



DDR-Hubschrauberflüge über der Grenze zu Westberlin (2. Fassung)

9. August 1965

Einzelinformation Nr. 734b/65 über die Hubschrauberflüge der DDR über der Hauptstadt der DDR und im Gebiet der Staatsgrenze der DDR zu Westberlin (2. Fassung)

Quelle

BStU, MfS, ZAIG 1095, Bl. 1–11, (4. Expl.).

Serie

Informationen.

Verteiler

Ulbricht, Honecker, KGB – MfS: Ablage.

Vermerk

Handschriftlich im Dokumentenkopf: »2. Fassung«, im Verteiler hinter Ulbricht nachträglich von derselben Hand hinzugefügt: »oder Stoph durch Min.?«, hinter Honecker stenographisch »Ergebnis Beater«.

Bemerkungen

Die Information liegt in zwei Fassungen vor. Die 1. Fassung wurde am 7.8.1965 um 11.35 Uhr per Kurier an Erich Honecker versandt. Die 2. Fassung wurde am 9.8.1965 um 15.40 Uhr per Kurier an Honecker versandt. Ob das laut Verteiler an Ulbricht oder Stoph adressierte 1. Exemplar der 2. Fassung durch Mielke überbracht wurde und an wen, ist der Überlieferung nicht zu entnehmen. Das Postausgangbuch verzeichnet keinen Versand an Ulbricht, vgl. BStU, MfS, ZAIG 6025, Bd. C, Bl. 177–178. Am 10.8.1965 befand sich Ulbricht bereits im Urlaub.

Verweis

Information [734a/65](#) (1. Fassung).

2. Fassung

Nach vorliegenden Informationen erfolgen seit Mitte Juni 1965 in den westdeutschen und Westberliner Publikationsorganen Veröffentlichungen, in denen nach weitgehend einheitlicher Sprachregelung gegen die Flüge von Hubschraubern der DDR über der Hauptstadt der DDR Berlin und im Gebiet der Staatsgrenze der DDR zu Westberlin Stellung genommen wird.¹

Zu dieser Kampagne um die Hubschrauberflüge der DDR liegen dem MfS eine Reihe von internen Informationen vor, aus denen die von der Bundesregierung verfolgte Zielsetzung und auch das Verhalten der Westmächte ersichtlich wird.

Durch zuverlässige Quellen wurde z. B. bekannt, dass Erhard² am 24.6.1965 in einer persönlichen Besprechung die Botschafter der USA, Großbritanniens und Frankreichs gedrängt hat, ihre Regierungen im Zusammenhang mit den DDR-Hubschrauberflügen zu aktiven Maßnahmen in Berlin zu bewegen.³

In einer internen Einschätzung der Bundesregierung zur Lage in Berlin, die Ende Juni 1965 gefertigt wurde, wird zum Ausdruck gebracht, dass sich die DDR-Hubschrauberflüge über Berlin nicht gegen die Bundesrepublik, sondern gegen die Verbündeten richten würden. Führende Kreise der Bundesregierung und des Westberliner Senats vertraten in internen Besprechungen und Gesprächen die Auffassung, wenn DDR-Hubschrauber über »Ostberlin« fliegen würden, obwohl auch das schon ein Bruch des Berlin-Status wäre, sei das eine Sache. Eine andere Sache sei jedoch, wenn man Flüge über oder an der Grenze Westberlins durchführen würde. Diese müssten auf alle Fälle verhindert werden. Obwohl es schwierig sei, einen Hubschrauber zum Landen zu zwingen, käme es darauf an, rasch und wirkungsvoll zu handeln. Brandt⁴ und Amrehn⁵ forderten auf der Sitzung des Westberliner Abgeordnetenhauses am 1.7.1965 die Westmächte auf, die Hubschrauber der DDR zur Landung zu zwingen.⁶

Von einem CDU-Bundestagsabgeordneten wurde Ende Juni 1965 in einem internen Gespräch gefordert, die »Luftzwischenfälle« im Raum Berlin so auszunutzen, dass durch entsprechende Gegenmaßnahmen der Osten zu Kurzschlusshandlungen veranlasst werde. Da für eine Wiederholung des 17. Juni die Zeit vorbei sei, würde sich im Zusammenhang mit der »Berlin-Krise« für die Bundesregierung die letzte Gelegenheit ergeben, eine Situation zu schaffen, an der die westlichen Alliierten nicht vorbeigehen könnten, sondern wo sie reagieren müssten. Da die Westmächte selbst wenig Lust zeigten, sich in scharfer Form zur Westberlinfrage zu äußern, müsse die Bundesregierung entsprechende Initiativen entwickeln – genannt wurden Stopp des gesamten Warentransports in die DDR auf dem Schienenweg bzw. Stopp der Transporte der DDR in und durch die Bundesrepublik sowie Einstellung der Personenbeförderung auf dem Schienenweg zwischen Westdeutschland und Westberlin bzw. zwischen Westdeutschland und der DDR – um die Westmächte zu zwingen, auf eine Zuspitzung der internationalen Lage im Zusammenhang mit Deutschland einzugehen.

Ein leitender Mitarbeiter des Bonner Auswärtigen Amtes erklärte Ende Juni 1965, wirksame Gegenmaßnahmen könnten nur auf einem Gebiet liegen, bei dem starke Interessen der DDR berührt würden. Das sei der Handel der DDR mit den westlichen Staaten. Die westlichen Verbündeten sollten deshalb keine Temporary Travel Documents⁷ für Geschäftsreisen von DDR-Funktionären mehr ausstellen.

Wie aus zuverlässigen Quellen bekannt wurde, verhalten sich die Westmächte diesen Forderungen der Bundesregierung gegenüber im Allgemeinen zurückhaltend.

In Kreisen der westlichen Alliierten sind nach übereinstimmenden Informationen die DDR-Hubschrauberflüge sehr umstritten. Während die USA behaupten, die DDR-Hubschrauber hätten den Berliner Luftraum und insbesondere den amerikanischen Sektor verletzt, sind die Erklärungen der französischen und britischen Regierung sehr zurückhaltend.

Ein politischer Berater der britischen Militärregierung in Westberlin deutete z. B. gegenüber einem leitenden Mitarbeiter der Bundesregierung an, dass die britische Regierung nur auf Drängen Bonns und Berlins der am 2.7.1965 dem sowjetischen Außenministerium übergebenen Protestnote gegen Flüge von DDR-Hubschraubern über Berlin zugestimmt habe. Der Text dieser Protestnote wäre im Entwurf Ende Juni 1965 in der Bonner Vierer-Gruppe von den Amerikanern zirkuliert worden. Ursprünglich sei dieser Text als Gesprächsunterlage für die in den westlichen Hauptstädten geplanten Gespräche mit den dortigen sowjetischen Botschaftern vorgesehen gewesen. Die Übergabe des Textes in abgeänderter Form als Protestnote in Moskau sei dann auch ohne Wissen der Bundesregierung geschehen, die darüber erhebliche Verärgerung an den Tag gelegt habe.

In einer internen Stellungnahme der Bundesregierung von Ende Juni 1965 wird in diesem Zusammenhang auch zum Ausdruck gebracht, dass die täglichen Beratungen der Bonner Vierergruppe und die daneben stattfindenden Gespräche auf anderen Ebenen noch nicht zu einer Einigung über Gegenmaßnahmen in der Hubschrauberfrage geführt hätten. Hier seien unterschiedliche Auffassungen zwischen den Botschaftern und ihren Regierungen erkennbar, wobei die amerikanische Botschaft die entschlossenste Haltung vertrete. Bei den geführten Konsultationen habe jedoch die Bundesregierung keinen Zweifel daran gelassen, dass sie eine entschlossene Haltung der Verbündeten für notwendig halte. Da es sich hier jedoch in erster Linie um die Rechte der drei Westmächte in Berlin handle, sei naturgemäß der Dringlichkeit der Vorstellungen der Bundesregierung eine Grenze gesetzt. Dies gelte auch für Konsultationen im NATO-Rat.

Die Besprechungen zwischen Bundeskanzler Erhard und den drei westlichen Botschaftern am 5.7.1965, bei der Erhard erneut versucht hatte, die Alliierten, insbesondere die USA, zu militärischen Interventionen gegen die Hubschrauberflüge der DDR zu veranlassen, ist für die Bundesregierung ebenfalls nicht zufriedenstellend verlaufen.⁸

Die Engländer würden physische Maßnahmen ablehnen oder ihnen zumindest mit starken Bedenken begegnen. Die Vorstellungen der Amerikaner würden darauf hinauslaufen, dass bei einem Flug von DDR-Hubschraubern parallel zur Westberliner Grenze zunächst ein alliierter Hubschrauber zur Begleitung nebenherfliegt. Bei einem Einflug eines DDR-Hubschraubers in Westberliner Luftraum sollen mehrere alliierte Hubschrauber aufsteigen und ihn abdrängen.

Botschafter McGhee⁹ hätte hierzu jedoch bemerkt, dass ein derartiges Vorhaben im Einzelnen nicht so einfach sei, da ein Hubschrauber relativ lange Zeit benötige, ehe er aufgestiegen sei und eine gewisse Höhe erreicht habe. Obwohl die Amerikaner schwerere Hubschrauber als die »Zone« hätten, dürfe man nicht verkennen, dass der DDR-Hubschrauber längst verschwunden sein kann, bevor der amerikanische aufgestiegen sei. Botschafter McGhee hätte in diesem Zusammenhang mitgeteilt, dass amerikanische Hubschrauber künftig auch wieder über Ostberliner Gebiet fliegen würden.

Außenminister Rusk¹⁰ ließ die Bundesregierung Anfang Juli 1965 wissen, dass sich die Amerikaner immer noch mit möglichen Gegenmaßnahmen gegen die DDR-Hubschrauberflüge beschäftigen würden. Eine Verbindungsaufnahme mit der Bundesregierung sei in Kürze zu erwarten. Rusk habe damit zum Ausdruck bringen wollen, dass die beteiligten amerikanischen Stellen, wie State Department, Defence Department und die militärischen Stäbe der USA in Europa damit beschäftigt seien, die Einzelheiten für die Durchführung der Richtlinie zu erarbeiten, die McGhee gegenüber Erhard für diese Eventualfälle dargelegt habe und denen sich die britische und französische Regierung angeschlossen hätten. Nach Abschluss der vorbereitenden Arbeiten auf amerikanischer Seite würden diese Planungen der Vierergruppe in Bonn präsentiert werden.

So konnte demnach Ende Juni 1965 festgestellt werden, dass die Amerikaner immer noch keine Klarheit über die zu ergreifenden Maßnahmen besaßen. Darüber hinaus konnte keine Einigkeit mit den anderen Alliierten erzielt werden. In diesem Zusammenhang wurde bekannt, dass Großbritannien z. B. bereits vorher Erwägungen angestellt habe, bei Fortführung von Flügen der DDR-Hubschrauber über Berlin auch einen britischen Hubschrauber in Westberlin zu stationieren, was bisher nicht der Fall war. Die Franzosen haben bisher ebenfalls noch keinen Hubschrauber in Westberlin stationiert. Zur Verstärkung der US-Brigade in Westberlin sind unterdessen zwei einmotorige Verbindungsflugzeuge und zwei Turbinenhubschrauber des Typs »Iroquois«¹¹ nach Westberlin verlegt worden. Die Hubschrauber können mit Maschinenwaffen oder Raketen ausgerüstet werden. Damit haben die US-Besitzer in Westberlin nunmehr sechs Hubschrauber stationiert. Zur Einschätzung des Charakters der seit Mitte Juni 1965 erfolgenden Stellungnahmen zu den Hubschrauberflügen der DDR ist weiter bedeutsam, dass vor diesem Zeitpunkt keine nennenswerten Veröffentlichungen erfolgten und dass auch keine internen Hinweise dazu eingingen, obwohl bereits seit mehreren Jahren Hubschrauberflüge über der Hauptstadt der DDR durchgeführt wurden und im März 1965 auch bereits Hubschrauberflüge im Gebiet der Staatsgrenze der DDR zu Westberlin erfolgten.

Seit 1959 werden durch die »Interflug« über dem Stadtgebiet der Hauptstadt der DDR Berlin mittels Hubschrauber Rettungs- und Arbeitsflüge durchgeführt. Allein in den letzten 2½ Jahren erfolgten 66 derartige Flüge, davon 1963 15 Rettungs- und 7 Arbeitsflüge, 1964 16 Rettungs- und 10 Arbeitsflüge, 1965 10 Rettungs- und 8 Arbeitsflüge.

Bei den Rettungsflügen handelte es sich um Überführungen von Personen, die aus gesundheitlichen Gründen mit anderen Verkehrsmitteln nicht transportiert werden konnten bzw. die schnellstens einer Spezialbehandlung zugeführt werden mussten.

Bei den Arbeitsflügen handelte es sich um Kranflüge für VE-Betriebe, um Bildflüge für Film und Presse und um den Transport von Personen und Materialien im Rahmen von kulturellen Veranstaltungen.

In keinem Falle wurde dabei die Staatsgrenze der DDR überflogen und Westberliner Gebiet verletzt. Das trifft auch für Rettungsflüge zu, bei denen der Marx-Engels-Platz als Lande- und Startplatz diente.

Bei Rettungsflügen gibt es eine festgelegte Flugroute, die nach entsprechender Überprüfung bei allen Flügen konsequent eingehalten wurde. Die Hubschrauber müssen in jedem Fall den Flughafen Berlin-Schönefeld anfliegen. Die Flugtrasse verläuft dann über Schöneweide, Baumschulenweg, Ostkreuz zum Marx-Engels-Platz.

Bei Arbeitsflügen wird in der Regel die kürzeste Verbindung zum Einsatzort gewählt, ohne jedoch in die Nähe der Staatsgrenze zu kommen.

Wie die Untersuchungen ergaben, ist es auch bei dem am 13.10.1963 in der Nähe der Staatsgrenze durchgeführten Arbeitsflug zur Demontage eines Schornsteins der Grafischen Werke in Berlin-Mitte¹² zu keiner Verletzung der Staatsgrenze der DDR gekommen.

Bei weiteren Arbeitsflügen am 3.10.1964 in Berlin-Mitte (Filmaufnahmen) sowie am 8.5. und 14.6.1965 zum Vorplatz am Friedrichstadtpalast¹³ erfolgte ebenfalls keine Verletzung Westberliner Gebiets.

Die Hubschrauberflüge der Hubschrauberkette der Stadtkommandantur Berlin an der Staatsgrenze der DDR zu Westberlin wurden auf der Grundlage des Befehls 127/64 des Ministers für Nationale Verteidigung und eines vom Stadtkommandanten bestätigten Planes am 23.3.1965 aufgenommen. In der Zeit vom 23.3. bis 25.3.1965 erfolgten insgesamt 15 und in der Zeit vom 9.6. bis 21.6.1965 insgesamt 22 Flüge mit diesen Hubschraubern.

Ziel dieser Flüge war u. a.

- die Aufklärung der Besonderheiten des Grenzverlaufes,
- die Anfertigung von Luftbildaufnahmen,
- die Aufklärung der Handlungen des Gegners im Grenzgebiet,
- die Aufklärung von Menschenansammlungen und -konzentrationen von bewaffneten Kräften, besonders unter dem Gesichtspunkt der Aufklärung von eventuellen Vorbereitungen für Provokationen (vor allem anlässlich 17. Juni).

Bemerkenswert ist dabei, dass während der ersten Flugperiode (23. bis 25.3.1965) – außer einer kurzen Meldung in der Westpresse – keine offiziellen Einwände erhoben wurden.

Sowohl die Rettungs- und Arbeitsflüge der »Interflug« als auch die Flüge der Hubschrauberkette der Stadtkommandantur Berlin wurden in jedem Fall über den zentralen Gefechtsstand der NVA LSK/LV dem zentralen sowjetischen Gefechtsstand in Wünsdorf gemeldet.¹⁴

Obwohl durch die NVA insgesamt 16 Flugtage im Grenzgebiet eingeplant waren, wurde der Flugbetrieb nur an neun Tagen aufgenommen. Die gegebenen Weisungen, dass die äußere Grenze – die Staatsgrenze der DDR zu Westberlin – und die innere Grenze – 3 km im Gebiet der DDR – nicht überflogen werden dürfen, wurden nach entsprechender Überprüfung bei allen Flügen strikt eingehalten. Die Entfernung zur Staatsgrenze betrug während der Flüge durchschnittlich 200 m, die Flughöhe ca. 300 m.

Nach den Überprüfungen durch das MfS entspricht auch die von der Westpresse groß aufgemachte Meldung über eine angebliche Verletzung des Westberliner Luftraums durch einen Hubschrauber der NVA am 18.6.1965 nicht den Tatsachen. Der am 18.6.1965 in dem genannten Gebiet (Lichterfelde) im Einsatz gewesenen Hubschrauber der NVA Mi-4¹⁵/576 hielt während des Fluges eine Entfernung von 200 m zur Staatsgrenze, lediglich an zwei Stellen kam es zu einer Annäherung an die Staatsgrenze bis auf ca. 50 m.

Fast bei allen Einsätzen im Gebiet der Staatsgrenze der DDR zu Westberlin wurden unsere Hubschrauber durch amerikanische Hubschrauber vom Typ UH-1 B¹⁶ und H-13 G¹⁷ auf Teilstrecken oder während des gesamten Fluges begleitet, wobei sie wiederholt durch Manöver der US-Hubschrauber behindert oder gefährdet wurden.

Am 21.6.1965 wurde der Hubschrauber der NVA Mi-4/576 von Schönefeld aus bis in den Raum Staaken von dem US-Hubschrauber UH-1 B begleitet. Während sich unser Hubschrauber in einer Entfernung von ca. 200 m zur Staatsgrenze hielt, flog die US-Maschine in unmittelbarer Nähe der Staatsgrenze. Wiederholt flog dabei der genannte US-Hubschrauber mit hoher Fluggeschwindigkeit unseren Mi-4/576 an und drehte erst kurz vorher ab. Dabei überflog er mehrmals beträchtlich unsere Staatsgrenze und drang in das Gebiet der DDR ein. Vorher war der Hubschrauber Mi-4/576 im Raum Hohen Neuendorf bis Schildow bereits durch eine zweimotorige Maschine der in Westberlin stationierten Besatzer im Flug behindert worden.

Am 16.6.1965 kam es im Raum Gatow zu einer gefährlichen Annäherung eines englischen Flugzeuges bis auf 15 m, wodurch unser Hubschrauber SM-1¹⁸/503 in seinem Flug behindert wurde. Dabei verletzte die englische Maschine unseren Luftraum um ca. 300 m.

Am 9.6.1965 wurde der MI-4/576 während des gesamten Fluges entlang der Staatsgrenze der DDR von drei amerikanischen Hubschraubern begleitet.

Nach vorliegenden Unterlagen erfolgten seit 1.1.1965 von Westberlin aus insgesamt 94 Verletzungen des Luftraumes der DDR. Daran waren beteiligt 58 französische, 25 amerikanische und elf englische Flugzeuge.

Schwerpunkt war vor allem der Raum Potsdam mit 28 Verletzungen des Hoheitsgebietes der DDR. Bei den Einflügen wurde das Territorium der DDR durchschnittlich um 200 bis 3 000 m verletzt. Zeitlicher Schwerpunkt war der April 1965 mit 24 Luftraumverletzungen.

Die in der vorliegenden Information wiederholt getroffene Feststellung, wonach von den Hubschraubern der »Interflug« und der Hubschrauberkette der Stadtkommandantur Berlin die Staatsgrenze der DDR nach Westberlin nicht überflogen und Westberliner Luftraum nicht verletzt wurde, wird außer durch unsere spezifischen Kontroll- und Überprüfungsmaßnahmen auch durch eine Reihe anderer Überprüfungsergebnisse bestätigt.

So sind z. B. die Besatzungsmitglieder der Hubschrauberkette der Stadtkommandantur Berlin durch Besichtigungen und mehrere Flüge in alle Details des Grenzverlaufs eingewiesen worden, sodass derart konkrete Kenntnisse darüber bestanden, die auch ein zufälliges Überfliegen ausschließen.

Die Einweisung in die Flugaufgaben – insbesondere was die Einhaltung der Flugentfernung zur Staatsgrenze betrifft – und die gesamte politisch-ideologische Arbeit mit den Besatzungsmitgliedern war eindeutig darauf ausgerichtet, die strikte Einhaltung der Befehle zu sichern, wonach die Staatsgrenze der DDR nach Westberlin nicht überflogen werden darf.

Wie unabhängig voneinander geführte Überprüfungen ergaben, bestand darüber bei allen Besatzungsmitgliedern völlige Klarheit.

Die ebenfalls von verschiedenen Seiten geführten Überprüfungen, inwieweit durch die Besatzungsmitglieder diese Weisungen eingehalten wurden, ergaben, dass sie unabhängig voneinander übereinstimmende Angaben über den Flugverlauf machten, in deren Ergebnis gleichfalls festgestellt werden kann, dass keine Verletzung der Staatsgrenze der DDR nach Westberlin erfolgt ist und dass auch die anderen Bestimmungen über Flughöhe, Flugtrasse usw. eingehalten wurden. Das wird auch durch die visuellen Beobachtungen der Grenzsicherungskräfte bestätigt, die die gesamten Flüge an der Staatsgrenze verfolgten und die letztendlich auch die zahlreichen Verletzungen des Luftraumes der DDR von Westberlin aus durch Flugzeuge der Westmächte feststellten.

Im Interesse der Sicherheit der Quellen sind die in der Information enthaltenen Angaben über die Haltung der Westmächte und der Bundesregierung keinesfalls öffentlich auszuwerten.

1

Vgl. Zonenhubschrauber über US-Anlagen. In: Die Welt v. 19.6.1965.

2

Ludwig Erhard, Jg. 1897, Politiker, 1963–66 Bundeskanzler.

3

Vgl. Gespräch des Bundeskanzlers Erhard mit Vertretern der Drei Mächte, 24.6.1965. In: Akten zur auswärtigen Politik der Bundesrepublik Deutschland, 1965. Bd. 1, München 1996, S. 1086–1090.

4

Willy Brandt, Jg. 1913, 1957–66 Regierender Bürgermeister von Westberlin, 1966–69 Bundesaußenminister, 1969–72 Bundeskanzler, 1964–87 Vorsitzender der SPD.

5

Franz Amrehn, Jg. 1912, 1954–63 Bürgermeister (d. h. Stellvertreter des Regierenden Bürgermeisters) von Westberlin, 1961–69 Landesvorsitzender der CDU in Westberlin, 1963–67 Vorsitzender der CDU-Fraktion im Abgeordnetenhaus.

6

Vgl. Erklärung des Regierenden Bürgermeisters Brandt vor dem Abgeordnetenhaus von Berlin, 1.7.1965; Erklärung des Abgeordneten Amrehn (CDU) im Abgeordnetenhaus von Berlin, 1.7.1965. Beide in: Dokumente zur Deutschlandpolitik, IV. Reihe. Bd. 11, Frankfurt/M. 1978, S. 700 u. 705.

7

Gemeint sind die Reisedokumente des Allied Travel Office (ATO) in Westberlin. Diese Einrichtung beruhte auf einer Vereinbarung der NATO-Staaten, in denen die Reisedokumente der DDR nicht anerkannt wurden und gab statt dessen aufgrund eigener Kriterien Temporary Travel

Documents (TTD) für DDR-Bürger aus, die in Mitgliedsstaaten der NATO und nach Australien reisen wollten. Funktionären der SED und des Staates aus der DDR wurden diese Genehmigungen aus politischen Gründen häufig verweigert.

8

Die Besprechung zwischen Ludwig Erhard und den Botschaftern der Westalliierten fand am 6.7.1965 statt. Vgl. Gespräch des Bundeskanzlers Erhard mit Vertretern der Drei Mächte, 6.7.1965. In: Akten zur auswärtigen Politik der Bundesrepublik Deutschland, 1965. Bd. 1, München 1996, S. 1118–1122.

9

George Crews McGhee, Jg. 1912, US-amerikanischer Diplomat, 1961–63 Under Secretary of State for Political Affairs in der Regierung Kennedy, 1963–68 Botschafter der USA in der Bundesrepublik.

10

David Dean Rusk, Jg. 1909, US-amerikanischer Politiker, 1961–69 Secretary of State in den Regierungen Kennedy und Johnson.

11

HU-1A Iroquois – einmotoriger Hubschrauber aus der Produktion des Bell-Konzerns (Herstellernamen: Bell 204), für bis zu sieben Fluggäste geeignet.

12

Der VEB Graphische Werkstätten Berlin hatte seinen Sitz in der Schützenstraße im Stadtbezirk Berlin-Mitte. Etwa 100 m entfernt befand sich parallel die Zimmerstraße, durch die die Sektorengrenze verlief.

13

Der Friedrichstadtpalast befand sich in einer Entfernung zur Sektorengrenzen von ca. 650 m.

14

Die Kontrolle über den Berliner Luftraum unterlag dem Berlin Air Safety Centre (BASC), das als eine der beiden fortwirkenden Einrichtungen des alliierten Kontrollrates durch die vier Mächte ununterbrochen bis zum 31.12.1990 betrieben wurde. Ihm unterstanden alle Luftbewegungen im Umkreis von 32 Kilometern und bis zu einer Höhe von 3000 Metern um das Kontrollratsgebäude am Kleistpark im Stadtbezirk Schöneberg. Da die sowjetische Seite am Betrieb des Centres teilnahm und die Flüge von der DDR bei der GSSD angemeldet waren, ist davon auszugehen, dass sie auch im BASC registriert wurden.

15

Einmotoriger Hubschrauber sowjetischer Produktion, benannt nach dem Konstrukteur Michail L. Mil, für bis zu 14 Fluggäste geeignet.

16

Einmotoriger Hubschrauber aus der Produktion des Bell-Konzerns (Herstellernamen: Bell 204), für bis zu sieben Fluggäste geeignet.

17

Einmotoriger leichter Hubschrauber aus der Produktion des Bell-Konzerns (Herstellernamen: Bell 47), für drei Personen geeignet.

18

Leichter Hubschrauber aus polnischer Produktion (WSK-Werk in Świdnik) auf der Basis der Lizenz des sowjetischen Hubschraubers Mi-1, für max. drei Personen geeignet.