

**HEYNE <**

## Das Buch

Die Thomas Jefferson, ein amerikanischer Flugzeugträger der Nimitz-Klasse, ist das teuerste und aufwendigste Kriegsschiff der Welt. Mit ihren 6000 Besatzungsmitgliedern beherrscht dieses Wunder moderner High-Tech die 1000-Meilen-Zone im Arabischen Meer. Der Auftrag lautet: den Frieden und die Interessen der westlichen Alliierten in dem strategisch wichtigen Gebiet zu sichern. Nichts scheint den streng organisierten Alltag auf dem als uneinnehmbar geltenden Flugzeugträger beeinträchtigen zu können, bis das Unvorstellbare passiert: Ohne Vorwarnung, von einer Minute auf die andere, wird die Thomas Jefferson durch eine atomare Explosion ausgelöscht – und mit ihr die gesamte Besatzung. Eine ganze Nation steht fassungslos vor dieser Katastrophe, und die Nachricht verbreitet sich wie ein Lauffeuer um die Welt. Wie, so fragt man sich, war es möglich, den Verteidigungsapparat der Vereinigten Staaten zu unterlaufen? Und welche Motivation steht hinter dem Attentat? Das Image der Weltmacht steht auf dem Spiel.

Commander Bill Baldrige, dessen Bruder bei dem Unglück ums Leben gekommen ist, leitet die Untersuchungen und findet heraus, dass sich zur fraglichen Zeit ein U-Boot in den Gewässern bewegte. Doch weiß man weder etwas über Herkunft und Besatzung noch über seinen Verbleib nach der Zerstörung des Flugzeugträgers. Sollte es in der Lage sein, einen weiteren Angriff zu führen? Alle Spuren führen über Umwege in den Mittleren Osten. Ein Name kristallisiert sich heraus und lässt die näheren Umstände der Katastrophe erahnen. Die Jagd auf den Provokateur beginnt.

## Der Autor

Patrick Robinson, geboren in Kent/England, schrieb zahlreiche Sachbücher zum Thema Seefahrt und schaffte mit seinem Aufsehen erregenden Debüt *Nimitz Class* auf Anhieb den Durchbruch als Romanautor. Mit den folgenden U-Boot-Thrillern, die zu internationalen Erfolgen wurden und alle bei Heyne erschienen sind, konnte er sich im Genre Militärthriller etablieren. Patrick Robinson lebt heute in Irland und den USA.

Außerdem liegen vor: *Barracuda 945/Gefährlicher Einsatz – In tödlicher Mission/H.M.S. Unseen – Kilo Class - Tödliche Flut/Scimitar SL-2 – Unter Beschuss/U.S.S. Seawolf – Tödliche Tiefe/U.S.S. Shark*

**PATRICK ROBINSON**  
**NIMITZ CLASS**

**Roman**

Aus dem Englischen von  
Johannes P. Fluchinger

WILHELM HEYNE VERLAG  
MÜNCHEN

Die Originalausgabe NIMITZ CLASS  
erschien bei Century Books Ltd., London

*Umwelthinweis:*

Dieses Buch wurde auf  
chlor- und säurefreiem Papier gedruckt.

Vollständige deutsche Taschenbuchausgabe 02/2007

Copyright © 1997 by Patrick Robinson

Copyright © 1997 der deutschsprachigen Ausgabe

by Wilhelm Heyne Verlag, München,

in der Verlagsgruppe Random House GmbH

Printed in Germany 2007

Umschlagillustration: © Matthew Williams

Umschlaggestaltung: Nele Schütz Design, München

Satz: Leingärtner, Nabburg

Druck und Bindung: GGP Media GmbH, Pößneck

ISBN: 978-3-453-40491-5

[www.heyne.de](http://www.heyne.de)

*Nimitz Class* ist in aller Hochachtung den Offizieren  
und Mannschaften der US Navy und der Royal Navy  
gewidmet ..., all jenen, die in Kriegsschiffen die Meere befahren  
und sich mitunter auf hoher See höchster Gefahr stellen.



## VORBEMERKUNG DES AUTORS

---

Stellen Sie sich das New Yorker Empire State Building vor, wie es, flach auf die Seite gelegt, mit rund 55 Stundenkilometern über den Ozean kreuzt und dabei mit seinem Radioturm eine gewaltige weiße Bugwelle aufschäumt, und Sie kommen dem Anblick eines amerikanischen 100 000-Tonnen-Flugzeugträgers auf Patrouillenfahrt ziemlich nah.

Das gewaltige, vier Milliarden Dollar teure Kriegsschiff ist rund 335 Meter lang und wird von einem eigenen Atomkraftwerk mit Energie versorgt.

Bei diesem Koloß handelt es sich um einen Flugzeugträger der Nimitz-Klasse, die nach dem in Texas geborenen Admiral Chester W. Nimitz benannt ist, der im Zweiten Weltkrieg jenen Hinterhalt ersann und leitete, durch den die Seemacht der Japaner gebrochen wurde, als im Juni 1942 in der Schlacht um Midway vier von Admiral Yamamotos besten Flugzeugträgern versenkt und 332 seiner Flugzeuge zerstört wurden.

Heute durchstreifen diese modernen US-Flugzeugträger die Meere in seinem Namen und beherrschen in einem Radius von rund 800 Kilometern Luft, Meer und Festland, wo immer sie hinkommen. Aber die Giganten der Nimitz-Klasse reisen nicht allein. Sie werden normalerweise von einer kleinen Flottille von Lenkwaffenkreuzern, Zerstörern und Fregatten sowie zwei Jagd-Unterseebooten begleitet. Diese in klassischer Formation locker arrangierte Trägerkampfgruppe ist bei der Navy unter der Abkürzung CVBG (von Carrier Battle Group) bekannt.

Die Gruppe ist der unangefochtene Herr des Himmels, der Meere und der dunklen, bedrohlichen Königreiche unter den Wellen. Von der Brücke blickt der Admiral, der die Gruppe befehligt, auf das größte, schnellste, tödlichste Kriegsschiff herab, das je gebaut wurde. Er ist *der* Kriegsherr des 21. Jahrhunderts.

Im Zentrum seiner zehn Oberflächenschiffe umfassenden Gruppe sind 80 Jagdbomber an Deck aufgereiht, und die Lenkwaffen-Eskorten halten sich in der näheren Umgebung auf. Die Atom-Unterseeboote des Admirals bilden weit voraus die Vorhut.

Kleineren Ländern mit militärischem Etat und militärischer Erfahrung – Großbritannien, Frankreich, Deutschland – fehlen die Mittel, auch nur eine einzige vergleichbare Streitmacht aufzustellen. Nicht einmal Rußland mit seiner gigantischen, moribunden Marine kann mit der Macht der amerikanischen Trägerkampfgruppe mithalten. Die USA unterhalten zwölf davon, wobei allein der Unterhalt der Flugzeugträger 440 Millionen Dollar pro Jahr und Schiff kostet.

Fünfundfünfzig Prozent des Geldes, das jährlich von allen Ländern der Welt zusammengenommen für Verteidigungszwecke ausgegeben wird, wendet das Pentagon auf. Jeder Flugzeugträger besitzt eine riesige seefahrende Besatzung von 6000 Mann mit nahezu 600 Offizieren.

Tief in den unteren Decks des Schiffes bereiten die Köche pro Tag 18000 Mahlzeiten zu, dazu noch den Imbiß für die Mitternachtswache. Dreimal täglich schrillt die Bootsmannspfeife, und man beginnt in einer nahezu unglaublichen Größenordnung, Lebensmittel aus Kisten und Kartons auszuladen. Mitunter werfen die Auspacker mit geübter Hand Hunderte großer, glänzender Dosen voller Ravioli oder Fleischklopse auf einmal den Küchenhelfern zu, und diese geben sie weiter an die Köche.

Ein großer Flugzeugträger ist vom Kiel bis zur Mastspitze ungefähr 24 Stockwerke hoch, besitzt ein rund 80 Meter breites Flugdeck und hat einen Tiefgang von etwa zwölf Metern. Er wird von zwei bei General Electric gebauten Druckwasser-Reactoren angetrieben; seine Reichweite und die Zeit, die er auf See verbringen kann, ist nahezu unbegrenzt und wird allein durch die Ausdauer der Besatzung eingeschränkt. Zusätzlich gibt es vier Dampfturbinen, die rund 260000 PS erzeugen. Vier Schraubenwellen, jede so groß wie ein hundert Jahre alter kalifornischer Redwood-Baum, treiben den Träger an.



Von seinen 6000 Besatzungsmitgliedern sind 3184 allein damit beschäftigt, das gigantische Kriegsschiff sicher durch die Meere zu bringen. Das fliegende und fliegertechnische Personal an Bord, das für die Flugoperationen und die Wartung der Maschinen verantwortlich ist, umfaßt 2800 Mann. Der Admiral, dessen Angelegenheit die Strategie und Taktik der Kampfgruppe, die Effizienz der Waffensysteme und die Überwachung eines potentiellen Feindes ist, reist mit einem Stab von 25 Offizieren und 45 Mannschaftsdienstgraden. Seine Operationszentrale ist der Ort, wo das Angriffs- und Verteidigungskonzept der US Navy greifbare Wirklichkeit wird.

Der Admiral kann nach Belieben geballte amerikanische Macht näher an die Grenzen eines Feindes heranbewegen als jeder andere Befehlshaber der Weltgeschichte. Sein Träger ist absolut mobil, autark und für jeden Gegner tödlich. Im Bauch des Schiffes lagern Raketen mit Atomsprengköpfen.

Der Träger wird von AEGIS-Raketenkreuzern flankiert, deren computergesteuerte Waffen anfliegende Angreifer mit bis zu doppelter Schallgeschwindigkeit treffen und vernichten können. Die Zerstörer der Kampfgruppe können mit jeglicher Bedrohung aus der Luft, von der Oberfläche oder aus der Meerestiefe fertig werden. Die Lenkwaffenfregatten mit ihren LAMPS-Helikoptern stellen ein Anti-Unterseeboot-Schleppnetz bereit, das sich in jeder Richtung Hunderte Kilometer weit erstrecken kann.

Die Jagd-Unterseeboote, die nötigenfalls jahrelang unter Wasser bleiben können, patrouillieren Hunderte von Seemeilen ab und machen dem Träger und seinen Begleitern den Weg frei. Ausgerüstet mit teuflisch präzisen drahtgesteuerten Torpedos und Cruise Missiles, sind sie in erster Linie darauf aus, ihre Pendants auf feindlicher Seite zu vernichten.

Ein gewaltiges Elektroniksystem hält die Gruppe in einem dichten Kommunikationsnetzwerk zusammen und meldet von Minute zu Minute, von Operationszentrale zu Operationszentrale, von Schiff zu Schiff den Einsatzzustand dieser beweglichen Zelle fast unvorstellbarer Macht. Die Trägerkampfgruppe ist ohne weiteres in der Lage, gleichzeitig Be-

drohungen aus der Luft, von der Meeresoberfläche und aus der Tiefe auszuschalten.

Die Speerspitze ihres Angriffs bildet ihre Bomberflotte – 20 tödlich präzise Allwetter-Flugzeuge, die Erzfeinde jedes den Vereinigten Staaten feindlich gesonnenen Schiffes, dazu 20 überschallschnelle Jagdbomber vom Typ FA-18 Hornet. Um die Kampfgruppe zu verteidigen und/oder den Bombern Jagdschutz zu geben, stehen weitere 20 Jäger bereit – in erster Linie mit Lenkflugkörpern und einer großkalibrigen Kanone bewaffnete F-14 Tomcats und überschallschnelle F-14D Super Tomcats. In einem Notfall können mit den gewaltigen dampfbetriebenen Katapulten zwei dieser Maschinen zugleich vom zwei Hektar großen Flugdeck gestartet werden – von 0 auf 240 Stundenkilometer in zwei Sekunden.

Dazu kommen gewöhnlich vier EA-6B Prowlers, die ebenfalls empfindliche Schläge austeilen können und die einzigartige Fähigkeit besitzen, mit ihren Störimpulsen feindliches Radar vollkommen lahmzulegen und damit jeden Gegner zur leichten Beute zu machen, die somit einem amerikanischen Luftangriff hilflos ausgeliefert ist. Ein weiterer großer Elektronik-Spezialist an Deck ist die S3 Viking, ein Such- und Angriffsflugzeug, das aus der Luft die Meerestiefe sondieren und mit seinen Torpedos ein feindliches Unterseeboot Hunderte Seemeilen von der Hauptgruppe entfernt zerstören kann.

Auf Deck und in den Hangars darunter befindet sich gewöhnlich eine Flotte von acht Helikoptern – Cobra-Kampfhubschrauber, Sea Kings und üblicherweise ein schwergewichtiger CH-53-Transporter, der Angriffs- oder Rettungsteams von bis zu 55 Marineinfanteristen transportieren und absetzen kann.

Der Flugzeugträger selbst ist mit Raketen und Geschützen ausgerüstet; zudem sind die Giganten der Nimitz-Klasse die am schwersten gepanzerten Kriegsschiffe der Welt. Ihr Doppelrumpf und massiv abgeschottete Luftkammern entlang der Wasserlinie machen sie schlicht zu den überlebensfähigsten Kriegsschiffen in der Geschichte der Seefahrt.

Jede Sportmannschaft hat ihren Spielführer: In der CVBG werden die entscheidenden Spielzüge von der E2C Hawkeye

angesagt, dem Frühwarn- und Feuerleitflugzeug. Mit seiner gewaltigen linsenförmigen Radarantenne, die über der computerisierten Operationszentrale der Maschine ihre elektronischen Strahlenbündel sendet und empfängt, macht es dieses schwergewichtige Marineflugzeug jeglichem Feind so gut wie unmöglich, sich unentdeckt in einem Umkreis von 1000 Meilen um den Träger zu bewegen.

Die Angriffsmaschinen des Trägers können weit und schnell fliegen; auf der Oberfläche vermag das Schiff selbst bis zu 500 Seemeilen am Tag zurückzulegen und dabei das Meer zu beherrschen, wo immer es hinfährt. Angesichts dessen, daß 40 von 42 Verbündeten der USA durch verschiedene Meere vom amerikanischen Festland getrennt sind, trifft es sich gut, daß 85 Prozent allen Landes auf diesem Planeten und 95 Prozent der Weltbevölkerung in Reichweite einer amerikanischen Trägerkampfgruppe liegen.

Und dennoch vergegenwärtigen sich nur wenige dieser Hunderte Millionen Menschen, daß sie ihr vergleichsweise friedliches und sicheres Leben der eisernen Faust und der Verteidigungskapazität der US Navy zu verdanken haben. Die meisten glauben, diese Sicherheit sei von den Vereinten Nationen geschaffen worden oder von der NATO oder von irgendeinem quasi-europäischen Verteidigungsprojekt. Aber wenn es hart auf hart kommt, ist es die amerikanische Trägerkampfgruppe, die schwimmende Festung, was zählt. Sie ist die Macht, die vermutlich vor den Stränden potentieller Aggressoren auftauchen wird.

Unreichbar für Angriffe aus der Luft oder von See, mit konventionellen Unterwasser-Waffen praktisch nicht zu versenken, umgeben von einem Wall aus Kampfflugzeugen, Lenkflugkörpern und Ortungselektronik, rund um die Uhr von einem computergesteuerten Radarfeld geschützt, die Heimat seiner eigenen Bomberstreitmacht ...

Kein Wort kann präzise die Unüberwindlichkeit eines Flugzeugträgers der US Navy beschreiben außer einem: unverwundbar.

Fast.

## HAUPTPERSONEN DER HANDLUNG

---

### **Oberste Militärführung**

Der Präsident der Vereinigten Staaten (Oberkommandierender der US-Streitkräfte)

General Josh Paul (Vorsitzender der Vereinigten Stabschefs)

Vizeadmiral Arnold Morgan (Direktor der National Security Agency)

### **Die Trägerkampfgruppe**

#### *USS Thomas Jefferson*

Konteradmiral Zack Carson (Flaggoffizier)

Captain Jack Baldrige (Einsatzleiter der Gruppe)

Captain Carl Rheinegen (Kapitän der *Jefferson*)

Lt. William R. Howell (Pilot eines Kampfflugzeugs)

Lt. Freddie Larsen (Radarbeobachter)

Fähnrich zur See Jim Adams (Fangeinrichtungs-Offizier)

Captain Art Barry (Kommandant der *USS Arkansas*)

Korvettenkapitän Chuck Freeburg (Anti-U-Boot-Offizier [ASWO] auf der *USS Hayler*)

Lt. Joe Farell (Marinepilot)

### **Oberkommando der US Navy**

Admiral Scott F. Dunsmore (Chef der Marineoperationen [CNO])

Vizeadmiral Freddie Roberts (Vize-CNO)

Admiral Gene Sadowski (Oberkommandierender Pazifik-Kommando)

Admiral Albie Lambert (Oberkommandierender Pazifik-Flotte)

Vizeadmiral Schnider (Leiter des Marinegeheimdienstes)

Vizeadmiral Archie Carter (Kommandant der Siebten Flotte)

## **Angehörige der US Navy**

Korvettenkapitän Bill Baldrige (Marinegeheimdienst)

Korvettenkapitän Jay Bamberg (Adjutant des CNO)

## ***USS Columbia***

Fregattenkapitän Cale »Boomer« Dunning (Kommandant)

Korvettenkapitän Jerry Curan (Waffensystem-Offizier)

Korvettenkapitän Lee O'Brien (Ingenieur im Offiziersrang)

Korvettenkapitän Mike Krause (Leitender Offizier)

Lt. David Wingate (Navigationsoffizier)

## **US Navy SEALs**

Admiral John Bergstrom (Kommandant, Special War Command [SPECWARCOM])

Lt. Russell Bennett (Zugführer, SEAL-Team Nummer drei)

Fregattenkapitän Ray Banford (Mission Controller bei den SEALs)

Oberleutnant zur See David Mills (Tauchbootführer bei den SEALs)

## **Politiker und Stab des Präsidenten**

Robert MacPherson (Verteidigungsminister)

Harcourt Travis (Außenminister)

Dick Stafford (Pressesprecher des Weißen Hauses)

Sam Haynes (Nationaler Sicherheitsberater)

Louis Fallon (Stabschef des Weißen Hauses)

## **CIA-Offiziere**

Jeff Zepeda (Iran-Experte)

Major Ted Lynch (Finanzspezialist für den Mittleren Osten)

## **Familienangehörige**

Grace Dunsmore (Frau des CNO)

Elizabeth Dunsmore (Tochter des CNO)

Emily Baldrige (Mutter von Jack und Bill)

Ray Baldrige (Bruder von Jack und Bill)

Margaret Baldrige (Jacks Frau)

### **Angehörige der Royal Navy**

Admiral Sir Peter Elliott (Flaggoffizier der U-Boote [FOSM])

Captain Dick Greenwood (Stabschef des FOSM)

Lt. Andrew Waites (Flaggleutnant)

Admiral Sir Iain MacLean (FOSM im Ruhestand)

Korvettenkapitän Jeremy Shaw (Kommandant der *HMS Unseen*)

### **Familienmitglieder**

Lady MacLean (»Annie«, Gattin von Sir Iain)

Laura Anderson (Tochter von Sir Iain und Lady MacLean)

### **Hochrangige ausländische Offiziere**

General David Gavron (Militärattaché, Israelische Botschaft, Washington)

Vizeadmiral Witali Rankow (Leiter des russischen Marinegeheimdienstes)

### **Ausländische Marineangehörige**

Vollmatrose Karim Aila (Dockwächter, Iranische Marine)

Lt. Juri Sapronow (Russische Marine, Sewastopol)

## PROLOG

---

Mitten in der Ägäis, zwischen dem griechischen Festland und dem langen, westlichen Vorgebirge Kretas, liegt die rauhe und zerklüftete Insel Kithira. Sie ist ein plumper, an der breitesten Stelle über 30 Kilometer messender Felsbrocken inmitten eines leuchtenden Meeres, das wie Diamanten funkelt.

Am östlichen Rand des Mittelmeers herrscht ein klares, transparentes Licht, das selbst das Wasser zu durchfluten scheint. Für Sporttaucher handelt es sich hier um ein Urlaubsparadies, aber für die einheimischen Fischer ist das azurblaue Meer, das die Insel umgibt, ein harscher, unversöhnlicher Ort. Die Fische bleiben zunehmend aus. Und das Leben ist so schwer wie nur je.

Es war fünf Uhr früh an einem heißen Morgen Anfang Juli, und die Sonne ging gerade auf. Ein Fischerboot segelte dicht am felsigen Strand auf der Südseite entlang. Oben auf der Backbordseite des Bugs saß der 16jährige Dimitrios Morakis und ließ die Beine über das Schanzkleid baumeln. Er steckte bis zum Hals in Schwierigkeiten.

Am Nachmittag zuvor hatte er es geschafft, das einzige gute Netz zu verlieren, das seine Familie besaß, und nun hockte sein Vater, Stephanos, unrasiert und brummig an der Ruderpinne. Insgeheim war der Mann stolz auf seinen goldhäutigen Sohn. Er schaute auf die Römernase des Jungen, ein Spiegelbild seiner eigenen, und die großen Hände, die eigentlich zu kräftig waren für den schlanken, jugendlichen Körper – das genetische Erbe des Jungen aus einer langen Ahnenreihe von kithiranischen Fischern.

Nichtsdestoweniger war Stephanos noch immer gereizt. »Wir sollten es lieber finden«, sagte er überflüssigerweise. Und so glitten sie in einer leichten Morgenbrise dahin, gegen die klatschenden kleinen Wellen, während weit drüben im Osten die Landmassen für Augenblicke hinter einem durch-

sichtigen Schleier aus Scharlachrot und Violett aufzusteigen schienen.

Das Netz fand sich mehr oder weniger dort, wo Stephanos es erwartet hatte, von den unwandelbaren Strömungen der Ägäis gegen einen gebogenen Felsvorsprung geschwemmt. An dieser Stelle waren über die Jahrhunderte schon allerhand Netze angespült worden.

Es gab nur ein Problem: Das Netz hing fest. Obwohl er sich fast eine halbe Stunde lang im Wasser abmühte, konnte Dimitrios es nicht losbekommen. »Es hat sich ein ganzes Stück weit drunten verheddert«, rief er seinem Vater zu. »Ich komm zurück aufs Boot, und dann tauche ich mit einem Fischmesser runter.«

Drei Minuten später durchbrach der Junge mit einem Kopfsprung die Wasseroberfläche und strampelte sich nach unten. In der kristallklaren Tiefe fand er das Netz, verschlungen und in einer Spalte zwischen zwei Felsen eingeklemmt. Es blieb keine andere Möglichkeit, als es loszuschneiden.

Er streckte die linke Hand aus, um festen Halt zu bekommen, und hackte mit dem Messer nach der Seite. Das Netz kam frei, und Dimitrios zerrte die verdrillte Schnur aus der V-förmigen Lücke zwischen den Felsen. Er war jetzt 24 Sekunden unter Wasser gewesen: Er mußte wieder auftauchen.

Sein Weg wurde von einem schweren Gewicht auf seinen Schultern blockiert. Er drehte sich, schob zwei große schwarze Stiefel weg und sah zu seinem Entsetzen, daß in den Stiefeln ein ausgewachsener, ziemlich toter menschlicher Leichnam steckte, der sich mit einem Arm in den uralten Felsen von Kithira verfangen hatte.

Der andere, skelettartige Arm schaukelte frei im Wasser. Er war von Fischen angefressen worden und schwankte in der Morgentide hin und her. Dimitrios schaute gebannt auf den weißen, aufgedunsenen Kopf mit den leeren Augenhöhlen: Das Fleisch der einen Gesichtshälfte war bis auf die Schädelknochen verschwunden, aber die Zähne waren noch da. Der angenagte Mund schien ihn durch das klare Wasser grotesk anzugrinsen. Es war wie eine Geistererscheinung, die sich der Teufel höchstpersönlich ausgedacht hatte.



Dimitrios würgte es vor Ekel, während er den grausigen Kadaver anstarrte, der weiter sein entsetzliches Zeitlupenballett unmittelbar unter der Wasseroberfläche vollführte: Der eine Arm und beide Beine hoben und senkten sich in der sanften Dünung, und der Körper wurde von den enggebündelten Unterwasserstrahlen des klaren ägäischen Sonnenlichts angestrahlt wie von einem Scheinwerfer.

Dann drehte Dimitrios sich um und strampelte mit der Hektik der wahrhaft Verängstigten los, panisch nach Luft verlangend, angetrieben von der lächerlichen Vorstellung, daß das Gespenst irgendwie eine Möglichkeit finden würde, ihm zu folgen. Unterwegs sah er nach unten, und dabei bemerkte er, wie die Sonne einen hellen Lichtpunkt auf dem dunkelblauen Pullover aufscheinen ließ, der den gräßlichen weißen Ballon der Wasserleiche bedeckte – der schwache Reflex auf einem winzigen, rund fünf Zentimeter langen silbernen U-Boot-Abzeichen, in das ein fünfzackiger roter Stern eingelegt war.

**Arabisches Meer und Operationsgebiet der Trägerkampfgruppe**



## KAPITEL EINS

---

22. April 2002. Indischer Ozean.

An Bord des Flugzeugträgers *USS Thomas Jefferson*.  
9S 92E. Fahrt 30.

Sie hatten ihn jetzt schon zweimal abgewinkt. Und jedesmal hatte Lieutenant William R. Howell behutsam den Leistungshebel seiner F-14 Tomcat nach vorn geschoben, den großen Abfangjäger nach Steuerbord wegsteigen lassen und dabei beobachtet, wie die Nadel des Fahrtmessers ohne jeden Ruck von 150 auf 280 Knoten kletterte. Die Beschleunigung war kaum zu spüren, doch binnen Sekunden sah der Lieutenant, wie sich die sechsstöckige »Insel« des Flugzeugträgers in einen zentimeterhohen Fingerhut verwandelte, der sich schwarz gegen den blauen Himmel abzeichnete.

Die tiefe Stimme des auf dem Heck des Trägers stehenden Landesignal-Offiziers mit dem schleppenden Utah-Akzent klang nach wie vor ruhig: »Tomcat zwei-null-eins, wir haben immer noch Schmutz auf dem Deck ... muß Sie noch mal abwinken ... bloß ausgelaufenes Öl ... dies ist kein Notfall, wiederhole: kein Notfall.«

Lt. Howell sprach langsam und gelassen: »Tomcat zwei-null-eins. Roger. Ich dreh noch 'ne Runde. Neuer Anflug aus zwölf Meilen Entfernung.« Er zog sanft die Nase des Jägers hoch, nur ein bißchen, und spürte, wie sich sein Magen verkrampfte. Es war nie mehr als ein flüchtiges Gefühl, aber es erinnerte einen jedesmal daran, daß auf hoher See ein Flugzeug auf der schmalen, abgewinkelten, rund 230 Meter langen, stampfenden Landebahn aufzusetzen für jeden Piloten eine Geschicklichkeits- und Nervenprobe auf Leben und Tod bleibt. Die meisten Anfänger brauchen ein paar Monate, bis ihnen nicht mehr nach jeder Landung die Knie zittern. Pilo-

ten, denen es an der nötigen Geschicklichkeit oder Nervenstärke mangelt, arbeiten gewöhnlich am Boden, kutschieren Frachtflugzeuge oder sind tot. Howell wußte, daß auf amerikanischen Flugzeugträgern pro Jahr rund 20 Maschinen zu Bruch gingen.

Vom Rücksitz murmelte der Radarbeobachter, Lt. Freddie Larsen: »Scheiße. Da unten sind um die hundert Mann nun seit 'ner halben Stunde damit beschäftigt, 'nen Ölfleck wegzumachen – was zum Teufel ist da eigentlich los?« Keiner der beiden Flieger war auch nur einen Tag älter als achtundzwanzig, aber sie hatten bereits die Nonchalance des Marinefliegers angesichts des plötzlichen Todes bei Überschallgeschwindigkeit perfektioniert. Insbesondere Howell.

»Keine Ahnung«, sagte er, während er die Tomcat wie eine Gewehrkugel durch die vereinzelt, tiefhängenden Wolken jagte, die an seinem monströsen, mittlerweile rund achteinhalb Kilometer pro Minute schnellen Kampfflugzeug mit Doppelleitwerk vorbeischoßen. »Haste jemals gesehen, wie 'n großer Jäger auf 'nem Trägerdeck in 'ne Öllache geraten ist?«

»Nee.«

»Kein schöner Anblick. Wenn er ins Schlittern gerät, haste 'ne echt gute Chance, 'nen Haufen Leute umzubringen. Vor allem, wenn er mit irgendwas kollidiert und in Brand gerät, was nicht ausbleiben dürfte.«

»Versuch das zu vermeiden, ja?«

Freddie spürte, wie die Tomcat an Schub verlor, nachdem Howell sie in eine Linkskurve legte. Er spürte den vertrauten Andruck schwächer werdender Triebwerke und stemmte seine Schultern gegen das Gieren der Maschine, wie er es früher beim Motorradfahren getan hatte.

Die F-14 ist ohnehin nicht viel mehr als ein Motorrad mit rund 20 Metern Flügelspannweite. Bei niedrigen Geschwindigkeiten überraschend windempfindlich, zwei steinharte Sitze, kein Komfort, aber ein Antrieb, der leistungsfähig genug ist, sie in eine Mach 2 schnelle Rakete zu verwandeln – 1400 Knoten, kein Problem, bis an die Grenze des persönlichen Leistungsprofils, von dem das Überleben des amerikanischen Jagdfliegers abhängt.

Howell, der die Geschwindigkeit noch immer bei knapp 280 Knoten hielt, ging in eine weite Kurve. Die Tomcat legte sich um nahezu 90 Grad auf die Seite, während hinter ihm die Triebwerke heulten, als versuche der Lärm ihn einzufangen und zu verschlingen. Den Träger vor sich konnte er nicht mehr ausmachen, weil die verstreuten weißen Wolken ihm die Sicht nahmen und dunkle Schatten auf das blaue Wasser warfen. Unter den beiden Fliegern lag einer der einsamsten Seewege der Welt, das rund 5500 Kilometer breite Gebiet des zentralen Indischen Ozeans, das sich zwischen der Insel Madagaskar und der felsübersäten Westküste von Sumatra erstreckt.

Der US-Flugzeugträger und seine Eskorte – zusammen bildeten sie einen kompletten, zwölf Schiffe starken Kampfverband, zu dem auch zwei Atom-Unterseeboote gehörten – liefen auf die amerikanische Marinebasis auf Diego Garcia zu, einem winzigen Atoll rund 750 Kilometer südlich des Äquators, die den einzigen sicheren anglo-amerikanischen Hafen in der gesamten Region darstellt.

Das Seegebiet war wie geschaffen für amerikanische Kampfgruppen – ein Ort, wo die kritischsten Admiräle und ihr Stab neue Raketensysteme und neue Kriegsschiffe austesteten und immer wieder ihre Spitzenpiloten vom Flugdeck katapultierten – von 0 auf 168 Knoten in 2,1 Sekunden. Die Gegend war nichts für Zartbesaitete. Es handelte sich um einen simulierten Kriegsschauplatz, der ausschließlich für die Allerbesten entworfen worden war, die das Land hervorbringen konnte – Männer, die das Zeug zum »Helden der Nation« hatten, um Tom Wolfes unsterbliche Formulierung zu verwenden. Jedermann dient dort draußen sechs endlose Monate an einem Stück.

Lt. Howell ging bis auf 1200 Fuß hinunter und sprach erneut mit dem Fluglotsen des Trägers. »Tower, hier Tomcat zwei-null-eins bei acht Meilen. Neuer Anflug.« Er faßte sich kurz, und wieder begann der Jet sachte an Höhe zu verlieren, während die Triebwerke fast jenes durchdringende, kreischende hohe C von sich gaben, das ein Regal voller Weingläser zersplittern könnte. Isoliert hinter Schutzbrille und Kopfhörern suchte Howell den Horizont nach dem 100 000-Tonnen-Flugzeugträger ab.

Seine Sprechanlage knisterte. »Roger, Tomcat zwei-null-eins. Ihr Deck ist jetzt klar zur Landung, kann Sie sehen... Fliegen Sie weiter an, achten Sie auf Kurs und Höhe. Böiger Wind um 30 Knoten aus Südwest. Wir halten immer noch genau rein. Alles bereit für Sie.«

»Roger, Tower ... sechs Meilen.«

Alle Piloten der Navy und der Air Force haben eine spezielle, lässige »Was-soll's«-Art, Nachrichten aus ihren schnellen Kampfflugzeugen zu übermitteln, eine Angewohnheit, von der gelegentlich behauptet wird, sie sei unmittelbar Amerikas berühmtestem Fliegeras abgeschaut worden – General Chuck Yeager, der 1947 als erster Testpilot mit seiner hochgeheimen Bell X-1 die Schallmauer durchbrochen hat.

Fast jeder junge Marineflieger legt sich, wenn er mit dem Tower spricht, eine Art schleppenden Dialekt wie ein Bauernbursche aus West Virginia zu – haargenau so, wie er sich vorstellt, daß General Yeager es gesagt haben könnte – gaaanz langsam, eiskalt im Angesicht der Katastrophe... »Hab 'nen kleinen Flameout im guten alten Steuerbordtriebwerk; ich stell's dann halt ab und bring sie mit bloß einem runter. Dreht mal besser das Flugdeck 'nen Tick oder zwei, macht's mir einfacher mit dem Seitenwind. Weiter kein Problem.«

Lieutenant William R. Howell konnte den General besser imitieren als »irgendeiner von den Jungs«. Und müheloser. Denn eigentlich war er gar nicht Lt. William R. Howell. Er war viel eher Billy-Ray Howell, dessen Vater – ein ehemaliger Bergmann und Angehöriger der Southern Methodist Church – jetzt den Krämerladen der gleichen Stadt betrieb, aus der auch Chuck Yeager stammte – Hamlin, ein Ort mit weniger als 1000 Einwohnern, der oben in den Tälern am Westrand der Appalachen lag, direkt am Mud River und nahe der Ostgrenze von Kentucky in Lincoln County. Wie Chuck Yeager redete Billy-Ray über »die Täler«, angelte im Mud River, war der Sohn eines Mannes, der in seinem Leben ein paar Bären geschossen hatte: »Kann's kaum abwarten, heimzukommen und Daddy wiederzusehen.«

Wenn er den Steuerknüppel einer F-14 in der Hand hatte, war Billy-Ray Howell General Yeager. Er dachte wie er, sprach