



Roland Büchler

# Objekat Morava

Flugzeugkaverne in Priština-Slatina (Kosovo)

Deutsche Ausgabe 2014

# **INHALTSVERZEICHNIS**

## **1. Vorwort**

## **2. Geschichte**

2.1. Jugoslawische Stollen

2.2. Nutzung im Kalten Krieg

2.3. Angriff durch die NATO 1999

## **3. Funktionskonzept**

3.1. Mission Abfangjagd

3.2. Standortwahl

3.3. Bunkerbrechende Bomben

3.4. Ausserdienststellungen von FIKav

## **4. Aufbau und Ausrüstung**

4.1. Flugplatzbauten

4.2. Erdgeschoss

4.3. Obergeschoss

## **5. Schlusswort**

## **6. Pläne der Anlage**

## **7. Basisdaten**

## **8. Glossar**

## **9. Quellen**

9.1. Internet

9.2. Literatur

## **10. Danksagungen**

## **11. Impressum**

## **1. Vorwort**

Bei einer Flugzeugkaverne (FKav) handelt es sich um eine Festungsanlage der Luftwaffe auf einem Militärflugplatz. Diese basiert auf einem Netzwerk von Tunnels und Verbindungsstollen. Diese sind zu einem Komplex unterirdischer Hangar-Anlagen ausgebaut. Die Anlage dient primär der geschützten unterirdischen Unterbringung von Kampfflugzeugen bei höchstmöglichem Schutzgrad. Sekundär können Flugzeugmechaniker darin die Flugzeuge geschützt vor jeglichen Einflüssen reparieren, modifizieren und warten. Untergebracht im Felsen bieten sie nebst der Abschirmung vor schädlichen Witterungseinflüssen auch umfassenden Schutz vor Sabotage, Artilleriefeuer und Luftangriffen mit konventionellen wie auch atomaren, biologischen und chemischen (ABC)-Waffen. Zur Zeit des Kalten Krieges befanden sich darin ganze Geschwader oder mehrere Staffeln in ständiger Einsatzbereitschaft. Die Planung sah vor, dass FKav möglichst auf grossflächigen Militärflugplätzen in strategisch wichtigen Industrie- und Wirtschaftsregionen erbaut wurden.



In den 50er-Jahren kam bei den beiden Supermächten eine neue Doktrin auf, welche darauf abzielte, bei Präventivangriffen mit Nuklearwaffen feindliche Flugplätze auszurotten. So hätten sowohl taktische Kampfflugzeuge und strategische Bomber freifallende Nuklearwaffen abwerfen können wie auch IBCM einen Flugplatz angreifen können. Die FIKav hatten deswegen im kalten Krieg hauptsächlich einen Zweck. Bei einem Angriff von Bombern mit Nuklearwaffen sollten die eigenen Abfangjäger aus den FIKav düsen, direkt aufsteigen und die eigenen Metropolen vor Angriffen beschützen. Die FIKav hatten den primären Zweck, dass die Abfangjäger vor jeglichen Angriffen rundum geschützt waren. So hätten weder unerwartete Angriffe mit Fernlenkwaffen, direkte Treffer von Nuklearwaffen, B- und C-Waffen noch Saboteure die Handlungsfähigkeit der Abfangjägerflotte einschränken sollen. Daraus ergab sich

auch die Möglichkeit, nach einem Erstschlag mit den Flugzeugen aus der FIKav zu einem Gegenschlag auszuholen. So bauten in den 60er-Jahren verschiedene Luftwaffen auf ihren Militärflugplätzen nebst betonierte Flugzeugunterständen unterirdische FIKav. Dies waren hauptsächlich neutrale Länder, welche auf Defensive ausgerichtet waren. Die USA und der WAPA eher auf Angriff und somit Verschiebung in unbekanntes Terrain ausgelegt waren. Deswegen lohnte sich für die Grossmächte der Bau der teuren Megafestungen nicht, Flugzeugträger passten besser in das Bewegungsbild. Obwohl China eine Nuklearmacht ist, war dessen Strategie mit den defensiven der neutralen Staaten zu vergleichen. Mit Beginn des kalten Krieges und der nuklearen Bedrohung wurden weltweit 81 FIKav erbaut.



## **2. Geschichte**

### **2.1 Jugoslawische Stollen**

Die serbischen MiG-21bis werden während des Kosovokrieges von Hand verschoben während rechts Material gestaut steht.



Der jugoslawische Luftwaffengeneral Ulepiã hatte mit einer Militärdelegation 1954 eine Besichtigung in der FIKav Säve unternommen. Ihre Erkenntnisse haben sie nach Belgrad weitergeleitet. Mit den Skizzen und Fotos aus Schweden konnte der jugoslawische Chefingenieur Dragoslav Sobotka das schwedische Konzept der FIKav studieren und kopieren. Die jugoslawische Luftwaffe (Ratno Vazduhoplovstvo i Protiv Vazdušna Odbrana, kurz RV i PVO), hatte ihre Militärflugplätze je nach Schutzgrad in drei Kategorien, von A bis C, eingeteilt. Die Anlagen der Kategorie A waren jene in Željava (Kroatien / Bosnien) und die hier beschriebene in Priština-Slatina. In Friedenszeiten diente Željava als Hauptbasis und bestand aus einer ballistisch- und ABC-geschützten FIKav mit all ihren unterirdischen logistischen Räumlichkeiten. Slatina war als zweite Hauptbasis für Kriegszeiten erschaffen worden und zeitgleich auch die zweitgrösste FIKav in Jugoslawien. Die Basis Slatina bestand aus der leicht weniger geschützten FIKav und deren platzmässig beschränkten unterirdischen logistischen Räumlichkeiten. Die Kategorie B umfasste drei Nebenbasen (Split-Divulje, Mostar-Ortiješ und Šipčanik-Podgoriza) für Kriegszeiten. Diese waren nur leicht geschützt mit rund 10m Felsüberdeckung und verfügten nur über die nötigsten Wartungseinrichtungen zur Erstellung der Flugbereitschaft sowie für Zwischenflugkontrollen, da sie lediglich als geschützte Unterstände gedacht waren. Die Kategorie C bezog sich auf Nebenbasen und bot lediglich eine Reihe von gepanzerten Flugzeugunterständen (GFU) an den Enden der Piste.

## **2.2 Nutzung im Kalten Krieg**



Während des Jugoslawien-krieges 1995 sind die Kampfflug-zeuge verdichtet im 30°-Winkel angeordnet, damit bis zu 24 MiG-21 abgestellt werden können