

GRENZTRUPPEN
DER DEUTSCHEN DEMOKRATISCHEN REPUBLIK
HUBSCHRAUBERSTAFFEL 16

O.U., den 01.09.1986

Az.: 10 03 16

GHGr. aufgehoben

Huse, R.

~~Vertrauliche Verschlusssache~~

~~Vertrauliche Verschlusssache~~

~~WS Nr.: 0 009471~~

1. Ausfertigung = 19 Blatt

Bestätigt:

Stellvertreter des Ministers
und Chef der Grenztruppen der DDR
am: . . 1986

im Org. per.

Baumgarten

Generalleutnant

05 Jan. 1987

17. Okt. 1988

lit. 90

Mitgezeichnet:

Stellvertreter des Chefs der
Luftstreitkräfte/Luftverteidigung
für Ausbildung der Front- und
Armeeffliegerkräfte
am: . . 1986

im Org. per.

Deorb

Generalleutnant

ORDNUNG

ZUM FLIEGEN AUF DEM HUBSCHRAUBERSTART- UND LANDEPLATZ
SALZWEDEL

Nr. 744/9/002

Kommandeur

König

Oberstleutnant

~~Vertrauliche Verschlusssache!~~

~~VVS-Nr.: 6 809472~~

1. Ausfertigung, Blatt 2

INHALTSVERZEICHNIS

=====

Lfd. Nr.	B l a t t	I n h a l t
1	3	Nachweis über Zugang / Abgang
2	4	Nachweis über Vernichtung
3	5	1. Allgemeine Bestimmungen
4	5 - 7	2. Beschreibung des Start- und Landeplatzes
5	7	3. Raum der Flüge
6	8	4. Nachrichten- und Flugsicherungsmittel
7	8 - 9	5. Meteorologische Sicherstellung der Flüge
8	9 - 10	6. Leitung der Flüge
9	10 - 11	7. Durchführung der Flüge
10	11 - 12	8. Ordnung zur Wiederherstellung der Orientierung im Raum der Flüge
11	12 - 13	9. Ordnung für die Organisation der Rettung von Besatzungen und Passagieren in Not geratener Luftfahrzeuge

1. Allgemeine Bestimmungen

Die vorliegende Ordnung wurde auf der Grundlage des Befehls Nr. 6/82 des Ministers für Nationale Verteidigung, der DV 101/0/001 und des Befehls Nr. 31/78 des Stellvertreters des Ministers und Chef der Grenztruppen erarbeitet.

Die Ordnung bildet die Grundlage der Arbeit des an der Vorbereitung, Durchführung, Sicherstellung und Leitung der Flüge beteiligten Personalbestandes.

Der Start- und Landeplatz SALZWEDEL ist ein Außenplatz der Hubschrauberstaffel 16 zur Sicherstellung von Gefechtseinsätzen.

Bei Ausbildungsflügen wird eine gesonderte Sicherstellung vom Kommandeur der Hubschrauberstaffel 16 befohlen.

2. Beschreibung des Start- und Landeplatzes

- 2.1. Lage des Start- und Landeplatzes zur nächsten größeren Ortschaft Anl. 1
- 2.2. Geografische Koordinaten des Start- und Landeplatzes Anl. 1
- 2.3. Ausmaße des Flugfeldes, der Bodenbeschaffenheit und Nutzbarkeit Anl. 1
- 2.4. Deckentyp, Abmessungen Anl. 1
- 2.5. Laderichtung und Magnetkurse der Hauptlande-
richtung Anl. 1
- 2.6. Lage und Abmessungen des Notlandeplatzes Anl. 1
- 2.7. Höhe des Flugfeldes über dem Meerespiegel Anl. 1
- 2.8. Lage und Nummerierung der Rollbahnen, des
Hubschrauberabstellplatzes, der technischen
Dienstzone, des Platzes zur Durchsicht und
Entmunitionierung der Waffen, des Parke der
flughafentechnischen Mittel und des Platzes
für das Bergungskommando Anl. 3
- 2.9. Markierung der Abstellplätze und der Ein-
flugschneise Anl. 1
- 2.10. Ordnung für den Verkehr des Personalbestan-
des und der Kfz-Technik auf dem Flugfeld Anl. 3

Das Befahren des Start- und Landeplatzes ist nur mit gültigem Fahrauftrag und Nachweisbuch gestattet.

Während des Fluggdienstes darf der Flugplatz nur mit Fahrzeugen befahren werden, die zur Sicherstellung eingesetzt sind.

Fahrgeschwindigkeiten:

- | | |
|-----------------------------------|---------|
| - am Tage | 25 km/h |
| - in der Nacht | 15 km/h |
| - an der Hubschrauber-
technik | 5 km/h |

Davon abweichende Festlegungen können in besonderen Fällen vom Leiter der Flugleitstelle bzw. Flugdispatcher getroffen werden.

Alle Fahrzeuge haben einen Sicherheitsabstand von 2 Metern zur abgestellten Hubschraubertechnik einzuhalten und müssen beim Heranfahren an die Hubschrauber eingewiesen werden.

V e r b o t e n sind:

- das Befahren des Flugfeldes, außer in besonderen Fällen oder zu Wartungsarbeiten mit Genehmigung des Leiters der Flugleitstelle bzw. Flugdispatchers;
- das Überholen von Kraftfahrzeugen untereinander;
- das Überholen beim Schleppen von Hubschraubern;
- das Rückwärtsfahren ohne Einweisung;
- das Fahren vor oder hinter der Hubschraubertechnik bei der Inbetriebnahme der Triebwerke.

Das Befahren des Flugfeldes und der Rollwege während des Flugbetriebes bedarf der Genehmigung des Leiters der Flugleitstelle bzw. Flugdispatchers.

2.11. Organisation der Absperrung des Flugfeldes während der Durchführung der Flüge

Der gesamte Flugplatz ist durch einen Streckmetallzaun gesichert.

2.12. Wetterminimum des Flugplatzes entsprechend Ausbaugrad

Anl. 1

- 2.13. Ordnung für die Befahrung des Flugplatzes in der Nacht Anl. 1

- 2.14. Ordnung und Reihenfolge der Schneeberäumung des Flugfeldes, der Rollwege und der Abstellplätze

Die Abstellplätze sind von den Einsatzkräften am Start- und Landeplatz zu räumen. Das Flugfeld ist bei Notwendigkeit im erforderlichen Umfang zu beräumen. Spezielle Räums-technik steht nicht zur Verfügung.

3. Raum der Flüge

- 3.1. Charakteristik des Raumes der Flüge Anl. 2

Der Flugplatzraum ist ebenes Gelände mit der höchsten Erhebung von 150 m 10 km südöstlich KLUTZE

- 3.2. Natürliche und künstliche Hindernisse am Platz und im Raum der Flüge, ihre Markierung und ihre Höhe bezüglich des Flugplatzes Anl. 2

- 3.3. Flugplatzraum, Lage der Zonen und Raum zum Anhängen und Ausklinken von Lasten Anl. 2

Das Anhängen und Ausklinken von Lasten erfolgt auf dem Flugfeld.

Flüge mit Lasten an der Außenaufhängung sind grundsätzlich über unbewohnten Gelände durchzuführen.

Weetstart mit Außenlast ist verboten!

Als Raum für den Abwurf von Außenlasten und für den Notabprung wird ein Gebiet ausschließlich der Ortschaften DANBECK - SYEDENLANGENBECK - BEETZENDORF - APENBURG - WINTERFELD - DANBECK

festgelegt.

Bei erforderlichen Notlandungen innerhalb der Platzrunde sind der Notlandestreifen auf dem Flugfeld und im Flugleistungsbereich die Arbeitsplätze des Wirtschaftsfluges zu nutzen!

- 3.4. Luftkorridore, Flugstrecken und Einflug in den Raum des Flugplatzes und dessen Ausflug Anl. 2
Anl. 6

- 3.5. Luftstraßen, örtliche Fluglinien im Raum der Flüge Anl. 2
Anl. 6

4. Nachrichten- und Flugsicherungsmittel

- 4.1. Entfaltung der Nachrichten- und Flugsicherungsmittel auf dem Flugplatz Anl. 1
- 4.2. Reichweiten der Funkmittel Anl. 5
- 4.3. Ordnung der Nutzung der Nachrichten- und Flugsicherungsmittel
Die Flugsicherungsmittel und deren Entfaltung erlauben nur den Anflug unter tags einfachen Wetterbedingungen und nachts einfachen Wetterbedingungen.
Am Platz gibt es **kei n** System zum Durchstoßen der Wolken.
- 4.4. Schema der Nachrichtenverbindungen und Führung, Nachrichtenkanäle zwischen den Flugsicherungsorganen Anl. 4
- 4.5. Reservemittel zur Nachrichten- und Flugsicherungs- sicherstellung der Flüge Anl. 4
Reservetechnik steht **n i c h t** zur Verfügung

5. Meteorologische Sicherstellung der Flüge

- 5.1. Klimatologische und ornithologische Charakteristik des Raumes der Flüge nach Jahreszeiten
Der Flachlandcharakter der Altmark bietet für den Flugplatz SALZWEDEL günstige Flugwetterlagen.
Frontpassagen erfolgen ohne kontinentale Modifizierung. Vorherrschende Windrichtung um 270° , dabei können in den Monaten März, April und November Einschränkungen bei Flügen auftreten. Bei schwachgradientigen Lagen kommt es in den Monaten Oktober bis Februar zur verstärkten Nebelbildung.
Das Platzgebiet wird von Großvögeln (Gänsen, Kranichen) während des Frühjahrs- und Herbstzuges überquert.
In den Monaten März, April und September bis November fliegen sie in Pulks von 20 bis 150 Stück in Höhen von 100 bis 500 m.
Die unmittelbare Platzarbeit in einer Höhe bis 100 m in den Monaten Oktober bis März wird von Saatkrähen, die während der Dämmerungsphasen in Pulks von 1000 bis 1500 Stück ihre Schlafplätze in Objektnähe aufsuchen bzw. verlassen, beeinträchtigt.

5.2. Ordnung der meteorologischen und ornithologischen Sicherstellung der Flüge

Die Flugwetterwarte der Hubschrauberstaffel 16 arbeitet entsprechend des Dienstplanes des Leiters laut Aufgabenstellung des Kommandeurs. Eine 24stündige Wetterbeobachtung ist nicht gewährleistet. Zur unmittelbaren meteorologischen Sicherstellung der Flüge wird ein Offizier Flugwetterdienst als Diensthabender Meteorologe aus dem Bestand der Flugwetterwarten der Hubschrauberstaffel 16 befohlen.

5.3. Organisation der Funkmeß- und Luftwetteraufklärung

Durch das am Standort installierte Schifferader (TSR 333 m) wird bei entsprechenden Wetterlagen eine Wetteraufklärung in der Vorbereitungs- und Flugdienstphase sichergestellt. Bei Flügen einzelner Hubschrauber hat jede Besatzung die Luftwetteraufklärung im Flugleitbereich durchzuführen.

5.4. Sichtmarkentafel zum Bestimmen der Horizontalsicht

Anl. 6

6. Leitung der Flüge

6.1. Organe zur Leitung des Luftverkehrs und Ordnung ihres Zusammenwirkens

Die Leitung der Flüge wird durch den Leiter der Flugleitstelle bzw. diensthabenden Flugdispatcher (Überwachung bei An- und Abflügen einzelnen Hubschrauber) realisiert.

6.2. Ordnung für das Einreichen der Fluganmeldung und die Benachrichtigung über den Beginn und die Beendigung der Flüge

Die Anmeldung der Flüge erfolgt entsprechend der Anlage zur Flugsicherungsanweisung Nr. A 01/82 durch die Flugleitung des Stabes der Hubschrauberstaffel 16. Beginn und Ende der Flüge werden vom Flugdispatcher an die Flugleitung des Stabes gemeldet.

6.3. Ordnung zur Leitung der Flüge nach Sichtflugregeln

Die Leitung von Flügen der Gefechtsausbildung sowie Überprüfungsflüge erfolgen durch zugelassene Flugleiter entsprechend der DV 101/0/001.

An- und Abflüge einzelner Hubschrauber erfolgen in Verantwortlichkeit des Besatzungskommandeurs und werden vom Leiter der Flugleitstelle bzw. vom diensthabenden Flugdispatcher flugfunkmäßig überwacht.

6.4. Ordnung zur Leitung von Luftfahrzeugen, die den Flugleitungsbereich durchfliegen

An Luftfahrzeuge, die den Flugleitungsbereich durchfliegen, werden durch den Leiter der Flugleitstelle bzw. diensthabenden Flugdispatcher erforderliche Informationen über die Flugsicherungsanlage übermittelt.

6.5. Ordnung für das Abstimmen von Fragen der Aufnahme, der Abfertigung und der Sicherstellung von Luftfahrzeugen die von anderen Flugplätzen eintreffen

Einheitsfremde Hubschrauber melden sich auf dem zugewiesenen Kanal am Wendepunkt KALBE bzw. OSTERBURG. Informationen zu Flugsicherungs- und Wetterlage sowie Landeinformation werden vom Leiter der Flugleitstelle bzw. diensthabenden Flugdispatcher übermittelt. Der Start und die Landung erfolgen in Verantwortlichkeit des Besatzungskommandeurs. Die Abfertigung und Sicherstellung wird gewährleistet und erfolgt in Verantwortlichkeit des Leiters des Start- und Landeplatzes.

6.6. Reihenfolge der Handlungen der Organe zur Leitung des Luftverkehrs und der Besatzungen bei Erhalt des Signale zur sofortigen Landung aller Luftfahrzeuge

Nach Erhalt des Signale werden s o f o r t alle Besatzungen vom Leiter der Flugleitstelle bzw. diensthabenden Flugdispatcher zur Landung befohlen, bzw. deren Information im Funknetz des Zusammenwirkens organisiert.

7. Durchführung der Flüge

7.1. Flugplatzraum, Platzrundenhöhen und Sicherheitshöhe

Anl. 2

Höhe	- große Platzrunde	300 m
	- kleine Platzrunde	TEWB: 200 m NEWB: 300 m

7.2. Ordnung für den An- und Abflug des Platzes unter einfachen Wetterbedingungen

Der Abflug erfolgt tangential aus den Kurven der kleinen Platzrunde.

Der Anflug in Höhen bis 200 m erfolgt tangential in die Kurven der kleinen Platzrunde, über 200 m ist das Funkfeuer anzufliegen. Nach Überflug ist in Richtung 260° die Höhe auf 200 m zu verringern und in die Platzrunde einzufliegen.

7.3. Ordnung des Einfluges in des Flugleitungsbereich

Ortsfremde Luftfahrzeuge haben den Platz nur mit Kursen von 270° bis 360° anzufliegen. Der An- und Abflug zu und von den örtlichen Fluglinien hat über die Punkte KALBE bzw. OSTERBURG zu erfolgen.

7.4. Ordnung des Umfliegens gefährlicher Wettererscheinungen im Flugleitungsbereich

Gefährliche Wettererscheinungen sind, unter Beachtung der Flugsicherheit, der Grenznähe und des Grenzverlaufes zu umfliegen.

8. Ordnung zur Wiederherstellung der Orientierung im Raum der Flüge

8.1. Handlungen der Besatzung bei Verlust der Orientierung und Ordnung zu ihrer Wiederherstellung und Anflug des eigenen Platzes unter Sichtflugbedingungen, unter Berücksichtigung der vorhandenen Nachrichten- und Flugsicherungsmittel und charakteristischer Orientierungsmerkmale.

Wenn sich die Besatzung über die Richtigkeit des Standortes im Zweifel ist, hat sie entsprechend der DV 108/0/001 zu handeln.

Die Hauptmethode bei der Wiederherstellung der Orientierung ist die Anwendung der komplexen Navigation, unter Ausnutzung der funktechnischen Mittel des Flugplatzes SALZWEDEL anhand des geflogenen Kurses und der Flugzeit, sowie visuell nach Orientierungslinien und -punkten.

Nach Feststellen des vollständigen Orientierungsverlustes sind folgende Handlungen durchzuführen:

- die Notcode einschalten und Meldung an die Flugleitstelle
- einen Kurs von 090° einnehmen, die ELBE anfliegen und an der ELBE in südlicher Richtung die Orientierung herstellen
- eine Höhe von 600 m einnehmen, bzw. 50 m unter der Wolkenuntergrenze.

- bei Sicherheit, daß sich das Luftfahrzeug auf dem Hoheitsgebiet der DDR befindet, ein Rechteck rechts mit den Hauptkuren und einer Minute Abstand fliegen
- bei fehlender Verbindung zur Flugleitstelle bzw. ZGS das Signal " P O L U S " auf dem Peilkanal geben
- in der Nacht periodisch den Landescheinwerfer zuschalten und Signalaraketen abschießen
- anhand der vorhandenen Kraftstoffmenge die noch mögliche Flugzeit errechnen
- mit Hilfe funktechnischer Mittel und den vorhandenen Orientierungsmerkmalen den Standort bestimmen.

Bei Wiederherstellung der Orientierung dürfen nur Kurse zwischen 090° und 180° eingenommen werden. Erst nach eindeutiger Wiederherstellung der Orientierung ist der Flugplatz SALZWEDEL nach funktechnischen Mitteln oder mit Hilfe der Sichtnavigation anzufliegen.

Gelingt es nicht die Orientierung wieder herzustellen, ist 10 bis 15 Minuten vor völligem Kraftstoffverbrauch eine Landung durchzuführen.
Ein Überfliegen der Staatsgrenze ist unter allen Umständen auszuschließen.

8.2. Handlungen der Organe zur Leitung bei der Hilfeleistung für die Besatzung des Luftfahrzeuges zur Wiederherstellung der Orientierung

Sofortige Meldung an den ZGS und Anforderung notwendiger Unterstützung.
Alle eigenen Funkmittel auf 100 % arbeiten lassen.
Der Besatzung sind Angaben zur Unterstützung zu übermitteln.

9. Ordnung für die Organisation der Rettung von Besatzungen und Passagieren in Not geratener Luftfahrzeuge

9.1. Zur Suche und Rettung in Not geratener Luftfahrzeuge stehen k e i n e Mittel zur Verfügung.

9.2. Pflichten des leitenden Personals und der Organe zur Leitung des Luftverkehrs bei Erhalt eines Notsignals Beim Empfang der Signale " P O L U S " oder " M A Y D A Y " hat der Leiter der Flugleitstelle bzw. diensthabender Flugdispatcher

- Meldung an den Kommandeur und die Flugleitung der Hubschrauberstaffel 16 zu erteilen

~~Vertrauliche Verschlusssache!~~

~~VVS-Nr.: G 809471~~

1. Ausfertigung, Blatt 13

- unverzüglich die Einsatzbereitschaft des Platzes und der Flugsicherungsmittel herzustellen
- den Standort des Luftfahrzeuges und den Charakter der Luftnot zu bestimmen
- weitere Handlungen auf Weisung durchzuführen.

9.3. Ordnung für die Bereitstellung und Organisation des Dienstes der Such- und Rettungsmittel

Nur bei der Durchführung von Ausbildungsflügechichten im zugewiesenen Flugplatzraum wird die SAR-Sicherstellung wie folgt gewährleistet:

- a) 1 Hubschrauber Mi-2 mit Ausrüstung entsprechend der Ordnung 101/9/567, Anlage 3, Anmerkung 5
Die Besatzung und der Hubschrauber können im Rahmen der Flugechicht bei Gewährleistung einer schnellen Verfügbarkeit, laut Weisung des Stellvertreters des Chefs und Chef des Stabes des Kommandos der Grenztruppen, eingesetzt werden.
- b) Einsatz eines bodenständigen Such- und Rettungskommandos laut Ordnung Nr. 101/9/567, Anlage 4.
- c) Der Einsatz und die Führung der SAR-Kräfte in einer Notlage sind in den Organisationsprinzipien der Hubschrauberstaffel 16 festgelegt.

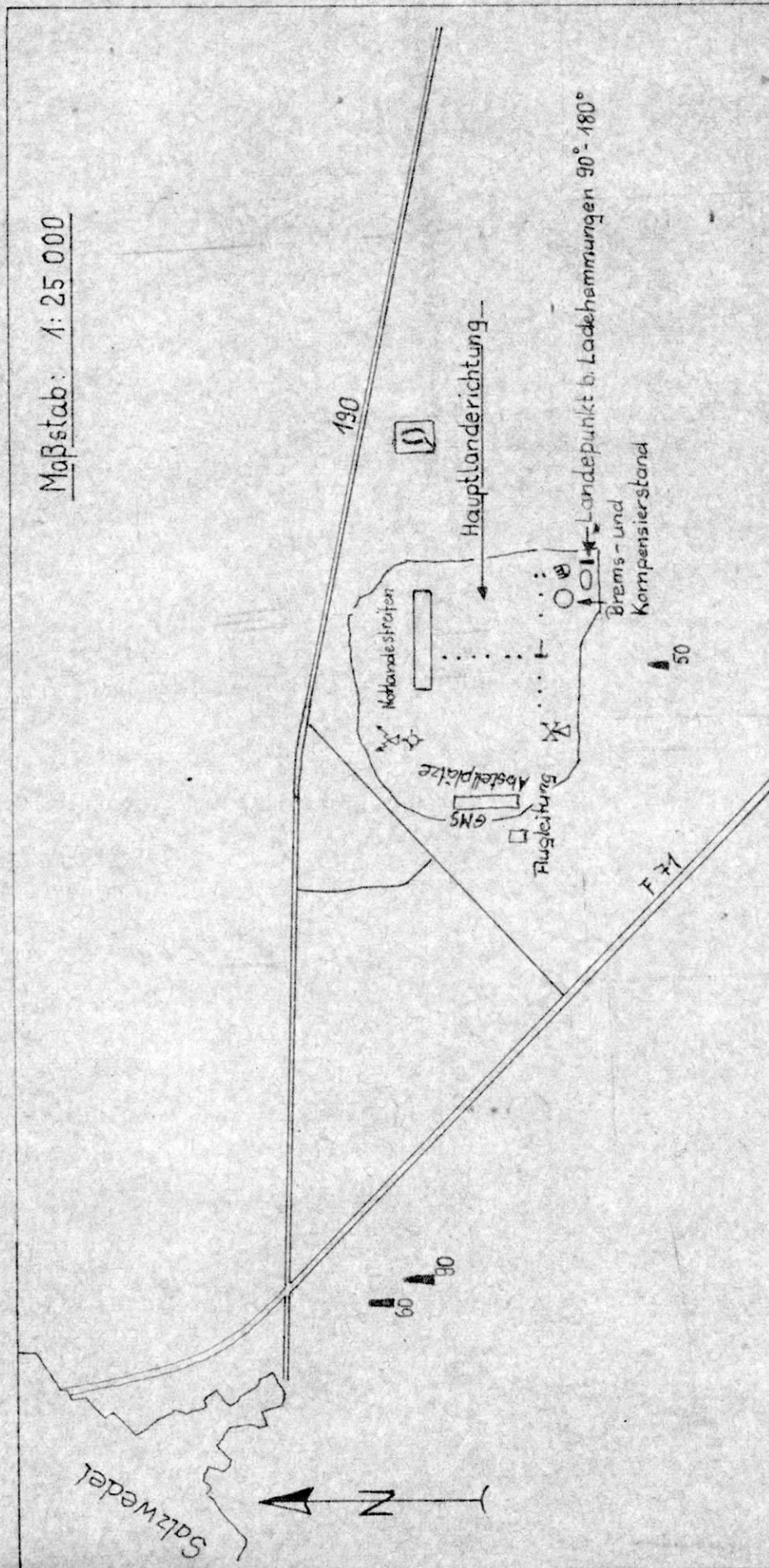
9.4. Ordnung für den Einsatz der Nachrichten- und Flugsicherungsmittel zum Bestimmen des Standortes

Alle funktechnischen Mittel sind einzusetzen und haben mit voller Leistung (100 %) zu arbeiten! Angeforderte bzw. mitgehörte Peilungen sind zur Standortbestimmung zu nutzen!

Anlage 1

Vorbereitung: 809171
1. Ausfertigung Blatt 14

Maßstab: 1:25 000

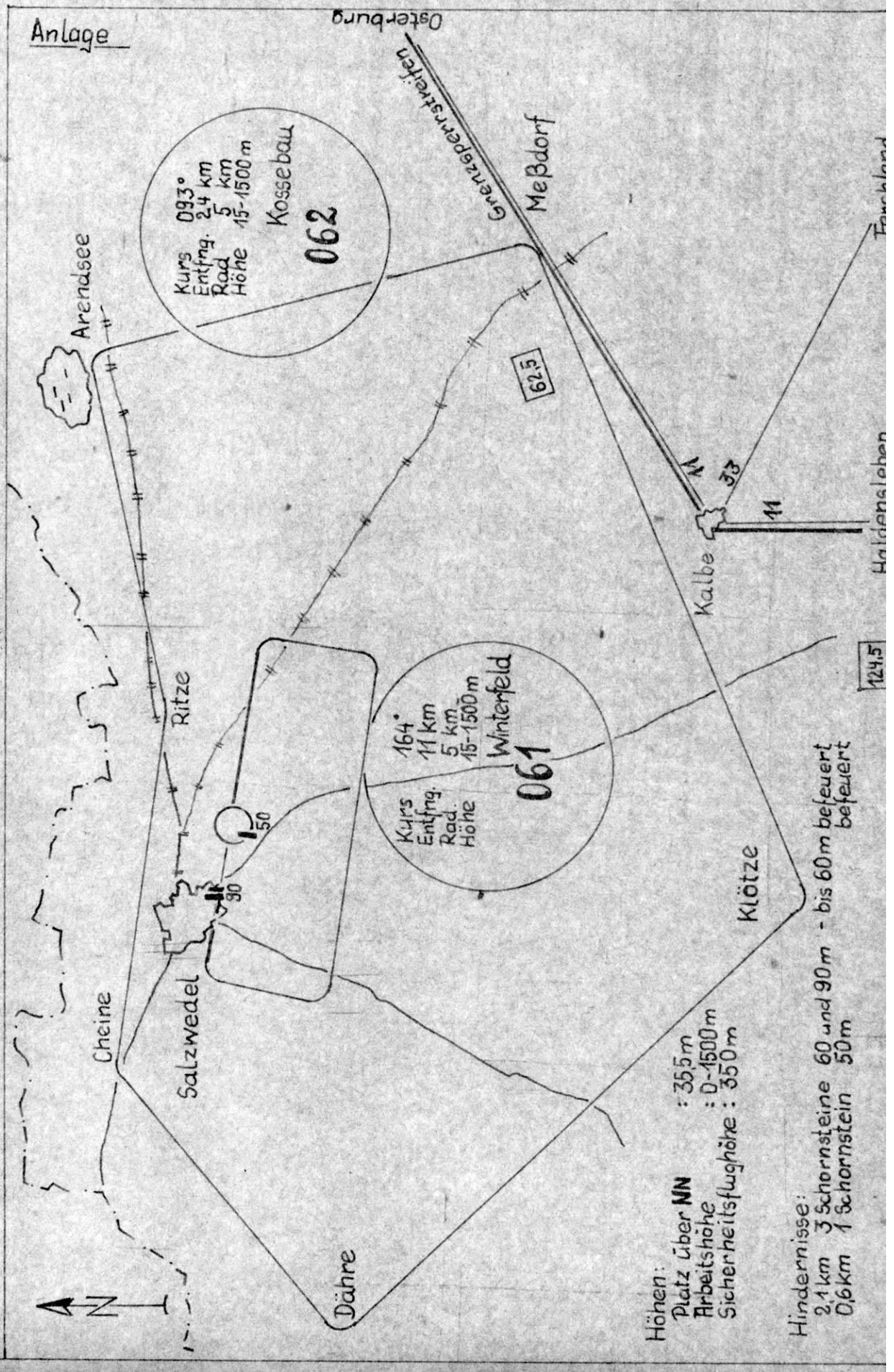


Koordinaten : 52° 50' nördl. Breite, 11° 13' östl. Länge	Notlandestreifen Kurs 270° Länge 100m Breite 60m
Höhe über NN : 35,5 m	Hauptstart- u. Landerichtung 270° Gegenrichtung 090°
Höhe der Gebäude und Mittel max. 36m	Wetterminima für alle Typen
Landefläche Rasen Länge 400m Breite 400 m	Tag 200 m
	Nacht 400 m
	Sicht 2000 m
	4000 m

Anlage 2

809471

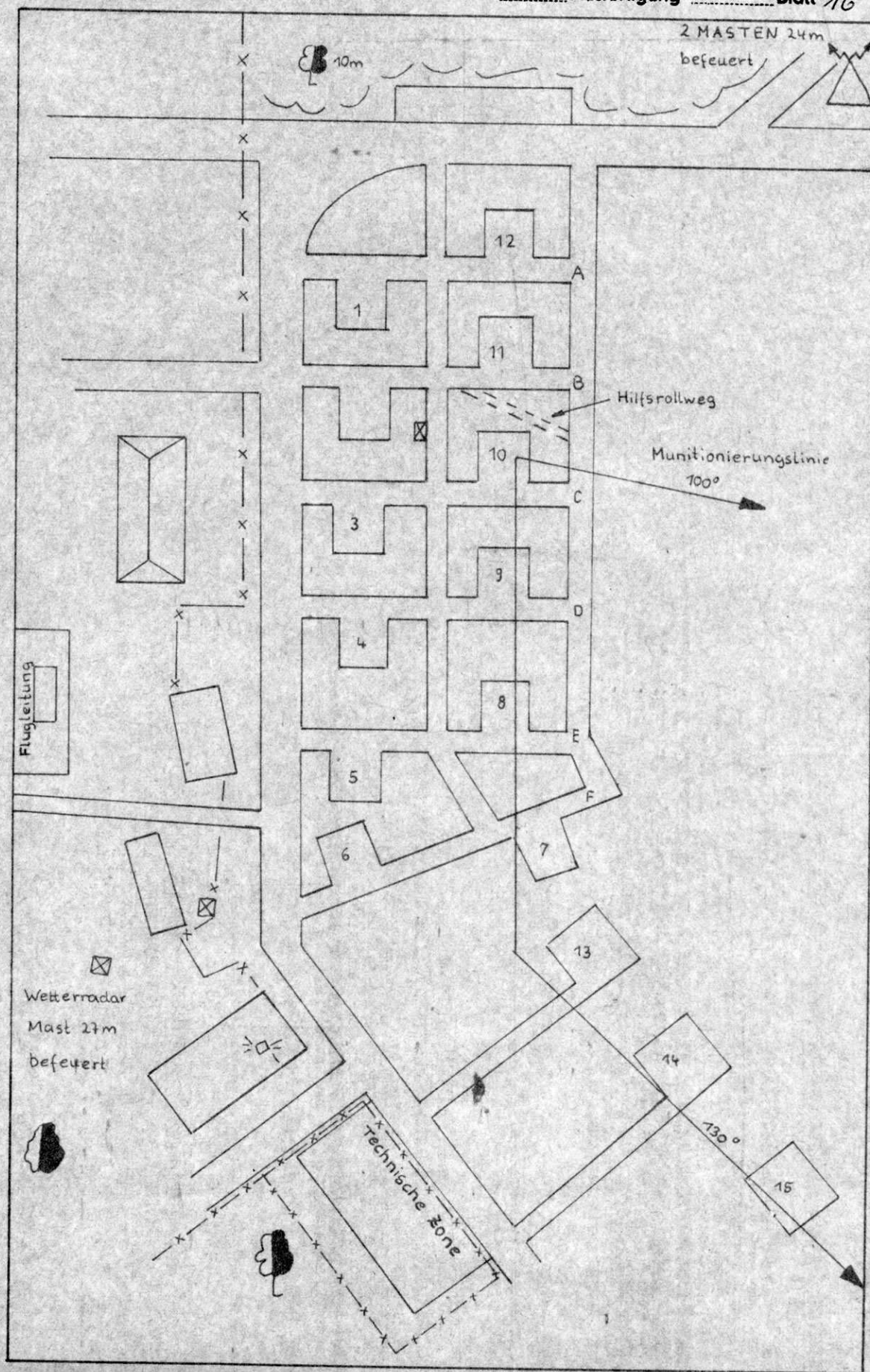
15



Anlage 3

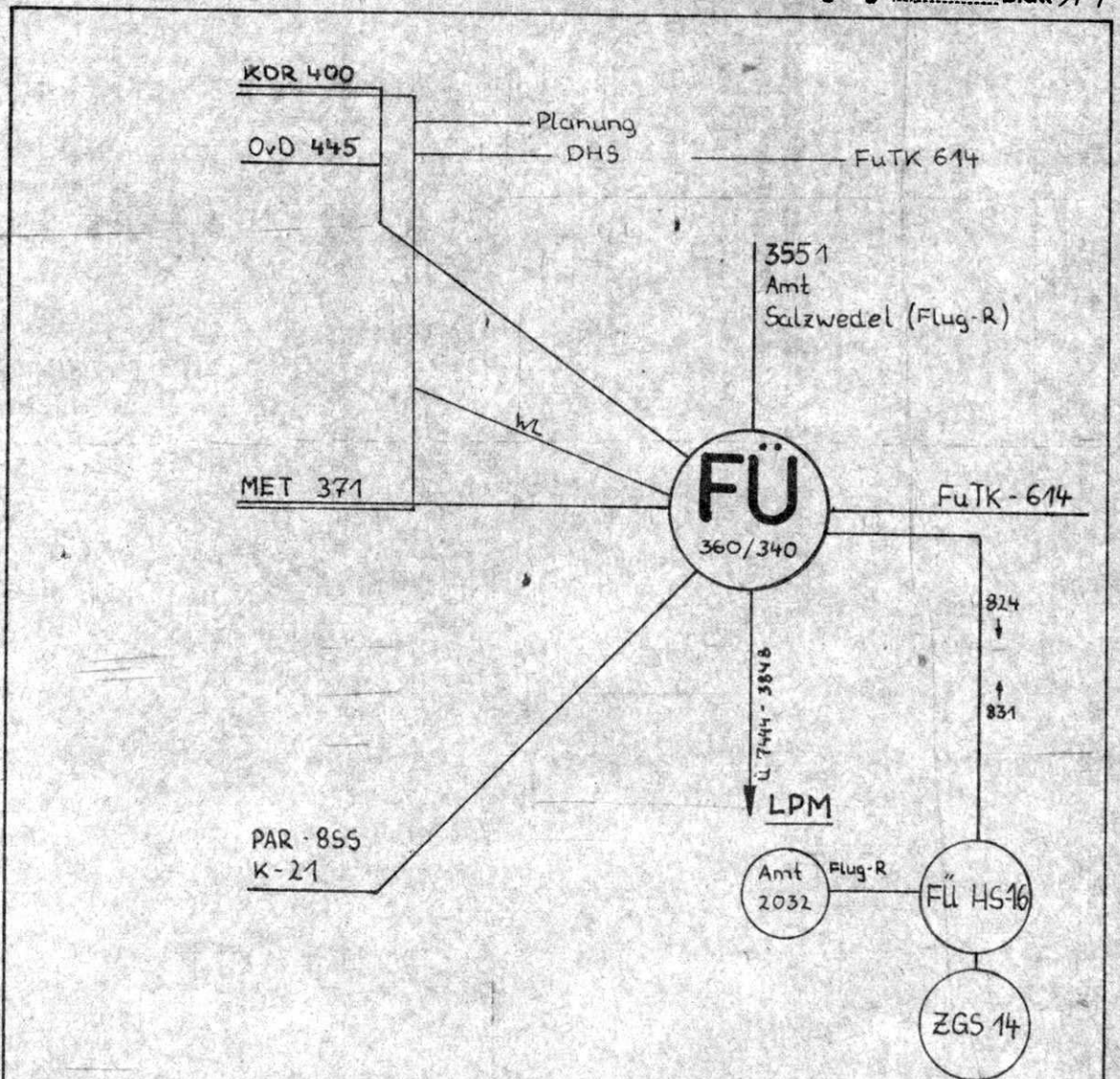
~~Vertrauliche Verschlusssache~~
VVS-Nr. 0/ 809471

1. Ausfertigung Blatt 16



Anlage 4

~~Vertrauliche Verschlusssache~~
 WS-Nr. G/ 809471
 1. Ausfertigung Blatt 17

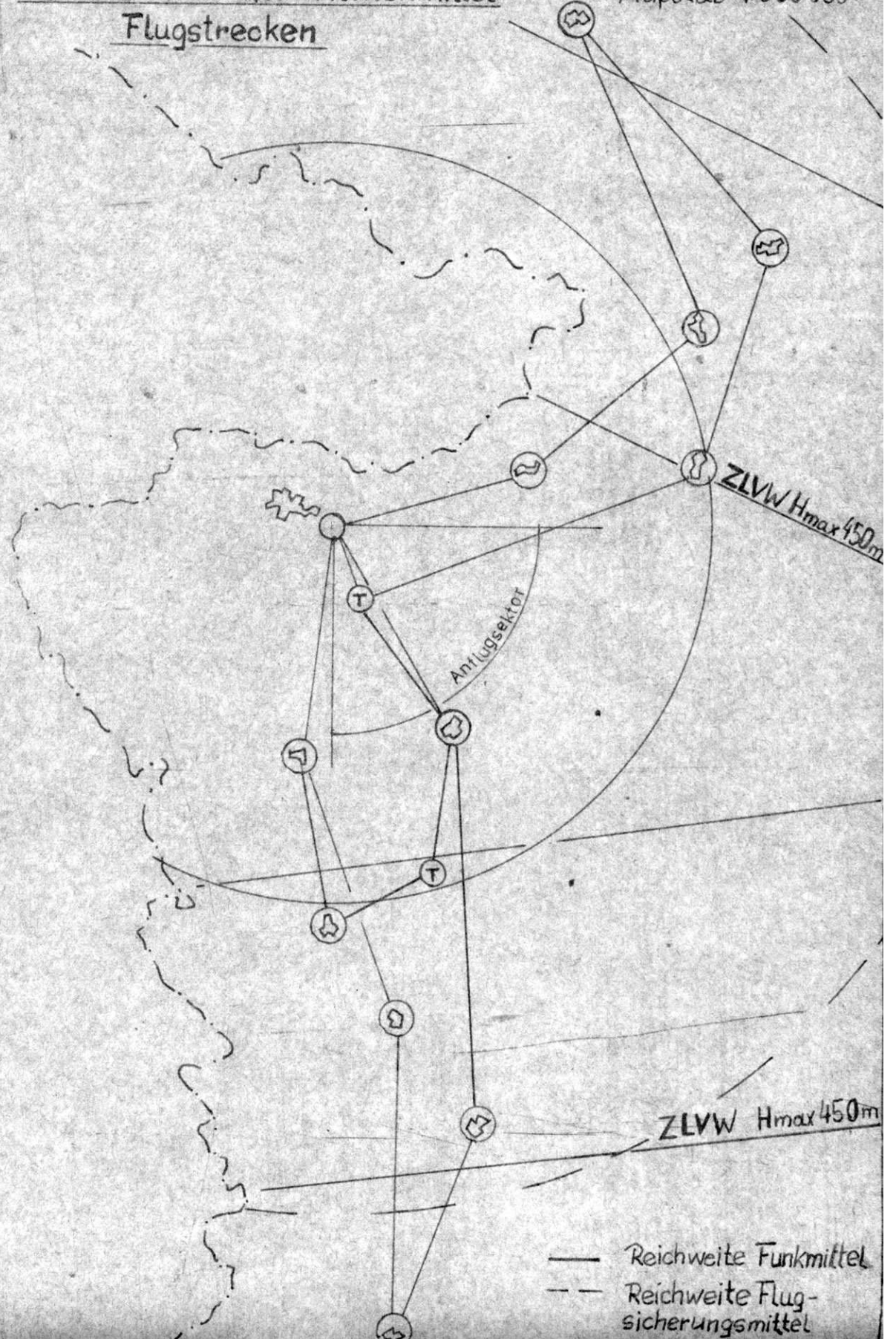


Schema der Funkverbindungen

	Landeplatz	Hubschrauber
K-7	 831	 860
K-21	 855	 ARK
FN 412	 EKV	

Reichweite der Nachrichtennetze
Flugstrecken

Maßstab 1:500 000



Anlage 6

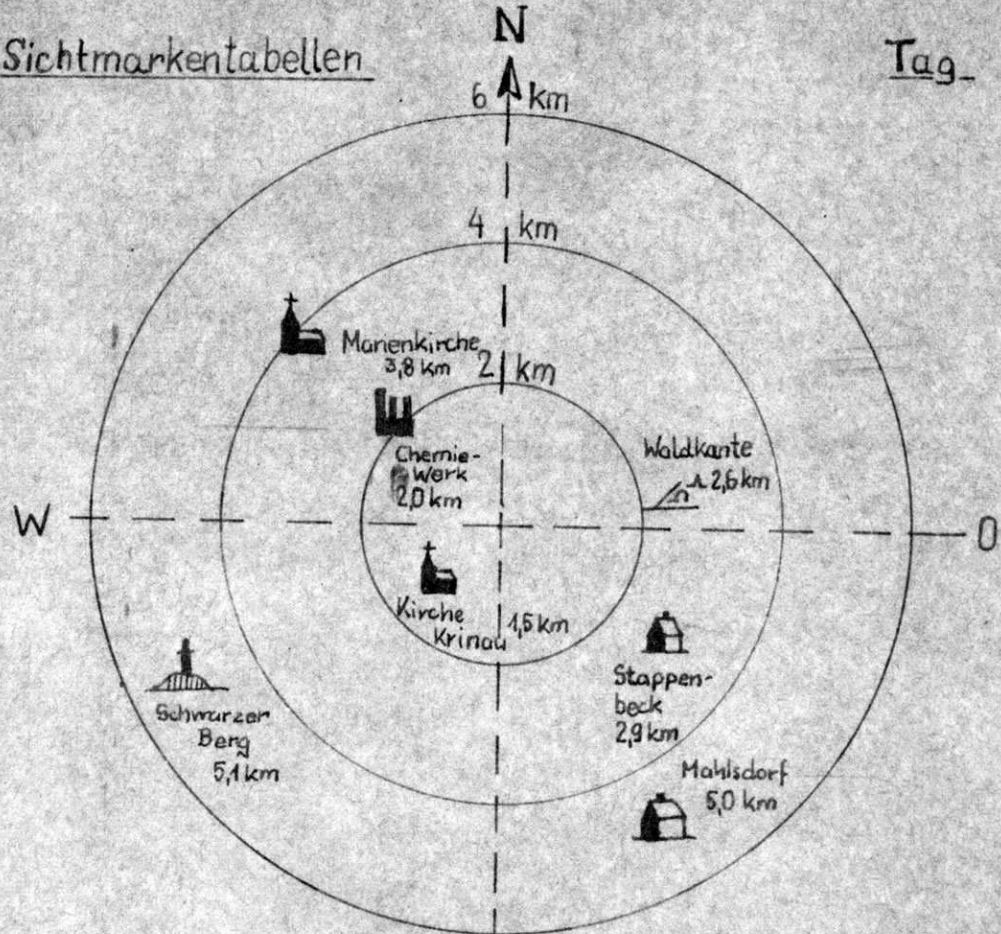
~~Vertrauliche Verschlusssache~~

WS-Nr. 0/ 809471

1. Ausfertigung Blatt 19

Sichtmarkentabellen

Tag



Nacht

