



Schlussbericht der Eidgenössischen Flugunfall-Untersuchungskommission

über den Unfall

des Helikopters SA 315B Lama, HB-XUC

vom 29. März 1990

östlich Leuk/VS

RÉSUMÉ HB-XUC

Dans la soirée du 29 mars 1990, 5 hélicoptères tentent de circonscrire de nuit un incendie de forêt dans la région de Leuk/VS. Au cours de cette intervention, l'hélicoptère SA 315B, HB-XUC, reçoit par inadvertence la masse d'eau larguée par un hélicoptère le survolant. La turbine, noyée, s'éteint. Le pilote passe aussitôt en autorotation mais entre peu après en collision avec le relief.

Le pilote, grièvement atteint, succombe à ses blessures deux jours plus tard. L'hélicoptère est détruit.

CAUSES

L'accident est attribué à :

- Extinction de la turbine suite à l'ingestion d'une grande quantité d'eau à une hauteur n'autorisant plus un atterrissage d'urgence. L'eau a été larguée par un autre hélicoptère engagé dans la même mission.
- L'engagement de nuit et par conditions restreintes de visibilité d'un trop grand nombre d'appareils, compte tenu du périmètre de la zone sinistrée.
- Pagaille au niveau de la direction des opérations de vol et reprise de cette direction par une personne non autorisée.

Die rechtliche Würdigung des Unfallgeschehens ist nicht Gegenstand der Untersuchung und der Untersuchungsberichte (Artikel 2, Absatz 2 der Verordnung über die Flugunfalluntersuchungen vom 20. August 1980).

0. **ALLGEMEINES**

0.1 **Kurzdarstellung**

Am Abend des 29. März 1990 standen bei einer Feuerlöschaktion eines Waldbrandes fünf Helikopter im Einsatz. Während dieser Aktion wurde der Helikopter SA 315B Lama, HB-XUC, vom herabstürzenden Löschwasser eines über ihm fliegenden Helikopters getroffen. Das Triebwerk des Helikopters HB-XUC stellte ab. Der Pilot leitete in geringer Höhe eine Autorotation ein. In der Folge kollidierte der Helikopter um 22.01.05 Uhr mit dem Hang und wurde zerstört. Der Pilot wurde schwer verletzt und erlag am 31. März 1990 seinen Verletzungen.

0.2 **Untersuchung**

Die Voruntersuchung wurde von Jean Overney geleitet und mit Zustellung des Voruntersuchungsberichtes vom 30. Juni 1992 an den Kommissionspräsidenten am 28. August 1992 abgeschlossen.

Ursachen

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Abstellen der Turbine nachdem eine grosse Wassermenge in den Lufteintritt eingedrungen war, unter Bedingungen, die eine Notlandung nicht mehr ermöglichte. Das Wasser wurde von einem anderen bei der Löschaktion im Einsatz stehenden Helikopter abgeworfen.
- Einsatz zu vieler Helikopter bei Nacht in einem kleinen Löschgebiet bei eingeschränkten Sichtbedingungen.
- Zusammenbruch der Helikoptereinsatzleitung und deren Uebernahme dieser Leitung durch nicht zuständige Personen.

1. **FESTGESTELLTE TATSACHEN**

1.0 **Vorgeschichte**

Am 29. März 1990 um 1850 Uhr¹⁾ erhielt der Feuerwehrkommandant von Leuk, die Meldung, wonach bei der Fischzucht Föla, ca. 4 km östlich von Leuk, Schilf und Ge-

1 Alle Zeiten sind Lokalzeiten (UTC+1)

büsch brenne. Als er am Brandplatz eintraf stellte er fest, dass das Feuer die Talsohle bereits erreicht hatte. Er entschloß sich, einen Helikoptereinsatz zu organisieren und gab daher dem Pikettbeamten des Polizeiposten Susten, Kpl. P der Kantonspolizei (nachfolgend KAPO genannt) den Auftrag, zwei Helikopter zum Brandplatz zu beordern. Um 1905 Uhr wurden bei der Air-Zermatt ein Helikopter und ein Wasserbecken angefordert. Der Feuerwehrkommandant übernahm die Einsatzleitung (nachfolgend EL genannt) und beauftragte den ebenfalls anwesenden Feuerwehr-Kommandanten Stellvertreter (nachfolgend HEL genannt) mit der Uebernahme der Helikoptereinsatzleitung.

Gemäss eigener Aussagen hatte der EL nach einer halben Stunde noch keine Auftragsbestätigung der Air-Zermatt erhalten. Anlässlich seiner Rückfrage wurde ihm mitgeteilt, dass kein Helikopter zur Verfügung stehe. Durch den stark auffrischenden Westwind wurde das Feuer immer weiter nach Osten und in die Hanghöhe getrieben, so dass der Helikoptereinsatz immer dringlicher wurde und der HEL um 1935 Uhr die Air-Glacières alarmierte, um einen Helikopter anzufordern. Um 1959 Uhr teilte der EL der KAPO Susten mit, die Air-Zermatt darüber zu informieren, dass keine Nachfrage nach Helikoptern mehr bestehe. Da die KAPO-Zentrale (Rufname "Rhona") sich weigerte diesen Befehl weiterzuleiten, wies der EL ausdrücklich darauf hin, dass es sich hier um einen Befehl handle. Die KAPO-Zentrale (Rhona) reagierte aber auch diesmal nicht.

- Um 1958 Uhr traf der erste Helikopter der Air-Glacières mit Pilot P im Einsatzgebiet ein. Der HEL bestimmte als Wasserbezugsort die Fischteiche und gab den Befehl, diese zu beleuchten. Er gab dem Piloten auch den Abwurfort des Wassers bekannt. Anschliessend forderte der HEL bei der Einsatzzentrale der Air-Glacières einen zweiten Helikopter an.
- Um 2007 Uhr traf ein Helikopter der Air-Zermatt mit Chefpilot L ein. Der HEL wies auch ihm die Fischteiche als Wasserbezugsort zu und gab ihm die Abwurforte des Wassers bekannt.
- Um 2019 Uhr traf ein zweiter Helikopter der Air-Zermatt mit Pilot M ein. Er wurde über Funk durch seinen Chefpiloten in den gleichen Flugablauf miteingeschlossen.
- Um 2021 Uhr traf auch der zweite Helikopter der Air-Glacières mit Chefpilot P ein.

Inzwischen war auch Direktor P der Air-Zermatt im Einsatzgebiet eingetroffen. Der HEL erkundigte sich bei ihm, weshalb es so lange dauerte bis seine Helikopter eingetroffen seien. Er erklärte ihm, dass sich ein Helikopter in St. Gallen befand und ein zweiter Helikopter bereits in Gspon im Einsatz ist. Laut Aussagen des HEL hat sich während der ganzen Aktion kein Pilot darüber aufgehalten, dass zu viele Helikopter in diesem Gebiet im Einsatz standen.

1.1 Flugverlauf

Aus den Funkgesprächen ist zu entnehmen, dass unter der Leitung des HEL die Arbeitsverteilung zum Teil durch die Piloten untereinander vorgenommen wurde.

- Um 2033 Uhr gab Pilot L (Air-Zermatt) ohne Rücksprache mit dem HEL, dem sich in Sitten befindenden Piloten C (Air-Zermatt) über die KAPO-Zentrale (Rhona) den Befehl, sofort zu starten und sich am Einsatz zu beteiligen, was dieser auch befolgte.
- Um 2036 Uhr führte Pilot L (Air-Zermatt) über Funk ein Gespräch mit einer nicht identifizierten Person über die Möglichkeit des Einsatzes eines vierten Helikopters der Air-Zermatt, was die Anzahl der eingesetzten Helikopter auf sechs erhöht hätte. Die nicht identifizierte Stimme meldete, dass der angeforderte vierte Helikopter nicht verfügbar sei.

Die Flughelfer der Air-Zermatt, unterstützt von Feuerwehrmännern, hatten in der Zwischenzeit das vom HEL bestellte Wasserbecken aufgestellt. Der HEL entschied, dass die mit Kippkesseln ausgerüsteten Helikopter der Air Zermatt den oberen Teil des Hanges (Beilage 1, Zone 1 + 4) und die Helikopter der Air-Glacières mit "Bamby bucket" ausgerüstet, den unteren Teil (Beilage 1, Zone 2 + 3) zu löschen hätten. Die Helikopter der Air-Glacières, die den unteren Teil des Hanges übersprühten, sollten fortan das Wasser im Becken der Air-Zermatt beziehen. Der Grund dafür war, dass sich dieses näher am Hang befand und sich daher die zwei verschiedenen Flugwege der Helikopter nicht kreuzten (s. Beilage 1). Laut Angaben von Flughelfers L (Air-Zermatt) behagte ihm diese Organisation nicht, da er es bedauerte, dass die Helikopter des Konkurrenzunternehmens Air-Glacières das Wasserbecken der Air-Zermatt benutzten. Gemäss Aussagen des Chefpiloten (Air-Zermatt) nach dem Unfall, war er mit dieser Organisation auch nicht einverstanden.

- Um 2045 Uhr traf der dritte Helikopter der Air-Zermatt, geflogen von Pilot C ein, was die Anzahl der im Einsatz stehenden Helikoptern auf fünf erhöhte. Er wurde per Funk über seinen Auftrag und Wasserbezugsort eingewiesen.
- Um ca. 2100 Uhr verliess der HEL für kurze Zeit seinen Einsatzort. Der EL bestimmte während dieser Abwesenheit keinen Stellvertreter.

Gemäss Polizeibericht und Aussagen des HEL übernahm Direktor P (Air-Zermatt), ohne Rücksprache die Einsatzleitung über die von seiner Firma im Einsatz stehenden Helikopter. Er befahl neue Flugwege und Wasserbezugsorte. Die Helikopter der Air-Zermatt sollten im Wasserbecken ihrer Firma das Wasser beziehen; diejenigen der Air-Glacières in den Fischteichen. Direktor P erteilte den Piloten der Air-Zermatt Befehle, wo und wie hoch das Wasser abzuwerfen sei. Der französisch sprechende Pilot P (Air-Glacières) war nicht zu hören weil er, laut eigenen Aussagen, die im Dialekt geführten Funkgespräche nicht verstand. Pilot P (Air-Glacières) wurde von Flughelfer I (Air-Glacières) geleitet.

Auf dem Katastrophenkanal (K-Kanal) wurde viel gesprochen, was zu reichlichen Funkgesprächsüberlagerungen führte und somit die Verständlichkeit der verschiedenen Meldungen erschwerte.

Von 2100 Uhr an bis zum Unfallzeitpunkt erhielten die Piloten Weisungen vom Direktor P der Air-Zermatt, den Flughelfern I (Air-Glacières), H und G (Air-Zermatt).

- 2106 Uhr: Pilot P (Air-Glacières) beschwerte sich über Funk, dass sein Helikopter von herababstürzendem Löschwasser getroffen worden sei. Wer der Verursacher war, konnte nicht ermittelt werden.
- 2142 Uhr: Pilot C (Air-Zermatt) landete und liess den Treibstoffbehälter des Helikopters auf ca 250 l nachfüllen.
- 22.00.10 Uhr: Anweisung des Flughelfers I (Air-Glacières) an Pilot P (Air-Glacières): **"es sollte einer von uns auch unten helfen gehen. Einfach zuoberst"**. Der Pilot fragte: **"was zuunterst, zuoberst, wie, was, wo!"** Der Flughelfer antwortete: **"einfach im östlichen Teil aber zuoberst"**. (Beilage 1, Zone 4)
- 22.00.45 Uhr: Der Flughelfer G (Air-Zermatt) sagte zu Pilot C (Air-Zermatt): **"O.K. (Vorname), tu peux aller vers la direction Brigade (östlich!) à gauche en haut (zuoberst!) éteindre?"** Pilot C.: **"Ah, moi je suis en bas les flammes"**. Flughelfer G.: **"Non, aeh...direction Brigade... dans la fumée il y a les flammes."**
Pilot C.: **"O.K. Tu m'diras, en ?"** Flughelfer G.: **"O.K. il y a deux hélicos dedans, c'est bon."** (Funküberlagerung/vermutlich Stimme Pilot P (Air-Glacières): (vermutlich) **"ungefähr dazuoe, gaell?...."**
- 22.00.56 Uhr: Chefpilot L (Air-Zermatt): **"(Vorname Pilot C), Achtung!! O..."**
- 22.01.05 Uhr: Direktor P (Air-Zermatt): **"(Vorname Pilot L) ?"**. Pilot L (Air-Zermatt): **"Ja, ich hab's gesehen."** Direktor : **"Was ist gewesen?"** Erste Stimme. **"Ein Helikopter ist abgestürzt...am..., aeh..** (Wort nicht verständlich) **...Brand..ein Helikopter ist abgestürzt"**.
- Laut Zeugenaussagen wurde ein Helikopter von einem über ihm fliegenden Helikopter mit Löschwasser getroffen. Sie sahen den getroffenen Helikopter steil nach unten sinken. Einige behaupten am Funk gehört zu haben, dass Pilot C (Air-Zermatt) ausgerufen habe: **"ma (oder) la turbine...."**. Pilot C versuchte eine Autorotation durchzuführen, kollidierte dabei aber mit dem steilen Hang.

Der Pilot C wurde beim Aufprall schwer verletzt; er trug keinen Schutzhelm. Der Pilot erlag seinen Verletzungen am 31. März 1990. Der Helikopter wurde zerstört.

Koordinaten der Unfallstelle: 619 400 / 128 950. Höhe: 640 m/M.
Landeskarte der Schweiz 1:25'000, Blatt Nr. 1287, Sierre.

1.2 **Personenschäden**

	<u>Besatzung</u>	<u>Passagiere</u>	<u>Drittpersonen</u>
Tödlich verletzt	1	--	--

1.3 **Schaden am Luftfahrzeug**

Der Helikopter wurde zerstört.

1.4 **Sachschaden Dritter**

Einige Rebstangen wurden in Mitleidenschaft gezogen.

1.5 **Beteiligte Personen**

1.5.1 **Pilot**

+Schweizerbürger Jahrgang 1963.

Führerausweis für Berufspiloten (Kat. Hubschrauber), ausgestellt durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) am 12. Oktober 1984, gültig bis 31. Juli 1990.

Erweiterungen:

- Radiotelefonie UTT vom 12.10.1984
- Nachtflug vom 29.04.1985
- Landungen im Gebirge vom 12.10.1984

Bewilligte Helikopter-
muster: Bell 47, HU 369, Bell 206, AS 350, SA 315/316/319,
Bell 412

Flugerfahrung

Insgesamt 2222 Std., wovon ca. 1165 Std. auf dem Unfallmuster; in den letzten 90 Tagen 90 Std., davon 51 Std. auf dem Unfallmuster. Nachtflugerfahrung: 23 Std., davon 5 Std. in den letzten 90 Tagen.

1.6 **Helikopter HB-XUC**

Muster: SA 315 B Lama
Hersteller: SNIAS (Société Nationale Industrielle Aérospatiale)
Charakteristik: Einmotoriger, fünfplätziger Turbinenhelikopter mit einer maximalen Abflugmasse von 1950 kg bei Innenlast und von 2300 kg bei Aussenlastentransporten.

Triebwerk:	Hersteller: Turboméca Muster: Artouste III B 1 Leistung: 640 kW (870 PS)
Baujahr:	1979
Werknummer:	2562
Verkehrsbewilligung:	ausgestellt durch das BAZL am 10.11.1989, gültig bis auf Widerruf
Halter und Eigentümer: Zulassungsbereich:	Air-Zermatt AG, 3920 Zermatt im gewerbsmässigen Einsatz: VFR bei Tag im nichtgewerbsmässigen Einsatz: VFR bei Tag und bei Nacht
Betriebsstunden im Unfallzeitpunkt:	Zelle: 3174 Std. am 29.3.1990 Triebwerk: 8048 Std. am 29.3.1990 Die letzte BAZL-Prüfung erfolgte am 10. November 1989. Die letzte 100-Stunden-Kontrolle wurde am 20. Dezember 1989 bei total 3097:15 Betriebsstunden und die letzte 25-Stunden-Kontrolle am 15. März 1990 bei total 3150:18 Betriebsstunden durchgeführt.
Masse und Schwerpunkt:	Die maximale Abflugmasse beträgt bei Aussenlastflügen 2300 kg; die Masse im Unfallzeitpunkt bei leeren Wasser- kessel betrug ca. 1420 kg. Masse und Schwerpunkt befanden sich während des Unfallfluges innerhalb der zulässigen Grenzen.

1.6.1 Die Wasserkessel

Bei diesem Einsatz benutzte die Air-Zermatt Kippkessel. Der gesamte Inhalt (ca. 750 l Wasser) kippt bei diesen Kesseln schlagartig aus. Die Air-Glacières benutzte sog. "Bamby-Bucket" Wasserkessel. Bei diesen entleert sich der Inhalt (ca. 750 l Wasser) durch ein sich am untersten Teil des Kessels befindendes Elektroventils über eine Zeitspanne von 4 Sekunden. Beide Systeme werden von den Piloten elektrisch angesteuert.

1.7 Wetter

1.7.1 Gemäss Bericht der Meteorologischen Anstalt Zürich

Allgemeine Wetterlage:

Hochdrucklage.

Wetter am Unfallort und zur Unfallzeit:

Wetter/Wolken:	3 - 6/8 Ci
Sicht:	5 - 8 km
Wind:	Talwind (W) um 10 kt, Böen bis 20 kt

Temperatur/Taupunkt: 06°C / 00°C
Luftdruck: 1028 hPa QNH
Gefahren: Oertlich Talwindturbulenz

1.8 **Navigations-Bodenanlagen**

Nicht betroffen.

1.9 **Funkverkehr**

Der Funkverkehr zwischen den Piloten, der EL, der KAPO und den Flughelfern wurde auf dem sog. "K-Kanal" bis zum Unfallzeitpunkt von der KAPO-Zentrale ("Rhona") auf Tonband registriert. Das vollständige Funkprotokoll liegt bei (siehe Beilage 3).

Laut Aussagen des Direktors der Air-Zermatt fanden zusätzlich zu den Gesprächen auf K-Kanal (Beilage 3) Funkgespräche auf zwei weiteren Kanälen unter den Helikoptern statt, die aber von der HEL nicht mitgehört werden konnten.

1.10 **Flughafenanlagen**

Nicht betroffen.

1.11 **Flugschreiber**

Nicht vorgeschrieben, nicht eingebaut.

1.12 **Befunde am Wrack**

1.12.1 Der Helikopter kollidierte mit einem Hang von ca. 25° Neigung, der in einem Winkel von ca. 45° gegenüber der Talrichtung (Flugrichtung ca. 335°) liegt. Nach dem Aufschlag kippte der Helikopter über die linke Seite nach hinten um und blieb auf dem Kabinendach liegen.

1.12.2 Im einzelnen konnten am Wrack folgende Feststellungen gemacht werden:

Das Kabinendach wurde beim Umkippen eingedrückt. Beim Aufprall öffnete sich die Aussenlastklinke; der Wasserkessel lag ca. fünf Meter neben dem Wrack. Die rechte Kufe wurde beim Aufprall am Boden weggerissen.

Der Treibstoffbehälter war aufgerissen. Es blieben nur noch wenige Liter Treibstoff im Treibstoffbehälter. Die drei Rotorblätter waren noch mit dem Rotorkopf verbunden. Der Heckausleger war nach unten verbogen, ohne dass die Heckrotorblätter abgetrennt wurden. Die Steuerstangen und Umlenkhebel unter dem Kabinenboden waren noch alle befestigt und korrekt verbunden.

1.13 **Medizinische Feststellungen**

Die Leiche des Piloten wurde im Institut de médecine légale in Lausanne (IML), einer Autopsie unterzogen.

Der Pilot war im Besitz einer Organspenderkarte, so dass sofort nach Eintreten des Todes in der Universitätsklinik Lausanne die wichtigsten Organe entfernt wurden. Mündlich erklärte das IML, dass im Falle einer Wiederverwendung dieser Organe, diese als gesund betrachtet werden können. Weiter wurde erklärt, dass das Gehirn hingegen obduziert wurde. Das Tragen eines Schutzhelmes hätte die beim Unfall erlittenen Gehirnschäden nicht verhindern können. Das Gehirn war einer zu grossen Beschleunigung ausgesetzt worden. Der Schädel aber wies keinen Bruch auf. Der Pilot erlag den Folgen eines Gehirntraumas.

Dem Bericht des IML ist zu entnehmen, dass der Pilot im Unfallzeitpunkt nicht unter Einfluss von Alkohol stand.

1.14 **Feuer**

Es brach kein Feuer aus.

1.15 **Ueberlebenschancen**

Der Unfall war nicht überlebbar. Das Tragen eines Schutzhelmes, wie dies bei solchen Einsätzen eine Selbstverständlichkeit ist, hätte die beim Unfall erlittenen Gehirnschäden nicht verhindern können.

1.16 **Besondere Untersuchungen**

In der Turbine, sowie auf der Oberfläche des Lufteintritts des Unfallhelikopters wurde Sand vorgefunden. Die Helikopter bezogen das Löschwasser aus den Teichen und aus dem aufgestellten Wasserbecken. Dieses wurde aus dem nahe fliessenden Phülakanal gepumpt. Es wurden Sandproben stammend aus dem Lufteintritt, aus den Teichen, aus dem Phülakanal, aus den Ansaugfilter und den Aussenanschluss der Wasserpumpe und aus der "Gehängeschuttgalde" (Endlage des Helikopters) bei der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt, Dübendorf (EMPA) einer Vergleichsprüfung unterzogen. Die Beurteilung und Interpretation des Gutachtens lautet wie folgt:

"Der Sand der Proben aus dem Ansaugfilter und aus dem Aussenanschluss ergeben ein einheitliches Mineralspektrum, welches dem Mineralspektrum des Sandes aus dem Bach entspricht. Keine Anreicherung einer Mineralart wurde zwischen den untersuchten Sedimenten des Phülakanals und den Sandablagerungen des Ansaugfilters und des Aussenanschluss beobachtet. Das heisst, dass der relative Anteil der unterschiedlichen Mineralarten während des Pumpvorganges gleich geblieben ist. Keine deutliche Anreicherung von Calcitkörnern wurde in der Kornfraktion des Phülakanals beobachtet.

Es gibt keinen Hinweis, dass die Sandablagerung der Turbineneintrittsdüse aus dem Phülakanal stammen können. Gegen eine Herkunft aus den Sedimenten (kleiner als 0.062mm) des Phülakanals kann man die folgenden Argumente aufzählen:

- der geringe Anteil an Calcitkörnern (ca. 2 Vol.-%) im Phülakanal.
- die Homogenität der mineralischen Zusammensetzung und der Korngrößenverteilung der Sedimente des Phülakanals im Bereich der Wasserentnahmestelle.
- dass keine Anreicherung von Calcitkörnern in den feineren Fraktionen beobachtet wurde.
- dass die Korngrößenverteilung der Sedimente des Phülakanals gegen die gröberen Fraktionen verschoben ist.
- dass wahrscheinlich wegen der Strömung die in der Turbineneintrittsdüse beobachtete Kornfraktion (alle Körner kleiner als 0.063 mm) an der Ansaugstelle und an den Aussenanschlüssen beobachtet wurde.
- dass keine Anreicherung von Calcitkörnern im Ansaugfilter und an den Aussenanschlüssen beobachtet wurde.
- dass ein Ansaugfilter mit sehr groben Löcher verwendet wurde.
- dass eine Anreicherung durch die Wasserentnahme im Wasserbecken von 2 Vol.-% an Calcit auf ca. 60 bis 80 Vol.-% an Calcit in der Turbineneintrittsdüse praktisch ausgeschlossen werden kann.

Eine Anreicherungen von Calcitmineralien in der Turbineneintrittsdüse durch Sandkörner aus der Gehängeschutthalde erscheint auch sehr unwahrscheinlich. Dagegen sprechen:

- dass der Sandanteil sehr gering ist.
- dass dieser Sand eine deutlich gröbere Kornfraktion aufweist.
- dass keine bedeutende Anteil an Quarzkörnern beobachtet wurden sowie die Abwesenheit von anderen Silikaten wie z.B. der blau-grünen Amphibole.
- dass Kieselalgen in den Sandablagerungen der Turbinen auftreten.
- dass die Lage des Eintritts der Turbine nach dem Aufprall des Helikopters nach oben gerichtet war.
- dass der Sand erst nach einer Schicht von cm bis dm an groben Geröllen auftritt.

Für eine Herkunft aus dem Teich gibt es hingegen folgende Hinweise:

- der relativ hohe Anteil an Calcitkörnern.
- die mineralische Zusammensetzung des Sandes entspricht in etwa der mineralischen Zusammensetzung der Ablagerung der Turbineneintrittsdüse.
- dass benthische (auf dem Boden von Gewässern lebenden) Organismen wie Kieselalgen in der Turbineneintrittsdüse auftreten, was bedeutet, dass zumindest die obersten Schichten des Schlammes bzw. der Sedimente in Suspension gebracht wurden oder dass ein Teil davon direkt mit dem Wasserentnahmegesetztes angesogen wurde.
- dass kleinere Kristallaggregate z.T. auf der Oberfläche der grösseren Körner "kleben".

Zusätzliche Möglichkeiten um die Anreicherungen an Calcitkörner zu erklären sind:

- Die Teichsedimente sind wahrscheinlich geschichtet und eine Carbonatanreicherung im Bereich der obersten Schichten ist durchaus möglich. Das Sedimentationsmilieu hat sich von einem Flussablagerungsmilieu (mit klastischen Sedimenten) wahrscheinlich progressiv zunächst in einem abgeschnittenen Mäander und schliesslich in einem Teich entwickelt. Dies macht sich in den Sedimenten bemerkbar indem die Korngrösse und die petrographische Zusammensetzung sich ändern können (z.B. mit einem erhöhten Anteil an Carbonatmineralien).
- Eine, schätzungsweise, leichte Anreicherung durch Material aus der Gehängschutthalde ist durchaus möglich.

Schlusskommentar:

Alle Hinweise deuten eher auf eine Herkunft der Ablagerungen an der Turbineneintrittsdüse aus dem Teich, jedoch ohne ganz eindeutige Möglichkeit einer Zuordnung."

1.17 Verschiedenes

Nach diesem Unfall hat das BAZL am 15. Dezember 1992 eine Richtlinie "Brandbekämpfung" herausgegeben (siehe Beilage 2). Diese Richtlinie muss in allen Flugbetriebshandbücher (FOM) der Helikopterunternehmen aufgenommen werden.

2. BEURTEILUNG

Die Organisation des Einsatzes hat bei diesem Unfall eindeutig eine massgebende Rolle gespielt. Der Einsatz zum Löschen des Buschbrandes wurde nur mit Helikoptern und bei Nacht durchgeführt, ohne von den terrestrischen Löschmitteln Gebrauch zu machen.

2.1 Helikoptereinsatz

Der EL hatte für die Brandbekämpfung zwei Helikopter verlangt. Diese wurden von der KAPO bei der Air-Zermatt angefordert. In Anbetracht der wachsenden Brandgefahr und der Tatsache, dass die angeforderten Helikopter noch nicht eingetroffen waren, erteilte der EL der KAPO den Befehl, zwei Helikopter der Air-Glaciers anzufordern und gleichzeitig die Alarmierung der Air-Zermatt rückgängig zu machen. Der EL verlangte von der KAPO-Zentrale ("Rhona") ausdrücklich zweimal, dass die beiden Helikopter der Air-Zermatt abbestellt werden sollen.

Der EL hatte die Lage anfänglich richtig eingeschätzt, indem er nur zwei Helikopter und zwar von der gleichen Firma anforderte. Durch den Einsatz beider Helikopterunternehmen und teils aus Eigeninitiative der Piloten standen schliesslich fünf Helikopter im Einsatz, was den Einsatzleiter vor ein "fait accompli" stellte. Der HEL wies den fünf

im Einsatz stehenden Helikoptern zwei verschiedene Flugwege zu. Aus dem Funkprotokoll geht hervor, dass die Lage trotzdem angespannt war, da sich zu viele Helikopter in dem Löschgebiet von 500 Metern Länge und 400 Metern Breite befanden. Die Piloten konnten sich bei Nacht und intensiver Rauchentwicklung gegenseitig schlecht sehen.

Bis zum Unfallzeitpunkt erachtete es keiner der fünf Piloten für notwendig, die Anzahl Helikopter an dieser Aktion, zu reduzieren. Pilot L (Air-Zermatt) forderte sogar einen weiteren Helikopter seiner Firma an. Es war jedoch kein Helikopter verfügbar.

Laut Aussagen des Direktors P (Air-Zermatt) fanden zusätzlich zu den Gesprächen auf dem Kanal K Funkgespräche auf zwei weiteren Kanälen unter den Helikoptern statt, die aber von der HEL nicht mitgehört werden konnten.

Aus dem Funkprotokoll und bezogen auf die verhältnismässig kleine Fläche des Löschgebietes geht hervor, dass eindeutig zu viele Helikopter im Einsatz standen.

2.2 Einsatzleitung

Bei diesem Einsatz (EL,HEL und KAPO) traten offensichtlich Kompetenzprobleme auf. Der EL gab der KAPO den Befehl, die bei der Air-Zermatt angeforderten zwei Helikopter zu annullieren. Dieser Befehl wurde von der KAPO trotz erneuter Aufforderung des EL nicht befolgt.

Bis um ca. 2100 Uhr wurde die Helikoptereinsatzleitung durch Chefpilot L (Air-Zermatt) ergänzt. Dadurch wurden auch keine Probleme geschaffen, da sich die Anweisungen des Chefpiloten auf flugtechnische Angelegenheiten beschränkten. Bei der Air-Zermatt waren für derartige Einsätze vornehmlich weniger erfahrene Piloten im Einsatz, weshalb ihnen Chefpilot L instruktiv zur Seite stand.

Als sich der HEL für zwei Flugwege entschieden und dies den Flughelfern und Piloten der Air-Zermatt mitgeteilt hatte, stieß er auf Widerstand. Zitat aus der Einvernahme des HEL: *"Ich teilte diese meine Entscheidung vorerst den Flughelfern mit, worauf sich derjenige der Air-Zermatt leicht sträubte, d.h. meine Entscheidung nicht richtig akzeptieren wollte. Der Flughelfer, dessen Namen mir nicht bekannt ist, forderte mich auf, meine Entscheidung Echo-Golf Pilot (Pilot L Air-Zermatt) mitzuteilen und mich quasi zu rechtfertigen"*. Laut Aussagen dieses Piloten nach dem Unfall hätte es ihn gestört, dass die Helikopter der Konkurrenzfirma (Air-Glacières) das Wasser aus dem Wasserbecken der Air-Zermatt bezogen .

Um 2100 Uhr änderte Direktor P (Air-Zermatt) überraschenderweise, die vom HEL bestimmten Flugwege, ohne dass dieser nach seiner Rückkehr darauf reagierte.

Wie aus dem Funkprotokoll zu entnehmen ist, übernahm Direktor P (Air-Zermatt) in Abwesenheit des HEL unaufgefordert dessen Funktion bis zum Zeitpunkt des Unfalles. Er griff "korrigierend" in die Anweisungen über die Löscharbeit ein. Er änderte die Anordnungen des mitfliegenden Chefpiloten. Als der Chefpilot seinen Piloten Anweisung gab über dem Feuer nicht langsamer als 60-70 km/h zu fliegen, wurde dies vom

Direktor P (Air-Zermatt) korrigiert. Dieser verlangte, dass nicht höher als 15 - 20 m über dem Feuer und langsamer geflogen werde. Nur die Piloten der Air-Zermatt erhielten von ihm Weisungen. Die Piloten der Air-Glacières versuchten aus diesem ungeordneten und grösstenteils in Mundart geführten Funkgespräche mitzubekommen, was da vor sich geht.

Wie aus dem Funkprotokoll hervorgeht, kam es um 2106 Uhr zu einem ersten Zwischenfall, als der Helikopter mit Pilot P (Air-Glacières) von herabstürzendem Löschwasser getroffen wurde, was jedoch glimpflich verlief.

Bis zum Unfallzeitpunkt leiteten Flughelfer, Piloten und Direktor P (Air-Zermatt) den Löscheinsatz. Auszüge aus den Funkgesprächen (kursiv geschrieben) wiedergeben den chaotisch ablaufenden Löscheinsatz.

Kurz vor dem Unfall um 2200 Uhr fragte Pilot P (Air-Glacières) seinen Flughelfer: *"Wo, zuunterst, zuoberst, wie, was, wo....?"* Dieser schickte ihn in den *"östlichen Teil"* (d.h. Richtung Brig), *aber zuoberst"*. Ca. 20 Sekunden später, und nach Rückfrage mit dem Chefpiloten L (Air-Zermatt), schickte Flughelfer G (Air-Zermatt), den Piloten C (Air-Zermatt): *"Vorname, tu peux aller vers direction Brigade à gauche en haut éteindre"?!?! in den gleichen Sektor, wo bereits Pilot P* (Air-Glacières) war. Weiter sagte G (Air-Zermatt): *"Non, aeh... direction Brigade... dans la fumée il y a les flammes."*

Ein paar Sekunden später warnt Flughelfer G (Air-Zermatt) den Piloten C (Air-Zermatt): *"O.K. il y a deux hélicos dedans, c'est bon ..."?!?! Das nächste Funkgespräch war von Chefpilot L (Air-Zermatt) der sagte: "Vorname Pilot C (Air-Zermatt) Achtung!! O ..."*

Pilot C (Air-Zermatt) war mit dem Helikopter abgestürzt.

Dem Gespräch von Flughelfer G (Air-Zermatt) ist klar zu entnehmen, dass die Piloten bei Nacht und starken Rauch fliegen mussten. Die Piloten konnten sich gegenseitig, wenn überhaupt nur sehr beschränkt, sehen. Bei diesen schlechten Sichtbedingungen ist es verständlich, dass alle am Löscheinsatz Beteiligten auf eine mit Uebersicht und Kompetenz handelnde Einsatzleitung angewiesen waren. Eine solche Führung war aber nicht vorhanden.

Der EL delegierte die Helikoptereinsatzleitung an eine, für diese Aufgabe nicht geeignete, Person. Der HEL verfügte nicht über ein nötiges Durchsetzungsvermögen um einen solch anspruchsvollen Einsatz zu leiten. Der Einsatz wurde noch zusätzlich erschwert, in dem Helikopter zweier Konkurrenzfirmen daran teilnahmen, deren Piloten sich nicht scheuten, während eines komplizierten Einsatzes sich mit unwichtigen, durch Konkurrenz bedingte Empfindlichkeiten, zu befassen. Die Mitarbeiter der Air-Zermatt brachten dies klar zum Ausdruck, indem sie nicht einverstanden waren, dass die Helikopter der Air-Glacières das Löschwasser im Wasserbecken der Air-Zermatt bezogen. War dies der Grund für das plötzliche und unerklärliche Wechseln der Flugwege durch Direktor P (Air-Zermatt) ? Diese Flugwege waren nämlich am Anfang des Einsatzes vom HEL zugewiesen worden, denn nach den Flugwegwechseln bezogen die Helikopter der Air-Zermatt das Wasser aus ihrem Becken und diejenigen der Air-Glacières bezogen

es aus den Teichen. Dieser Wechsel war bei einem so anspruchsvollen Einsatz verwirrend und störend. Zusammenfassend muss gesagt werden, dass die Löschaktion übertrieben, hektisch und unprofessionell geführt wurde.

3. SCHLUSSFOLGERUNGEN

3.1 Befunde

- Alle an diesem Löscheinatz beteiligten Piloten besaßen gültige Führerausweise für Berufspiloten (Kat. Hubschrauber) mit Nachtflugerweiterungen.
- Es liegen keine Anhaltspunkte für gesundheitliche Störungen des Unfall-Piloten während des Unfallfluges vor.
- Der Helikopter war zum gewerbsmässigen Einsatz VFR bei Tag und nicht-gewerbsmässigen Einsatz VFR bei Tag und bei Nacht, zugelassen.
- Die Untersuchung ergab keine Anhaltspunkte für vorbestandene technische Mängel, die den Unfall hätten verursachen können. Masse und Schwerpunkt lagen innerhalb der vorgeschriebenen Grenzen.
- Beim Löscheinatz waren gleichzeitig fünf Helikopter eingesetzt. Ueber dem Brandplatz herrschten wegen des Rauches und der Nacht eingeschränkte Sichtbedingungen.
- Das Löschgebiet wies eine Länge von ca. 500 m und eine Breite von ca. 400 m auf.
- Zum Löschen des Buschbrandes wurden bei Nacht Helikopter eingesetzt; andere terrestrische Brandbekämpfungsmittel wurden im Unfallzeitpunkt weder bereitgestellt noch eingesetzt.
- Während des Löscheinatzes wurden die vom bezeichneten Helikoptereinsatzleiter angewiesenen Flugwege aus unbekanntem Gründen von Direktor P (Air-Zermatt) geändert.
- Bis ca. 2100 Uhr verlief der Löscheinatz ohne Zwischenfall.
- Ab ca. 2100 Uhr bis zum Unfallzeitpunkt bezogen die Helikopter der Air-Glacières das Wasser aus den Teichen und diejenigen der Air-Zermatt aus einem dafür aufgestellten Wasserbecken.
- Der bezeichnete Helikoptereinsatzleiter (HEL) war ab 21.06'16" Uhr bis zum Unfallzeitpunkt am Funk nicht mehr zu hören.
- Um 2106 Uhr wurde der Helikopter von Pilot P (Air-Glacières) von herabstürzendem Löschwasser getroffen. Er meldete diesen Zwischenfall über Funk der Helikoptereinsatzleitung.

- Zwischen 21.06'16" Uhr und dem Unfallzeitpunkt erteilten die Flughelfer I, G, H und Direktor P (Air-Zermatt) den Piloten Anweisungen.
- Zum Unfallzeitpunkt wurden die Piloten P (Air-Glacières) und C (Air-Zermatt) durch ihre Flughelfer I und G in den gleichen Flugsektor geschickt.
- Die Turbine des verunfallten Helikopters wurde durch eine grosse Wassermenge schlagartig ausser Betrieb gesetzt. Das Wasser wurde durch einen anderen an der Löschaktion teilnehmenden Helikopter abgeworfen.
- Die auf verschiedenen Frequenzen geführten Funkgespräche, wurden ausgenommen in französisch, grösstenteils in Mundart geführt.

3.2 Ursachen

Der Unfall ist zurückzuführen auf:

- Abstellen der Turbine nachdem eine grosse Wassermenge in den Lufteintritt eingedrungen war, unter Bedingungen, die eine Notlandung nicht mehr ermöglichte. Das Wasser wurde von einem anderen bei der Löschaktion im Einsatz stehenden Helikopter abgeworfen.
- Einsatz zu vieler Helikopter bei Nacht in einem kleinen Löschgebiet bei eingeschränkten Sichtbedingungen.
- Zusammenbruch der Helikoptereinsatzleitung und Uebernahme dieser Leitung durch nicht zuständige Personen.

Die Kommission verabschiedete den Schlussbericht einstimmig.

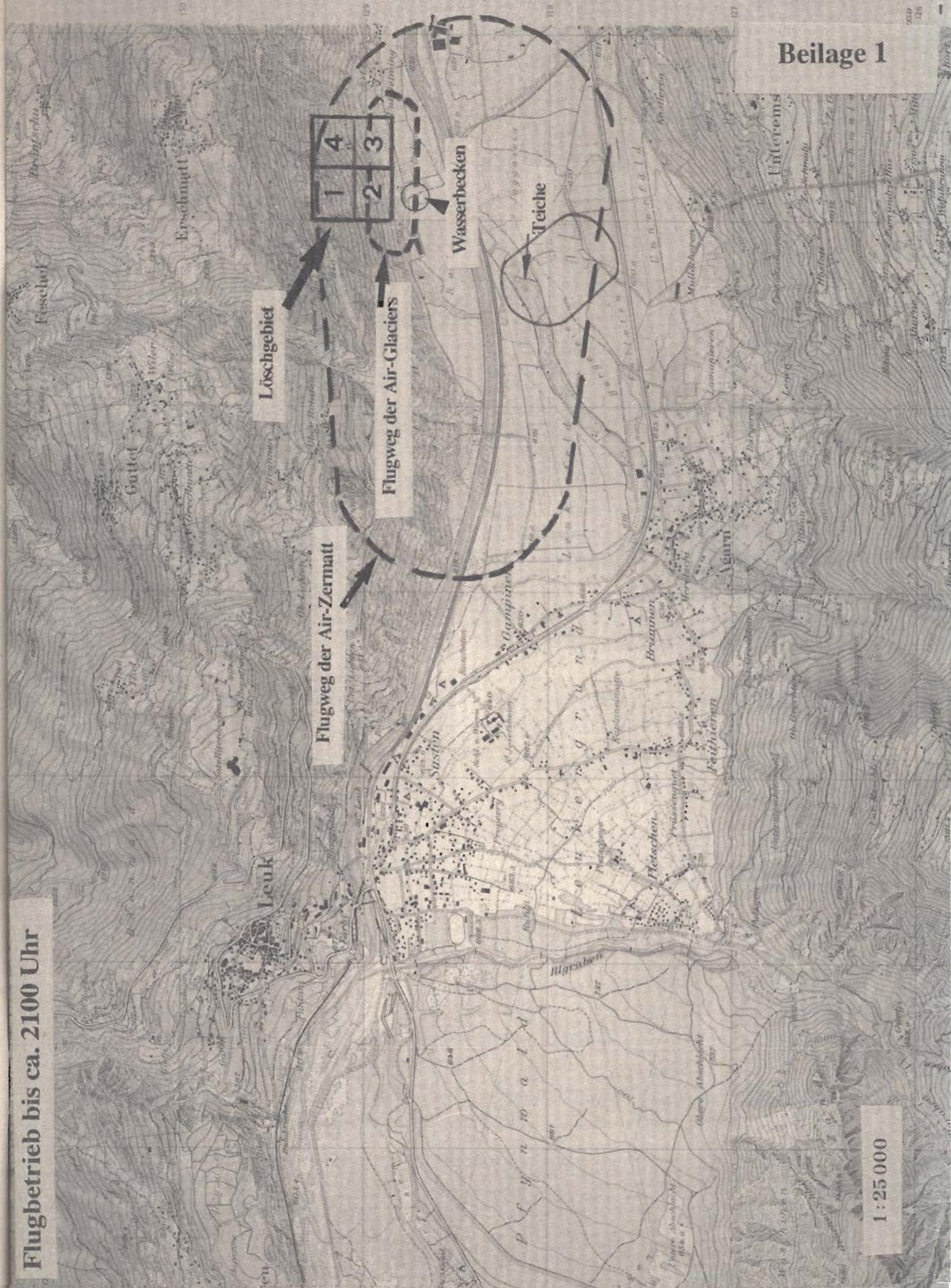
Bern, 27. Januar 1993

EIDG. FLUGUNFALL-
UNTERSUCHUNGSKOMMISSION
Der Präsident:

gez. H. Angst

Flugbetrieb bis ca. 2100 Uhr

Beilage 1



1:25 000

Sachgebiet FOM Helikopterbetriebe gewerbsmässig

Gegenstand **BRANDBEKÄMPFUNG**

Gesetzliche Grundlagen

VBR I vom 23.11.73 (SR 748.127.1), Art. 4.13 Bst d, Art. 11.1 bst. t

Verzeichnis der gültigen Seiten

Seite 1	Ausgabe 15.2.92
Seite 2	Ausgabe 15.2.92

1. ORGANISATION

Bei jedem Löscheinsatz mit Helikopter ist für die fliegerischen Belange ein Helikoptereinsatzleiter zu bestimmen.

Der Einsatzleiter arbeitet vom Boden aus, wenn mehr als zwei Helikopter in der Luft sind.

Der Pilot mit der grössten Erfahrung in der Brandbekämpfung übernimmt in der Regel die Funktion des Einsatzleiters oder er unterstützt den Einsatzleiter, sofern derselbe nicht Pilot ist.

Aussenstehende Personen (z.B. Betriebsleiter der Helikopterunternehmen) dürfen sich unter keinen Umständen weder mit Funkgeräten noch anderweitig in den Löscheinsatz einmischen.

2. FUNK

Am gleichen Brandplatz dürfen nur Helikopter eingesetzt werden, die ununterbrochen auf einer für alle (namentlich Militär-Zivil) gemeinsamen Funkfrequenz arbeiten können.

Der Funkverkehr ist in einer für alle Beteiligten verständliche Sprache zu führen.

3. NACHTEINSATZ

In der Nacht werden Löscheinsätze ausschliesslich mit mehrmotorigen Helikoptern (Ziff. 5.2 VBR I) und nach einer Rekognoszierung am Tage durchgeführt. Nur wenn Menschenleben unmittelbar gefährdet sind, dürfen einmotorige Helikopter ausnahmsweise für Lösch- und Rettungsflüge eingesetzt werden.

4. DER HELIKOPTEREINSATZLEITER

- ist - in Absprache mit dem Feuerwehrkommandanten - zuständig für alle fliegerischen Belange der Brandbekämpfung;
- ist verantwortlich für den geordneten und sicheren Ablauf der Löscheinsätze, die Betankung und die flugbetriebliche Bodenorganisation;
- orientiert den Feuerwehrkommandanten über die verschiedenen Löschkübel, ihre Wirkung und die möglichen Gefahren;
- bestimmt die maximale Anzahl der einzusetzenden Helikopter unter Berücksichtigung der örtlich bedingten Sicherheitsaspekte;
- sichert die Verbindung zu übergeordneten Stellen (Kanton und/oder Militär);

- orientiert alle Besatzungen vor dem ersten Einsatz über:
 - . Absicht des Feuerwehrkommandanten
 - . Gefahren: Wettbewerb/Konkurrenz-Situation
 - Kabelsituation/Flughindernisse
 - Sichtbeschränkungen durch Rauch und Dampf
 - Maximale Flugzeiten (VBR/FOM)
- legt fest:
 - . Vorgehen im fliegerischen Bereich (Taktik)
 - . Funkfrequenzen für Helikopter und Feuerwehr
 - . Sprache bzw. Verständigung mit der Feuerwehr
 - . ev. Reihenfolge im Circuit
 - . ev. Aufteilung in Sektoren
 - . ev. Zuteilung von verschiedenen Wasserbezugsorten
 - . ev. Decknamen oder Nummern
 - . ev. Anflug- und Abflugkorridore (Volten)
 - . ev. Fixpunkte im Gelände für obligatorische Positionsmeldungen
 - . Betankungsmöglichkeiten
- ordnet ein neues Briefing für alle Piloten an, wenn es die geänderten Umstände erfordern.
Eine neue Befehlsausgabe hat in jedem Fall zu erfolgen, wenn in der Nacht ein zusätzlicher Helikopter im Circuit eingeschlossen werden soll.

5. DER FEUERWEHRKOMMANDANT

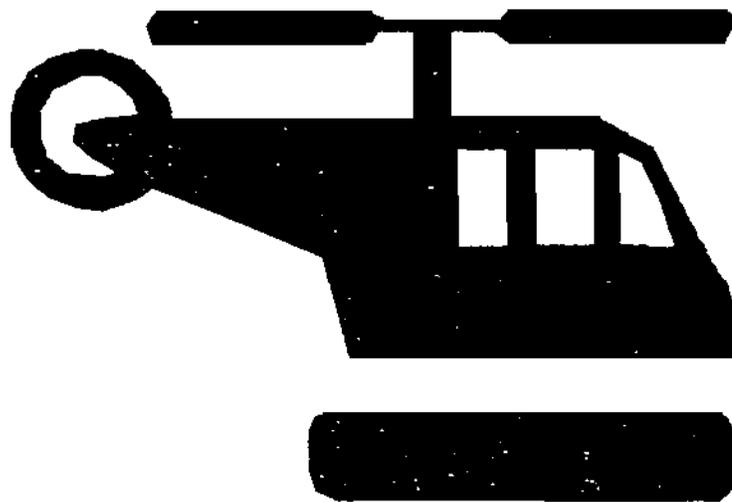
Ihm kommen in der Regel die folgenden Aufgaben zu:

- er legt die Prioritäten bei der Brandbekämpfung fest;
- er ist besorgt für logistische Belange (exkl. Betankung) wie: Absperrung, Transportmittel, Verpflegung etc.;
- er steht in ständiger Verbindung mit dem Helikoptereinsatzleiter;
- er macht sich bei ausgedehnten Bränden durch Rekognoszierungsflüge ein Bild von der Lage. Diese Flüge sind der Lage entsprechend zu wiederholen;
- er ist verantwortlich für genügend grosse und geeignete Wasserbezugsorte;
- er orientiert seine Mannschaften über die bei den Wasserabwürfen auftretenden Gefahren.

BUNDESAMT FÜR ZIVILLUFTFAHRT
i.A.

Ch. Lanfranchi
Helikopter-Operationen

Protokoll Funkkanal "K"



HELIKOPTERABSTURZ

vom 29.03.1990

in Leuk/Getwing

HELIKOPTERABSTURZ C.
Gespräche Kanal "K" ab 19'10/h

Zeit: ****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfänger: *****
19.06.30	?	..verstanden, antworten... (Überlagerungen/Pfeiftöne wiederholt abgehackte, nicht verständliche Meldungen)	?
		(Funkstille ca. 10 Minuten)	
19.16.24	GAMPEL	(?Gampel) 50, von (??pel) verstan- den.(Pfeiftöne)	?GAMPEL 50
19.16.39	?	Verstanden, ich bin im Feuer- wehrlokal...(Pfeiftöne)...habe bis jetzt nur einen Mann... (Wort/e unverständlich)...ant- worten.	?
	?	Verstanden, Ende.	?
19.17.11	RHONA 270	Rhona von Rhona 270 antworten.	RHONA
	RHONA	Verstanden, antworten.	RHONA 270
	REONA 270	Verstanden, zweiter Heli schicken, antworten.	RHONA
	REONA	Verstanden, zweiter Heli schicken.	REONA 270
	REONA 270	Verstanden, kannst Ihnen mit- teilen, wenn's im Rotten nicht geht, wir haben hier auch Fi- scherteiche, dort kann man ... auch aus nächster Nähe heraus- nehmen, das Wasser, antworten.	REONA
	REONA	Ja, ja verstanden, ist in Ord- nung.	REONA 270
19.19.46	REONA	Lima, Lima von Rhona antworten.	LIMA
19.20.14	G.	Heli von Gampel 42 Antworten	HELI ?

HELIXOPTERABSTURZ C
Gespräche Kanal "K" ab 19'10/h

Zeit: ****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfänger: *****
	G	Lima...8 von Gampel 42 antworten.	LIMA 8
19.21.14	?	(Funküberlagerungen)	?
19.21.51	?	...41... von..(Pfeifton)...Gampel antworten.	?
	?	Verstanden...(Überlagerungen/-Pfeiftöne verständlich:) ...Material..., ...P gerade können in..., ...Lokal beordern..., ...Telefon...	?
	?	Verstanden...(Überlagerungen/Pfeiftöne)	?
19.22.21	RHONA 270	Rhona von Rhona 270 antworten.	RHONA
19.22.35	RHONA 270	Rhona von Rhona 270 antworten.	RHONA
	RHONA	Verstanden, antworten.	RHONA 270
	RHONA 270	Verstanden, Kontaktperson für Heli ist Gampel 42. Der tut die einweisen und gibt ihnen die Aufträge. Antworten.	RHONA
	REONA	Nicht verstanden, antworten.	REONA 270
	REONA 270	Verstanden. Kontaktperson für die Heli ist Gampel 42. Der nimmt mit ihnen Kontakt auf und tut die einweisen und gibt die weiteren Anweisungen. Antworten.	REONA
	REONA	Verstanden, Kontaktperson Gampel 42, antworten.	REONA 270
19.23.10	REONA 270	Verstanden, richtig, fertig.	REONA
19.25.37	REONA	Lima, Lima von Rhona antworten.	LIMA

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespräche Kanal "K" ab 19'10/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfänger:
****	*****	*****	*****
19.25.55	REONA	Lima, Lima von Rhona antworten.	LIMA
19.26.19	?	("Lon");..(Pfeifton)...antworten	?
19.26.45	REONA	Rhona 270 von Rhona antworten.	REONA 270
	REONA 270	270 von Rhona verstanden, antworten.	REONA
	REONA	Verstanden, die Air-Zermatt ist jetzt immer besetzt am Telefon. Ich kann nicht mehr organisieren für den zweiten Heli. Müsst also noch warten. Antworten.	REONA 270
19.27.00	REONA 270	Verstanden, gar nicht diskutieren, sofort Air-Glacier anrufen. Antworten.	REONA 270
	REONA	Ja, Moment.	REONA 270
19.28.08	REONA	270 von Rhona. Der zweite Heli hat können organisiert werden von der Air-Zermatt. Ist also in Ordnung.	REONA 270
	REONA 270	Verstanden.	REONA
19.30.12	REONA 270	Rhona von Rhona 270 antworten.	REONA
19.30.26	REONA 270	Rhona von Rhona 270 antworten.	REONA
	REONA	270 von Rhona verstanden, antworten.	REONA 270
	REONA 270	Verstanden, die Air-Zermatt, das Bodenpersonal welches mit Camion und Treibstoff kommt, sollte unbedingt noch ein Becken zusätzlich bringen. Antworten.	REONA
	REONA	Verstanden, ja, ein zusätzliches Becken für die Flughelf..., sollen die Flughelfer mitbringen.	REONA 270

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespräche Kanal "K" ab 19'10/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfänger:
****	***** RHONA 270	***** Verstanden, fertig.	***** RHONA
19.33.47	RHONA	270 von Rhona antworten.	RHONA 270
	RBONA 270	270 verstanden, antworten.	RHONA
	RHONA	Ja, verstanden, die Meldung ist weitergeleitet worden betreffend des Beckens. Das ist O.k.	RHONA 270
	REONA 270.	Verstanden, ich danke Dir, fertig.	RHONA
		(Ca. 3 Minuten Funkstille)	
19.37.07	ERSCEMATT 1	Rhona von Erschmatt 1 antworten.	REONA
	REONA	Erschmatt 1 von Rhona verstanden, antworten.	ERSCEMATT 1
	ERSCEMATT 1	Im Gebiet von Getwing, zwischen Getwing und Erschmatt ist ein Waldbrand. Ihr müsstet sofort Polizei avisieren und vermutlich rechtzeitig einen Helikopter kommen lassen, weil es zu Sinnen beginnt. Antworten.	Rhona
	REONA	Ja, verstanden, das sind wir schon lange auf dem Laufenden. Da ist die Feuerwehr von Leuk, Polizei und die Air-Zermatt mit zwei Helikopter schon organisiert. Antworten.	ERSCEMATT 1
	ERSCEMATT 1	Dankeschön, merci.	REONA
19.37.44	G	Lima von Gampel 42 antworten.	LIMA
19.38.06	?RHONA 270	Gampel 42.	G
19.38.43	G	Lima von Gampel 42 antworten.	LIMA

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespräche Kanal "K" ab 19'10/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfänger:
****	*****	*****	*****
19.39.00	G	Lima von Gampel 42 antworten.	LIMA
19.39.23	G	Lima von Gampel 42 antworten.	LIMA
19.39.52	G	Lima von Gampel 42 antworten.	LIMA
	?	("E ")	?G
	?G	Ja ?	?
	?	Hier ist ..., sollen wir auch bereitmachen ?	?G
	?G	Nicht verstanden, wiederholen.	?
	?I	Hier ist der E , sollen wir auch langsam bereit machen.	?G
	?G	Verstanden, was habt ihr für eine Meldung, antworten.	?I
	?I	Noch keine.	?G
	?G	Verstanden, habt ihr eine Maschine, antworten.	?I
	?I	Ja, hier auf Platz.	?G
	?G	Ist der B auch da ? Antworten.	?I
	?I	Jawohl.	?G
19.40.30	?G	"Cho" (?Kommen)	?I
	?	B	?P
19.40.50	G	Rosa 82 von Gampel 42 antworten.	ROSA 82
19.42.57	G	Rosa 80 von Gampel 42 verstanden, antwort... .	ROSA 80

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespräche Kanal "K" ab 19'10/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfänger:
**** 19.43.38.	***** RHONA 270	***** Rosa 80 von Rhona 270 ant- worten.	***** ROSA 80
19.43.59	ERSCEMATT	Rhona von Erschmatt antworten.	RHONA
	RHONA	Erschmatt von Rhona antworten.	ERSCEMATT
	ERSCEMATT	Ich möchte gerne wissen was läuft. Antworten.	RHONA
	RHONA	Verstanden, Polizei ist auf Platz, Feuerwehr ist auf Platz und zwei Helikopter der Air-Zer- matt sind aufgeboden, die eben- falls auf Platz kommen sollten.	ERSCEMATT
	ERSCEMATT	Dankeschön, ja wir warten mal. Merci.	RHONA
	?	Verstanden, antworten.	?
19.44.25	RHONA 270	Erschmatt von Rhona 270 ant- worten.	ERSCEMATT
	ERSCEMATT	Rhona von Erschmatt verstan- den, antworten.	RHONA 270
	RHONA 270	Verstanden, ich habe hier Kon- takt mit dem Einsatzleiter. Wenn Du etwas willst, kannst Du von nun an über mich kommen.	ERSCEMATT
	ERSCEMATT	Verstanden. Ich warte jetzt mal hier oben. Wir könnten ja im schlimmsten Fall das Wasser auf die Leitung über die Rittinen ab bringen bis auf die grü- nen Böden. Aber lieber nicht, weil immer noch Frostgefahr besteht. Wir müssen das nach- her alles entleeren. Antwor- ten.	RHONA 270
	RHONA 270	Verstanden, warten wir ab. Du kannst mich als Kontaktperson zum Einsatzleiter brauchen. Antworten.	ERSCEMATT

HELIKOPTERABSTURZ C.
Gespräche Kanal "K" ab 19'10/h

Zeit: ****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfänger: *****
	ERSCHMATT	Richtig, kann ich auf Kanal 5 bleiben dafür, antworten.	RHONA 270
	RHONA 270	Verstanden, ich bin auf K. Du musst mich also auf K aufrufen. Ich habe keine andere Möglichkeit. Antworten.	ERSCHMATT
	ERSCHMATT	Verstanden, Schluss.	RHONA 270
19.45.28	RHONA	Lima, Lima von Rhona antworten.	LIMA
	RHONA	Lima, Lima von Rhona antworten.	LIMA
19.45.56	RHONA	Lima, Lima von Rhona antworten.	LIMA
19.46.55	RHONA	Lima, Lima von Rhona antworten.	LIMA
19.47.14	RHONA	Lima, Lima von Rhona antworten.	LIMA
19.47.23	RHONA 270	Rhona von Rhona 270 antworten.	RHONA
	RHONA	270 von Rhona verstanden.	RHONA 270
	RHONA 270	Verstanden, zu Deiner Information. Noch weit und breit kein Helikopter. Antworten.	RHONA
	RHONA	Ja die sind avisiert. Antworten.	RHONA 270
	RHONA 270	Verstanden. Das ist nur zur Information.	RHONA
19.47.47	RHONA	Lima, Lima von Rhona antworten.	LIMA
19.48.19	RHONA	Lima, Lima von Rhona antworten.	LIMA
19.48.46	RHONA 270	Rhona von Rhona 270 antworten.	RHONA
	RHONA	270 von Rhona verstanden, antworten.	RHONA 270

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespräche Kanal "K" ab 19'10/h

Zeit: ****	Melder: ***** RHONA 270	Funkspruch: ***** Verstanden, der Einsatzleiter hier auf Platz gibt den konkreten Auftrag, sofort Air-Glacier avisieren, wenn die ... Air-Zermatt nicht kommen will.	Empfänger: ***** RHONA
	RHONA	Ja, verstanden.	RHONA 270
		(Ca. 4 Minuten Funkstille)	
19.52.36	RHONA	Lima, Lima von Rhona antworten.	LIMA
19.55.08	?	Lima 43	?LIMA 43
19.55.30	?	Lima 43	?LIMA 43
19.55.44	?	Lima 43	?LIMA 43
19.55.53	?	Lima 43	?LIMA 43
19.56.00	RHONA	270 von Rhona antworten.	RHONA 270
19.56.20	P	Gampel 42 von Rosa 67	G
	G	Rosa 67 von Gampel 42 verstanden, antworten.	P
19.56.30	P	Jawohl, ich bin in 2 Minuten da.	G

(Fortsetzung des Dialogs siehe
Funkprotokoll vom 13.04.1990
ab Seite 1)



HELIKOPTERABSTURZ C.
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
19.56.30	P	Jawohl, ich bin in 2 Minuten da.	G
	G	Nicht verstanden, wiederholen.	P
	P	...Ueberflug, ich bin in 2 Minuten da.	G
	G	Verstanden. Hast Du den Wasserbezugsort mitbekommen ? Antworten.	P
	P	...(1 Wort)..negativ. Du kannst mir jetzt sagen wie, was wo.	G
	G	Wasserbezugsort unten bei Agarn. Die Teiche. Antworten.	P
	P	Das ist kein Problem. Weiter: Kannst Du mir sagen, wo ich anfangen soll ?	G
	G	Ja, verstanden. Du musst hinten nach auffahren. Weil oben ist zu starker Rauch. Antworten.	F'
	P	Jawohl.	G
	BASIS AG	B	P
	P	Ja.	BASIS AG
	BASIS AG	Du kannst in Sitten gerade durchgeben, dass sie starten koennen.	BASIS AG
	P	(franz. nicht verstaendlich) dann: Rosa 80 von 67.	BASIS AG
	BASIS AG	Ja, verstanden.	P
	P	Sofort nach Sitten telefonieren, weil ich komme ... es nimmt niemand ab.	BASIS AG
	BASIS AG	Verstanden.	P
	G	B, hast du gesehen wie es aussieht.	F
	P	Ja, ja.	G
	G	Kommt der E (I) auch auf Platz ?	P
	P	Jawohl, aber soll dann auch da hinueber kommen.	G
19.59.00	P	Rhona von Rohna 270 antworten.	RHONA
	RHONA	270 von Rhona verstanden, antworten !	F
	P	Verstanden, Du kannst der Air-Zermatt mitteilen, sie koennen heimfliegen, wir brauchen sie nicht mehr. Die Air-Glacier ist bereits auf Platz. Antworten!	RHONA

HELIKOPTERABSTURZ C.
Gespraech Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
	RHONA	Ja, verstanden. Also die Air-Zermatt - ich wollte euch vorher aufrufen - und die haben mir versichert, dass die Helikopter unterwegs sind, also das ist nicht mehr einfach.	P
	P	Verstanden. 50 Minuten, hat der Einsatzleiter gesagt, sei zu lange. Ich teile Dir nur das mit was der Einsatzleiter vom Platz gesagt hat.	RHONA
	RHONA	Hoer zu. Du kannst dem Einsatzleiter sagen, er koenne das mit der Air-Zermatt selber machen. Ich rufe die auf alle Faelle nicht mehr zurueck.	P
	P	In der Ordnung. Ich teile das dem mit.	RHONA
	?	An Rhona 270. Wir haben unten auf der unteren Rhonebruecke (...1 Wort)(...1 Wort)da hinueber etwas (?passiert).	P
20.01.00	?	Rhona von M (phonetisch M)	RHONA
	?	Rhona von M	RHONA
	RHONA	M von Rhona verstanden, antworten.	?
	?	Ich habe das da mitbekommen wegen dem Helikopter der Air-Zermatt. Der fliegt jetzt gerade das Material, (korrigiert sich) das Mattertal durch. Mit dem Kessel.	RHONA
	RHONA	Ja, verstanden. Die sollen denn das selbst auskaesen da unten	?
	?	Ja, nur wegen den Sorgen, die es gehabt hat.	RHONA
	RHONA	Ja, merci. Ich werde ihnen das weiterleiten. Schoenen Abend.	?
	?	Ja, gleichfalls	RHONA
	?	...Kanal..(Pfeifton, nicht verstaendlich)...antworten.	?
	?	...ich gehe auf die andere..(vermutlich: Seite)	?

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 13'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
	?	Erschmatt 2 von Erschmatt 1	?
	L	antworten. Feuerwehr Gampel von Helikopter.	
	P	E . Wenn du die (1 Wort unverstaendlich) ein wenig vor nimmst, kommst Du besser durch.	I ?
	P	Wenn du den Spitz vornimmst, oder vom (Platz?), dann kommst du gut durch.	I ?
20.04.20	P	Rosa 10, Rosa 10 de Rosa 0.	
	P	... (1 Wort unverstaendlich)	P
	P	B. .	P
	P	Oui, B .	P
	P	Salu, tu peux venir tout de suite s.v.p.	P
	P	Oui, je fais l'maximum. Le temps de preparer la machine.	P
	P	Ah, o.k. merci.	P
	P	Tu pense, qu'on arrive a faire quelque chose avec le vent ?	P
	P	Ah, il y a beaucoup. Non, ici il n'y a pas beaucoup de vent. C'est pas de probleme.	P
	P	O.k. alors, c'est ou exactement. A Niedergampel, c'est ca ?.	P
	P	Entre Loeche et Gampel. Tu vois toute de suite. Quand tu monte c'est a gauche.	P
	P	Oui d'accord. Je peux prendre l'eau dans le petit marques qu'il y a au dessous.	P
	P	C'est ca. C'est juste. Et puis on a kerosene et tout sur place.	P
	P	Oui, d'accord.	P
	P	Rosa 10 Rosa 10 de Rosa 0.	
	P	Stell (...ihn...) mir mal auf. (Pfeifton Worte nicht verstaendlich)	
20.05.20	L	Feuerwehr Gampel von Heli.	
	G	Heli von Gampel 42 verstanden antworten.	L
	L	Ja, ich bin in 2 Minuten da. Wo soll ich anfangen zu loeschen ?	G

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
	G	...Verstanden.... Einmal hinunterkommen und dann sehen Sie dann das Feuer. Und nachher Wasserbezugsort... ist unten... bei den Teichen bei Agarn und Einsatz dort, wo der Heli der Air-Galciers im Einsatz ist.	L
	L	Ja o.k., aber wo setzen Sie die Prioritaeten zum Loeschen. Wo soll ich anfangen und wo sind keine Feuerwehrleute drin.	G
	G	Verstanden, zu aller oberst muessen Sie hineinfahren. Zu aller oberst. Das sehen Sie dann schon. Dem Rauch nachfahren, zu aller oberst.	L
	L	O.k. da hat es keine Leute drinnen, hae ? (Ja/oder?)	G
	G	Verstanden...(Worte, abgehackt)... antworten.	L
	L	O.k.	G
	?	Tu mal dem Helkiopter melden: Von der Agarnerseite her sehe man sehr gut wo es genau brenne.	?
	L	Ich sehe es schon.	
	?	Dann ist in Ordnung, merci.	L
	L	Merci.	?
	G	Rosa 80. Rosa 67 B .	P
	P	Ja... (E ?)	G
	G	Hast Du mitbekommen, dass ein zweiter Heli kommt von der Air-Zermattda unten, antworten.	P
	P	Jawohl.	G
20.06.40	L	Salu, B	P
	P	...(1 Wort).. T ... (einige Woerter nicht verstaendlich)	L
	E	Heli von Gampel 42. Der Teich wird in naechster Zeit dann beleuchtet. Antworten.	
	L	...(Wort) unverstaendlich. (vermtl. Quittierung)	G
	P	T , der E ist auch auf Platz - von uns. (weitere Worte abgehackt)	L

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
L		Ich verstehe Dich schlecht.	L
P		T , der I. ist auch auf Platz, der E .. Ich fange oben an, "gell" ?	L
L		O.k. wir machen Rechtsverkehr, "hae" ?	P
P		O.k. (schlecht verstaendlich)	L
L		Tust Du grad den Scheinwerfer hinein, dann sieht man dich ein bisschen besser.	
P		O.k.	
?		Der T ist unten gegangen, dann kannst Du hier oben.	?
P		E , kannst Du vielleicht schauen, dass du den Camion mit Kerosen holen kannst.	I
BASIS AG		E von Rosa 80.	I
I		Ja.	BASIS AG
BASIS AG		Der M sollte naechstens eintreffen.	I
?		Ein Camion ist hier unten auf Platz.	
?		Verstehst Du mich M .	BASIS AG
BASIS AG		Jawohl.	?
?		Ich bin hier in Gampel.	BASIS AG
BASIS AG		Kannst Du mit dem Heli Kontakt aufnehmen ?	?
P		M von B . M von B	?
?		Ja, verstanden.	P
P		Sofort auf hier unten auf Platz gehen und den Camion holen und nach Niedergampelkommen. Links (Worte unverstaendlich) ...gegen Agarn zu.	?
G		Heli Air-Zermatt, was hast Du fuer ein Rufnummer.	L
L		Golf-Echo.	G
G		Golf-Echo. Schauen, dass das Feuer oben nicht ueber die Strasse geht. Oben unbedingt halten.	L
L		Aber da ist Rauch dirn, da kommt man schlecht hinzu.	G
G		Dann wenigstens dem Rauch nach. Hinter dem Rauch hineingehen.	L

HELIKOPTERABSTURZ C.
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	L	Jawohl.	G
	G	Erschmatt 1 von Gampel 42 antworten.	?
	P	Gampel 42. Erschmatt 1 ist auf Kanal 4. Antworten.	G
	G	Dann ist gut, wenn die auf Kanal 4 sind. Schluss.	
	?	Gampel 42 von Air-Zermatt.	G
	G	Gampel 42 verstanden antworten.	?
	?	Ich waere unterwegs mit dem Becken, koennen Sie mir sagen wohin ich fahren soll. Ich bin jetzt Richtung Niedergampel.	G
	G	Verstanden, Niedergampel durchfahren. Unten nach Getwing, dann siehst Du, wo das Feuer ist. Antworten.	?
	?	Ich habe das verstanden.	G
	P	Camionchauffeur von Rhona 270. Du musst immer gerade aus fahren. Ichnehme Dich hier in Empfang. Antworten.	?
	?	Das ist flott. Merci.	P
	P	T von B.	L
	L	Ja ?	P
	P	Da ueber den Seen hat es dann nirgends ein Kabel. Kannst denn also beruhigt anfliegen.	L
	L	Was ?	P
	P	Ueber diesen Seen hier hat es keine Kabel, kannst ruhig anfliegen. Keine Kabel unten, Du kannst ruhig kommen.	L
	P	(Ja 83) M	?
	?	Ja.	
	P	...nach Agarn und nachher rechts abbiegen. Wo die Brillenfabrik ist.	?
	?	Ja. Gerade vor Agarn nach rechts ?	P
	P	Jawohl.	?
	?	Aeh.. T ?	L
	L	Ja ?	?
	?	Los, der dritte Heli kommt also auch und den Kessel bringen wir.	L

HELIKOPTERABSTURZ C.
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
20.17.50	L ?	O.k. Der aeh...W ist jetzt gerade gestartet.	? L
20.19.34	L G	O.k. Golf-Echo. Wie sieht es oben aus ?	? L
	L	Ja, es kommt bis gegen diese Felswaende zu und weiter oben ist alles im Rauch - es ist schwer zu sagen. Aber da fehlen schaeetzungsweise 200-300 m bis zur Strasse.	G
	G	Verstanden. Unbedingt halten !	L
	L	Jawohl.	G
	M	T. Inia-Inia.	L
	L	Ja W.	M
	M	(...Eingangs..) Gampel.	L
	L	O.k. Ich komme jetzt gerade oben herab und dann siehst Du wo ich tanke und dann kommst Du dorthin.	M
	M	Ja.	L
	L	Nacher solltest Du auf der Westseite zuoberst oben anfliegen. Aber aufpassen wegen dem Rauch	M
20.19.34	M G L G	Ja. Golf-Echo von Gampel 42 Ja. Geh Du mal oberhalb von Niedergampel hinauf. Irgendwo ein kleines Feuer , mal sehen und das gerade niederschlagen. Sonst faengt es dann dort auch noch an.	L L G L
	L	Jawohl.	G
	L	W. . Warte gerade, bis ich von oben herab komme.	M
	M	Jawohl.	L
	L	Gampel 42, ja da komme ich nicht hinzu wegen des Rauches.	G
20.20.58	G L	Verstanden. W. , richte den Scheinwerfer nach unten. Dann kannst Du mir nachfliegen.	L M
	L	Musst dann aufpassen der Rhone entlang, die Hochspannungsleitungen.	M

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
20.21.31	Mi	Jawohl. (abgehackt)	Li
	Pl	B - - - - - B - - - - - de Jo.	Pl
	Pl	J'ecoute Jo.	Pl
	Pl	Il y a combien d'helicopteres qui volent-la ?	Pl
	Pl	Pour le moment on est trois.	Pl
	Pl	Alors, comment est-ce que vous vous êtes organisés pour prendre l'eau pour qu'on ne fasse pas trop courant ?	Pl
	Pl	On descend a droite - a gauche et puis on monte a droite.	Pl
	P	O.k.	P
	G	B - - - - - , es sind denn schon 4 da. Antworten.	P
	P	Jawohl. Ich habe das mitbekommen, der Jo ist in zwei Minuten auch schon da.	G
	P	Jo, tu nous vois ?	P
	P	Oui.., je vois deux helicos en tout cas.	P
	P	Je suis le troisieme. Je descend tout de suite.	P
	L	Schoen den Scheinwerfer nach unten richten. Nachher hier ans Ufer kommen.	
	M	Jawohl (abgehackt).	
	P	Moi je suis le dernier direction (Stoerung im Funkkanal)..tu vois tout de suite.	
	P	O.k. Salu T - - - - - .	L
	L	Salu.	P
	L	Ein bisschen Vorwaehrtsfahrt W - - - - - .	M
	G	Golf-Echo.	L
L	Ja ?		
G	Golf-Echo von Gampel 42.	L	
L	Verstanden.	G	
G	Das Feuer, das ich Dir vorher gemeldet habe, ist noch ein bisschen weiter westlich, wenn Du probieren koenntest darueber hineinzugehen.	L	
L	Ja, aber hoch oben, oder?	G	
G	Ja, sehr hoch oben.	L	
P	W - - - - - , du siehst mich, ich bin hinter dem T - - - - - ...200 m...		

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	L	Der andere W	
	L	W ?	M
	M	Ja ?	L
	L	Ist es gegangen ?	M
	M	Jawohl. (abgehackt)	L
	L	Aufpassen, dass Du nicht in den Rauch kommst. Gell?	M
	M	Jawohl. (abgehackt)	L
	L	Eben sehe ich nichts, Gampel 42.	G
	G	Ja gut, dann warten.	L
20.24.15	P	J de B. Tu commence en haut a gauche. Il faut regarder si le feu monte pas sur la route de... sur l'autre route en haut.	P
	P	O.k. Pas des cables en haut ?	P
	P	Negativ. Tu vois la just apres de la cff il ya la ligne qui descend, autrement il n'y a pas. 50 m a gauche il y a encore celui-la de tele...telephone... si c'est juste.	P
	P	M, wo bist du ?	?
	?	Ich bin links vom Ort, wo ihr Wasser nehmt.	P
	P	Solltes hinueber kommen, wo ich jetzt bin, da fuehrt eine Strasse hinzu.	?
	I	B ...hinter Dir ein grosser Platz...Fischer. (Worte dazwischen nicht verstaendlich)	P
20.24.54	P	Dann schaltet gerade um auf unseren Kanal.	
	?	...gehe ich Richtung Agarn ?	P
	P	Schalte um auf unseren Kanal. Der E auch.	?
	I	B !	P
	P	Ja.	I
	I	Kannst du dann hier zu mir kommen, dann koennen wir den vierten auch noch heineintun. Ich habe jetzt Hilfe bekommen. (Worte nicht verstaendlich)...nichts...(mus s) tanken.	P
	P		I

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraech Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
I		Dann wechseln wir wieder.	PI
L		Ueberall rechts um wegdrehen. Beim Hochziehen kann man ueber den Rauch hinweg. Dann geht es immer alles nur rechts um.	
M		Ja. (abgehackt)	LI
L		B. ?	PI
P		Jawohl, ich habe das mitbekommen.	LI
P		Jo, tu va aussi a droite comme ...(Wort unverstaeendlich)..., comme ca il n'y a pas de problemes.	PI
C		A Rhona pour Lima 25	RHONA
C		Rhona de Lima 25 repondez.	RHONA
RHONA		Ici Rhona, qui appelle ?	
C		Oui bonsoir, (Worte unverstaeendlich) 25. On ete contacte pour un feu de foret dans la region de Gampel. Et ...on n'arrive pas a entrer en contact avec notre bureau. Est-ce-que vous pourriez prendre contact avec les autorites de l'aeroport deSion. Pour savoir si on est autorises au decollage das le plus bref delai.	RHONA
H		R von T .	L
?		(2 Worte unverstaeendlich)	?
H		Wo ist dein Standort. Ich bin auf dem Bahnhof in Gampel.	L
L		Du faehrst jetzt hinueber Richtung Niedergampel und faehrst nachher immer westlich. Dann kommst Du zum Polizeiposten und dieser wird Dich dann weiterleiten. Dann wirst Du sehen wo der Camion und das Becken ist. Einfach immer westwaerts.	H
RHONA		Lima 25 de Rhona repondez.	C
?		(Wort/e nicht verstaeendlich)	
RHONA		Oui, je telephone a quelle base ? Repondez.	C
C		Si vous pouvez contacter la base d'Air-Zermatt au numero telephone 40...028/44 23 23. Ou monsieur J -M. O a Sion. Je pense, qu'ils sont en mesures de faire le necessaire.	RHONA

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraech Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
	RHONA	Oui, compris, donc vous êtes en attente ? Repondez.	C
	C	Affirmatif. On est en (Worte nicht verstaendlich) sur l'aeroport de sion, pret au decollage. On aimerai l'autorisation pour l'decollage.	RHONA
	RHONA	Oui compris. Je fais toute suite le necessaire et je vous rappelle.	C
	C	On attends.	
	L	D , viens toute de suite avec le lama a gampel.	C
	C	O.k. T , on prepare la machine et on sera prêts dans 10 minutes.	L
	RHONA	Lima 25. C'est a vous qu'on vous a dit de monter toute de suite?	C
	C	(Antwortet, Funkspruch kann nicht verstanden werden)	RHONA
	RHONA	Oui, parce-que j'ai recu avant un appel de la base d'Air-Zermatt. Eux ils ont trois machines engagees et puis on m'a dit Air-Glaciars deux.	C
	C.	Oui, d'accord, alors je me prepare a decoller. Je pense que ce sera en ordre au niveau des autorisations.	RHONA
20.33.50	L	Rhona de l'heli Golf-Echo.	RHONA
	RHONA	Ja Rhona, verstanden, antworten.	L
	L	Ja der D , der jetzt gerade mit Ihnen gesprochen hat, der soll sofort starten in Sion.	RHONA
	RHONA	Ja, verstanden, wird gemacht.	L
	RHONA	Lima 25 de Rhona repondez.	C
		Lima 25 de Rhona repondez.	
	C	Rhona 25 je vous recois.	RHONA
	RHONA	Oui compris, il faut decoller toute de suite.	C
	C	D'accord (Worte nicht verstaendlich).	RHONA
	RHONA	Juste, termine.	

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	?	B .	P
	P	Ja.	?
	?	Geht's gut ?	P
	P	Ja, bestens.	?
	?	(abgehackt, nicht verstaendlich) ...bist Du hier auf diesem...	?
	H	R von T .	L
	L	T .	H
	H	Du ich habe vorhin nicht alles mitbekommen.	L
	L	Fahre Richtung Niedergampel jetzt. Nachher faehrst Du immer westwaerts Richtung (Wort nicht verstanden). Da ist die Strasse, nur eine. Dann kommst Du hinzu.	H
	L	T oder R .	
	L	Ja T .	L
	L	Habt ihr Most ?	L
	L	Ja (Wort nicht verstanden)...ist da, und der Schlauch ist ausgelegt. Jetzt wollen wir nur noch schauen wegen dem beleuchten.	L
	L	Merci	
	P	Jo de B .	P
	L	T .	L
	L	Ja.	L
20.36.10	L	Der Kommandant hier auf Platz wuensch, (abgehackt) aus Becken.	L
	L	Ja, wo habt ihr das Becken ?	L
	L	Das ist unten beim Lastwagen, wo wir tanken. Einfach dass einer da tanken tut und den untersten Teil anfaengt.	L
	L	Dann komme ich. Ich komme da aus dem Becken holen.	L
	G	Golf-Echo von Gampel 42	L
	L	Ja.	G
	G	Die Idee ist die, dass ihr mit den Kippkesseln obenbleibt und dort haltet. Und die mit dem anderen Kessel von unten hinauf nachfahren. Das ist die Idee. Antworten.	L

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	L	Ja, o.k.	G
	G	Bist Du damit einverstanden ?	L
	L	Ja, das musst Du entscheiden.	G
	G	B von Gampel 42.	P
	G	Rosa 67 B	P
	L	(abgehackt)...ist das mit der Zermatter-Maschine ?	?
	?	Ja, mit welcher ?	L
	L	Da waere noch eine Lama, oder ?	?
	?	Ja, der...Ding... ist noch nicht zurueck gekommen. Habt ihr die...meint ihr habt die vierte auch noch noetig.	L
	L	Ja, ja. Wenn man vielleicht den H B anbieten koennte.	?
	?	Ja, gut. Ich probiere mal.	L
	G	Rosa 67 B .	P
	P	Gampel 42 von 67.	G
20.38.41	G	Verstanden, koenntes Du mal sehen, ob es moeglich ist, dass Du hier unten zuunterst mit Deinem Kessel aus dem Becken nehmen taetest und hier unten hinauf hinten nachfahren ? Kannst Du mal ueberlegen, ob das geht ?	P
	P	Jawohl, wo hast Du das Becken, wo ?	G
	G	Das steht anfang des Feuers zuunterst unten im Grund.	P
	P	O.k. ich habe es gesehen, es ist gut. Ich tue gerade ... (nicht verstaendlich)...Most... (nicht verstaendlich)...dann komme ich zu Dir.	G
	P	So wie ich gesehen habe, hast Du das Becken beleuchtet, ja ?	G
	G	Ja, da sind vorne Pfoesten... (nicht verstaendlich)...sind beleuchtet beim Anflug.	P
	P	Merci.	G
	F	P von Fora 1 Kibi.	P
	L	Gampel 42 von Heli.	G

HELIKOPTERABSTURZ C.
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
20.40.50	G	Gampel 42 verstanden.	L
	L	Kannst Du organisieren, dass der zweite Aufnahmeplatz hier auf dieser Seite, der Helis, auch beleuchtet wird ?	G
	G	Welchen Platz meinst Du ?	L
	L	Weisst Du, wir haben hier im Teich eben zwei Aufnahmeplaetze der Helis. Dass der zweite auch beleuchtet wird.	G
	G	Verstanden, ich organisiere das.	L
	G	Leuk 1 von Gampel 42 antworten "S" ? (J -L).	G
	G	Leuk 1 verstanden, antworten.	G
	G	Verstanden. Tust Du unten auf dem.. Aufnahmeplatz der Heli, den zweiten Teich auch noch beleuchten. Antworten.	G
	G	Verstanden.	G
	RHONA	Rhona 270 von Rhona antworten.	P
	P	270 von Rhona verstanden, antworten.	RHONA
	RHONA	Ja, verstanden. Kannst Du uns Auskunft geben. Sind da Haeuser gefaehrdet ? Ist das Brand oder Gebuesch ? Wald- oder Gebueschbrand ?	P
	P	Ich...ich rufe Dich in genau 2 Minuten an. Antworten	RHONA
	RHONA	Ja, verstanden.	
G	Rosa 67, B ?	P	
G	Rosa 80, B ?	P	
P	Ja, E , ich komme jetzt gerade.	G	
20.43.31	G	Ja hier, das Becken sei bereit, Du koenntest dann loslassen.	P
	P	Ich habe jetzt gerade ein verdammtes Puff und dann komme ich.	G
20.43.45	C	R -D , bonsoir.	
	L	R -D , tu est ou ?	C.
	C	In Siders, 7 Minuten in Gampel, ich muss noch tanken ich bin bereit.	L

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
	?	T , gerade aus ! Nicht hier hinunter/herunter ! (phonetisch nit hie apfa	?L
	P:	Gampel 42, hast Du das Becken auch beleuchtet, nein ?	G
	G	Verstanden, das Becken ist von der anderen Seite beleuchtet.	P
	G	Siehst Du es jetzt ?	P
	P	Ja, ein bisschen sehe ich es schon, aber da ist kein Wasser drin.	G
	G	...aber rechts...(abgehackt)...weiter ab...Richtung	P
	L	Geht's W ?	M
	M	Ja, tip-top bis jetzt.	L
	L	Nur keine Risiken, gell.	M
	M	Jawohl.	L
	G	Jetzt, da unten links anfangen, unten links !	P
	P	Das kleine Feuer da ?	G
	C	Gampel, R -D .	
	L	D ?	
	C	Ja, salu R , 7 Minuten bei Dir.	L
	L	O.k. Du musst noch tanken, oder ?	C
	C	Jawohl, tanken, Skikorb? wegnehmen und Wasserkuebel anhaengen und kontrollieren.	L
	L	Jawohl, ich weise Dich ein dann.	C
20.46.26	G	B , so weiterfahren !	P
	L	D , es hat denn da zwei Hochspannungsleitungen an der Rhone entlang, hae.	C
	C	O.k. merci T .	L
	C	R ? D .	L
	L	D .	C
	C	Deine Position ?	L
	L	Du fliegst jetzt Richtung west, und sobald ich dich sehe, von Gampel her, dann weise ich Dich ein. (Gestoert durch Funkueberlagerungen)	C
	C	O.k. Ich bin Agarn und ich fliege die Nationalstrasse.	L

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	L	Jawohl, ich sehe Dich. Du fliegst jetzt einfach weiter Richtung Turtmann, drehst ab und dann kommst Du wieder Richtung west.	C
	C	O.k.	L
	?	Wir haben blaue Rotationslampen vom Feuerloeschfahrzeug. (Hochdeutsch)	C
	?	Funkueberlagerungen.	
	P	Gampel von 67.	G
	P	E ?	I
	I	Jawohl.	P
	P	Bist Du bald hier ?	I
	I	Ich habe Probleme, hier irgendwo darueber zu kommen.	P
	?	Man sollte (mir) das Licht etwas mehr links drehen.	?
	I	Hast Du nicht wollen, dass Du mich hier gerade holst.	?
	?	Funkspruch, wegen Ueberlagerungen nicht verstaendlich.	
	I	30 - 40 m rechts vom Landeplatz, wo Du vorher getankt hast. Dort drueben am Geleise an.	?
	C	R ? D .	L
	L	Jawohl, ich sehe Dich. Jetzt kannst Du noch ein bisschen weiter und dann abdrehen.	C
	C	O.k.	L
	L	Jetzt kannst Du abdrehen, aber Du musst dann aufpassen, da ist eine Hochspannungsleitung. Vielleicht noch ein bisschen hoeher gehen, wenn Du hinueber kommst.	C
	?	B .	P
	P	Ja.	?
	I	Wenn Du kommst sag mir dann, ich nehme Dich gerade ein.	P
	I	Im Anflug, dann kommst Du ziemlich rechts.	P
	I	Noch weiter rechts jetzt. Rechts, rechts hinunter. Ueber die Masten ueber die Kabel, also	P

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraech Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	P	(Wort nicht verstaendlich)	I
	I	Wechsle mal, B .	P
	C	Re ?	L
	L	Jawohl D , so weiter und dann kannst Du abbiegen nach links. Jetzt kannst Du abdrehen und Richtung Westen.	C
20.50.20	P	T , von Lima 40	L
	L	Ja ?	P
	P	Wie siehst Du das ?	L
	L	Ja, jetzt sind wir fast genug, hier im Kreis drinnen.	P
	P	Aber weisst Du was, der wo jetzt zuletzt abgeworfen hat, hat viel zu hoch abgeworfen. Tiefer abwerfen.	L
	L	Ja Du, das war ich gewesen, ich dort nicht tiefer gehen wegen des Rauches.	P
	P	Aha.	L
	G	Leuk 1 von Gampel 42 antworten.	G
	G	Leuk 1 von Gampel 42 antworten.	G
	C	(Worte (2) nicht verstaendlich)... s'il te plait.	?
	?	Funkueberlagerungen	?
	G	B .	P
	P	Ja.	G
	G	Komm einmal dorthin zu.	P
	?	Funkueberlagerungen. Helis/Feuerwehr. Vereinzelte kurze Meldungen, teilweise abgehackt. Zusammenhang kann nicht erkannt werden.	?
	L	D ?	C
	C	Jawohl.	L
	L	O.k. der Feuerwehrkommandant wuenscht, dass Du naechstes Mal am gleichen Ort das Wasser holst wie T und die anderen.	C
	C	O.k. und wo ist das.	L
	L	Komm da rueber in die Teiche Richtung Agarn.	C
	C	O.k.	L

HELIKOPTERABSTURZ C.
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
	L	Bis du schon in der Luft.	C
	C	Jawohl, in der Feuer, hoch ueber.	L
	L	O.k. ich bin jetzt gerade am Eintauchen. Dann siehst Du gerade wo das ist.	C
	C	O.k. ich schiesse und ich komme.	L
	C	O.k. T ich habe gesehen.	L
	L	Rechts davon hast Du einen Baum und vorn hast Du das Ufer. Geht gut."hae" ?	C
	C	Keine Kabel ins Gebiet ?	L
	L	Negativ. Beim Fluss die Hochspannungsleitung. "Hae".	C
	C	O.k.	L
	L	Gampel 42.	G
	L	Gampel 42.	G
	G	Ja, verstanden.	L
	L	Ja unsere Beleuchtung funktioniert noch nicht.	G
	G	Verstanden, ich werde das nochmals veranlassen.	L
	G	Leuk 1 von Gampel 42	G
	G	Leuk 1 von Gampel 42. "S "	G
	G	Kommandant Leuk verstanden, antworten.	G
	G	Verstanden, der Heli-Pilot der Air-Zermatt meldet, dass unten die Beleuchtung fuer den zweiten Tank...Teich noch nicht funktioniert.	G
	G	Verstanden ich jetzt zuerst einmal zu Dir.	G
	G	Verstanden, komm einmal hier zu mir. Ich stehe beim Fahrzeug der Air-Zermatt.	G
	?	Funkueberlagerungen Feuerwehrfunk.	
20.58.40	L	Jetzt ist die Beleuchtung gut. "Hae".	
	?	Funkstoerungen/Ueberlagerungen	
	?	T .	L
	L	Ja ?	?
	?	Es ist noch einer unterwegs wegen der Beleuchtung. Falls es dann nicht geht, sage dies und dann geht einer von uns hinunter.	L

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	L	O.k. Ja, es hat schon gebessert. "Hae". Ich muss dann naechstens tanken.	?L
	?	Wir sind bereit, du kannst nur melden.	L
	L	O.k.	?L
	?	Funkmeldungen Feuerwehr/Ueberlagerungen/Stoe- rungen	
21.01.16	V	Gampel 42 von Visp 1 antworten.	G
	G	Visp 1 von Gampel 42 verstanden, antworten.	V
	V	Verstanden. Ja, ich bin hier beim Flugplatz. Benoetigst Du irgend etwas inbezug auf Beleuchtung oder Funk, antworten.	G
	G	Verstanden, wenn Du Zeit hast komme gerade hierher, wo...hierher nach Getwing, wo das Fahrzeug ist von der Air-Zermatt, wenn es Dir geht. Antworten.	V
	V	Verstanden ja, ich habe im Moment nur den Lastwagen da, ich weiss nicht, ob ich da durch komme.	G
	G	Doch, da kommst Du durch. Hinueber ueber die grosse Bruecke, dann links ab. Weil die Air-Zermatt ist auch mit dem grossen hierher gekommen.	V
	V	Verstanden. Ich komme mal dorthin. Ich nehme mit Dir Verbindung auf.	G
	G	Richtig. Schluss.	V
	V	Rotten 13 von Visp 1 antworten.	R
	R	Ja, verstanden, antworten.	V
	V	A , hier ist ..(nicht verstanden). Brauchst Du Hilfe, antworten. (Ueberlagerungen mit franz. Funkverkehr)	R
	?	Nein, im Moment also noch nicht.	?

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	?	Verstanden, Schluss.	?
	?	(Funkueberlagerungen/vermutl. ebenfalls Telefongespraech. Pfeiftoene. Durcheinander.)	
	P	E ? E ?	I
	I	Moment.	P
	?	Funkueberlagerungen/Telefongespraech.	
	G	Echo von Gampel 42 ? Golf Echo ? von Gampel 42 ?	?
21.06.16	L	Wer hat jetzt abgeworfen ?	?
	G	Golf-Echo von Gampel 42.	
	L	Ja, es ist dann der andere drunter gewesen. "Hae".	
	F	Das ist nicht gerade gut, wenn man da drunter hinaufloeschen tut und der andere oben giesst. "bschittut".	
	P	Loescht jetzt mal da unten, wo jetzt das Feuer vom Abwind so wahnsinnig losgegangen ist, damit ihr weniger Rauch habt.	
	?	Funkgespraechе gestoert/ueberlagert.	
21.08.12	P	T ?	L
	L	Ja ?	F
	P	Ein Gruss.	L
	L	Merci.	F
	?	An Rhona 270 von (nicht verstaendlich)..bitte.	F
	P	270 verstanden, antworten.	?
	?	Soll man hier etwas aufstellen fuer die Strasse (nicht verstaendlich) oder wie ?	F
	P	Wer ruft mich ?	?
	?	...(nicht verstaendlich)...	P
		Z ...	
		(Ueberlagerungen) Hoer einmal, ich bin hier an der Rottenbruecke, sollen wir hier...(nicht verstaendlich)...sperrен ?	
	P	Herr M , haben Sie jetzt abgeworfen ?	M
	M	Ja.	F
	?	(Ueberlagerungen...(Worte nicht verstaendlich)... dann:	

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
	P	Der auf der Rottenbruecke, sollte ein kleines bisschen weiter hinab gehen, sollte ein Laempchen in die Finger nehmen und sollte da den Verkehr...(nicht verstaendlich)...nur die Offiziellen durchgehen lassen. Antworten. (Ueberlagerungen)	?
	?	(Ueberlagerungen, dazwischen:)...und zwar unten hinueber...durch Agarn...wo man nach Susten gehen kann...und Agarn.	
	I	B , kommst Du mal gerade dorthin ("dana").	F
	F	Verstanden.	I
	I	B ? B ?	F
	?	(Wort unverstaendlich)...von H antworten.	?
	?	Verstanden. (Dann Ueberlagerungen/Stoerungen)	?
	?	(Ueberlagerungen/Stoerungen).. .von H , antworten...voila-voila...vers tanden, antworten....Strahlrohr...	?
	I	Tust du gerade noch einmal, B ?	F
21.14.30	?	Ein bisschen langsam fliegen !	
	L	Ich komme tanken.	
	?	O.k.	L
	L	Kannst Du mir gerade das Drehlicht einschalten ?	
	L	Wir haben hier keines, aber ich weise Dich gerade ein.	L
	?	T , ich nehme den Kessel gerade seitwaerts, auf Deiner Seite.	L
	L	Jawohl.	?
	?	Hast Du gesehen ?	L
	L	Jawohl.	?
	P	T , ich sehe Dich, gell, ich komme da im Becken holen.	L
	P	Ich komme rechts von Dir hinunter.	L
	?	(Ueberlagerungen von zwei Gespraechen/Feuerwehr und Private?)	

HELIKOPTERABSTURZ C.
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
	FORA1	Lima 40 Fora 1.	P
	?	(Funkueberlagerungen Feuerwehr/Private)	
	I	...du triffst gut, solltest	?
	?	aber fast schneller drueber.	
	?	...(Worte nicht verstaendlich)...Kabel recht drantun.	?
	?	Stop-Stop. (Dann Funkueberlagerungen Feuerwehr)	
21.19.38	L	W und D . Schoen mit 60 bis 70 Kilometer darueber. "Hae". Nicht mit weniger.	
21.19.48	P	Unbedingt tiefer, wenn es geht wegen der Sicht. Unbedingt tiefer und seid ein wenig langsamer.	
	I	B .	P
	P	Ja.	I
	I	Ja, ist gut ich bin hier.	P
	P	Ja-ja.	I
	I	M , (Wort unverstaendlich)...das auch gerade.	P
	P	Ja-Ja.	I
	P	Ja, der letzte ist gut gewesen.	
21.20.45	P	Wer ist...(Wort unverstaendlich) gewesen ?	
	M	M .	P
	P	Ja...(Wort unverstaendlich)... das ist viel zu hoch ! 15, 20 Meter maximum!	M
	?	E , gehst Du gerade auf (B?)	?
	?	?	
	?	(Wort unverstaendlich) auf (A?)	?
	?	Wenn Du Durst hast, kannst Du auch....(Stoerung)	?
21.23.03	P	Viel zu hoch !	?
	?	Ca ca...(Worte nicht verstaendlich)...rien.	?
	?	(Worte nicht verstaendlich)	?
	?	(Funkueberlagerungen...Gampel verstanden, antworten....Moment...verstehe hinten...))...	?

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	H	T von T .	L
	L	Ja ?	H
21.27.16	H	Du, der Kommandant ist hier bei mir und dieser moechte gerne ein paar Kessel unten drin, wo es brennt.	L
	L	Ja, o.k., dann komme ich dann hinueber ins Becken, "hae".	H
	?	(Wort nicht verstaendlich)...ich muss...(Wort nicht verstaendlich)...tanken (OW-Dialekt)	?
	?	Jawohl.	?
21.28.20	L	T (Worte nicht verstaendlich)...dort wo die groesseren Flammen sind ?	H
	H	Ja einfach zuunterst vom Feuer. Kannst an einem Ort anfangen und faehrst so nach.	L
	L	O.k.	H
	?	O.k. W .	M
	?	S ?	?
	?	Siehst Du mich ?	?
	?	Ja.	?
	L	...(Wort ueberlagert)...nehme den Kessel gerade drunter weg, auf Deiner Seite.	?
	C	...(Worte nicht verstaendlich)...? geht ?	
	?	Ausklinken, W !	M
21.29.19	C	R' ? D .	L
	L	Ja ?	C
	C	...(Worte unverstaendlich)...ich komme in Beckel und unten ?	L
	L	Ja, nimm nur D . Ich komme auch da.	C
	?	Funkueberlagerungen Feuerwehr (E ...K ...)	?
	?	Gampel 42 E ? (vermutlich)	G
	P	Lima 40 Fora 1.	F
	?	Funkueberlagerungen (Ja H ...Pfeiftoene...)	
	P	E ?	I
	I	Ja.	P
21.31.16	P	Ja, ich nehme dort drueben bei den Seen wieder und gehe dort hinauf,gell ? Ich fahre dort einfach ein bisschen weiter.	I

HELIKOPTERABSTURZ C.
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	I	(Funkueberlagerungen) Jawohl, mach das, ich klaere gerade ab, ob das gut ist.	P
	P	Merci (Rest nicht verstaendlich/Funkueberlage- en)	I
	P	Lima 40 K . Funkueberlagerungen. Lima 40 K . Gehe gerade laeuten.	F
	?	Funkueberlagerungen Feuerwehr/Pfeiftoene. Zusammenhaenge nicht erkennbar.	
21.33.39	I	B ...B .	P
	P	Ja.	I
	I	Es sei gut so.	F
21.34.50	P	Herr M , sind Sie das gewesen ? Der letzte ?	M
	M	Ja.	P
	P	Einfach zu hoch, zu hoch und zu tief gewesen. Mehr gegen den Berg.	M
21.36.22	P	Der der jetzt fliegt, ganz hinten an der Ecke.	
	?	Funkueberlagerungen (Gampel 41 von Gampel antworten...)	
	?	T ?	L
	L	Ja ?	?
21.37.10*	?	Ihr solltet dort unten, im untersten Eck anfangen, dort wo es am tiefsten unten ist.	L
	L	Im oestlichsten ?	?
	?	Richtig, ja.	L
	L	Aeh.. ist eben ein bisschen Problem mit dem Rauch, hae.	?
	?	Funkueberlagerungen Feuerwehr (Verstanden, ich habe D nicht bekommen...bekommen)	
	?	R ?	?
	I	B ?	P
	P	E .	I
21.40.36	I	Bist Du gerade zuoberst gewesen ?	P
	P	Negativ. Aber nicht ganz zuoberst nein, Mitte. Warum ?	I
	I	Aber,..aehm...das bist Du gewesen da oben gerade, gell ?	P

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	P	Jawohl.	I
	I	Kannst also noch ruhig schneller drueber.	P
	C	R D .	L
	L	Ja D ?	C
21.42.18	C	Tanken.	L
	L	O.k.	C
	P	...irgendwie so ?	
	I	Noch schneller.	
	P	T .	L
	L	Ja ?	P
21.42.35	P	Gehe dann mal ganz unten hinueber in das Eck, weisst Du da, wenn es da nicht ueber den Grat entgeht, weil da ist es jetzt im Windschatten aber sobald es hinaufgeht, hat es dann Wind wieder.	L
	L	Ja, ich muss sehen, ob es geht P wegen dem Rauch.	P
	P	(Gehst/weisst) von unten drin, L gehts wahrscheinlich schon.	L
	?	Ueberlagerung: Das Fahrzeug ? geht gerade weg.	?
21.44.25	L	Es ist nicht gut, hae, mit dem P Rauch.	P
	P	M ?	?
	P	T , wo bist Du ?	L
	L	Anflug.	P
21.46.15	P	Immer gerade in bisschen zu ? tief gewesen.	?
	L	Das ist der D gewesen, P hae.	P
	C	Ja.	
	P	C'etait tr.., un peu trop a C droite, donc un peu trop bas, mais si non c'est bon. Mais il faut pas arreter la machine, mais il faut laisser aller.	C
	C	O.k.	P
21.50.15	P	(1 Wort nicht verstaendlich)...bist Du das gewesen ?	?
	C	(Funkspruch nicht verstanden/bzw. Zusammenhang nicht erkannt)	P
	P	C'etait vous D ?	C

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	C	Oui, j'etais ici a(phonetisch: gio-tel)...mais c'etait pas ca.	P
	P	Alors, c'etait just un peu trop loin.	P
	?	(Ueberlagerungen/Pfeiftone Feuerwehrfunk)...von 7 an alle...N (vermtl.) bitte...	?
21.51.32	P	Encore un peu plustot.	?
21.53.06	?	W , nicht zu hoch... (dann M abgehackt, nicht verstaendlich).	
	?	...(ca. 2 Worte nicht verstaendlich) ...(?E) ?	
	I	Negativ.	?
	P	T ?	L
	L	ja ?	P
21.54.28	P	Hoer einmal, koennt ihr nicht von Osten her den aeussersten Zipfel moeglichst angreifen, damit es da nicht weitergeht ?	L
	L	Ich glaube, es ist das beste so, jetzt vom Westen her ein bisschen den Rauch eindaemmen. Nachher kommen wir dort hinzu, hae. Ich glaube, noch 10 Minuten, eine Viertelstunde so, dann haben wir es dann. Weil der Rauch kommt ziemlich weit nach oben.	P
	P	O.k.	L
21.53.06	P	W , nicht zu hoch... (dann M abgehackt, nicht verstaendlich).	
21.56.36	P	Tiefer, tiefer !	
	L	T oder R	
	?	Ja, T	L
21.59.27	L	Ist nicht einer von der Feuerwehr....vorbeischieken in ein Restaurant und ein paar Sandwiches organisieren. Ich habe noch nichts zu Abend gegessen.	
	G	Hier unten ist alles bereit.	L
	L	Ah, sehr gut, salu P !	G

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit: *****	Melder: *****	Funkspruch: *****	Empfaenger: *****
	G	Salu, da beim Becken haben wir einen Wagen, wo alles drin ist.	L
	P	T , bist Du das ?	L
	I	B ?	P
	P	Ja E ?	I
22.00.10	I	Es sollte einer von uns auch unten helfen gehen. Einfach zuoberst.	P
	P	Ja, wo zuunterst, zuoberst, wie, was, wo ?	I
	I	Einfach im oestlichsten Teil, aber zuoberst.	P
	?	T ?	L
	L	Ja.	?
22.00.36	G	Oben, links,...(2 Worte nicht verstaendlich)...ziemlich brennen, koennte man dort oben etwas abloeschen ?	L
	L	Ja, sagt ihr das den anderen, wir bleiben jetzt hier unten.	G
22.00.45	G	O.k. D , tu peux aller vers direction Brigue a gauche en haut eteindre ?	C
	C	Ah, moi je suis en bas !... Tout en haut ?	G
	G	Non, aeh...direction Brigue...dans la fumee il y a les flammes.	C
Sek: 0	C	O.k. Tu m'diras, en ?	G
	G	O.k. il y a deux helicos dedans, c'est bon.	C
Sek: 3			
Sek: 4			
Sek: 5			
Sek: 6			
Sek: 7		(Funkueberlagerungen/vermutlich Stimme P : vermutlich..."ungefaehr dazuo, gaell ?"...	
Sek: 8			
Sek: 9			
Sek:10			
Sek:11	L	D , Achtung !!	C
Sek:12	?	O...	
Sek:13			
Sek:14			

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraech Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
Sek:15			
Sek:16			
Sek:17			
Sek:18			
Sek:19			
Sek:20	P	T ?	L
Sek:21	L	Ja, ich hab's gesehen.	
Sek:22			
Sek:23	P	Was ist es gewesen ?	L
Sek:24			
Sek:25			
Sek:26			
Sek:27			
Sek:28			
Sek:29		Erste Stimme: "Ein Helikopter ist abgestuerzt..., am..., aeh..(Wort nicht verstaendlich)..Brand...ein Helikopter ist abgestuerzt...." Zweite Stimme: "... (Worte nicht verstaendlich, moeglichA....A ... Erste Stimme: "Helikopterabsturz oestlich vom Brand...(Rest nicht verstaendlich)	
Sek:47			
Sek:48			
Sek:49			
Sek:50			
Sek:51			
Sek:52			
Sek:53	P	D ?	
Sek:54			
Sek:55			
Sek:56			
Sek:57	P	E , was ist passiert ?	I
Sek:58	I	Einer abgestuerzt.	P
Sek:59		...	
Sek:60			
Sek:87	P	Wollen wir aufhoeren ?	
22.02.54	L	Ja ja.	
	P	E ?	I
	I	Ja wohl ?	P
	P	Kannst Du mir etwas Naeheres sagen, antworten ?	

HELIKOPTERABSTURZ C
Gespraechе Kanal "K" ab 19'56/h

Zeit:	Melder:	Funkspruch:	Empfaenger:
*****	*****	*****	*****
	I	Moment...	P
Sek:109	P	Moi, j'arrete la machine. Dazwischen Feuerwehrfunkt.	
	?	...verstanden	
		T ... (Dazwischen Feuerwehrrfunkt/Ueberlagerungen)	
Sek:136	P	E ?	I
	I	Ja. (abgehackt)	P
	P	Schaltest Du um. (Ueberlagerungen)	I
	P	E , schaltest Du mal um ?	I
	F	Der Pilot ist verletzt, sofort Ambulanz auf Platz...A komm...und zwar sofort kommt mal hier herauf..	
	P	T ? (Keine Antwort) T	? L
	?	Der hat kein Funk.	P

