

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 173 (2007)

**Heft:** 10

  

**Artikel:** Waldbrände in Griechenland : die Schweizer Luftwaffe hilft

**Autor:** Büchi, Patrick

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-71146>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## Waldbrände in Griechenland: Die Schweizer Luftwaffe hilft

Ende August 2007 war die Schweizer Luftwaffe anfänglich mit vier, später mit drei Super-Puma-Helikoptern in Griechenland im Löscheinsatz. Das Detachement von rund 20 Personen setzte sich voll dafür ein, dass die Helikopter täglich gegen das Feuer fliegen konnten. Nachfolgend einige eindruckliche Schilderungen von Beteiligten.

### Patrick Büchi, Pilot (36)

Ein sehr sinnvoller Einsatz! Das Ausmass der Brände hier auf dem Peloponnes ist gewaltig. Grosse schwarze Flächen abgebrannter Wälder und Felder. Zuerst überlegt man, ob man hier überhaupt etwas ausrichten kann! Wir merkten aber schnell, dass wir es konnten und von den Menschen gebraucht wurden. Da waren beispielsweise Bewohner eines Dorfes, die mit Gartenschläuchen ihre Häuser vor den Flammen zu schützen versuchten. Auch ohne ihre Gesichter gesehen zu haben, weiss ich, wie froh die waren, als unsere 2½ Tonnen Wasser über den Flammen runterkamen. Die Leistung von uns Piloten wäre ohne unsere Bodenmannschaft jedoch völlig undenkbar. Unsere Mechaniker sind sensationell und geben 200 Prozent Leistung. Jeder denkt voll mit: Betankung bei laufendem Rotor, Säubern der Scheiben vom Salzwasser bei der Zwischenlandung und vieles mehr. Ausserdem arbeiten sie noch lange weiter, wenn wir Piloten unsere «Vögel» spätabends nach der Landung in ihre Hände geben. Ihr Einsatz ist weit über Standard, und sie sind hochmotiviert.

### Carlo Colmelet, Mechaniker (24)

Diese Hitze beim Arbeiten ist brutal. Ich trinke jeden Tag literweise Wasser und muss trotzdem fast nie auf die Toilette. Was ich oben reinleere, drückt es mir gleich wieder durch alle Poren raus. Im Gegensatz zur Schweiz müssen wir hier in Griechenland jeden Abend die Turbinen der Helis reinigen. Das Putzen wird darum nötig, weil die Super Pumas zum Feuerlöschen Salzwasser aus dem Meer holen und die Rotoren viel Gischt aufwirbeln. Das Salz dringt dann fast in alle Ritzen ein und auch in die Turbinen. Meine Kollegen und ich arbeiteten zeitweise rund 14 Stunden am Tag. Mehr als 10 Tage kann man diesen Rhythmus jedoch nicht durchhalten – auch wenn man noch so motiviert ist. Vor allem morgens vor den Starts und abends beim Checken und Waschen der Helis ist die Beanspruchung gross. Auch die



Foto: Luftwaffe

grosse Präsenzzeit geht an die Substanz – aber wir ziehen das durch. Besonders motiviert war ich, weil ich wusste, was für einen guten Job unsere Piloten hier machten. Das spornt an. Ausserdem konnte ich mit meinem Einsatz den Menschen, die in Griechenland vom Feuer betroffen sind, ein klein wenig in ihrer schwierigen Situation beistehen.

### Beat Hedinger, Pilot (31)

Für solche Einsätze wurde ich Helipilot. Hier kann ich helfen. Der Service der Mechaniker ist perfekt. Alles wird sofort und ohne Murren erledigt, und dabei sind sie bloss zu fünf. Riesenleistung! Die Aufnahme von Meerwasser für den Löscheinsatz ist eine interessante Herausforderung. Im Gegensatz zu den Seen in der Schweiz müssen beim Wasserfassen im Meer Wellen, Wind und fehlende Referenzpunkte beachtet werden. Am meisten beeindruckt war ich am ersten Tag der Mission,

als wir bei einem Dorf Menschen helfen konnten, die ihre Häuser gegen das Feuer verteidigen mussten. Unser Wasser kam für diese Leute wirklich wie ein Geschenk vom Himmel. Sehr speziell war die apokalyptische Stimmung bei unserem Eintreffen: Dunkler Rauch, alles dunstig, die Sonne dahinter eine rote Sichel. So stelle ich mir den Weltuntergang vor. Die Sicht im Rauch war extrem schlecht. Wir mussten ausserdem feststellen, dass es nur sehr wenige Tümpel und Seen zum Wasserfassen hat. Alles scheint ausgetrocknet, und fast kein Bachbett führt Wasser. Wegen der Beanspruchung beim Fliegen in dieser Hitze wechseln wir zwei Piloten uns konstant am Steuer des Super Pumas ab (drei Löschflüge ich, drei der Kollege). Damit bleibt man im Kopf klar und konzentriert. Nach den Einsätzen bin ich jeweils tropfnass, und am Abend geht es nach dem Essen relativ rasch ins Bett.

### Alfredo Rima, Chefmechaniker (37)

Wir mussten extrem zügig in den Einsatz. Weil es so schnell ging, blieben ein paar Dinge zu Hause liegen. Doch Hauptsache war, dass unsere Helis ab dem ersten Tag in der Luft waren und Einsätze flogen. Wenn eben doch mal etwas fehlte, haben die griechischen Soldaten und Offiziere auf dem Militärflughafen von Kalamata uns fast immer aushelfen können. Wir merkten schnell, dass die Griechen uns unbedingt hier haben wollten. Die Verständigung war anfangs jedoch etwas schwierig, weil wir kein Griechisch sprechen und viele griechische Kameraden weder Deutsch, Französisch, Italienisch noch Englisch verstehen. Doch mit etwas gutem Willen klappt es eigentlich immer. Auch der Support von zu Hause aus klappt, und ich hatte immer eine Ansprechperson in der Schweiz, wenn Probleme auftauchten. Leider bekommen wir von den Bränden und Löschaktionen überall im Land fast nichts mit. Wir sind so mit unseren Aufträgen beschäftigt, dass abends nur wenig Zeit für anderes bleibt. Ausserdem verstehen wir die lokalen Nachrichten nicht, und Internetanschluss habe ich auch keinen. Ich glaube, meine Freundin zu Hause weiss über die Situation in Griechenland besser Bescheid als ich, der wenige Kilometer davon entfernt ist.

## WIRTSCHAFTS-Notizen

### Outlander – Das volle Motorenprogramm



- **Neu:** 2.2-Liter DID Diesel mit 156 PS
- **Neu:** 2.4-Liter MIVEC Benziner mit 170 PS
- **Neu:** 6CVT Automat in Kombination mit dem 170-PS-Benziner
- CH-Einführung im Oktober (2.4 Benziner) und November (2.2 DID Diesel)
- **Preise ab CHF 35950.–**

Die im März 2007 lancierte zweite Outlander Generation von Mitsubishi verbindet sportlich schickes Design mit moderner Allradtechnologie und einem exzellenten Raumkonzept. Viel Platz (Laderaum bis 1691 Liter), hohe

Flexibilität (5 Sitze oder 5+2 Sitze), geniale Detaillösungen und ein attraktives Preisniveau zeichnen den neuen Mitsubishi SUV 4x4 aus. Mit über 16000 Verkäufen in Europa und über 1100 Bestellungen in der Schweiz ist der neue Outlander sehr erfolgreich gestartet. Mitsubishi baut für den neuen Outlander das Motoren- und Getriebeangebot zügig aus. Anlässlich der **IAA Frankfurt im September** werden erstmals zwei weitere Motorvarianten für den Outlander präsentiert. Die beiden neuen Motorvarianten ergänzen den seit dem Ver-

kaufsstart angebotenen 2.0-DID-Dieselmotor (140 PS/310 Nm, DPF), der mit tiefen Verbrauchswerten (Normverbrauch nur 6.7 L/100 km) glänzt.

Wie bei allen Mitsubishi-Baureihen gelten auch für sämtliche Outlander-Modelle **3 Jahre Werkgarantie**.

**Kontakt:**  
Philipp Neri  
General Manager Marketing & PR  
Telefon 043 443 61 30  
Mobile 079 468 37 12  
E-Mail: p.neri@mitsubishi-motors.ch  
[www.mitsubishi-motors.ch](http://www.mitsubishi-motors.ch)