

VERVANGING TANKERS KWESTIE VAN LANGE ADEM

De twee Nederlandse KDC-10 tank-/transportvliegtuigen van de Koninklijke luchtmacht zijn over niet al te lange tijd aan vervanging toe. Nederland schaft daarom samen met Luxemburg twee nieuwe Airbus A330 MRTT aan als vervanging. Luxemburg als partner is opmerkelijk omdat zij zelf geen luchtmacht hebben.

TANKER TEKORT

Het onderwerp tankvliegtuig is toch een soort hoofdpijndossier binnen de NAVO. Niet alleen is er een flink tekort in Europa met slechts 40 stuks, ook de van de Verenigde Staten verwachte hulp in tijden van crisis staat onder druk met een afhankelijkheid van een verouderde vloot tankers die hoofdzakelijk bestaat uit Boeing KC-135 Stratotanker varianten aangevuld met nieuwere KC-10 Extenders. Ook zij zien zich geplaatst voor de enorme klus om deze te vervangen omdat veel toestellen grote aantallen vliegreuren hebben. Dat kan ook gezegd worden van de KDC-10 van de Klu die veelvuldig werden ingezet ten behoeve van multinationale militaire ondernemingen of NAVO missies.

NEDERLAND ZET DE EERSTE STAP

De keuze, berekenen, afwikkelen van plannen en doestellingen die leiden tot het uiteindelijk aanschaffen is een meerjaren plan. Tevens dient rekening gehouden te worden met de ontwikkelingen in de markt. Tankvliegtuigen zijn duur en daarom worden er strategische plannen gemaakt waarin meerdere landen participeren. Ook dit is een gebruikelijk concept geworden binnen Europa. Nederland heeft nu de leiding genomen met een initiatief waarbij meerdere landen hebben aangegeven te willen aansluiten.

Airbus levert de twee A330 MRTT's vanaf 2020. De toestellen zijn straks eigendom van de NAVO en worden gestationeerd op de Vliegbasis Eindhoven. Nederland en Luxemburg hebben de exclusieve gebruiksrechten. Minister Hennis kondigde na het besluit aan dat Noorwegen ook in het tankerproject stapt en verder bestaat er interesse in België, Duitsland en Polen voor dit initiatief. Tot dusver echter hebben Noorwegen, België en Duitsland een intentie verklaring ondertekent om hier aan te gaan meedoen voorafgaand aan definitievere stappen.

In de setting van een internationaal Multi Role Tanker Transport (MRTT) samenwerkingsproject zullen de betrokken landen met Airbus een verwervingsprocedure beginnen voor nog eens vier toestellen meldt minister Hennis in een brief aan de kamer waarmee het totaal op zes stuks zal komen. Het Memorandum of Understanding (MoU) tussen Nederland en Luxemburg en het contract met Airbus voorzien beiden in aansluiting van meer partners. Nederland trekt maximaal 1 miljard euro uit en als de andere landen ook allemaal meedoen, dan kan de prijs zakken tot 250 miljoen. "Het project is een voorbeeld van vernieuwende, toekomstgerichte samenwerking van gelijkgezinde Europese landen" aldus minister Hennis.

Door gezamenlijke aanschaf en gebruik zullen de toestellen goedkoper zijn om in te zetten en te onderhouden. Ook deze vier tankers zullen in eigendom van de NATO komen die tevens het onderhoud betaalt. Potentieel kunnen deze vier toestellen eveneens op Eindhoven worden gestationeerd in de toekomst. Onderzocht wordt of het hier gelegeerde European Air Transport

Command (EATC) de pool kan aansturen. In ieder geval zal het Nederlandse bedrijfsleven zoveel mogelijk betrokken worden. De toestellen zullen in principe 30 jaar mee kunnen.

ENGELSE ERVARING MET DE A330MRTT

Het toestel werd eerder aangeschaft door het Verenigd Koninkrijk (14) en Frankrijk (12). De laatstgenoemde ontvangt het eerste toestel in 2018 en Groot-Brittannië vliegt al met de A330 MRTT's en was eigenlijk grondlegger voor verdere aandacht voor dit type. De A-330 MRTT is een multi-role toestel die naast de functie van tanker ook voor transport/personenvervoer kan worden gebruikt op gelijke wijze als onze KDC-10. Groot-Brittannië schafte de toestellen onder een speciale contractvorm aan. Het project begon onder naam Future Strategic Tanker Aircraft (FSTA) met het doel om de VC-10 en TriStar tankers van de RAF te vervangen omdat hiervan het operationele eind langzaam in zicht zou komen. Dit resulteerde in 2004 voor de keuze van een aanschaf van 14 toestellen waarvan 9 permanent beschikbaar zijn voor de RAF als Voyager KC2 (2 vliegtuigen bijtanken) en KC-3 (drie vliegtuigen bijtanken) en 5 stuks op afroep (surge fleet) ondergebracht bij een particulier consortium.

Hierbij heeft de RAF wel de eerste rechten in tijd van crisis, maar deze toestellen kunnen in de tussentijd verhuurd worden voor tanker capaciteit dan wel transportcapaciteit. De gedachtegang van deze opzet was dat er minder kans was op kostenoverschrijding als er een particuliere partner betrokken was. Het consortium, dat AirTanker heet, bestaat uit Cobham plc, EADS, Rolls Royce plc, Thales UK en VT Group plc. en maakt onderdeel uit van een zogenaamd Private Finance Initiative (PFI), een contractsvorm waar de Engelsen meer ervaring mee hebben en in 2000 voor gekozen werd. Bij deze volledige PFI is AirTanker verantwoordelijk voor de aanschaf, eigendom, opleidingen en onderhoud en betaalt het Engelse ministerie van defensie voor de gebruiksuren met een minimale afname van 9.000 vlieguuren per jaar.

EIGEN AANSCHAF HEEFT VORKEUR

Er zullen veel stemmen zijn die zeggen: Waarom heeft Nederland dan niet gekozen voor de huur van toestellen uit de surge fleet? Daar zijn eigenlijk voor de hand liggende redenen voor. Frankrijk heeft als eerst gekeken naar deze optie en kwam tot de ontdekking dat er een bijzonder hoge uurprijs voor de huur zou worden gerekend. Daarnaast speelde het argument dat tegen de tijd van aflevering van een gekocht toestel de eventueel te huren exemplaren al wat jaartjes oud zouden zijn. Dat is helemaal geen gek argument omdat Airbus recent met een nieuwe versie de lucht inging aangepast met aerodynamische verbeteringen die leiden tot 1 % verminderde brandstofverbruik. Er komt nog bij dat de Engelse toestellen zijn uitgerust met variabele koppelingssystemen in de vorm van slangen terwijl Frankrijk daarnaast en Nederland uitsluitend een 'boom' aan de achterkant wensten.

Dus kozen beide landen voor eigen aanschaf. Binnen de Nederlandse krijgsmacht is er bovendien een traditie in aanschaf procedures die 'sourcing' heet waarbij er gekeken wordt naar taakstellingen. Puur militaire taken wil de Nederlandse defensie echt in eigen beheer houden en acht deze dan ook in tegenstelling tot de Britten niet geschikt voor PFI's en past deze categorie contracten alleen toe in ondersteunende taken zoals gebouwenbeheer. Het Nederlands initiatief wordt verwelkomt temeer omdat ook de druk vanuit de Verenigde Staten oploopt om in de defensie meer zelfvoorzienend te worden. Deze noodzaak was al pijnlijk gebleken toen Europa in de acties tegen Libië afhankelijk was van Amerikaanse tankers.

VERVANGING SPEELT OOK IN DE V.S.

Voor wat betreft de situatie aan de andere kant van de oceaan is het opmerkelijk te noemen dat in eerst instantie de keuze ook viel op de Airbus A330 MRTT aangeduid als KC-45A maar dat deze keuze stuitte op grote weerstand in het congres met name de republikeinen die liever een puur Amerikaans toestel zien en dus werd de omvangrijke vervanging operatie gegund aan Boeing. Officieel vond men de kostprijs van de A330 MRTT te hoog en er was een technisch

risico dat te groot zou zijn. Gezegd moet worden dat er een keer een 'boom' van een toestel is gevallen tijdens het testen. Het argument van de kostprijs is wel omstreden en sommige betrokken personen lijken op zijn minst niet helemaal zuiver te hebben gehandeld waarbij zowel iemand van het Pentagon als van Boeing in diskrediet kwam en in de gevangenis belandden. De KC-135 vloot is echt een 'legacy' die in de lucht wordt gehouden omdat er met heel veel extra aandacht gekeken wordt naar de condities van de toestellen. Er is een zekere ergernis onder deskundigen die gekscherend zeggen dat het gehele Manhattan project minder tijd heeft gekost als de vervanging van een tanker terwijl er toch maar alleen een zich al bewezen burgerluchtvaart toestel moest worden omgebouwd met avionics en tankvoorzieningen. Alleen al de keuze maken over de vervanging was een tienjarenplan en verwickelingen leidden tot vertragingen.

BOEING UITEINDELIJK BEGUNSTIGD

Het primaire type van Boeing de KC-767A redde het niet hoewel er wel vier exemplaren werden geleverd aan Italië. Een volgende versie was de KC-767J waarvan er vier aan Japan werden geleverd. Daarna volgde de KC-46A Pegasus, een tanker variant van de Boeing 767-2C die nu door de USAF gebruikt zal gaan worden waarbij het ook al weer een eeuwigheid duurde voor die voor het eerst de lucht in ging. Het Amerikaanse ministerie van defensie heeft aanvankelijk afspraken gemaakt over een lease deal om ruim 100 KC-135E's, de oudste variant, te vervangen. Terwijl de latere KC-135R's (de meerderheid) nog wel even door zullen vliegen. Ook deze lease deal werd weer politiek bekritiseerd en dat zelfs ook door rekenkamers.

Men wilde het aantal geleasede versies als compromis terug brengen en dan maar meer aanschaffen totdat het corruptie schandaal rond Boeing en het pentagon de deal uiteindelijk bevroor in 2003. Op 24 februari 2011 was de kogel toch door de kerk met de KC-46A Pegasus waarvan in een nieuw contract er 19 werden besteld die in 2017 operationeel zullen worden. Begin 2017 kwam een vervolgorde voor 15 stuks. Boeing hoopt uiteindelijk 179 stuks te kunnen af zetten. de KC-46A neemt iets minder brandstof mee als de A330 MRTT. Beide toestellen zijn uigerust met een video-systeem waarbij het tanken wordt geobserveerd, zoals nu ook op de KDC-10 het geval is en beide vliegtuigen kunnen worden uitgerust met een 'boom' aan de staart of intrekbare voorzieningen aan slangen (drogue and hose) naar keuze van de klant.

AIRBUS A330 MRTT IN HET KORT:

Fabrikant	Airbus Military
Lengte	58,8 m
Spanwijdte	60,3 m
Hoogte (vanaf de grond)	17,4 m
Interieurbreedte	5,3 m
Stoelen voor passagiers	295
Leeg gewicht	125 t
Vleugeloppervlak	362 m ²
Max. startgewicht	233 t
Mag brandstof gewicht	111 t
Motoren	2 Turbofans
(meerdere keuzes)	General Electric GC CF6-80E1A3 - 320 kN Pratt & Whitney PW 4168A - 302 kN Rolls Royce RR Trent 772B - 316 kN