

Der Beginn des Austauschs schrottreifer US-Tankflugzeuge des Typs KC-135 durch "neue" Boeing-Tankflugzeuge des Typs KC-46 musste erneut aufgeschoben werden.

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 198/17 – 20.12.17

Mattis hat angekündigt, dass er keine mangelhaften Boeing-Tankflugzeuge akzeptieren wird

Von Toni Cappaccio, Bloomberg
STARS AND STRIPES, 01.12.17

(<https://www.stripes.com/news/us/mattis-said-to-warn-he-won-t-accept-any-flawed-boeing-tankers-1.500333>)

Insider haben durchblicken lassen, US-Verteidigungsminister Jim Mattis habe den Waffeneinkäufern des Pentagons klargemacht, dass die Air Force die neuen Tankflugzeuge von Boeing nicht akzeptieren wird, wenn sie Mängel aufweisen oder nicht alle vertraglich festgelegten Bedingungen erfüllen.

Der freimütige Pentagonchef habe seinen Stab bereits letzten Monat schriftlich wissen lassen, dass er keinesfalls dazu bereit sei, mangelhafte Tankflugzeuge des Typs KC-46 aus dem 44,5 Milliarden-Dollar-Programm abzunehmen; das hat ein Informant ausgeplaudert, der anonym bleiben wollte. Mattis habe in seiner Mitteilung auch darauf hingewiesen, dass sein Stellvertreter Patrick Shanahan, ein ehemaliger Boeing-Manager, sich aus dieser Sache heraushalten müsse.



Die neue Boeing KC-46A Pegasus im Flug (Foto: U.S. Air Force)

Mattis, der vorher nicht an Waffenbeschaffungsprogrammen beteiligt war, ist der bisher letzte Verteidigungsminister, der sich mit dem seit 16 Jahren ungelösten Problem befassen muss, die (uralten, schrottreifen) Tankflugzeuge des Typs KC-135 zu ersetzen (s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_08/LP21508_061108.pdf und http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_13/LP09215_030515.pdf). Die bisher vergeudeteten Jahre waren von Skandalen, nicht eingehaltenen Verträgen und Untersuchungen des Kongresses geprägt (s. dazu auch <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/us-tankflugzeuge-jahrhundertgeschaeft-fuer-airbus-geplatzt-a-682454.html>).

Der gefährlichste der drei immer noch bestehenden Mängel des neuen Tankflugzeuges betrifft den einziehbaren "Boom" (Ausleger), über den der Treibstoff in die Militärflugzeuge fließt, die in der Luft betankt werden; dass dabei diese Flugzeuge beschädigt werden können, wurde zuerst in den Bloomberg News berichtet (nachzulesen unter <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-09-01/boeing-tanker-fuel-hose-scraping-jets-raises-air-force-alarms>). Die Fertigstellung der KC-46 hat sich immer wieder wegen technischer Probleme verzögert, die vor allem bei der Verkabelung im Innenraum des Flugzeuges auftraten. **Die Auslieferung der ersten 18 Tankflugzeuge, die bereits vor August 2017 geplant war, wird jetzt im Oktober 2018 erwartet.**

Weil Boeing der Air Force vertraglich zugesichert hatte, für 4,82 Milliarden Dollar ein neues Tankflugzeug zu entwickeln, wurden die erhöhten Entwicklungskosten von der Firma übernommen. Dafür war sie von Beschaffern im Pentagon und vom Government Accountability Office (das dem Bundesrechnungshof entspricht, s. https://de.wikipedia.org/wiki/Government_Accountability_Office) gelobt worden.

In ihrer auf den 4. Oktober datierten Antwort auf die Mattis-Mitteilung hat **Ellen Lord** (s. https://en.wikipedia.org/wiki/Ellen_Lord), **seine Staatssekretärin für Beschaffung**, auch die Verdienste des Managements der Air Force hervorgehoben.

"Von Anfang an hat die Air Force darauf bestanden, dass Boeing vor der Auslieferung der KC-46 alle vertraglich vereinbarten Voraussetzungen erfüllt und wird das auch weiterhin tun," heißt es in ihrer Antwort. **"Wenn wir Mängel zu beanstanden haben, muss die Firma Boeing diese auf ihre Kosten beseitigen – das werden wir, wenn nötig, auch durch die Verhängung zusätzlicher Strafzahlungen durchsetzen."**

Frau Lord, die Chefeinkäuferin des US-Verteidigungsministeriums, teilte außerdem mit, zwei der drei (schwersten) Mängel der Kategorie 1 würden gerade behoben.

Es müsse sichergestellt werden, dass die Hochfrequenz-Sendeanlage (s. <https://de.wikipedia.org/wiki/Hochfrequenztechnik>) des Flugzeuges während des Betankungsvorgangs aus Sicherheitsgründen nicht arbeite. Außerdem soll der Ausleger nach dem Betankungsvorgang länger ausgefahren bleiben.

Chick Ramey, ein Sprecher der Firma Boeing, hat uns in einer E-Mail wissen lassen, dass beide Probleme kurz vor der Lösung stünden.

Die Ursachen der bei betankten Flugzeugen aufgetretenen Kratzer würden seit letzten Monat "näher untersucht".

Ramey wollte "keine weiteren Auskünfte über Verhandlungen mit Kunden geben", bestätigte aber, dass Boeing bei der Lösung des Ausleger-Problems mit der Air Force zusammenarbeite.

Navy Commander (Korvettenkapitän) Patrick Evans, der Sprecher der Staatssekretärin Lord, schrieb uns in einer E-Mail: "Wir äußern uns nicht zur internen Kommunikation zwischen Minister Mattis und führenden Mitarbeitern seines Ministeriums." Das Beschaffungsamt des Pentagons werde "entschlossen daran arbeiten, die US-Streitkräfte zu den schlagkräftigsten der Welt zu machen".

(Wir haben den Artikel komplett übersetzt und mit Ergänzungen und Links in Klammern und Hervorhebungen versehen. Nach unserem Kurzkomentar drucken wir den Originaltext ab.)

Kurzkommentar

Wir haben schon wiederholt auf die zusätzlichen Gefahren hingewiesen, die mit der geplanten Verlegung 15 schrottreifer US-Tankflugzeuge KC-135 von Mildenhall in Großbritannien auf die US Air Base Ramstein zu erwarten wären – zuletzt in der LUFTPOST 157/17, die unter http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP15717_270917.pdf aufzurufen ist. Weitere Aussagen dazu finden sich in den nachfolgend verlinkten älteren LUFTPOST-Ausgaben.

http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_06/LP01506_020206.pdf

http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_10/LP20810_291010.pdf

http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_13/LP08415_220415.pdf

http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP04317_190317.pdf

Da auch die "brandneuen" US-Tankflugzeuge KC-46 schwere Mängel aufweisen und ansonsten das gleiche Absturzrisiko wie alle anderen Tankflugzeuge für den militärischen Flugverkehr haben, möchten wir jetzt schon darauf aufmerksam machen, dass sich das Gefahrenpotential für die Westpfalz kaum verringern wird, wenn demnächst – zur Beruhigung der verunsicherten Anwohner der Air Base Ramstein – verkündet wird, statt der schrottreifen KC-135 kämen ja die "supermodernen" KC-46 nach Ramstein.

Es wird höchste Zeit, dass sich unsere Kommunalpolitiker im Kreistag und im Stadtrat Kaiserslautern endlich auch mit diesem Problemkreis befassen.



Mattis said to warn he won't accept any flawed Boeing tankers

By TONY CAPACCIO | Bloomberg |

Published: December 1, 2017

Defense Secretary Jim Mattis has bluntly warned Pentagon weapons buyers that he won't let the Air Force accept new refueling tankers from Boeing if they're flawed or don't meet all contract obligations, according to a person familiar with the issue.

The plain-spoken defense chief sent a note to staff last month that he's "unwilling (totally)" to accept deficient planes in the \$44.5 billion KC-46 tanker program, said the person, who asked not to be identified discussing internal deliberations. Mattis also underscored in his note that Deputy Defense Secretary Patrick Shanahan, a former Boeing executive, is prohibited from involvement in the issue, according to the person.

While Mattis hasn't been deeply involved in weapons programs, he's the latest defense secretary to weigh in on the Air Force's tortuous, 16-year effort to replace the aging KC-135 tanker. Over the years, it's an effort that's been dogged by scandal, overturned contracts and congressional inquiries.

The most serious of three recent flaws with the tanker is multiple instances of its retractable boom scraping aircraft receiving gas during mid-air refueling, a problem first reported by Bloomberg News. The KC-46's schedule already has slipped because of earlier technical problems, including with its wiring. Delivery of the first 18 tankers, which was supposed to be completed by August of this year, is now expected by October 2018.

Boeing has absorbed cost overruns exceeding the Air Force's \$4.82 billion liability cap in the tanker's development phase, and the plane has drawn praise from Pentagon officials and the Government Accountability Office.

Responding to the note from Mattis, Undersecretary for Acquisition Ellen Lord praised Air Force management in an Oct. 4 memo.

"Throughout the execution of the contract, the Air Force has held, and will continue to hold, Boeing accountable to all KC-46 contractual requirements," Lord wrote in the response. "If system performance is non-compliant and merits correction, the Air Force will hold Boeing accountable — potentially via additional monetary penalties until corrected at their cost."

Lord, the Defense Department's chief weapons buyer, wrote she believed two of three potential "Category 1" deficiencies "have a clear path forward" for a resolution soon.

One involved a concern that the aircraft's high-frequency radio might transmit during fueling when it shouldn't in order to protect the location of a plane its servicing. A second is that the tanker's refueling boom might remain extended after it dispensed gas.

Boeing spokesman Chick Ramey said in an email that both issues are near resolution.

The problem with the boom scraping planes was "still under investigation," as the service planned to start testing last month, according to Lord.

While Ramey said in an email that "we are not going to comment on internal conversations with customers," he said, "we continue to work with USAF officials to resolve" the boom-scraping issue.

Lord's spokesman, Navy Commander Patrick Evans, said in an email that "we do not comment on or discuss internal deliberations or requests for information between Secretary Mattis and his leadership." The Pentagon's acquisition office "will continue to work with all the services on issues and resolutions they may identify in order to ensure we have the most lethal force possible," Evans said.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern