

Mit Uralt-Tankflugzeugen aus der Eisenhower-Ära, die auch über unseren Köpfen immer noch tonnenweise Treibstoff in US- und NATO-Militärflugzeuge pumpen, setzt die US-Air Force die Bewohner der überflogenen Gebiete einer unkalkulierbaren Gefahr aus.

**LUFTPOST**

Friedenspolitische Mitteilungen aus der  
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein  
LP 208/10 – 29.10.10

## Die durch die Kriege stark beanspruchten US-Tankflugzeuge werden immer reparaturanfälliger

Von Geoff Ziezulewicz

STARS AND STRIPES, 18.10.10

( <http://www.stripes.com/news/taxed-by-wars-aging-air-tankers-suffer-fleet-fatigue-1.122207> )

RAF MILDENHALL, England – Die jüngsten KC-135 Stratotanker der US-Air Force (s. [http://de.wikipedia.org/wiki/Boeing\\_KC-135](http://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_KC-135) ) wurden 1964 ausgeliefert. Nach fast zehn Jahren Krieg (im Mittleren Osten) macht sich das Alter der Tankerflotte am deutlichsten bei den Männern und Frauen am Boden bemerkbar, welche die etwa 415 Tankflugzeuge immer wieder zum Fliegen bringen müssen.

Zwei Kriege, politische Streitereien, dunkle Geschäfte und Fehlentscheidungen der Air Force haben die Entwicklung eines neuen Flugzeuges zur Luftbetankung im letzten Jahrzehnt immer wieder verzögert. Deshalb müssen die aus der Eisenhower-Ära stammenden Uralt-Tankflugzeuge immer wieder flugbereit gemacht werden, obwohl das ständig schwieriger und teurer wird.



KC-135 betankt F-16  
(Foto: Wikipedia)

"Wie viele Autos aus dem Baujahr 1956 fahren heute noch herum?" fragte Staff Sgt (Stabsunteroffizier) Dan Kirstler von der Wartungsstaffel des 100<sup>th</sup> Air Refueling Wing (des 100. Luftbetankungs-Geschwaders) auf dem Flugplatz Mildenhall der Royal Air Force / RAF (in Großbritannien).

Unabhängige Analysten und Offizielle der Air Force stimmen darin überein, dass das Betanken in der Luft eine Schlüsselfunktion zur Aufrechterhaltung der US-Luft-herrschaft auf dem ganzen Erdball ist. Nur die Luftbetankung macht es möglich, dass Kampfjets, unbemannte Flugkörper (Drohnen) und eine Vielzahl anderer Flugzeuge weiter und länger fliegen können, ohne zum Auftanken landen zu müssen; das ist ein großer Vorteil beim Anfliegen abgelegener Kriegsschauplätze, zu denen auch Afghanistan gehört.



KC-10 betankt F-16  
(Foto: Wikipedia)

Die KC-135 Stratotanker führen zwar die meisten Luftbetankungen durch, aber die Air Force hat zusätzlich noch 59 Tankflugzeuge des Typs

KC-10 Extender (s. [http://de.wikipedia.org/wiki/McDonnell\\_Douglas\\_KC-10](http://de.wikipedia.org/wiki/McDonnell_Douglas_KC-10) in ihrer Tankerflotte.

Nach Angaben des Combined Air and Space Operation Centers (des Kombinierten Operationszentrums für den Luft- und Weltraum, Infos dazu unter <http://www.af-cent.af.mil/library/factsheets/factsheet.asp?id=12152> ) der Air Force haben allein im Jahr 2009 beide Typen der US-Tankerflotte rund 82.000 Flugzeuge in der Luft mit insgesamt einer Milliarde Pounds (ca. 454.000 t) Treibstoff betankt. Die Besatzung flogen dabei 17.465 Einsätze.

Seit 2001 haben die Tankflugzeuge des Air Mobility Command (des Lufttransport-Kommandos, s. [http://de.wikipedia.org/wiki/Air\\_Mobility\\_Command](http://de.wikipedia.org/wiki/Air_Mobility_Command) ) in der Luft mehr als 12 Milliarden Pounds (ca. 5,443 Millionen t) Treibstoff in andere Flugzeuge gepumpt.

General Arthur Lichte, der frühere Chef des Air Mobility Command, stellte während des Forums 2009 der Air Force Association (s. <http://www.afa.org/AboutUs/default.asp> ) ein neues Tankflugzeug an die Spitze seiner Wunschliste.

"Wir brauchen vor allem neue Tankflugzeuge," erklärte Lichte, der Anfang dieses Jahres in den Ruhestand versetzt wurde. "Wir brauchen die Tankflugzeuge jetzt sofort. Bereits im September 2007 habe ich ihnen höchste Priorität eingeräumt; im letzten Jahr habe ich meine Forderung wiederholt, und ich wiederhole sie auch in diesem Jahr. Wir haben aber immer noch kein neues Tankflugzeug."

## Nur ein Anfang

Es wird erwartet, dass die Air Force noch in diesem Herbst einen längst fälligen Liefervertrag in Höhe von 35 Milliarden Dollar für neue Tankflugzeuge abschließen wird. Dafür bekommt sie aber nur 179 Tankflugzeuge des neuen Typs KC-X, und das erste neue Tankflugzeug kann frühestens 2015 ausgeliefert werden. Die Lieferung der restlichen 178 wird sich über insgesamt 15 Jahre (bis ins Jahr 2030) verteilen. (Auch die europäische Firma EADS hat erneut ein Angebot eingereicht, obwohl ihr auf Betreiben der US-Firma Boeing ein bereits 2008 erteilter Zuschlag wieder entzogen worden war; s. dazu <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/0,1518,682454,00.html> .)

Das ist aber erst der Beginn der Behebung des Problems.

Die gegenwärtige Tankerflotte wurde zwar im Laufe der Jahre immer wieder modernisiert und modifiziert und erhielt auch neue Triebwerke, aber die erklärte Absicht des US-Verteidigungsministeriums, (ab 2015) jährlich nur 15 neue Tankflugzeuge beschaffen zu wollen, bedeutet, dass die letzten KC-135 Stratotanker erst außer Dienst gestellt werden, wenn sie älter als 80 Jahre sind; das geht aus einem 2009 veröffentlichten Bericht des Congressional Research Service (s. [http://en.wikipedia.org/wiki/Congressional\\_Research\\_Service](http://en.wikipedia.org/wiki/Congressional_Research_Service) ) hervor.



EADS-Designstudie für das Nachfolgemodell KC-X  
(Grafik: EADS)

Flugzeuge hätten eine kalkulierte Betriebszeit von etwa 25 Jahren; das erklärte Robin Laird, ein international anerkannter Verteidigungsexperte und Mitbegründer der Second Line of Defense (der Zweiten Verteidigungslinie, s. <http://www.sldinfo.com/> ), einer Website, die sich auf militärische Sachverhalte spezialisiert hat.

**"Alterungsprozesse gibt es nicht nur bei Tankflugzeugen, darauf muss man sich (bei allen Flugzeugen) einstellen," sagte Laird über die KC-135 Stratotanker. "Aber hier (bei der KC-135) sind sie schon so weit fortgeschritten, dass sie langsam zerbröckeln."**

Auf Flugplätzen rund um die Welt versuchen Wartungsteams diese Oldtimer immer wieder flugbereit zu machen.

**Alltäglich seien Kommunikationsprobleme und Lecks in den Treibstofftanks, äußerte Tech. Sgt. (Dienstrang zwischen Stabsunteroffizier und Feldwebel) Kevin Harding; bei den Tankflugzeugen auf dem Flugplatz Mildenhall träten häufig die gleichen Mängel zur gleichen Zeit auf; das stelle er in immer kürzeren Abständen fest.**

"Mängel, die es vor 50 Jahren noch nicht gab, treten jetzt gehäuft auf," meinte er. "Das macht das Alter."

**Einige der Probleme, wie die wetterbedingte Schrumpfung oder Ausdehnung von Dichtungen, gebe es auch bei anderen Flugzeugen. Das Alter der KC-135 verschlimmere die Mängel aber zusätzlich.**

Die Wartungsleute beklagen auch, dass sie regelmäßig vor neuen Probleme stehen, die in den Wartungshandbüchern für die KC-135 Stratotanker nicht vorkommen.

**Weil die Tankflugzeuge möglichst häufig in der Luft sein sollen, müssten die Wartungsleute die Arbeitsaufträge nach Dringlichkeit sortieren und immer entscheiden, was sofort repariert werden müsse und was (bis zur nächsten Wartung) aufgeschoben werden könne, teilte Harding mit.**

**Unter den Wartungsteams in Mildenhall kursieren zahlreiche Geschichten von Beinahe-Katastrophen. Vor einiger Zeit hatte ein Tankflugzeug, das von einem Flugplatz in den USA kam, Probleme beim Ausfahren des Fahrwerks; die Räder klappten bei der Landung um. Weil bei einem anderen Flugzeug der Betankungsausleger nicht mehr eingeholt werden konnte, musste die Besatzung den verbliebenen Treibstoff in der Luft ablassen, um mit ausgefahrenem Ausleger landen zu können.**

**Es wird immer schwieriger, die Flugzeuge wieder zum Fliegen zu bringen, und die Wartungsleute haben immer mehr Arbeit, weil bei der verschlissene KC-135 immer neue Altersschwächen auftreten.**

"Der Zahn der Zeit hat an ihr genagt," sagte Kirstler. "Aber bis ein neues Tankflugzeug kommt, haben wir halt nur sie."

## **Zu welchem Preis?**

Die KC-135 sind zwar alt, aber noch fallen sie nicht vom Himmel. Analysten behaupten, die Tankflugzeuge könnten theoretisch noch einige Jahrzehnte lang geflogen werden.

Mit steigendem Alter wird aber die Wartung immer teurer, weil ein Flugzeug aus einer anderen Ära immer wieder an die heutigen militärischen Bedürfnisse angepasst werden muss. Dabei ist nie abzusehen, welche Wartungsprobleme schon morgen auftreten können und welche Auswirkungen sie auf die Luftbetankung haben werden.

Seit 2006 seien etwa hundert der ältesten Stratotanker-Modelle ausgemustert worden, teil-

te Scott Hamilton, der Chef der Luftfahrt-Beratungsfirma Leeham Co. mit (Infos über die Firma s. <http://www.leeham.net/> ).

**Eine in diesem Jahr veröffentlichte Studie des Air Mobility Command ergab, dass bei zwei von drei Weltkriegs-Szenarien die Air Force über zu wenig Luftbetankungs-Kapazität verfügen würde, weil ständig etwa 20 Prozent der KC-135 nicht einsetzbar sind.**

Die Nachfrage nach Einsätzen der KC-135 werde hoch bleiben und damit auch ihr fortschreitender Verschleiß, erklärte (der Verteidigungsexperte) Laird.

"Ein Produkt, das vor 50 Jahren den Ansprüchen genügte, soll heute die Anforderungen des 21. Jahrhunderts erfüllen," fügte er hinzu. "Das wäre zwar machbar, aber zu welchem Preis?"

**Die Air Force wird mehr als 40 Jahre brauchen, um etwa 600 neue Tankflugzeuge anzuschaffen und die gegenwärtige Tankerflotte vollständig zu ersetzen; nach Angaben in dem Untersuchungsbericht des Kongresses aus dem Jahr 2009 wird ein neues Tankflugzeug etwa 170 Millionen Dollar kosten.**

Auch die Wartung der vorhandenen KC-135-Flotte wird in den kommenden Jahren immer teurer werden.

**Im nächsten Jahrzehnt wird die Air Force jährlich bis zu 6 Milliarden Dollar für die Instandsetzung der KC-135 aufwenden müssen; denn die Tankflugzeuge werden nach dem Kongress-Bericht eine neue Außenhaut und eine neue Verkabelung brauchen, um weitere Einsätze fliegen zu können.**

Vor Jahrzehnten hat die Firma Boeing die KC-135 für die Air Force gebaut und dann daraus ihr kommerzielles Verkehrsflugzeug Boeing 707 entwickelt, das nach Aussage (des Luftfahrt-Beraters) Hamilton seit den 1970er Jahren nicht mehr gebaut wird. Deshalb sei die Beschaffung von Ersatzteilen besonders schwierig.

"Die Boeing 707 fliegt nur noch in wenigen Ländern der Dritten Welt als Transportflugzeug," erklärte er. "Je älter ein Flugzeug ist, desto höher sind die Wartungskosten."

Nach Auskunft der Wartungsleute ist die Beschaffung von Ersatzteilen für die KC-135 ein ständiges Problem.

Master Sgt. (Feldwebel) Joel Fernandez erzählte, kürzlich habe man für ein Tankflugzeug eine neue Tür gebraucht, aber keine auftreiben können. Angefragte Flugzeug-Ingenieure hätten den Wartungsleute geraten, die Tür selbst anzufertigen.

Das taten sie dann auch.

### **"Ein Spielball der Politik"**

Das Verfahren zur Auswahl einer Firma, die das neue Tankflugzeug bauen soll, ist im Lauf der letzten 10 Jahre wiederholt gekippt worden, obwohl die KC-135 durch das wegen der Kriege im Irak und in Afghanistan herrschende hohe Tempo besonders stark beansprucht wurde.

**Im Jahr 2002 erhielt der Flugzeughersteller Boeing den Zuschlag zum Bau von neu-**

**en Tankflugzeugen im Wert von 20 Milliarden Dollar; aber ein Jahr später wurde der Deal gestoppt, weil Darleen Druyun, der Chefbeschaffer der Air Force, durch dunkle Geschäfte mit dem Hersteller dafür gesorgt haben soll, dass Boeing den Auftrag erhielt; das kam durch eine Meldung des US-Fernsehsenders CBS ans Licht.**

**Druyun bekannte sich 2004 in einem Prozess schuldig, Boeing beim Bieterverfahren bevorzugt zu haben.**

2007 wurde der Bau neuer Tankflugzeuge erneut ausgeschrieben. Eine Bietergemeinschaft, bestehend aus der US-Firma Northrop Grumman und der European Aeronautic Defense and Space Co. / EADS, erhielt Anfang 2008 den Zuschlag.

Doch die Firma Boeing intervenierte mit der Behauptung, das Bieterverfahren der Air Force sei inkorrekt und voreingenommen gewesen. Das Government Accountability Office / GAO (ein Untersuchungsorgan des US-Kongresses, vergleichbar mit unserem Bundesrechnungshof, s. [http://de.wikipedia.org/wiki/Government\\_Accountability\\_Office](http://de.wikipedia.org/wiki/Government_Accountability_Office) ) akzeptierte den Einspruch im Juni 2008 mit der Begründung, die Air Force habe "bei ihrer Entscheidung nicht auf eine Übereinstimmung des Angebotes mit den Ausschreibungskriterien geachtet."

Im August 2008 eröffnete das Pentagon daraufhin das Bieterverfahren erneut, schloss es aber nach einer Meldung in den Ankündigungen der Air Force schon im darauffolgenden Monat wieder ab.

**Der jetzt laufenden Bierrunde kommt in der heutigen Wirtschaftskrise besondere Bedeutung zu. Wenn Boeing den Zuschlag für den Bau des neuen Tankflugzeugs erhält, entstehen neue Jobs in den Boeing-Fabriken in den Bundesstaaten Washington und Kansas.**

Die Firma EADS North America hat in einer Pressemitteilung im Juli angekündigt, sie werde ihre Tankflugzeuge künftig in der Stadt Mobile in Alabama bauen lassen. Obwohl der Zuschlag für den Bau des neuen Tankflugzeugs noch nicht erfolgt ist, versprach EADS, in dem "herausragenden neuen Zentrum für Flugzeugbau" mehr als 1.500 "direkte Arbeitsplätze" zu schaffen, die viele tausend zusätzliche Arbeitsplätze entlang der Küste des Golfs (von Mexiko) nach sich zögen. Nach Aussagen der Firma würden in den gesamten USA durch den Bau des neuen Tankflugzeugs rund 48.000 neue Jobs entstehen.

Bei allen bisher fehlgeschlagenen Versuchen, den Zuschlag für den Bau der neuen Tankflugzeuge an Land zu ziehen, hätten Politiker aus den Bundesstaaten, die davon profitieren wollten, immer ihre wahren Gründe verheimlicht, äußerte (Luffahrt-Berater) Hamilton.

**"Die ganze Sache ist von einem notwendigen militärischen Beschaffungsprogramm zu einen Spielball der Politik geworden," ergänzte er. "Und während jeder Politiker beteuert, es gehe ihm nur um die Bedürfnisse der Kriegführenden, sind alle nur auf neue Arbeitsplätze in ihrem jeweiligen Wahlbezirk aus."**

Während die politischen Zänkereien und die Unfähigkeit der Air Force die rechtzeitige Beschaffung von Tankflugzeugen ein Jahrzehnt lang immer wieder verzögert haben, müssen die KC-135 und andere alte Flugzeuge laufend dem militärischen Tempo anpasst werden, das seit den Anschlägen am 11. September 2001 ständig zunimmt.

"Die laufenden Kriege in Afghanistan und im Irak und die damit verbundenen Kosten ha-



ben die Möglichkeiten der Streitkräfte zur Erneuerung und Neubeschaffung von Teilen ihrer Ausrüstung stark eingeschränkt," ergänzte Hamilton.

**Obwohl die Luftbetankung durch Tankflugzeuge für die Aufrechterhaltung der US-Militärmacht unverzichtbar ist, würden Luftwaffen kleinerer verbündeter Länder früher neue Tankflugzeuge bekommen als die US-Air Force, sagte (der Verteidigungsexperte) Laird, der empfiehlt, den Auftrag zwischen Boeing und EADS aufzuteilen und überzählige Tankflugzeuge den Verbündeten zu verkaufen.**

"Das australische Militär wird früher neue Tankflugzeuge haben als wir," meinte er. "Vielleicht können wir uns die dann für Afghanistan ausleihen."

## **Auf verlorenem Posten**

**In Mildenhall – eine halbe Welt entfernt von dem politischen Gerangel in Washington, in dem über die Beschaffung der neuen Tankflugzeuge für die Air Force entschieden wird – versuchen die Wartungsleute mit immer weniger Ersatzteilen immer größere Reparaturen durchzuführen, und sie werden das auch weiterhin tun.**

Weil durstige Kampffjets am Himmel über dem Irak, über Afghanistan und über anderen Ländern mit Treibstoff versorgt werden müssen, schaffen es die Wartungsleute immer wieder, ihren Job zu machen.

"Dazu treibt uns unser Stolz," sagte (Wartungsmechaniker) Harding. "Wir tun alles, um die Tankflugzeuge wieder zum Fliegen zu bringen."

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

---

## **Unser Kommentar**

*Von den vielen "Oldtimern", die immer noch für die US-Air Force fliegen (s. [http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_08/LP11608\\_270708.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_08/LP11608_270708.pdf)), ist die KC-135 die betagteste Maschine. Wegen der auch über unseren Köpfen häufig durchgeführten Betankungsmanöver ist sie gleichzeitig die gefährlichste. Sie kann bis zu 92 t des hochgiftigen, krebserregenden militärischen Treibstoffs JP-8 bunkern (Infos zu JP-8 s. [http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_05/LP01105\\_010505.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_05/LP01105_010505.pdf)). Da bei jedem Betankungsvorgang JP-8 in unbekannter Menge "verschüttet" wird und außerdem – wie in dem Artikel beschrieben – die Tanks ständig lecken oder in Notfällen sogar ganze Treibstoffladungen einfach in der Luft abgelassen werden, dürften auch dicht besiedelte Gebiete unter den Flugrouten der Tankflugzeuge durchgängig mit vom Himmel gerieseltem JP-8 verseucht sein.*

*Der Absturz einer dieser fliegenden Zeitbomben auf ein Wohngebiet würde einen Katastrophe unvorstellbaren Ausmaßes auslösen. Ein ganzer Stadtteil könnte in Flammen aufgehen, und unzählige Menschen fänden den Tod. Über England hat eine KC-135 schon einmal ein Teil der Fahrwerksverkleidung verloren (s. [http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_08/LP21508\\_061108.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_08/LP21508_061108.pdf)).*

*Zeitweise sind KC-135 auch auf der Air Base Spangdahlem stationiert (s. [http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_07/LP19807\\_210907.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_07/LP19807_210907.pdf)). Bei verstärkten Luftangriffen im Mittleren Osten landen sie zum Auftanken auch in Ramstein.*

*Muss es erst zu einer Absturzkatastrophe kommen, damit unsere Politiker den deutschen Luftraum endlich für diese hochexplosiven Schrottkisten sperren?*

---

## STARS AND STRIPES

### **Taxed by wars, aging air tankers suffer fleet fatigue**

By Geoff Ziezulewicz  
October 18, 2010

RAF MILDENHALL, England — The last new KC-135 Stratotanker was delivered to the U.S. Air Force in 1964. After nearly a decade of war, the fleet's age is showing, most profoundly to the men and women on the ground who keep the 415 tankers flying.

Two wars, political bickering, shady dealings and Air Force missteps have delayed the development of a new airborne refueling tanker for much of the past decade. In the meantime, airmen are left to keep this Eisenhower-era granddaddy of the fleet mission-ready, an increasingly difficult and expensive task.

"How many cars do you see driving from 1956?" asked Staff Sgt. Dan Kirstler, of the 100th Air Refueling Wing's maintenance squadron at RAF Mildenhall.

Outside analysts and Air Force officials agree that aerial refueling is key to American power projection across the globe. It allows fighter jets, unmanned aerial vehicles and a variety of other aircraft to fly farther and longer without having to land for fuel, a particularly helpful advantage in far-flung locales such as Afghanistan.

Although the KC-135 handles the majority of in-air refueling, the Air Force also has 59 KC-10 Extenders in its tanker fleet.

Together, the two tankers off-loaded more than 1 billion pounds of fuel to 82,000 aircraft in 2009 alone, according to the Air Force's Combined Air and Space Operation Center. Crews flew 17,465 sorties to make that happen.

Since 2001, Air Mobility Command tankers have pumped more than 12 billion pounds of fuel into aircraft high in the sky.

Gen. Arthur Lichte, former head of Air Mobility Command, placed a new tanker at the top of his wish list during a 2009 Air Force Association forum.

"It's all about the tankers," said Lichte, who retired earlier this year. "We need tankers now. I stood here ... in September 2007 and said tankers were my No. 1 priority. I said it last year. I said it this year. And I still don't have a new tanker."

#### **Only the beginning**

A long-awaited \$35 billion contract for new tanker construction is expected to be awarded by the Air Force this fall. That job is for only 179 of the so-called KC-X, the first of which isn't due until 2015 and will be phased in over the next 15 years.

That will only begin to solve the problem.

While the current tanker fleet has received upgrades and modifications over the years, including new engines, the Defense Department's stated goal of procuring 15 new tankers a year means the last KC-135 will be more than 80 years old at retirement, according to a 2009 Congressional Research Service report.

Aircraft have an expected life cycle of about 25 years, according to Robbin Laird, an international defense consultant and co-founder of Second Line of Defense, a website that focuses on military capability.

"Aging infrastructure is not unique to tankers, but it's really the highway on which we operate," Laird said of the KC-135. "The highway is crumbling."

On flight lines around the world, KC-135 maintainers are charged with keeping these elders mission-ready.

Radio problems and fuel leaks are common, Tech. Sgt. Kevin Harding said, and Mildenhall's tankers often seem to develop the same problems at the same time, what he called "the flavor of the quarter."

"Things that weren't happening 50 years ago are happening now," he said. "It's just old."

Some of the problems, such as seals contracting and expanding with the weather, are to be expected on different planes. The KC-135's age exacerbates the problem.

Maintenance airmen also say they regularly face new fix-it problems that aren't necessarily addressed in the service's collective KC-135 maintenance knowledge.

Due to the work it takes to keep the tankers flying, maintainers sometimes have to "rack and stack" work orders, prioritizing which repair jobs require immediate attention and which can be delayed, Harding said.

Stories of near-misses abound among maintainers at Mildenhall. There was the time a plane from a stateside base had landing gear problems and ground its wheels down to the truck when it landed, and the time a refueling boom malfunctioned and the air crew had to jettison its fuel before landing with the boom arm down.

It's getting harder to keep the planes airborne, and maintainers face an increased workload as the wheezing KC-135 finds new ways to show its age.

"Time does its damage," Kirstler said. "But she's all we got until we get a new tanker."

### **At what cost?**

KC-135s are old, but they're not falling out of the sky. Analysts say the tanker could theoretically be flown for decades to come.

But with age comes a greater expense, as an airplane from another era works to fill the needs of the modern day military. It's never clear what tomorrow's maintenance problems will be, or the effect on the aerial refueling mission.

About 100 of the oldest Stratotanker models have been grounded since 2006 due to age, said Scott Hamilton, head of aviation consultancy Leeham Co.



An Air Mobility Command study released this year found that the Air Force would fall short of its aerial refueling needs in two out of three worst-case global war scenarios, in part because about 20 percent of KC-135s are in the shop at any given time.

Demand for the KC-135's service will remain high, Laird said, but so will attrition.

"You're asking a product that was well-designed 50 years ago ... to pretend it's a 21st-century asset," he said. "You could do it, but at what cost?"

The Air Force will need more than 40 years to deploy about 600 new tankers and completely replace the current fleet, at a cost that could end up at roughly \$170 million per aircraft, according to the 2009 Congressional report.

Maintaining the existing KC-135 fleet will become pricier in the coming years, as well.

It will cost the Air Force up to \$6 billion annually later on in the decade to maintain the KC-135's, and the tankers will require new outer panels and wiring to remain airborne in the coming years, according to the Congressional report.

The KC-135 was built decades ago by Boeing for the Air Force. The corporation then took that model and rolled out its Boeing 707 commercial airliner, which has been out of production since the 1970s, Hamilton said. That makes procuring replacement parts more difficult.

"No airline in the world flies [the 707] other than a few third-world cargo carriers," he said. "The older the airplane gets, the higher the maintenance costs."

Maintainers say getting replacement parts for the KC-135 is a recurring problem.

One tanker recently needed a new door, but none was available, according to Master Sgt. Joel Fernandez. After consulting with wing engineers, the maintainers were told to fabricate their own door.

And they did.

### **'A political football'**

The process of getting a company to build a new tanker has been repeatedly hijacked over the past 10 years, even as the KC-135s groaned under the high tempo of the Iraq and Afghanistan wars.

Aircraft manufacturer Boeing won a \$20 billion contract to build new tankers in 2002, but the deal was paused the following year amid allegations that the Air Force's top acquisition official, Darleen Druyun, was involved in shady back deals with the corporation and that the contract was bloated to favor Boeing, according to a 2005 CBS news report.

Druyun pleaded guilty in 2004 to giving Boeing preferential treatment during the bidding process.

The quest resumed in 2007. A partnership between Northrop Grumman and the European Aeronautic Defense and Space Co. (EADS) won the contract in early 2008.

Boeing appealed, alleging that the Air Force's bidding process was flawed and biased. The

Government Accountability Office agreed with that allegation in a June 2008 ruling which found that the Air Force, “in making the award decision, did not assess the relative merits of the proposals in accordance with the evaluation criteria identified in the solicitation.”

The Pentagon reopened the bidding in August 2008, but closed it a month later, according to an Air Force time line of events.

This latest contract round is particularly crucial in today’s dismal economy. Winning the new tanker contract will mean new jobs for Boeing factories in Washington state and Kansas.

EADS North America announced in a July press release that it is relocating its tanker program team to Mobile, Ala. Although it has not been awarded the new tanker contract, EADS said the “new aircraft center of excellence” would create more than 1,500 “direct jobs” and thousands more in the greater Gulf Coast area. Nationwide, production of a new tanker would create or support 48,000 American jobs, according to the company.

At each failed attempt to get a new tanker contract awarded, politicians from the states set to benefit from the jobs increase have interceded for all the wrong reasons, Hamilton said.

“The whole thing has become a political football rather than a proper military procurement,” he said. “And while everyone piously likes to say we’re concerned about the needs of the war fighter, they’re more concerned about the job programs in their district.”

While political squabbles and Air Force impropriety have slowed tanker acquisition to a crawl over the past decade, the KC-135 and other assets have had to deal with the crushing military tempo post-9/11.

“The fact that we had the Afghanistan and Iraq wars, and the cost that goes associated with those things, has bled the armed services dry of equipment renewal and equipment procurement,” Hamilton said.

While the in-air refueling provided by tankers is essential to maintaining U.S. military might, smaller ally countries will be getting new tankers before the U.S. Air Force, said Laird, who advocates awarding contracts to Boeing and EADS, and then selling excess tankers to allies.

“The [Australian military] will have their tanker before we have our tanker,” he said. “Maybe we can borrow them in Afghanistan.”

## **On a mission**

Half a world away from the Washington power nodes, where the next Air Force tanker’s fate waits to be decided, Mildenhall maintainers say they’re doing more with less and will continue to do so.

With thirsty jets needing fuel above the skies of Iraq, Afghanistan and elsewhere, maintainers say they will find a way to get the job done.

“It’s a pride thing,” Harding said. “We will do what it takes to make that plane fly.”