Ein Schweizer Pilot in einer amerikanischen Ausbildungsstaffel

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **72 (1997)**

Heft 1

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-714512

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Unterwegs auf der USS John C. Stennis

Ein Schweizer Pilot in einer amerikanischen Ausbildungsstaffel

Von einem «Schweizer Soldat»-Korrespondenten

Drei Stunden zuvor hatte die Kuriermaschine vom Typ C-2A Greyhound der Kurierstaffel VRC-40 den Marinefliegerstützpunkt Norfolk in Virginia verlassen. Nun kreiste sie in einer Warteschlaufe über dem neuesten Flugzeugträger der U. S. Navy USS John C. Stennis irgendwo zwischen den Bermudas und der Küste Floridas. Ein weiblicher Korvettenkapitän mit über 170 registrierten Trägerlandungen pilotierte die Maschine und setzte sie souverän kurz danach mit rund 190 km/h auf der nur 240 Meter langen Landebahn auf. Sie hatte das dritte von vier Fangseilen erwischt und damit eine «Bilderbuch»-Landung vordemonstriert.

Zu den Kampfflugzeugen an Bord der USS John C. Stennis gehören auch diese F-14A-Tomcat-Jagdbomber der Fighter Squadrons 14 und 41, die hier auf dem Vorschiff der USS John C. Stennis auf den Katapultstart warten. Am oberen Bildrand sind die beiden Katapulte Nr 1 und 2 erkennbar.

Die USS John C. Stennis ist der neueste, nukleargetriebene Flugzeugträger und wurde im Dezember 1995 von der U. S. Navy in Dienst gestellt. Seither hatte der Träger zahlreiche Versuchs- und Ausbildungseinsätze unternommen, Fliegereinsätze hatten nur wenige stattgefunden.

«Shakedown Cruise»

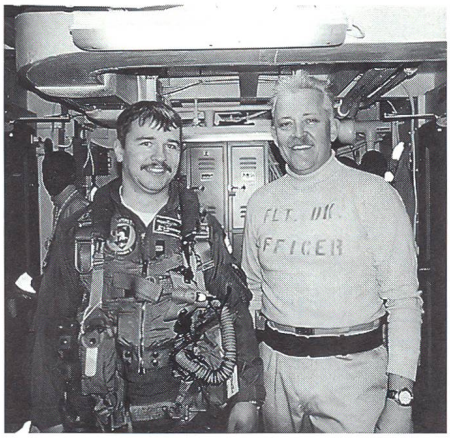
Dies sollte sich jetzt mit dem sogenannten «Shakedown Cruise», der ersten eigentlichen Probefahrt mit Flugoperationen in der Karibik und vor Florida ändern. Zwar ist der Stennis jetzt noch kein Marineflieger-Geschwader (Carrier Air Wing – CVW) fest zugeteilt. Dies wird Ende 1996 ändern, wenn das bisher zum Flugzeugträger USS America gehörende Marinefliegergeschwader 1 zum Stammgeschwader der Stennis wird. Die America stellte es im Spätsommer 1996 nach über 30 Jahren ausser Dienst.
Solche Probefahrten dienen einerseits der Ausbildung der meist noch sehr jungen Seeleute, die nun ihre Grundkenntnisse in einem Team umzusetzen haben, und andererseits sollen erste Erfahrungen mit den Flugoperationen, dem Kernelement eines Flugzeugträgers, gewonnen werden. Diese müssen später durch harten Drill und wiederholtes Üben derart perfektioniert werden, dass der Träger für seine erste Einsatzfahrt bereit ist. Diese soll Anfang 1998 mit der Verlegung zur 6. Flotte ins Mittelmeer erfolgen.
Gerade weil auf dieser Fahrt die Grundausbildung im Vordergrund stand, sollte sich der gesamte Betrieb etwas gemächlicher als üblich abspielen, wobei dies für einen Aussenstehenden immer noch ein sehenswertes Spektakel darstellt. Die Gefahrenmomente auf dem «nur» 180 Aren grossen Flugdeck sind derart zahlreich, dass keine Risiken eingegangen werden dürfen. Dutzende von rollenden, startenden, landenden Flugzeugen, Propeller, Rotoren, auf engstem Raum, eine kerosengetränkte Luft, Düsentriebwerke, glitschige, windige und oft regennasse Decks, ein starker Wind usw sind nur einige wenige der überall lauernden Gefahren.

Stammbesatzung

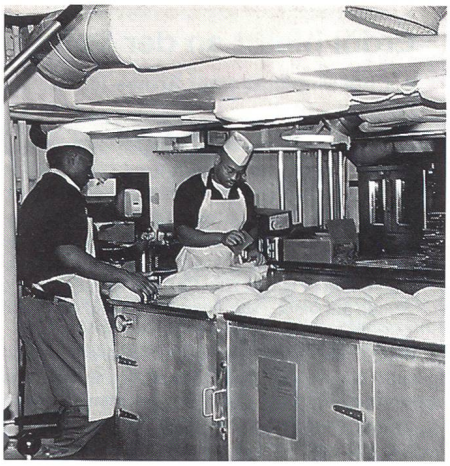
Zur Stammbesatzung eines Flugzeugträgers dieser Grössenordnung gehören knapp 3000 Mann, neuerdings männlichen und weiblichen Geschlechts. Der Frauenanteil beträgt auf der Stennis etwa 10 Prozent. Auf ihr dienen sogar einige weibliche Offiziere im Range eines Fregattenkapitäns (mit dem Oberstleutnant vergleichbar). Aber selbst härteste Funktionen des Flugdeckpersonals, die tags und nachts, bei jedem Wetter und unter gefährlichsten Bedingungen beispielsweise die Dampfkatapulte zu bedienen haben, werden von weiblichen Matrosen ausgeübt. Das Gros dieser Seeleute ist dabei bloss 18- bis 20jährig. Während beim geschilderten «Shakedown Cruise» nicht das gesamte Fliegergeschwader an Bord kam, wird bei längeren Einsatzfahrten, sogenannten Deployments, das gesamte Marinefliegergeschwader mit allem Material und Personal an Bord geladen. Das heisst, dass dann etwa 80 Flugzeuge und weitere rund 2800 Personen fest zum Flugzeugträger gehören.
Für diese Probefahrt war der USS John C. Stennis das Gros des Marinefliegergeschwaders 8 vom Träger USS Theodore Roosevelt unter dem Kommando von Kapitän zur See Joe Capalbo zugeteilt worden. Seine Maschinen flogen «Feindeinsätze» gegen die Maschinen des Flugzeugträgers Enterprise, der sich zu diesem Zeitpunkt für einen Einsatz ins Mittelmeer vorbereitete. Zudem war eine ganze Zahl von Piloten der Ausbildungsstaffel VFA-106 vom nahegelegenen Marineluftstützpunkt Cecil Field in Florida angewiesen worden, mit ihren F/A-18 Hornet Trainingseinsätze vom Deck der John C. Stennis zu fliegen. Diese Einsätze werden auch als «Carrier Qualifications» (CQ) bezeichnet. Nach dem Einlaufen der Stennis in Mayport, Florida, wurde ein Grossteil des Materials des 8. Geschwaders auf den Flugzeugträger USS John F. Kennedy umgeladen, der dann im Sommer 1996 mit diesen Flugzeugen einen Einsatz in Nordeuropa fuhr.

Ein Schweizer Pilot flog mit

Der Zufall wollte es bei unserem Besuch, dass in einem Doppelsitzer der Ausbildungsstaffel VFA-106 auch Hauptmann Geri Krähenbühl, ein Pilot der Schweizer Luftwaffe, mitflog. Er wird im Rahmen der Anschaffung von 34 F/A-18-Kampfflugzeugen als Angehöriger der Staffel 11 auf diesem System ausgebildet werden. «Carrier Qualifications»


Der Schweizer Pilot Hauptmann Geri Krähenbühl flog in einem Hornet-Doppelsitzer der Ausbildungsstaffel VFA-106 vom Marineluftstützpunkt Cecil Field Trägerstarts und -landungen mit. Dies im Rahmen der Vorbereitungen unserer Luftwaffe für die Zuführung der ersten F/A-18. Somit kam es zu dieser zufälligen Begegnung von zwei Landratten auf einem Flugzeugträger. Die Aufnahme zeigt den Schweizer (links) mit Leutnant zur See Dave Jackson, dem Flugdeck-Offizier der USS John C. Stennis.

sind intensive Ausbildungsprogramme. Die Piloten der Ausbildungsstaffel VFA-106 beispielsweise flogen von Cecil Field in diesen Tagen zur Stennis und hatten jeweils in Serie je 6–10 Katapultstarts und Fangseillandungen zu üben. In hohen Rhythmus wurden ihre Maschinen in die Luft geschleudert, was in nur 2–3 Sekunden eine Beschleunigung von null auf etwa 240 km/h bedeutet.
Anschliessend flogen sie eine Volte um den Träger und setzten bereits wieder zur Landung an. Zwischenhindurch musste allerdings die Besatzung des Hornet-Doppelsitzers dem Kommandanten der USS John C. Stennis Platz machen. Kapitän zur See Klostermann, der «Skipper» des Flugzeugträgers, selber ein Marineflieger mit 440 Helikopter-Einsätzen im Vietnam, nutzte die Gelegenheit des reduzierten Flugbetriebs und setzte sich selber ans Steuer. In der Folge praktizierte er eine ganze Serie von Katapultstarts und Trägerlandungen, um nicht aus der Praxis zu kommen. Klostermann gehört zum exklusiven Club jener Piloten der Navy, die bereits über 1000 Trägerlandungen in ihrer Karriere absolviert haben.
Während den normalen Trägeroperationen bleibt einem Kommandanten kaum Zeit, selber zu fliegen. Der Herr über ein Schiff von rund 97 000 Tonnen, über eine Besatzung von gegen 6200 Personen und über 80 Flugzeugen verlässt dann seinen Sessel auf der Navigationsbrücke kaum mehr. Nicht selten bis zu 18 Stunden pro Tag führt er sein Schiff von dort aus und erledigt selbst die administrativen Arbeiten auf der Brücke. Hin und wieder zieht er sich in die kleine Seekabine hinter der Brücke zurück, wo er aber immer wieder durch Telefonanrufe gestört wird und von wo aus er innert Sekunden zurück beim Geschehen ist. Im Zweifelsfalle will Klostermann informiert werden. Und er meldet sich selber – oft.
Dies liess sich unschwer bei den Nachtflugoperationen feststellen, als wir diese von der sogenannten Pri-Fly aus beobachteten. Hoch über dem Flugdeck überwacht der «Air Boss», Commander Dick McRillis, selber ein



Die Bordküchen der USS John C. Stennis bereiten täglich bis zu 18 600 Mahlzeiten vor. Hier wird von jungen Seeleuten Brotteig zum Backen vorbereitet.

erfahrener F/A-18-Pilot und ehemaliger Staffelkommandant, die Starts, Landungen und Flugbewegungen des Trägers. Aus seinem «Kontrollturm» hat er einen ausgezeichneten Überblick und dirigiert die Mannschaften auf dem Flugdeck. Nachtlandungen sind besonders heikel, vor allem wenn die Piloten noch in der Ausbildungsphase stecken. Fast bei jeder Landung und beharrlich meldete sich Klostermann über die Direktverbindung bei ihm, um den kleinsten Fehler zum Beispiel wie folgt zu kommentieren: «This guy needs some more practice».

Das «Combat Direction Center» (CDC)

Weitere Nervenzentren des Flugzeugträgers sind das «Combat Direction Center « (CDC). Dieses befindet sich unmittelbar unter dem Flugdeck. Hier fliessen sämtliche wichtigen Informationen zusammen. Der im Dämmerlicht gehaltene Raum weist eine grosse Zahl von Bildschirmen, Computern und elektronischen Anzeigetafeln auf, die dem diensthabenden Offizier, oft aber auch dem Kapitän, die Situation im Umfeld des Trägers anzeigen und auch Optionen für eigene Massnahmen aufzeigen. Hier wird nur leise gesprochen. Captain Klostermann kann sich auf einen Blick ein Bild machen, wo sich der Träger befindet, er sieht allfällige geographische Grenzen, er erkennt alle Begleitschiffe und fremde Einheiten im Umkreis der Stennis, und er kann fremde Flugobjekte ausmachen. In enger Zusammenarbeit mit dem CDC stehen die Nachrichtenzentrale, das Kommunikationszentrum, welches täglich Tausende von Meldungen über Satellitenverbindungen empfängt und absetzt, sowie das «Air Traffic Management Center». Dieses ist ein ganz wesentlicher Bestandteil der Führungseinrichtungen an Bord. Es ist im Grunde nichts anders als eine mit der zivilen Flugverkehrskontrolle vergleichbare Zentrale, die allerdings im Unterschied zu dieser die militärischen Flugbewegungen der Flugzeuge der Stennis kontrolliert und zudem eine schwimmende, sich dauernd fortbewegende Einrichtung ist.

Senator aus Mississippi

Klostermann ist Kommandant eines Schiffes, das nach dem legendären Senator aus Mississippi, Senator John Stennis, benannt worden ist. Die Regierung und die U S Navy würdigen damit die Verdienste, die sich dieser Mann um die amerikanische Landesverteidigung u a als Vorsitzender des Verteidigungsausschusses im Senat 1969–1980 erworben hat. Ein besonderer Raum auf dem Träger, der Besuchern stolz gezeigt wird, erinnert mit zahlreichen Bildern und Gegenständen an den 1995 verstorbenen Stennis.
Die USS John C. Stennis ist ein beeindruckender Gigant. Das Schiff muss für Monate autonom operieren können. Das heisst, dass nicht nur Hunderte von Tonnen Munition und Flugbenzin mitgeführt werden müssen. Auch das Leben der riesigen Besatzung muss erträglich sein. So gehören nicht nur Priester (allerdings auch Juristen in Uniform und Spezialisten für Disziplinarfälle) dazu; auch Fitnesscenters, eine Bibliothek, ein TV- und Radio-Studio, ein Meditationsraum, der zur Kapelle umfunktionierte Ankerraum im Bug und vor allem mehrere leistungsfähige Offiziers- und Mannschaftsmessen («Kantinen») sind Teil der Ausstattung, die den Alltag im Innern des Rumpfes im Kunstlicht erleichtern. Riesige Destillatoren produzieren bis zu 1,6 Mio Liter Wasser pro Tag, so dass genug Wasser nicht nur für die Dampfkatapulte und für die Dienstleistungsbetriebe, sondern auch für die Mannschaft verfügbar ist. 130 Köche bereiten täglich 18 600 Mahlzeiten zu, ihnen steht dazu pro Person und Tag ein Budget von 5,20 $ zur Verfügung. Auf dem Träger besteht rund um die Uhr Gelegenheit zur Verpflegung. Dies ist notwendig, weil während den Einsatzfahrten oft bis zu 18 Stunden pro Tag geflogen wird und somit fast durchgehend immer ein Grossteil der Besatzung, abgesehen von den ohnehin rund um die Uhr im Einsatz stehenden Offizieren und Matrosen, im Dienst steht.

Von der Probefahrt zurück

Mit der Einfahrt in die Naval Station Mayport, Florida, näherte sich unser Besuch dem Ende. Behutsam schob sich der Koloss durch den dichten Nebel. Kurz und präzise klangen die Kommandos von Captain Klostermann über die sonst stille Brücke. Gespannt führte er die Annäherung, unterstützt von einem

Die USS John C. Stennis in Zahlen

Bauvertrag	29. 3. 1988
Kiellegung	13. 3. 1991
Taufe	11. 11. 1993
Indienststellung	9. 12. 1995
Länge	328 Meter
Flugdeckbreite	77 Meter
Höhe (Kiel–Mastspitze)	73 Meter
Antrieb	Nuklearreaktoren
Geschwindigkeit	ca 55–60 km/h
Flugdeckfläche	182 Aren
Flugzeugaufzüge (4)	je 3,5 Aren
Anker (2)	je 2
Katapulte	4 (Dampf, 90 Meter lang, können alle 30 Sekunden eine Maschine starten)
Kampfverdrängung	ca 97 000 Tonnen (max 102 000)
Menge Stahl zum Bau	60 000 Tonnen
Anzahl Räume	2700
Länge Kabel und Verdrahtung	1568 km
Anzahl Telefone	2000
Unterkünfte für	6200 Personen
Antriebsschrauben	4 Fünfblatt, 6,30 m Durchmesser, je 30 Tonnen schwer
Anzahl Mahlzeiten pro Tag	18 600
Frischwasseraufbereitung	1,6 Mio Liter pro Tag
Anzahl Wohndecks	7 (ohne Kontrollturm)
Bewaffnung	3 NATO Sea Sparrow See-Luft-Lenkwaffen-Werfer 4 CIWS-Nahbereichs-Flugkörperabwehr-Systeme 20 mm

Lotsen, man konnte unschwer feststellen, wie ihn die Verantwortung drückte. Gelegentlich war das schrille Nebelhorn der Stennis zu hören. Nur wenige Offiziere und Matrosen gehören zur Stammbelegung auf der Navigationsbrücke. Jedes Kommando wurde wiederholt und mit «Aye, aye, Sir! quittiert, was wiederum Klostermann mit «Very well» beantwortete. Die Traditionen in der Navy werden hochgehalten. In der Ferne wurden die Umrisse des Marinestützpunktes Mayport erkennbar. Bald war ein zweiter Flugzeugträger, die USS John F. Kennedy, am Pier auszumachen. Sachte bugsierten Schlepper die Stennis neben diesen ans Pier. In den folgenden wenigen Stunden sollte das Material des Marineflieger-Geschwaders 8 auf die Kennedy umgeladen werden. Schon am nächsten Morgen nahm die Stennis wieder Kurs aufs offene Meer.

Die John C. Stennis wird in Kürze zur Erledigung von Garantiearbeiten der Werft zur Verfügung stehen, bevor ab Ende 1996, Anfang 1997 der eigentliche strenge, einjährige Ausbildungszyklus zur Vorbereitung des Trägers auf seine erste sechsmonatige Einsatzfahrt zur 6. Flotte ins Mittelmeer folgt. Die ganze Kampfgruppe Stennis von etwa 6 bis 8 Kampfschiffen wird dann unter der Leitung von Konteradmiral Joseph S. Mobley stehen, einem Marineflieger, der die Zeit von Juni 1968 bis März 1973 als Kriegsgefangener in Hanoi, Nordvietnam, verbracht hatte. Sein Kampfflugzeug vom Typ A-6 Intruder der Angriffsstaffel 35 vom Flugzeugträger Enterprise war durch Fliegerabwehrfeuer so schwer beschädigt worden, dass er sich mit dem Schleudersitz retten musste. ✚

Erdöl bleibt an der Spitze

Für die Mobilität einer Armee lebenswichtig

tic. Mit der Industrialisierung Anfang des Jahrhunderts und dem Wunsch nach immer mehr Komfort stieg auch der Pro-Kopf-Verbrauch an Energie. Aber auch die ständige Zunahme von Maschinen, Verkehrsmitteln usw. liessen die Anwendung des Treibstoffs Erdöl in die Höhe schnellen. Und fast überall, wo etwas «im Fluss» ist, kommt er längst zum Einsatz. So ist auch die Armee auf diesen «Most» angewiesen, denn ihre Mobilität ist von grosser Bedeutung.

Noch immer stammen 90 Prozent aller Energien aus den fossilen Rohstoffen Erdöl, Erdgas und Kohle. Sie sind in Jahrmillionen entstanden und gehen einmal zur Neige. Mit Ausnahme der Kernenergie stammt alle nutzbare Energie letztlich von der Sonne. Selbst die fossilen Brennstoffe sind nichts anderes als gespeicherte Sonnenenergie. Auch im Jahr 2000 und danach wird der Welt-Energieverbrauch zum grössten Teil aus fossilen Reserven gedeckt.

Gegenwärtige Prognosen gehen davon aus, dass sich der Gesamtbedarf an Gebrauchsenergie auf der Erde innerhalb der nächsten 50 Jahre vervierfachen wird. Hauptsächlich in den Entwicklungsländern ist mit einer enormen Steigerung zu rechnen. Eine aktuelle Auflistung des Welt-Energieverbrauchs um 2000 und danach wird wie folgt aussehen:

Erdöl 41%, Kohle 22%, Erdgas 16%, Kernenergie 13%, Wasserkraft 5%, andere 3%.

Solar- und Windenergie bieten «Unterstützungsmöglichkeiten», insbesondere mit der Wasserstofftechnik, das Potential der Energiequellen zu steigern. Allerdings: Eine Generallösung des Energieproblems wird sich kaum finden lassen. Das gilt nicht nur für die Einsparmöglichkeiten, sondern auch für die Erschliessung alternativer Energiequellen. Aber sie können zumindest einen Teil des steigenden Bedarfs auf umweltschonende Weise abdecken.

Erdöl ist und bleibt der Treibstoff Nr. 1. Die erste Quelle der Welt wurde vor 137 Jahren durch den Amerikaner Edwin Drake (Vordergrund rechts) in Titusville (Pennsylvania/USA) erschlossen. Seither grüsst der Bohrturm als Symbol der Erdölgewinnung.