



Schiffe der AMERICA-Klasse können bis zu 22 STOVL Jagdbomber vom Typ F-35B einsetzen, diese Stealthflugzeuge sind u.a. geeignet, feindliche Flugabwehrsysteme und Raketenstellungen auszuschalten

## »AMERICA« CLASS GRÖSSTES AMPHIBISCHES KRIEGSSCHIFF DER WELT

*Sidney E. Dean*

Die US-Navy stellt im Jahr 2013 das Typschiff der neuen AMERICA-Klasse in Dienst. Diese neue amphibische Trägerklasse löst die 1973 eingeführte TARAWA-Klasse ab, die bis 2015 vollständig ausgemustert wird.

Die vier geplanten Einheiten der AMERICA-Klasse werden parallel zu den acht amphibischen Trägern der WASP-Klasse (Einführung 1989) bei der Flotte dienen, weisen aber wesentliche Neuerungen sowohl bezüglich des Entwurfs wie bezüglich der Ausstattung auf.

Mit 45.000 Tonnen Verdrängung wird das Typschiff USS AMERICA (LHA 6) circa 4.000 Tonnen schwerer als die WASP-Klasse, die bisher als größte amphibische Kriegsschiffklasse der Welt galt. Mit 257,3 Meter Länge und 32,3 Metern Breite fällt die AMERICA-Klasse auch um einige Meter länger aus als die WASP-Klasse.

Das wirklich Besondere an der neuen amphibischen Schiffsklasse ist allerdings die vollständige Ausrichtung auf den Flugbetrieb. Anders als bei der TARAWA-Klasse oder der WASP-Klasse gibt es kein Flutdeck. Zwar kann das Schiff – zusätzlich zur 1.059-köpfigen Navy Besatzung – immer noch ein Kontingent von 1.871 Marineinfanteristen einschließlich einer 1.200 köpfigen Infanteriekampfgruppe an Bord nehmen; die Landungstruppen des US-Marine Corps (USMC) werden aber per Helikopter und Osprey anstatt durch LCAC-Luftkissenfahrzeuge und Landungsboote an den Strand – oder weiter ins Inland – gebracht.

Begründet wird diese Veränderung durch die geplante Erweiterung des typischen Flugkontingents eines Einsatzverbandes des Marine Corps (Marine Expeditionary Unit – MEU) einschließlich der Einführung neuer Flugzeugtypen, die nur in begrenztem Umfang auf der WASP-Klasse untergebracht und versorgt werden können.

### Flugzeugzentrische Ausrichtung

Die Zusammensetzung der USMC-Flugstaffel auf einem amphibischen Träger variiert mit den jeweiligen Einsatzvorgaben. Als Standardzusammensetzung für routinemäßige Fahrten gilt allerdings gegenwärtig: zwölf CH-46 Sea Knight und vier CH-53E Sea Stallion Transporthubschrauber; drei UH-1N Huey Mehrzweckhubschrauber; vier AH-1W Super Cobra Jagdhubschrauber und sechs AV-8B Harrier Jagdbomber. Diese Standardzusammensetzung soll ein ausgewogeneres Fähigkeitsspektrum gewährleisten, sodass eine auf See befindliche MEU imstande ist, auf Krisen unterschiedlicher Art angemessen zu reagieren.

Das Flugzeuginventar des Marine Corps ändert sich aber, vor allem durch Einführung des Transportflugzeuges MV-22 Osprey sowie (ab 2012) des STOVL-Jagdbombers F-35B. Als künftiger Maßstab eines Standardverbandes gilt: zwölf MV-22 Osprey-Schwenkrotorflugzeuge; acht AH-1Z Kampfhubschrauber; zehn F-35B Jagdbomber; vier CH-53K und vier UH-1Y Hubschrauber. Hinzu kommen vier MH-60 Helikopter der Navy für ASW und Minenjagd.

Das neue Flugkontingent wird nicht nur größer, sondern auch leistungsfähiger. Die F-35B und die MV-22 sind schneller und haben mehr Reichweite als die AV-8B oder die CH-46. Die F-35B ist zudem für feindliche Radarsysteme weitgehend unsichtbar und somit bestens geeignet, feindliche Flugabwehr- und Antischiffsraketenstellungen auszuschalten sowie allgemeine Luftunterstützung für die Landungstruppen zu bie-

*Blick auf die Stb.-Seite der AMERICA*



ten. Auch die Verdoppelung der Anzahl der mitgeführten Kampfhubschrauber erhöht die Fähigkeit zur Bekämpfung von Bodenzielen.

Sowohl das Schwenkrotorflugzeug MV-22 als auch der neue Jagdbomber F-35B brauchen allerdings mehr Raum im Hangardeck und in der Wartungsbucht als die Flugzeuge, die sie ablösen. Durch Wegfall des Flutdecks wurde erheblicher Nutzraum im Schiffsinnen geschaffen. Ein Teil der Wartungseinrichtungen wurde vom Hangardeck in diesen neuen Raum verlegt. Einerseits wurde so der Nutzraum des Hangardecks vergrößert; andererseits sind die im ehemaligen Flutdeck eingerichteten Flugzeugwartungsanlagen größer und besser ausgelegt als auf früheren amphibischen Trägern. Es gibt auch mehr Lagerraum für Ersatzteile, Munition und Treibstoff. In Zahlen: Das Hangardeck der AMERICA-Klasse hat 2.900 m<sup>2</sup> Fläche (TARAWA-Klasse: 1.750 m<sup>2</sup>; WASP-Klasse 1.960 m<sup>2</sup>). Für Ausrüstung und Munition stehen 4.300 Kubikmeter Lagerraum zur Verfügung (TARAWA-Klasse: 3.300 Kubikmeter; WASP-Klasse: 3.000 Kubikmeter). Rund 5 Millionen Liter Flugbenzin lassen sich mitführen (TARAWA-Klasse: 1,3 Millionen Liter; WASP-Klasse: 2,3 Millionen Liter).

## Flutdeck-Debatte

Lediglich das Fahrzeugdeck bietet mit 1.800 m<sup>2</sup> Stellfläche weniger Raum als auf den älteren amphibischen Trägern (TARAWA Klasse: 3.100 m<sup>2</sup>; WASP-Klasse: 2.100 m<sup>2</sup>). Auch diese Entscheidung ist direkt auf den Wegfall des Flutdecks zurückzuführen. Eine MV-22 kann eine maximale externe Nutzlast von 6.800 Kilogramm mitführen. Dies reicht aus, um leichte Feldgeschütze oder Geländewagen in einer Lastenschlinge zu transportieren. Die schweren Fahrzeuge einer MEU – LKW, Schützen- und Kampfpanzer – können aber nicht per Osprey an Land gebracht werden. Das schwere Gerät der Marineinfanteristen muss also auf Begleitschiffen mit Flutdeck transportiert werden.

Dies lässt sich grundsätzlich machen, da amphibische Träger in der Regel im Verband mit zwei Docklandungsschiffen fahren – die über ein Flutdeck aber kein Flugdeck verfügen und nur 2 bis 3 Hubschrauber auf einer Landeplattform mitführen. Allerdings fahren diese als Amphibious Readiness Group (ARG) bezeichneten Verbände häufig geschlossen in eine Einsatzregion, nur um sich dort zu trennen und verschiedene Aufgaben wahrzunehmen. Der Wegfall des Flutdecks schränkt also die Flexibilität der AMERICA-Klasse ein. Ohne Begleitung durch mindestens ein Docklandungsschiff können die an Bord der USS AMERICA fahrenden Marines nur Einsätze durchführen, die keine schweren Fahrzeuge erfordern.

Die Entscheidung gegen das Flutdeck wurde daher von vielen Marineinfanteristen kritisch aufgenommen. Die Führung des US-Marine Corps (USMC) propagiert noch immer die Wiedereinführung des Flutdecks ab des dritten Schiffs der AMERICA-Klasse. Dieses Ansinnen dürfte aber schwer durchzusetzen sein. Der Einsatz von MV-22 und F-35B in größeren Stückzahlen erfordert unweigerlich ein größeres Hangardeck und größere Wartungseinrichtungen. Amphibische Träger der WASP-Klasse werden maximal sechs F-35B führen können. Die erweiterten Flugverbände des Marinekorps werden also in absehbarer Zeit nur auf Schiffen der AMERICA-Klasse im vollen Umfang einzusetzen sein.

Um ein Flutdeck auf der AMERICA-Klasse einzufügen, müsste also entweder das Flugkontingent reduziert (sprich: geschwächt) werden oder ein wesentlicher Umbau (sprich: Vergrößerung) des Schiffentwurfs erfolgen. Ein solcher Neu-Entwurf würde die Kosten

Aufgaben durchführen soll, die bisherige amphibische Träger leisten. Falls die Marineinfanterie an Land an größeren Kampfhandlungen teilnehmen soll, wird ohnehin die Präsenz einer geschlossenen ARG erforderlich sein, betont die Navy. Für die meisten Einsätze – von der Katastrophenhilfe bis zur Unterstützung von Spezialkräften – sollten die Osprey-Maschinen und Hubschrauber des Flugkontingents ausreichen.

Die Navy geht ferner davon aus, dass traditionelle Anlanden von Truppen per LCAC und Landungsboot in Zukunft häufig nicht möglich sein wird. Feindliche Minen und landgestützte Antischiffsraketen dürften es amphibischen Schiffen immer öfter unmöglich machen, sich der Küste ausreichend zu nähern. Amphibische Einsätze werden dann – zumindest in der ersten Phase – durch Lufttransport aus angemessenem Abstand durchzuführen sein. In solchen Szenarien wird die AMERICA-Klasse die leistungsfähigsten Schiffe stellen.



des Schiffes massiv ansteigen lassen und dürfte voraussichtlich die Auslieferung der nachfolgenden Einheiten verzögern. Zudem sind nur vier Schiffe der AMERICA-Klasse geplant. Es wurde bereits festgelegt, dass auch das zweite Schiff (LHA 7) ohne Flutdeck gebaut wird, schon um den vorgesehenen Auslieferungszeitraum einzuhalten. Eine wesentliche Änderung des Entwurfs für nur zwei Schiffe dürfte schwer durchzusetzen sein.

## Flugzeugträger »Light«

Trotz der Kritik aus dem Marinekorps betont die Navy – die letztendlich die Entscheidung zur »flugzeugzentrischen« Gestaltung der neuen Trägerklasse traf – dass die AMERICA-Klasse auch ohne Flutdeck sämtliche

*Das letzte Schiff der WASP-Klasse (USS MAKIN ISLAND, LHD 8) gilt technologisch als Übergangsschiff zur AMERICA-Klasse. LHD 8 hat zwar noch ein Flutdeck und entspricht auch sonst strukturell den anderen Schiffen der WASP-Klasse. Doch hat die MAKIN ISLAND bereits das neue Antriebssystem sowie das automatisierte Führungssystem für Antrieb, Elektrosysteme, Schadensbekämpfung usw. – also ähnelt die technische Ausstattung bereits die der AMERICA-Klasse (Fotos: US-Navy)*

Hinzu kommt der zunehmende Stellenwert amphibischer Träger als »leichte Flugzeugträger«. Mit einem überwiegend aus Jagdbombern sowie einigen ASW-Hubschraubern bestehendem Flugkontingent kann ein solches Schiff eingesetzt werden, um die Lufthoheit über Meerengen zu sichern oder um Geleitschutz für Schiffskonvois und Kriegsschiffsverbände zu leisten.

Lockheed Martin STOVL Jagdbomber vom Typ F-35B



Während der Irakinvasion 2003 dienten beispielsweise zwei ausschließlich mit jeweils zwanzig AV-8B Harrier ausgestattete amphibische Träger als Auxiliarflugzeugträger.

In dieser Verwendung wird die AMERICA-Klasse – aufgrund des größeren Flugkontingents und der besseren Versorgungsmöglichkeiten für Flugzeuge – eindeutig die leistungsfähigsten amphibischen Schiffe darstellen. Wenn ausschließlich F-35B Jäger an Bord genommen werden, kann LHA 6 bis zu 22 Jagdbomber (zuzüglich sechs

ASW-Helikopter) führen. Dies sind genau halb so viele F-35, wie ein vollwertiger Flugzeugträger einsetzen kann.

### Modernstes Antriebssystem der Navy

Die AMERICA-Klasse erhält schließlich das modernste Antriebssystem der US-Navy. Anstelle von Dampfturbinen besitzt die neue Schiffsklasse zwei General Electric LM-2500+ Gasturbi-

nen, die zusammen 70.000 PS leisten. Bei Einsatz der Gasturbinen bringen die beiden Antriebswellen das Schiff auf mehr als 22 Knoten Fahrt.

Hinzu kommt das als APS (Auxiliary Propulsion System) bekannte Hilfsantriebssystem, bestehend aus zwei Elektromotoren mit je 5.000 PS. Diese Induktionsmotoren der Firma Converteam werden durch das Stromnetz des Schiffes gespeist. Anstelle der

USS MAKIN ISLAND LHD-8 mit startendem AV-8B Harrier



MV-22 Schwenkrotorflugzeug

Gasturbinen wird bei mittlerer bis langsamer Fahrt das APS eingesetzt. Die Navy erwartet, hierdurch jährlich sechs Millionen Dollar an Treibstoffkosten einzusparen. Verschleiß und Wartungsaufwand an den Gasturbinen sollen so ebenfalls reduziert werden. Nur das 2009 in Dienst gestellte letzte Schiff der WASP-Klasse (USS MAKIN ISLAND, LHD 8) hat bisher ebenfalls diese Antriebskonstellation.

Die Stromversorgung auf der AMERICA-Klasse erfolgt durch sechs Dieselgeneratoren mit je 4.000 kW Leistung. Das Stromnetz wurde in abgeschlossene Unterbereiche aufgeteilt; falls die Stromversorgung in einem Teil des Schiffes unterbrochen wird, bleibt die Versorgung der übrigen Bereiche gewährleistet. Ein zentrales computerisiertes Steuerungs- und Überwachungssystem regelt die

Antriebssysteme, die elektrischen Systeme, die Schadensbekämpfungssysteme sowie weitere mechanische Systeme des Schiffes.

Auch die Eigenschutzsysteme sind zentralisiert. Als Defensivwaffen führt die AMERICA-Klasse zwei RAM und zwei NATO Sea Sparrow Flugabwehrsysteme, zwei Phalanx CIWS 20-mm-Geschütze sowie sieben Doppel-Maschinengeschütze Kaliber 50. Diese Waffen sowie die entsprechenden Radarsysteme sind mit dem SSDS Mk 2 Feuerleitsystem verbunden. Im Rahmen des taktischen Verbunds AN/USG-2 Cooperative Engagement Capability (CEC) können die Waffensysteme der USS AMERICA auch Sensordaten der Begleitschiffe übernehmen.

Die USS AMERICA wurde im Juni 2007 bei Northrop Grumman in Auftrag gegeben. Der Baubeginn erfolgte im Dezember 2008 auf der Northrop Grumman/Ingalls Werft in Pascagoula, Mississippi. Die Auslieferung von LHA 6 an die Navy ist für 2012 und die Indienststellung für 2013 geplant. Die übrigen Einheiten der AMERICA-Klasse sollen 2011, 2016 und 2021 in Auftrag gegeben und 2016, 2021 bzw. 2026 in Dienst gestellt werden. Jedes Schiff soll rund drei Milliarden Dollar kosten und 40 Jahre Dienst tun. Die vier Schiffe sollen gleichmäßig zwischen der Atlantik- und der Pazifikflotte verteilt werden. Ob das Typschiff in Virginia oder Kalifornien stationiert wird, steht allerdings noch nicht fest. 

*NATO Sea Sparrow Flugabwehrsystem auf der MAKIN ISLAND*

