Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 86 (2011)
Heft: 6

Artikel: Mit geballter Kraft : an Bord der USS "Enterprise"
Autor: Kürsener, Jürg
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-717184

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 30.11.2025

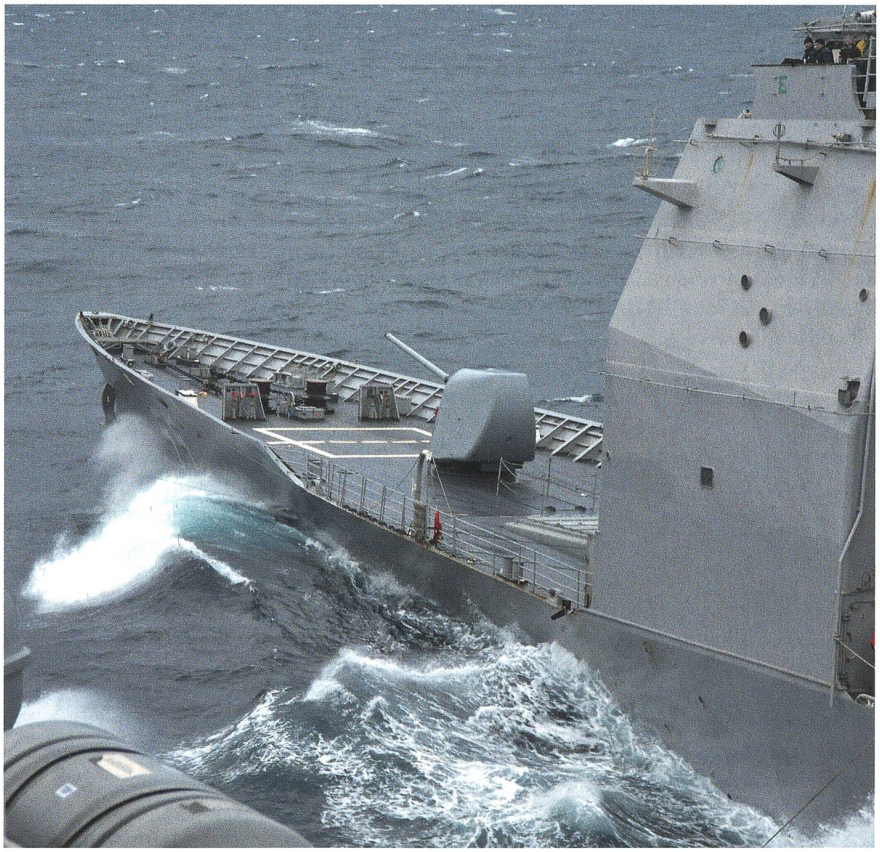
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Mit geballter Kraft: An Bord der USS «Enterprise»

VON DEM MITTELMEER UND DEM ATLANTIK BERICHTET OBERST I GST JÜRG KÜRSENER

Der Autor hatte Gelegenheit, die Kampfgruppe des Atomflugzeugträgers USS «Enterprise» (CVN 65) auf See zu besuchen. Während fünf Tagen fuhr er auf verschiedenen Einheiten zwischen Lissabon und den Balearen zu einem Zeitpunkt mit, als in Nordafrika die Revolutionen in Tunesien vorbei, jene in Ägypten bereits im Gange waren und die Unruhen in Libyen sich abzuzeichnen begannen.

Diese bestehen aus dem Atomflugzeugträger, dem Raketenkreuzer USS «Leyte Gulf» (CG 55), den Raketenzerstörern USS «Mason» (DDG 87), USS «Bulkeley» (DDG 84), USS «Barry» (DDG 52), dem Atom-U-Boot USS «Memphis» (SSN 691) und dem Flottenversorger USNS «Arctic» (T-AOE 8). Der Verband verliess am 13. Januar 2011 Norfolk an der Ostküste der USA zu einer seit langem geplanten sechs- oder siebenmonatigen Einsatzfahrt in Richtung Mittelmeer und Persischer Golf.



Bilder: Jürg Kürsener

Der Raketenkreuzer USS «Leyte Gulf» (CG 55) kommt längsseits zum Flugzeugträger USS «Enterprise», um im Abstand von bloss 60 bis 80 Metern bei schwerer See Treibstoff aufzunehmen.

U-Boot-Abwehr

Es ist die 21. Einsatzfahrt in der Geschichte von Big E. Nichts deutete damals darauf hin, dass der Verband mit neuen Konflikten konfrontiert werden würde. Man rechnete vor allem mit den zur Routine gewordenen Einsätzen über Afghanistan, allenfalls über Irak.

Doch bereits beim Anbordgehen in Lissabon liess sich feststellen, dass vor allem die Ereignisse in Ägypten die Offiziere und Mannschaften beschäftigten. In vielen Kabinen und Arbeitsräumen liefen Nachrichtensendungen auf CNN, CBS oder FOX. Und doch sollte gezielt der Eindruck von Normalität vermittelt werden. Die Ereignisse in Ägypten und Tunesien sollten nicht zum Vorwand genommen werden, jetzt Hektik vorzuleben.

In der Folge führte der Verband eine kurze U-Boot-Abwehr-Übung im Ostatlantik durch, fuhr anschliessend durch die Meerenge von Gibraltar und setzte seine Übungsaktivität im Raume der Balearen fort. Schon zuvor waren drei der sechs Begleitschiffe der Big E bereits ins Mittelmeer gefahren und nahmen dort an routinemässigen Übungen mit Alliierten und Freunden teil. Der Verband fuhr weiter und absolvierte einen Hafenbesuch in Marmaris (Türkei), bevor er am 15. Februar 2011 südwärts durch den Suezkanal ins Rote Meer fuhr.

Stand-by-Träger

Seither kreuzt er in dieser Region und im Arabischen Meer, ist aber jederzeit auf Stand-by, so dass er bei Bedarf die alliierten Kräfte im Mittelmeer und vor Libyen innert wenigen Tagen verstärken kann. Eine solche Verlegung würde die Unterstützungsaufgaben für Afghanistan nicht einschneidend schwächen, weil derzeit mit der USS «Carl Vinson» (CVN 70) ein zweiter Flugzeugträger-Verband im Verantwortungsbereich der 5. US Flotte – also im Persischen Golf und Arabischen Meer – präsent ist.

Dies ist eher unüblich, doch sollen nach neuen Richtlinien des Pentagons und der obersten militärischen Führung der USA durchschnittlich pro Jahr 1,7 Träger permanent in dieser Region kreuzen. Das bedeutet eine Beinahe-Präsenz von zwei Flugzeugträgern. Bei einem Bestand von bloss noch 11 US Flugzeugträgern zehrt diese Vorgabe gewaltig am vorhandenen Potential.

Dies vor allem, wenn man bedenkt, dass sich stets zwei Träger in der Werft, zwei weitere in der Vorbereitung für eine Einsatzfahrt sowie zwei Träger in der «Erholungsphase» nach einer 6- oder 7-monatigen Einsatzfahrt befinden. Auch die

Kapitän zur See (Captain) Dee Mewbourne ist Kommandant der USS «Enterprise» (CVN 65) und Chef einer 5000-köpfigen Besatzung. Er räumte viel Zeit für ein Gespräch mit dem Autor auf der Brücke unterwegs im westlichen Mittelmeer ein.

Kapitän zur See Eugene Black, der Kommandant des Raketenkreuzers USS «Leyte Gulf» (CG 55), spricht zu seiner Besatzung. Der erfahrene Seeoffizier hat zuvor den Raketenzerstörer USS «Mason» (DDG 87) kommandiert.

Kampfgruppe USS «Ronald Reagan» (CVN 76) dürfte demnächst in den Indischen Ozean verlegt werden. Sie war im März, nach der Katastrophe in Fukushima, zur Spontanhilfe nach Japan umdirigiert worden. Die Kampfgruppe der USS «George H.W. Bush» (CVN 77) wird im Mai von Norfolk in Richtung Mittelmeer und Persischen Golf auslaufen.

Wichtiger Begleiter

An Bord der sieben Schiffe der Kampfgruppe «Enterprise» befinden sich über 6500 Seeleute und Flieger. Der Verband, auch «Carrier Strike Group 12» (CSG 12) genannt, steht unter Leitung von Konteradmiral Terry Kraft. Dieser befehligte bis vor kurzem als Kapitän zur See noch den Atomflugzeugträger USS «Ronald Reagan» im Pazifik. Einsatzfahrten, wie sie die «Enterprise» derzeit durchführt, haben immer mit dem Ernstfall zu rechnen.

Entsprechend sind die Schiffe und die Besatzungen vorbereitet. Die Munitionsmagazine sind gefüllt, die Besatzungen sind meist auf Sollbestand. Wenn der Betriebsstoff in den Tanks der konventionellen Einheiten gegen 50% sinkt, werden diese wieder aufgefüllt. An Bord des Kreuzers USS «Leyte Gulf» (CG 55) konnte ich dies hautnah miterleben.

Die vorangehenden Nachteinsätze und die Rolle als Begleit- und Flabschutz für die USS «Enterprise» hatten mehr Treibstoff für die vier Gasturbinen der «Leyte Gulf» beansprucht als geplant.

Da sich der Versorger bereits im zentralen Mittelmeer befand, insistierte Captain Eugene Black, der Kommandant des Kreuzers und erfahrener black-shoe sailor (so werden die Kreuzer- und Zerstörerleute genannt, im Gegensatz zu den Fliegern, die die brown-shoe sailors sind) beim Kampfgruppen Kommandanten darauf, möglichst rasch seine Tanks aufzufüllen. In solchen Fällen kann auch der Flugzeugträger als Versorger einspringen.

So konnte ich am darauffolgenden Tag – nach dem Rückflug in einer HH-60H «Seahawk» zurück zur «Enterprise» – im Morgengrauen, bei schwerer See, verfolgen, wie die «Leyte Gulf» sich längsseits zum Flugzeugträger – im Abstand von bloss 60 bis 80 Metern und einer Geschwindigkeit von etwa 12 Knoten - schob, um während der Fahrt Treibstoff von diesem aufzunehmen.

Schutz vor Fliegern

Die USS «Leyte Gulf» ist – neben den eigenen Kampfflugzeugen der «Enterprise» – nicht nur deren wichtigster Fliegerabwehrschutz. Der 10 000 Tonnen Kreuzer ist multifunktional einsetzbar und eignet sich zum Kampf gegen andere Überwasserkampfschiffe sowie gegen U-Boote. Neben Raketen, Marschflugkörpern, Torpedos, Maschinenkanonen und

Zusammensetzung und Potenzial des Marinefliegergeschwaders 1

- Strike Fighter Squadron (VFA) 11 «Red Rippers» mit 11 F/A-18 E/F «Super Hornet»
- Strike Fighter Squadron (VFA) 211 «Checkmates» mit 11 F/A-18 E/F «Super Hornet»
- Strike Fighter Squadron (VFA) 136 «Knighthawks» mit 11 F/A-18F «Super Hornet»
- Marine Strike Fighter Squadron (VMFA) 251 «Thunderbolts» mit 11 F/A-18C «Hornet»
- Carrier Airborne Early Warning Squadron (VAW) 123 «Srewtops» mit 4 E-2C «Hawkeyes»
- Electronic Attack Squadron (VAQ) 137 mit 4 EA-6B «Prowler»
- Helicopter Anti-Submarine Squadron (HS) 11 mit 7 SH-60F und HH-60H «Seahawk» Helikoptern
- sowie ein Detachement der Fleet Logistic Support Squadron (VRC-40) «Rawhides» mit 2 Kuriermaschinen des Typs C-2A «Greyhound» *.

* Diese Maschinen werden aus Platzgründen sehr oft auf Landstützpunkten stationiert, von wo aus sie Personen, Fracht und Post zum Träger fliegen. Zum Zeitpunkt meines Besuches flogen die C-2A von Rota, Spanien, aus, später wurden sie nach Sigonella, Sizilien, und dann nach Souda Bay, Kreta, verlegt, bevor sie ins Rote Meer mitfuhren. In der Region der 5. US Flotte fliegen sie meist von Djibouti oder Manama, Bahrein, aus.

Maschinegewehren führt er auch zwei Helikopter SH-60B «Seahawk» der Light Helicopter Antisubmarine Squadron 48 (HSL-48) «Vipers» zur U-Boot-Abwehr mit.

Zum Einsatzspektrum gehören nicht bloss der Flabschutz, die Bekämpfung weit entfernter Landziele, der Kampf gegen U-Boote oder andere Kampfschiffe, sondern auch die Bekämpfung von Terroristen oder aber humanitäre Hilfe.

Einige Schiffe dieser Klasse erhalten – wie viele Zerstörer der «Arleigh Burke»-Klasse auch demnächst die Fähigkeit zum Einsatz der See-Luft-Raketen SM-3 «Standard». Diese Schiffe werden damit befähigt sein, auch ballistische Flugkörper bekämpfen zu können.

Zu diesem Zweck sind bereits einige Einheiten permanent in europäischen Gewässern disloziert, so unter anderem im östlichen Mittelmeer. Dies könnte zum Beispiel dem Schutze Israels vor iranischen Überraschungsschlägen dienen. Die Europäer, welche offenbar ihr eigenes geplantes Raketenabwehrsystem nicht mehr forcieren, dürften von diesem Schutzschirm auch profitieren.

Marineflieger-Geschwader

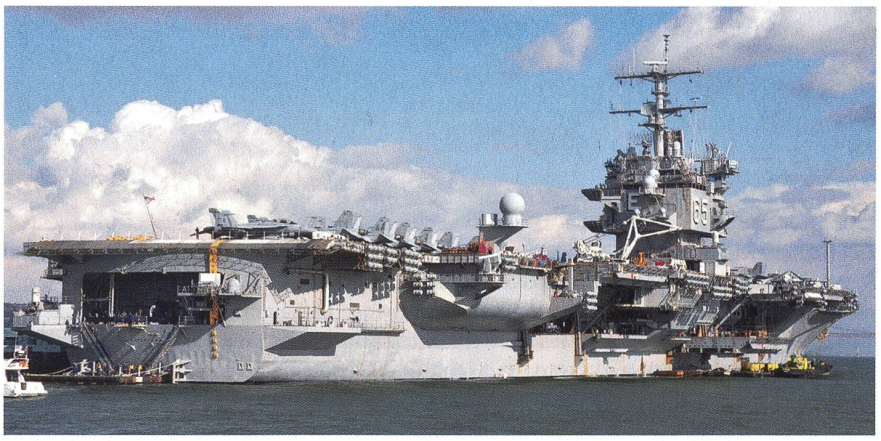
Die Kampfgruppe «Enterprise» verfügt über ein gewaltiges Potential an Sensoren, Waffen und Flugzeugen. Kernstück ist zweifellos das Marineflieger-Geschwader 1 (Carrier Air Wing One) mit insgesamt 61 Flugzeugen.

Erst vier Tage vor meinem Besuch hatte Kapitän zur See (Captain) Jeffrey Trent, ein E-2C «Hawkeye» Pilot, die Führung des Geschwaders übernommen. Angesprochen darauf, wie er als «Propeller-Flieger» mit den Jets auf den regelmässigen Flügen mithalten könne, meinte er, dass sein Stellvertreter Captain Robert Boyer ein F/A-18-Pilot sei. So würden er und Boyer abwechslungsweise jeden zweiten Tag – jeder auf seiner vertrauten Maschine – mit den Staffeln des Geschwaders mitfliegen können.

Noch vor 10, 20 oder 30 Jahren waren auf Flugzeugträgern an die 80 oder 90 Flugzeuge stationiert. Bei meinem allerersten Besuch auf der USS «Enterprise» am 7. Juli 1963 in Genua waren fast 100 Maschinen auf dem Träger stationiert, allein vier «Skyhawk» Staffeln zu je 12 Maschinen, 12 F-4 «Phantom II» 12 F-8E «Crusader» 10 A-5A «Vigilantes», 12 A-1H «Skyraider» und diverse Detachmente mit je vier Spezialmaschinen bzw Helikoptern.

Angesprochen darauf, wie er die schrumpfende Zahl von Flugzeugen auf ei-

Eine F/A-18F der Fighter-Attack Squadron VFA-11 («Red Rippers») landet auf der USS «Enterprise» und erwischt das Fangseil Nummer 2 (von vier Fangseilen). Die mit etwa 240 km/h anfliegende Maschine wird dann auf einer Strecke von etwa 140 Metern zum Stillstand gebracht.



Ein Aufnahme der USS «Enterprise» (CVN 65) am Tag vor dem Auslaufen aus Lissabon. Der Träger ist 338 m lang, 77 m breit und verdrängt 95 000 Tonnen. An Bord sind 61 Flugzeuge des Marineflieger Geschwaders 1.

Daten zum Raketenkreuzer USS «Leyte Gulf»

Geschütze:	2 x 12,7 cm radargesteuerte Kanonen 2 x 25 mm Bushmaster Kanonen 2 – 20 mm Kanonen 4 x 12,7 mm Maschinengewehre 2 – CIWS Gatling Kanonen (20 mm) gegen Flugkörper
Raketen:	2 VLS (Vertical Launch System) mit je 61 Kanistern für «Tomahawk»-Marschflugkörper, SM-2 «Standard» See-Luft sowie Lenkwaffen, «Asroc» (Mk 46 Torpedos, durch die Luft abschiessbar – vor allem gegen U-Boote). Total 122 Raketen 8 Werfer für «Harpoon» Schiff-Schiff Raketen
U-Boot-Abwehr:	2 U-Boot-Abwehr-Helikopter SH-60B «Seahawk» mit Torpedos 2 Dreiertorpedorohre Mk 32;
Elektronik:	Zahlreiche aktive und passive Radars und EKF-Systeme; Düppelwerfer, Sonar sowie als Kernstück das Aegis SPY-1A phased array Radarsystem;
Antrieb:	4 General Electric LM-2500 Gasturbinen mit total 100 000 PS;
Geschwindikgeit:	30 Knoten (zirka 55 km/h)
Besatzung:	28 Offiziere, 350 Unteroffiziere und Soldaten
Betriebsstoff:	2000 Tonnen

Zur Hauptbewaffnung der USS «Leyte Gulf» (CG 55) gehören zwei VLS (Vertical Launch Systems), welche über je 61 Startschächte für «Standard» SM-2 See-Luft-Lenkwaffen, «Tomahawk»-Marschflugkörper und «Asroc» Torpedos enthalten. Diese Aufnahme zeigt das VLS am Heck, ein 12,7 cm Geschütz sowie die acht «Harpoon» Schiff-Schiff-Werfer.

Eine F/A-18F «Super Hornet» der Fighter-Attack Squadron VFA-211 («Checkmates») wird vom Dampfkatapult Nummer 3 der USS «Enterprise» (CVN 65) gestartet. Nach der 90 Meter langen Strecke erreicht die Maschine eine Geschwindigkeit von 220 km/h.

nem Flugzeugträger beurteile, meinte Konteradmiral Kraft während eines ungezwungenen Gesprächs auf der Flaggbrücke – ein Auge immer auf die Flugoperationen gerichtet – dass die heutigen Kampfflugzeuge und die Bewaffnung wesentlich effektiver seien als vor 30 Jahren. Ein Auftrag, der damals noch 6 – 8 Maschinen erfordert habe, könne heute mit vielleicht zwei Maschinen erfüllt werden. So sei insgesamt ein Fliegergeschwader von heute weit leistungsfähiger als die Geschwader aus den 60er-, 70er- und 80er-Jahren.

Fit und rüstig

Die USS «Enterprise» ist der dienstälteste Flugzeugträger im aktiven Bestand der US Navy. Dank regelmässigen Wartungs- Überholungs- und Modernisierungsarbeiten, teils während jahrelangen milliardenteuren Werftaufenthalten, ist aber die Big E in einem beeindruckend robusten Zustand und «still going strong».

Im kommenden November wird in einer speziellen Feier der 50. Geburtstag des Schiffes gefeiert. Dann wird 2012 die letzte Einsatzfahrt folgen, bevor Big E ausser Dienst gestellt wird. 1961 war die Big E unter Präsident John F. Kennedy in Dienst gestellt worden und war seither in vielen Krisenregionen und Konflikten an vorderster Front dabei, so z.B. in der Kubakrise, Vietnam, beim Pueblo-Zwischenfall vor Korea, vor Taiwan, Irak und Afghanistan.

Und doch bescheiden

Kapitän zur See Dee Mewbourne ist Kommandant der Big E. Er fährt bereits zum dritten Mal für 6 oder 7 Monate ins Mittelmeer bzw Persischen Golf. Zweimal hatte er dies als Kommandant der USS «Dwight D. Eisenhower» (CVN 69) getan. 2010 übernahm er den Posten des Stabschefs beim «Cyber Command» der Navy.

Im Januar 2011 musste oder durfte er kurzfristig das Kommando über die «Enterprise» übernehmen, weil sein Vorgänger überraschend abgelöst wurde. Dieser hatte vor vier Jahren als Erster Offizier der «Enterprise» etwas zwielichtige Videoclips für die Besatzung produzieren lassen, zur Freude der Besatzung. Dies wurde ihm doch zum Verhängnis, als über die Neujahrstage eine Tageszeitung diese Clips veröffentlichte.

Captain Mewbourne ist Marineflieger, zwar nicht Pilot, aber er war Waffensystemoffizier (Bombardier/Navigator) auf dem A-6E «Intruder» Kampfbomber. Vor dem ersten Trägerkommando hatte er seine

Sporen als Kommandant des amphibischen Landungsschiffes USS «Nashville» abverdient. Trägerkommandanten sind absolute Spitzenleute.

Sie sind nicht nur Herr über 5000 Leute (3000 Schiffsbesatzung, 1800 Marinefliegergeschwader 1), für deren Funktionieren und Wohlbefinden verantwortlich, sie sind auch Chef eines atomar betriebenen Schiffs, dessen Kosten sich heute auf rund acht Milliarden Dollar belaufen, nicht zu sprechen von den über 60 Flugzeugen an Bord.

Der «Skipper», wie er auch etwa genannt wird, ist während seiner meist 18-monatigen Kommandozeit zudem immer, rund um die Uhr erreichbar, 18-Stunden-Tage auf der Brücke sind die Regel. Während der Suezkanal-Passage – so erzählt mir Mewbourne – sei er während rund 30 Stunden permanent auf der Brücke, gelegentliche Nickerchen von 20 Minuten würden ihn «am Leben erhalten». Hin und wieder fliegt er selber wieder mit, oder er ist unterwegs im Innern des Schiffes, um Inspektionen vorzunehmen.

Der zweite Mann

Der notwendige Kleinkram, die riesige Last der Administration sowie der reibungslose Ablauf des Tagesgeschäftes übernimmt der X.O.. Dies ist der Executive Officer oder der zweite Mann in der Hierarchie des Trägers. Wenn dies ein guter Mann ist, dann läuft in der Regel das Geschäft rund, und die Entlastung des Kommandanten ist gegeben. Der X.O. verdient seine Sporen auf dem Weg zum Flugzeugträger-Kommandanten ab.

Alle erfolgreichen X.O. werden drei oder vier Jahre später selber einen Träger kommandieren. Es gibt aber immer wieder solche, die an dieser Aufgabe scheitern. Dies obschon Kommandant wie X.O. nicht nur über beträchtliche intellektuelle Voraussetzungen verfügen, als Flieger sind sie auch intensiv mit der Führung eines Schiffes und mit der Physik des Nuklearantriebes vertraut gemacht worden.

Man müsste meinen, dass die enorme Last der Verantwortung einen Trägerkommandanten schier erdrücken müsste. Bei Captain Mewbourne spürt man von alledem nichts, er wirkt äusserst ruhig und besonnen, spricht leise, überlässt seinen Leuten auf der Brücke die Verantwortung, er strahlt Charisma aus und doch – wenn man gut hinblickt oder hinhört – greift er unversehens zum Telefon oder Funk, um all das zurecht zu rücken, das ihm nicht gefällt.

Während den meist 12-stündigen Flugoperationen ist er permanent auf der Brücke, ebenso bei schwierigen Passagen, beim Ein- oder Auslaufen des Schiffes oder bei den mehrstündigen Versorgungsmanövern auf See. Er ist immer verantwortlich, unabhängig davon, ob ihn eine unmittelbare Schuld trifft oder nicht. Schon manche Kollision oder auf den Sandsetzen eines Schiffes hat die Karriere solcher Leute beendet.

Katapultstart

Mit einem rasanten Katapultstart – es sind in meinem «Logbuch» mittlerweile einige geworden – endete ein einzigartiges Erlebnis zur See. Mit der «Greyhound» No 52 der VRC-40 ging es über Südspanien nach Rota, westlich von Gibraltar. Dort zeigten mir die Verantwortlichen noch den grossen Luft- und Marinestützpunkt, den die USA mit Spanien teilen.

Im Hafen war der spanische Flugzeugträger «Principe de Asturias» erkennbar, und auf dem riesigen Flugfeld parkten Dutzende von Helikoptern der «Aviation Combat Brigade» der 101. Air Assault Division aus Fort Campbell in Kentucky, die auf dem Seeweg aus den USA hierher transportiert worden waren und nun mit unzähligen, in Reih und Glied aufgestellten C-17 «Globemaster II» und C-5 «Galaxy» Transportmaschinen des «Air Mobility Command» (AMC) nach Afghanistan transportiert werden.

Flugzeugträger werden auch in Zukunft nicht Relikte aus der Zeit des Kalten Krieges sein. Dies, obschon ihre Existenz aufgrund der enorm hohen Bau- und Unterhaltskosten oder etwa wegen ihrer angeblichen Verwundbarkeit immer wieder in Frage gestellt wird. Vorderhand und solange die USA eine Weltmacht bleiben, wird der Flugzeugträger im Zentrum ihrer militärischen Machtprojektion bleiben – ob man dies mag oder nicht.

Keine Drohne, kein Bomber, der zuerst 12 Stunden anfliegen muss, kein Marschflugkörper wird die Präsenz eines Trägers in der Nähe einer Konfliktregion ersetzen können. Die Kommunikation, dass ein Trägerverband sich einer Konfliktregion nähert oder bereits über dem Horizont dort ist, flösst bis heute grossen Respekt ein.

Nicht umsonst planen Russland, China, England, Indien und andere Gross- und Mittelmächte eigene Flugzeugträger zu bauen, China in den nächsten 15 bis 20 Jahren gar deren sechs.

Big E – Die wichtigsten Zahlen und Fakten

Typ:	Atomflugzeugträger mit 8 Reaktoren, die neuen Flugzeugträger haben bei gleicher Leistung noch zwei Reaktoren
Verdrängung:	95 000 Tonnen
Kiellegung:	4. Februar 1958
Von Stapel gelaufen:	24. September 1960
In Dienststellung:	25. November 1961
Besatzung:	zirka 5000 Seeleute und Flieger
Leistung:	zirka 280 000 PS
Geschwindigkeit:	zirka 60 km/h
Länge:	338 Meter
Breite Flugdeck:	77 Meter
Höhe Kiel – Mast	75 Meter
Anzahl Räume:	über 3000
Flugdeck Fläche:	179 Aren
Anzahl Katapulte:	4
Schrauben:	4 (je 32 Tonnen schwer)
Ruder:	2 (je 35 Tonnen schwer)
Anker:	2 (je 30 Tonnen schwer)
Total elektr Kabel:	1000 km
Frauenanteil:	etwa 15% (750 weibl. Seeleute)
Offiziere:	etwa 400
Küchen:	4
Mahlzeiten pro Tag:	16 000
Waffensysteme:	3 Sea Sparrow See-Luft-Lenkwaffenwerfer 3 Phalanx CIWS Nahbereichs-Flugkörperabwehr Systeme (20 mm Gatling Kanonen)