

Die Firma Boeing hat zwei immer noch mit Mängeln behaftete Tankflugzeuge des seit 15 Jahren entwickelten neuen Typs KC-46 an die U.S. Air Force ausgeliefert. Wann größere Stückzahlen zu erwarten sind, steht immer noch nicht fest.

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 025/19 – 27.02.19

Die beiden ersten neuen Tankflugzeuge des Typs KC-46 der Firma Boeing wurden auf einer Air Force Base in Kansas übergeben

Von Julie Johnsson, Spencer Soper und Toni Capaccio – Bloomberg
STARS AND STRIPES, 25.01.19

(<https://www.stripes.com/news/us/first-two-of-boeing-s-kc-46-aerial-tankers-to-debut-in-kansas-1.565954>)

Mit der Auslieferung zweier Tankflugzeuge des Typs KC-46 Pegasus (s. https://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_KC-46), die am Freitag auf einer Air Force Base in Kansas erfolgt ist, beginnt für die Firma Boeing ein neues Kapitel ihrer Firmengeschichte – der längst überfällige und dringend notwendige Austausch der noch aus der Eisenhower-Ära stammenden (KC-135-)Tankerflotte (s. https://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_KC-135).

Key Features and Capabilities



Multi-role Capabilities

Passenger Configuration

- FAA certified for 58 passengers; 114 for contingency operations
- C-17 palletized seating
- Palletized Air Transportable Galley/Lavatory
- Palletized passenger bags

Passenger Configuration with Palletized Crew Bags and Air Transportable Galley/Lavatory



Cargo Configuration

- Seamless integration with Defense Transportation System
- 18 463L pallets; 10 pallets centerline configuration
- Integrated roller system
- Compatible with all USAF loaders

18 Pallet Configuration



10 Pallet/Centerline Configuration

Aeromedical Evacuation Configuration

- 54 patients with patient support pallets
- 24 Litter / 30 Ambulatory
- 6-patient integrated capability
- Onboard emergency oxygen & electrical power

54 Patient Configuration



Grafik entnommen aus <https://www.boeing.com/defense/kc-46a-pegasus-tanker/>

Die beiden KC-46 sind die ersten Exemplare eines mit 44 Milliarden Dollar veranschlagten neuen Tankflugzeug-Programms der Firma Boeing und der erste Neubau einer fliegenden Tankstelle für die Tanker-Flotte des Pentagons seit der Einführung

der KC-10A Extender (s. https://de.wikipedia.org/wiki/McDonnell_Douglas_KC-10) im Jahr 1981. Boeing-Arbeiter, Pentagon-Vertreter und Reporter waren am Donnerstag auf einem Fabrikgelände in Seattle neben einem in metallischem Grau gestrichenen Tankflugzeug versammelt und kauten mit einem Bild der Maschine verzierte Plätzchen, während eine Live-Band "Foxy Lady" von Jimi Hendrix (s. https://www.youtube.com/watch?v=_PVjclO4MT4) spielte.

Mit der Präsentation der KC-46 liefere die Firma Boeing den Nachweis, dass sie "führend im Bau von Tankflugzeugen für die USA und die Welt" bleibe, erklärte Leanne Caret (s. <https://www.boeing.com/company/bios/leanne-caret.page>), die Geschäftsführerin der Boeing-Abteilung für Militärflugzeuge, bei der feierlichen Übergabe zweier symbolischer Schlüssel für die beiden Flugzeuge an General Maryanne Miller (s. <https://www.af.mil/About-Us/Biographies/Display/Article/108440/general-maryanne-miller/>) vom Air Mobility Command (der U.S. Air Force, s. https://de.wikipedia.org/wiki/Air_Mobility_Command).

Die Feier wurde überschattet von der Ungewissheit, ob die in Chicago ansässige Firma Boeing auch den nächsten noch wichtigeren Termin einhalten kann: die Auslieferung weiterer 18 Flugzeuge. Frau Caret wollte sich nicht zu einem Bloomberg-Bericht äußern, dass die Auslieferung der letzten Maschine dieser ersten größeren Charge mit dreijähriger Verspätung erfolgen werde.

Die Firma Boeing konnte schon den ersten angegebenen Auslieferungstermin im August 2017 nicht halten, zu dem sie 18 Flugzeuge, zwei Ersatztriebwerke und neun Paar der an den Tragflügeln montierten Betankungsschläuche zugesagt hatte. Auch der neue Auslieferungstermin im Oktober 2018 konnte nicht gehalten werden. Die Defense Contract Management Agency (das Beschaffungsamt des Pentagon, s. https://en.wikipedia.org/wiki/Defense_Contract_Management_Agency) geht jetzt davon aus, dass die Firma Boeing die 18 Flugzeuge frühestens im dritten Quartal des Jahres 2020 ausliefern kann.

Die Verzögerung wird damit erklärt, dass ein Boeing-Zulieferer, die britische Cobham Plc, (s. https://de.wikipedia.org/wiki/Cobham_plc) darauf wartet, dass ihre Betankungsschläuche, die des gleichzeitige Betanken von zwei Flugzeugen ermöglichen, zertifiziert werden. **Air-Force-Ministerin Heather Wilson** (s. https://de.wikipedia.org/wiki/Heather_Wilson) äußerte gegenüber Reportern, mit der Lieferung der britischen Schläuche werde im Sommer 2019 gerechnet.

Die jüngste Verzögerung ist die letzte in einem schon 15 Jahre andauernden Beschaffungsskandal, der durch Bestechungsvorwürfe und die Wiederholung von Ausschreibungsverfahren gekennzeichnet war und ist (s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_10/LP20810_291010.pdf und <http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/us-tankflugzeuge-jahrhundertgeschaeft-fuer-airbus-geplatzt-a-682454.html>). Dabei geht es um die Ersetzung von rund 400 Tankflugzeugen des Typs KC-135 (s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP04317_190317.pdf), die Boeing in den 1950er Jahren aus dem Prototyp Dash 80 (s. https://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_367-80) entwickelt hat, aus dem auch das Passagierflugzeug Boeing 707 entstanden ist, mit dem das Zeitalter der Düsenflugzeuge begann.

Obwohl Boeing ein halbes Jahrhundert Erfahrung im Bau von Tankflugzeugen hat, ist die Entwicklung der KC-46, einer militärischen Version des Passagierflugzeuges Boeing 767 (s. https://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_767), nicht glatt verlaufen. Die Firma hat die in dem Auftrag aus dem Jahr 2001 veranschlagten Entwicklungskosten schon um 4 Milliarden Dollar überzogen, weil sie technologische Probleme mit der Verlegung von Kabelbäu-

men und mit den Beschädigungen, die der 59 Fuß (18 m) lange Tankausleger an den betankten Kampffjets verursacht hat, nicht in den Griff bekam.

Die Air Force hat die Auslieferung der ersten beiden KC-46 trotz immer noch vorhandener Mängel akzeptiert; weil zum Beispiel das Kamerasystem, mit dem der Tankausleger überwacht wird, noch nicht fehlerfrei funktioniert, sollen 28 Millionen Dollar von der Restzahlung für jedes Flugzeug einbehalten werden, bis Boeing die Mängel behoben hat.

Das ferngesteuerte Kamerasystem mache nur Probleme, wenn das Tankflugzeug die Sonne im Rücken habe, sagte Wilson (ein an der Erprobung der KC-46 beteiligtes Crew-Mitglied). Boeing arbeite bereits daran. Bis das Problem behoben sei, müsse bei Betankungsflügen auf den Sonnenstand geachtet werden.

"Das System ist auch jetzt schon sicher und funktionsfähig, bis auf dieses kleine Problem," fügte Wilson hinzu.

Die jüngste Version der KC-46 ist im Vergleich mit der KC-135 aus der Mitte des letzten Jahrhunderts technisch viel ausgereifter; ihre Außenhaut kann nicht von elektromagnetischen Wellen durchdrungen werden, und ihr Laderaum ist so wandlungsfähig, dass sie entweder Verwundete, voll ausgerüstete Soldaten oder Paletten mit Ladung transportieren kann. **Durch den modernen Tankausleger der KC-46 können 1.200 Gallonen (4542 l) Treibstoff pro Minute abgegeben werden, über die an den Tragflügeln montierten Betankungsschläuche jeweils 400 Gallonen (1514 l) pro Minute. (Die KC-46 kann 94.198 kg \cong 112.140 l JP-8 zur Betankung anderer Flugzeuge mitführen.)**

Die wiederholten Verzögerungen könnten bewirken, dass die U.S. Air Force doch noch Tankflugzeuge des konkurrierenden Typs Airbus A330 MRTT (s. dazu auch https://de.wikipedia.org/wiki/Airbus_A330_MRTT) anmieten muss. Der europäische Flugzeugbauer will sich außerdem mit (der US-Firma) Lockheed Martin zusammenschließen und bei dem in den 2020er Jahren zu erwartenden neuen Ausschreibungsverfahren für Tankflugzeuge gegen Boeing antreten.

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

Anmerkung: Weil sich die Einführung neuer US-Tankflugzeuge erneut verzögert, ist es noch wichtiger geworden, die auf das Jahr 2024 verschobene Verlegung von 15 Uralt-Tankflugzeugen des Typs C-135 auf die US Air Base Ramstein unbedingt zu verhindern. Darauf haben wir bereits eindringlich – aber leider ohne jede Resonanz bei der rheinland-pfälzische Landesregierung und bei der rheinland-pfälzischen Friedensbewegung – in den unter http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP04317_190317.pdf und http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_16/LP15717_270917.pdf aufzurufenden LUFT-POST-Ausgaben 043/17 und 157/17 aufmerksam gemacht. In diesem Zusammenhang könnten auch die beiden Videos "Giftregen über Deutschland" [s. https://www.youtube.com/watch?v=5c_NHmBzRdk] und "The Biggest Air Refueling Mishaps Caught On Camera" [Die größten, mit der Kamera festgehaltenen Zwischenfälle bei Luftbetankungen, s. <https://www.youtube.com/watch?v=QiN9M0ahfmM>] von Interesse sein.



First two of Boeing's KC-46 aerial tankers to debut in Kansas

By JULIE JOHNSON, SPENCER SOPER AND TONY CAPACCIO | Bloomberg

Published: January 25, 2019

Boeing is poised to make history as a pair of its new KC-46 Pegasus tankers take off Friday for a U.S. Air Force base in Kansas to provide overdue and much-needed replacements for Eisenhower-era aerial refuelers.

The two planes are the opening deliveries in Boeing's \$44 billion program to create the first U.S.-built flying gas station for the Pentagon's fleet since the KC-10A Extender in 1981. Boeing workers, defense officials and reporters marked the event alongside a gun-metal gray tanker parked in a Seattle-area factory Thursday, munching on tanker-themed cookies while a live band blared Jimi Hendrix's "Foxy Lady."

The debut of the military aircraft "solidifies the Boeing Company as the tanker company for the U.S. and the world," said Leanne Caret, chief executive officer of Boeing's defense division, as she handed the ceremonial keys for the two planes to General Maryanne Miller of the Air Mobility Command.

But hovering over the celebration was uncertainty over when the Chicago-based manufacturer will meet a bigger, more crucial milestone: delivering the first 18 aircraft. Caret declined to comment on a Bloomberg report that the last of that initial batch would arrive three years later than initially planned.

The contractor missed an August 2017 deadline for delivering 18 planes, two spare engines and nine sets of wing-mounted refueling pods. The deliveries have already slipped past a revised estimate of October 2018. Now, the Defense Contract Management Agency is predicting Boeing won't fulfill its commitment until the third quarter of 2020.

The hold-up: a Boeing subcontractor based in the U.K., Cobham Plc, is waiting for regulators to certify its pods, which allow two aircraft to be refueled at once. Deliveries of the refueling equipment are expected by summer of next year, U.S. Air Force Secretary Heather Wilson told reporters.

The delay is the latest twist in a saga spanning more than 15 years that's featured an ethics scandal and multiple contract competitions to replace about 400 KC-135 tankers that Boeing developed in the 1950s. Those were the first aircraft developed from the Dash 80, a Boeing prototype that ushered in the jet age. The second was the 707 airliner.

Despite a half-century of experience with aerial refueling, Boeing's plan to create the KC-46 — the militarized version of its 767 jetliner — hasn't gone smoothly. The company has absorbed nearly \$4 billion in overruns on its initial 2011 contract as it dealt with design and technological hiccups ranging from the placement of wiring bundles to scraping by the tanker's 59-foot (18-meter) extended refueling boom.

The Air Force accepted the first delivery despite unresolved issues such as a flawed camera system used to operate the boom, and may withhold as much as \$28 million from the final payment for each aircraft until Boeing makes the improvements.

The remote vision system is operable, and only encounters problems when the tanker is

flying directly away from the sun, Wilson said. Boeing is making some enhancements to it. In the meantime, there are workarounds like slightly changing the path of flight during the fuel exchanges.

"The system is safe and usable as it is. We just have a few operating workarounds," Wilson said.

The latest version is far more advanced than last century's KC-135, featuring a skin hardened to withstand electromagnetic shock waves and a cabin that can be outfitted to ferry troops, patients and cargo pallets. The tanker's advanced boom can pump 1,200 gallons per minute to awaiting aircraft, while the under-wing pods share fuel at a 400-gallon rate. Still, the delays have left an opening for rival Airbus SE to potentially rent its own tanker to the U.S. Air Force. The European planemaker also plans to team up with Lockheed Martin Corp. to bid against Boeing on the next tanker contest, expected in the 2020s.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern