückt.

Trotz dieser schweren Beschädigungen wurde die XV181 nicht ausgeschieden, sondern zur Reparatur zur Firma „Marshall of Cambridge Ltd“ – dem größten Modifikations- und Wartungszentrum für C-130 Hercules außerhalb der USA – gebracht und konnte so im März 1978 beim Lyneham Transport Wing wieder in den Flugbetrieb gehen.



► C-130 Hercules C Mk.1, XV181 im Jahr 1974 [Foto: Ralf Manteufel/AirHistory.net]



► Unfall der XV181 am 4. Juni 1975 [Foto: Marschall Group]

## VERÄNDERUNGEN

Im März 1988 erfolgte der Einbau einer Luftbetankungssonde, wodurch diese C-130-Variante die Bezeichnung „Hercules C Mk.1P“ erhielt.

Im Jahr 1994 diente die XV181 als Erprobungsträger für das für den Einsatz in der C-130 J-Variante geplante Allison AE 2100-Triebwerk und den Dowty Aerospace R391 6-Blatt-Propeller.

Ab August 1998 trug die XV181 nicht mehr das sogenannte „Desert Albert?“-Tarnschema - ein Tarnanstrich mit zwei Brauntönen und schwarzer Unterseite - sondern erhielt einen grauen Anstrich.



- Die XV181 mit Tanksonde und im grauen Anstrich am Flugplatz von Malta im Jahr 1996...  
[Foto: John Visanich/AirHistory.net]



- ... und im Anflug auf Fairford im Jahr 1998 [Foto: Alistair Bridges/AirHistory.net]

## AUSSERDIENSTSTELLUNG

Im Jahr 1999 begann die Royal Air Force mit der Modernisierung ihrer Transportflugzeugflotte. Einerseits erfolgte der Zulauf der C130-J-Version, andererseits die Bestellung von 25 Stück A400M.

Auf Grund dieser Umstellung bot die Royal Air Force mehrere ihre C-130K zum Verkauf an und lagerte diese bis zu einem möglichen Verkauf ein. So erfolgten im Jahr 2000 auch die Außerdienststellung und Einmottung der XV181.

## ZWISCHENLÖSUNGEN

Durch die erweiterten Anforderungen an das Bundesheer im Ausland in den 1990er-Jahren machte sich der Mangel an geeigneter Transportkapazität immer mehr bemerkbar. Der Einsatz von AUA-Linienmaschinen zum Transport von Soldaten und Ausrüstung, wie es für die Kontingente auf Zypern und am Golan erfolgte, war in die Einsatzgebiete am Balkan auf Grund fehlender Infrastruktur unmöglich. Die zu geringe Kapazität und Reichweite der beiden vorhandenen Short-Skyvan schlossen deren Einsatz aus.

Aus diesem Grund wurden am Ende der neunziger Jahre zunächst zwei Maschinen der zivilen Frachtversion der Lockheed C-130 Hercules des südafrikanischen Unternehmens Safair [Kennungen ZS-RSC und ZS-JIZ] inklusive Besatzung, Wartung und Versicherung angemietet.

In Folge wurde ab April 2000 eine zweimotorige CASA CN-235-300 vom spanischen Hersteller geleast. Diese wurde mit eigenem Personal betrieben und trug auch eine österreichische Kennung: 6T-AA.



► Für das Bundesheer im Einsatz gestandene zivile C-130 der Safair [Foto: John Coates]



► Casa CN-235-300, 6T-AA [Foto: Dany Grew/AirHistory.net]

## ANKAUF VON 3 C-130

Im Jahr 2002 entschloss sich das Bundesheer insgesamt drei der von der Royal Air Force angebotenen Maschinen anzukaufen.

Am 10. Mai 2002 wurde der Kaufvertrag unterschrieben. Der Kaufpreis von rund 40 Millionen Euro enthielt eine Grundüberholung der Maschinen bei Marshall of Cambridge Ltd, die Ausbildungskosten für die Besatzungen und Techniker sowie die notwendige Bodenlogistik. Finanziert wurde der Ankauf der drei Flugzeuge durch den Erlös aus dem Verkauf von 170 ausrangierten M-60 Panzern an Ägypten.

Die Überholung der 25.000 Flugstunden alten Zellen ab Oktober 2002 bestand aus einem D-Check und strukturellen Modifikationen, wie einer Verstärkung des Rumpfes und dem Einbau eines neuen Frachtraumbodens. Im Cockpit erfolgte an Stelle der zahlreichen Rundinstrumente der Einbau eines digitalen Displays, eines elektronischen Flug-Management System, das den Navigator einsparte, sowie eines neuen Wetterradars. Die Tanksonde wurde zunächst beibehalten, obwohl es dafür beim Bundesheer keine unmittelbare Verwendung gab.

Ihren Erstflug absolvierte die erste „runderneuerte“ C-130K, die 8T-CA (ehemals VX181), am 11. März 2003. Die Überstellung nach Österreich erfolgte am 20. März 2003, wo am Fliegerhorst Vogler in Linz-Hörsching am Folgetag die feierliche Indienststellung stattfand.

Die Indienststellung der 8T-CB erfolgte am 26. August 2003, die der 8T-CC am 28. Februar 2004. Die drei Hercules wurden alle am Fliegerhorst Vogler stationiert und bildeten die Luftransportstaffel des Fliegerregiments 3 (ab 1. November 2008: Kommando Luftunterstützung).

Anfänglich trugen die drei Herkules einen matten dunkelgrünen Anstrich ("RAF Dark Green"), ebenso war die Luftbetankungsanlage vorhanden. Diese wurde im Jahr 2010 mangels Bedarfs und aus Gründen der Gewichtsersparnis ausgebaut. 2017 erfolgte eine Umlackierung auf "NATO grau".





- Die 8T-CA im Zustand der Übernahme [Foto: Wolfgang Jarisch/AirHistory.net]



- Die 8T-CA nach Ausbau der Luftbetankungsanlage [Foto: Lukas Kinnswenger/airfighters.com]



- Die 8T-CA mit grauer Lackierung [Foto: Dietmar Schreiber/AisHistory.net]

## EINLEITUNG DER MODERNISIERUNG

Seitdem war die 8T-CA gemeinsam mit ihren beiden Schwesternmaschinen rund 18.000 Stunden in der Luft und diente für die Versorgung und Rotationen für Auslandseinsätze, die Verlegung zu internationalen Übungen, die Fallschirmsprung-Ausbildung, die Evakuierung von im Ausland befindlichen Personen und MEDEVAC-Einsätze.

Die Außerdienststellung der 8T-CA leitet die Modernisierung der Transportflugzeugflotte des Bundesheeres ein. Die Hercules C-130 werden bis 2030 durch vier Maschinen von Typ Embraer C-390 ersetzt werden. Bis dahin werden auch die zwei noch verbleibenden C-130 Hercules im Einsatz stehen.



- Die 8T-CA wurde bei ihrer aller letzten Landung am Militärflugplatz Wiener Neustadt gebührend empfangen



- Der Nachfolger: Embraer C-390M

## VERFASSER

---

Oberst Thomas Lampersberger

## QUELLEN

---

- ▶ Gottfried Holzschuh: C-130 Hercules - Herky Birds [[https://flightdata.at/wp-content/uploads/2023/02/C-130\\_Hercules.pdf](https://flightdata.at/wp-content/uploads/2023/02/C-130_Hercules.pdf)]
- ▶ <https://luftstreitkraefte.at/c-130/>
- ▶ [https://www.gotech.at/lockheed\\_c130\\_hercules.htm](https://www.gotech.at/lockheed_c130_hercules.htm)
- ▶ <https://www.bmlv.gv.at/cms/artikel.php?ID=2314>
- ▶ <https://www.bmlv.gv.at/cms/artikel.php?ID=2158>
- ▶ <https://www.bmlv.gv.at/cms/artikel.php?ID=1735>
- ▶ <https://www.bmlv.gv.at/ausle/kfor/artikel.php?id=120>
- ▶ <https://www.bmlv.gv.at/cms/artikel.php?ID=2122>
- ▶ <https://www.doppeladler.com/oebh/c130.htm>
- ▶ <https://aviation-safety.net/wikibase/238727>
- ▶ <https://aviation-safety.net/wikibase/217471>
- ▶ <https://aviation-safety.net/wikibase/346495>