

# Sensible Einsätze in Krisengebieten

Die Maschinen von Global Helicopter Service fliegen oft in Regionen, die man häufig nur aus der Krisenberichterstattung in den Fernsehnachrichten kennt. Vor allem in Afrika unterstützt das Unternehmen Hilfsorganisationen, Regierungen und Wirtschaftsunternehmen bei anspruchsvollen Transportaufgaben.

Es gibt dieses eine Bild, auf das ich besonders stolz bin“, sagt Dominik Goldfuss, CEO von Global Helicopter Service (GHS), und blättert in einer Broschüre seines Unternehmens. Auf dem Foto, das er schließlich zeigt, sieht man ein afrikanisches Kind mit einem groben, aus Lehm geformten Helikopter. „Wir haben ihn Mudcopter genannt. Den haben die Kinder für unsere Piloten gebastelt und ihnen geschenkt. Ich denke, das drückt viel besser aus, wie unsere Arbeit dort wahrgenommen wird, als es Worte könnten.“

Seit 2014 ist GHS in einem sehr speziellen Segment der ohnehin spezialisierten Hubschrauberfliegerei aktiv. Das Unternehmen mit Hauptsitz im südostbayerischen Ainring, keine zwei Kilometer von der österreichischen Grenze entfernt, bietet Hubschrauberflüge für Hilfsorganisationen im humanitären Einsatz, Transportdienstleistungen für Bergbauunternehmen, die Öl- und Gasindustrie und Unterstützung beim Shuttle von Mitarbeitern von NGOs und Regierungen an.



Die Bell 212 und Bell 412 sind robuste Arbeitstiere für nahezu alle Transportaufgaben in Afrika.

Wenngleich die GHS mit der Gründung im Jahr 2014 ein noch relativ junges Unternehmen ist, bringt das Führungsteam mehr als 20 Jahre Erfahrung in der Helikopterbranche mit. „Ich selbst bin über das Segelfliegen und den TMG in die Fliegerei gekommen, war eine Zeit lang Vertriebsleiter bei Stemme in Strausberg und später fünf Jahre Betriebsleiter bei der Helog Lufttransport KG“, erklärt Dominik Goldfuss seinen Werdegang. „Als der Inhaber die Firma 2013 geschlossen hat, sagte ich mir, das kann es doch nicht gewesen sein, und habe meine Managementkollegen davon überzeugt, eine eigene Firma zu gründen. Ich hatte ja die Kontakte zur UN und zum ‚World Food Programme‘, also zu den Kunden, und die waren nach wie vor auf zuverlässige Partner angewiesen. Das war unsere Chance. Allerdings wollten es die GHS-Gründer richtigmachen und als Full-Service-Dienstleister durchstarten. Strategische Einsatzplanung vom Headquarter und Umsetzung vor Ort, Flotten- und Crewmanagement,

Training, Ausbildung und Maintenance – alles aus einer Hand. „Die Entscheidung, das Unternehmen zu gründen, fiel dann relativ schnell. Und da wir beim LBA keine Unbekannten waren und zuvor schon relativ häufig mit den Mitarbeitern dort zu tun hatten, ging es mit dem AOC und allen weiteren notwendigen Dokumenten recht zügig, und wir konnten loslegen.“

Gleich der erste Auftrag führt GHS nach Afrika – einen Kontinent, den Goldfuss trotz aller dort herrschenden Probleme in seiner beruflichen Vergangenheit lieben gelernt hat, wie er sagt. „Wir sind direkt dahin, wo die Not am größten war: mit drei Bell 412 für Ärzte ohne Grenzen und das World Food Programme zum Ebola-Einsatz nach Sierra Leone. Insgesamt zwei Jahre am Stück waren unsere Crews vor Ort.“ Die GHS-Hubschrauber deckten dabei klassische Transportaufgaben ab, brachten Patienten in eigens eingerüsteten Isolationskammern von A nach B, flogen Ärzte und Pflegepersonal an

Fotos: Rein Skullerud/WFP

## Im Afrikaeinsatz: GHS-Pilot Bernd Schmitz berichtet

Die Planungen für den Flugtag beginnen meist am Abend zuvor. Der Auftrag definiert Ziel und Fracht; Weight & Balance können vorbereitet werden, und ein Blick ins Wetter ist ebenso obligatorisch. Dann heißt es, früh ins Bett zu gehen, um ausgeschlafen und fit zu sein für den nächsten Tag.

Nach dem Frühstück spielt neben einer Aktualisierung der Flugplanung vom Vortag und einem Blick ins aktuelle Wetter das Risk Assessment eine wichtige Rolle. Wo gibt es militärische Operationen, wo sind möglicherweise Terroristen von Boko Haram aktiv? Muss mit sonstigen Problemen gerechnet werden? Wenn ein Pilot Zweifel an der sicheren Durchführung des Fluges hat, bespricht er sich mit der Einsatzleitung, und gemeinsam

wird eine Entscheidung getroffen, wie zu verfahren ist.

Beim Boarding unterstützt der Air Crew Member, dann geht es in die Luft. Im Cockpit ist Teamarbeit zwischen Kapitän und Copilot angesagt. Unsere Wege vom Maiduguri-Airport in die Camps und zurück gleichen Luftstraßen, an die wir uns sehr genau halten. Sie orientieren sich an der Infrastruktur, sodass wir bei einem

Problem wissen, wo wir landen können, und auch die Einsatzleitung stets ungefähr weiß, wo wir unterwegs sind. Vier bis acht Legs fliegt man jeden Tag, wobei das Wetter die größte Herausforderung ist, da es sich in Afrika lokal oft viel schneller und stärker ändert, als man es aus Mitteleuropa gewöhnt ist. Hier muss die Crew in der Lage sein, Entscheidungen zu treffen und sehr genau einzuschätzen, ob das Ziel noch angefliegen werden kann und man wieder zurückkommt oder doch besser vorher umkehrt. Kurz vor Ankunft nehmen wir Kontakt zu den Bodenteams auf und erkundigen uns, ob die Landezone frei ist. Da müssen schon auch mal Tiere vertrieben oder Fußballtore beiseite geräumt werden, bevor wir runtergehen können. Zurück vom Flug, geht es an die Nachbereitung: technische Checks, auftanken, Papierkram. Und auch im Einsatzland gehört die Unternehmensroutine mit Besprechungen, Sicherheitsbriefings und Ähnlichem dazu.

Kontakt zur Bevölkerung haben wir nur wenig, aber über Gespräche mit unseren Passagieren bekommt man schon ein Bild vom Elend im Land. Das lässt keinen empathischen Menschen kalt. Vor allem begreift man, dass das, was wir mitunter für Probleme halten, oft nur Lappalien sind.

Protokoll: Lars Reinhold

Helikopter Special 22



Fotos: Rein Skullerud/WFP, GHS



Brennpunkte oder brachten Medikamente dahin, wo sie gebraucht wurden. „Die Feuertaufe haben wir bestanden“, blickt Goldfuss zurück.

Die Spezialisierung auf bestimmte Einsatzszenarien bedingt besonders geschulte Mitarbeiter. „Im Headquarter sind wir 14 Festangestellte, beim fliegenden und technischen Personal hingegen greifen wir auf Freelancer zurück“, sagt Goldfuss. Allein die UN-Regelungen für die Besatzungen sind eine gewisse Hürde. Von Copiloten würden 700 Stunden auf dem Muster verlangt, Kapitäne müssten 1500 Stunden on type vorweisen. „Für das, was wir machen, kommen nur erfahrene Piloten in Frage. Viele haben einen militärischen Background oder Erfahrungen bei anderen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben, sind beispielsweise als Feuerwehrpiloten in Spanien oder Portugal geflogen.“ Entsprechend bunt gemischt sei die Truppe vor Ort – geradezu multikulturell.

Allerdings ziehe man jedes Jahr ein bis zwei Youngsters heran, die auch eine gewisse Zeit in der Zentrale in Ainring mitlaufen, um den Betrieb von innen kennenzulernen. „Die Kommunikation zwischen Headquarter in Deutschland und dem Operationszentrum im Einsatzland ist wichtig für das Gelingen der Mission, da schadet es nicht, wenn auch Piloten wissen, was organisatorisch im Hintergrund läuft.“ Flugstunden alleine reichen aber nicht, um bei GHS fliegen zu dürfen. Jeder Anwärter durchläuft einen Operator Conversion Course, aktive halbjährlich einen Operator Proficiency Check und regelmäßige Simulatoreinheiten in einem Bell-412-Simulator in Stockholm.

Die Flotte von Global Helicopter Service wird ständig den Erfordernissen angepasst. „Wir wickeln nahezu alles im Dry-Lease-Verfahren ab“, erklärt der CEO. Das habe den Vorteil, dass GHS stets das Material nutzen könne, das für den Einsatzzweck am besten geeignet ist und Kosten durch nicht ausgelastete Helikopter vermeidet. Die besten Erfahrungen in den Einsätzen habe man mit der Bell 212 und der Bell 412 gemacht. „Die Hubschrauber sind effizient, flexibel einsetzbar und bieten für die meisten unserer Aufgaben genug Leistung und Nutzlast.“ Weiterhin sei die Technik einfach und robust – ein erheblicher Faktor in der rauen Umgebung der Einsatzländer.

Flüchtlingscamps gehören zu den häufigsten Zielen, die die GHS-Maschinen anfliegen.



Muss es kleiner und flexibler oder größer und schwerer sein, können Kunden auch mit Mustern wie H135 oder H225 Super Puma bedient werden.

Beim technischen Personal geht GHS ebenfalls den Weg über Freelancer. Neben einem Pool an Leuten, die regelmäßig eingesetzt werden, arbeitet man aber auch mit lokalen Kräften zusammen. „Das Stichwort lautet hier ‚social sustainability‘“, bemerkt Dominik Goldfuss. „Wir wollen, dass auch etwas an Wertschöpfung im Land bleibt, dass die Leute vor Ort nicht nur davon profitieren, dass wir für sie fliegen, sondern auch ein Wissenstransfer stattfindet, dass sie organisatorisches und technisches Know-how mitnehmen. Das schätzen unsere Partner, da deren Techniker von unseren lernen können.“

Aktuell ist GHS mit sechs Bell 412 in Nigeria im Einsatz. Davon fliegen vier für das World Food Programme und einer für das Internationale Rote Kreuz. Die sechste Maschine ist Reserve für Ausfälle und Wartungsphasen. Nigeria beherbergt derzeit um die drei Millionen Flüchtlinge, die sich vor der Terrormiliz Boko Haram in Sicherheit gebracht haben. Mit internationalen Geldern und Unterstützung der EU – die mutmaßlich vermeiden möchte, dass diese Menschen sich auf den Weg nach Europa machen – wurde dort eine Vielzahl von Flüchtlingscamps aufgebaut. „Unsere Aufgabe ist es, die Camps, die per Straße nur schlecht zu erreichen sind, mit eiligen Gütern wie medizinischem Material zu versorgen und Fachpersonal dort hin- und wieder zurückzubringen“, beschreibt Goldfuss den Einsatz. 2018 seien die GHS-Hubschrauber dort 500 bis 600 Stunden pro Monat geflogen, dabei wurden insgesamt rund 47 000 Passagiere transportiert. Aufgrund der Tatsache, dass keine kurzfristige Lösung der Konflikte im Land in Sicht sei, könne man davon ausgehen, noch die nächsten Jahre vor Ort im Einsatz zu bleiben.

Goldfuss betont, dass GHS ein rein ziviles Unternehmen sei. „In dem Umfeld, in dem wir uns bewegen, ist das Militär allgegenwärtig und kontrolliert Luftraum und Landezonen. Aber bei uns sitzt zum einen kein Soldat mit geladener Waffe an der Tür und schützt den Hubschrauber, zum anderen würden selbst dann, wenn wir Militär-



Arbeitsalltag in Nigeria: Papierkram, Boarding der Passagiere, Preflight Checks.

Der Mudcopter, ein Geschenk von Kindern an die Piloten (links). Personentransporte sind eine der Hauptaufgaben (unten).





Bei der Wartung der Hubschrauber vor Ort setzt GHS Freelancer ein, arbeitet aber auch mit lokalen Kräften zusammen.



Vom Logistik-Hub in Dikwa aus organisiert das WFP die Verteilung von Nahrungsmitteln.



Multikulturelle Crew: Hautfarbe, Ethnie oder Religion spielen keine Rolle. Die Qualifikation entscheidet, wer für GHS arbeiten kann.

angehörige transportieren würden, für den Transport von Waffen und Munition die IATA-Regeln gelten. Konkret heißt das, die Waffe müsste entladen und gesichert und getrennt von Munition verpackt sein. Allerdings fliege man derzeit nicht für oder im Namen militärischer Einrichtungen, weil sowohl das World Food Programme als auch das Internationale Rote Kreuz aufgrund ihres Mandates keinerlei Unterstützung von militärischen Einrichtungen leisten dürfen.

Die Crews von GHS arbeiten in einem Rotationssystem, in dem auf sechs Wochen vor Ort sechs Wochen in der Heimat folgen. Geflogen wird täglich von 7:30 bis 18:30 Uhr. Auch wenn die Piloten und Hubschrauber alle für NVFR und IFR ausgebildet beziehungsweise ausgerüstet sind, werden alle Missionen VFR geflogen, da eine Infrastruktur wie Flugsicherung für IFR fehle. Jeder Hubschrauber ist mit Pilot und Copilot besetzt, dazu fliegt ein Air Crew Member in der Kabine mit, der sich um das Abfertigen der Fluggäste und der Fracht kümmert, beim Beladen und Boarding behilflich ist und das Sicherheitsbriefing übernimmt. Auch Sicherheitskontrollen werden durchgeführt – nicht nur, wenn Politiker an Bord gehen. „Boris Johnson ist beispielsweise schon mit uns geflogen, als der sich in einem Camp anschauen wollte, wie das Department for International Development, die britische Regierungsorganisation für Auslandshilfe, vor Ort arbeitet.“ Die meisten Passagiere seien aber Einsatzkräfte wie Ärzte und Pfleger, aber auch Regierungsmitarbeiter oder Wahlhelfer.

Afrika wird auch künftig ein wichtiger Markt für GHS bleiben. „Jüngst konnten wir zwei Rahmenverträge mit der European Defence Agency und der Europäischen Kommission gewinnen“, sagt Goldfuss. Davon verspreche man sich eine Reihe neuer Aufträge im Rahmen von Auslandseinsätzen mit Beteiligung der EU, beispielsweise in Mali, Somalia, Zentralafrika und Kongo, möglicherweise auch im Kosovo. Aber auch in Deutschland würde GHS gerne aktiv werden. „Gerade jetzt, angesichts der Waldbrände in Mecklenburg-Vorpommern und Brandenburg, muss man sich die Frage stellen, warum wir in Deutschland keine ordentliche Brandbekämpfung aus der Luft hinbekommen.“ Die Antwort liefert Goldfuss direkt nach: „Weil Katastrophenschutz Ländersache ist und die Länder bislang nicht bereit sind, die – durchaus überschaubaren – finanziellen Mittel für eine entsprechende Bereitschaft auszugeben. Stattdessen lasse man Piloten von Bundespolizei oder Bundeswehr mit ungeeigneten Maschinen mit Methoden gegen die Flammen kämpfen, die dabei nicht nur nichts ausrichten, sondern sogar noch zusätzlichen Schaden verursachen. Für so etwas braucht man Spezialisten, die das regelmäßig trainieren und es gewohnt sind, in enger Koordination mit den Einsatzkräften am Boden mit 1500 Litern im Löschwasserbehälter an einem 50 Meter langen Seil präzise Brandherde anzufliegen. Nur dann ist das effektiv.“ Mit einem Invest von fünf bis sechs Millionen Euro pro Jahr könne man eine Handvoll Hubschrauber in der Sommersaison strategisch sinnvoll verteilt in Bereitschaft halten und schnell reagieren, wenn es drauf ankommt, so Goldfuss. „Das Potenzial bei uns und anderen Unternehmen unserer Branche ist da, man muss es nur nutzen wollen.“ Für die Zukunft sieht Goldfuss GHS gut aufgestellt. Vor allem im Bereich der Einsatzflüge in der humanitären Hilfe gebe es weltweit nur wenige Unternehmen mit derartiger Kompetenz. „Die Krisen dieser Welt werden sicher nicht weniger. Da brauchen die Hilfsorganisationen Partner, auf die sie sich verlassen können. Partner wie uns.“

# Sensitive missions in crisis areas

## *English Translation*

The helicopters of Global Helicopter Service often fly in regions that are known only from the crisis coverage in the television news. Especially in Africa, the company supports aid organizations, governments and commercial enterprises in demanding air transport missions.

"There's this one picture I'm particularly proud of," says Dominik Goldfuss, CEO of Global Helicopter Service (GHS), leafing through a brochure from his company. In the photo, which he finally shows, you see an African child with a coarse, clay-shaped helicopter. "We called it Mudcopter. The children made it for our pilots and gave it to them. I think this action expresses how our work is perceived far better than words could."

Since 2014, GHS has been active in a very special segment of helicopter operations. The company, headquartered in Kirchanschöring, South eastern Bavaria, five kilometres from the Austrian border, offers helicopter flights to humanitarian relief organizations, mining services, the oil and gas industry, and passenger and freight support to NGO's and governments.

Although GHS is still a relatively young company having been founded in 2014, the management team has more than 20 years of experience in the helicopter industry. "I myself came into the aviation industry via gliders and motor gliders and was the Sales Manager at Stemme Motor Gliders in Strausberg and later worked as the Operations Manager at Helog

Lufttransport KG", Dominik Goldfuss explains his career. "When the owner closed Helog in 2013, I told myself that this was an opportunity and convinced my management colleagues to start their own business. After all, I had contacts with the UN and the World Food Program, and they were relying on reliable partners. That was our chance. However, the GHS founders wanted to get it right and start as a full-service provider. Strategic deployment planning from headquarters and implementation on site, fleet and crew management, training, education and maintenance - all from a single source. "The decision to found the company was made relatively quickly. And since we were no strangers to the LBA and had dealt with the staff there quite often in the past, the AOC process with all other necessary documents went very quickly and we were able to get started.

GHS' first contract started out in Africa - a continent that Goldfuss has learned to love, despite all the problems he has faced while working there in the past, he says. "We were right where the need was the greatest: with three Bell 412 for MSF and also for the World Food Program for the Ebola deployment to

Sierra Leone. Our crews were on site for a total of two years. "The GHS helicopters covered classic helicopter transport tasks, taking patients from A to B in specially equipped isolation chambers, flying doctors and nursing staff to hot spots or bringing medication to where they were needed. "We passed the baptism of fire," Goldfuss looks back. Specializing in certain difficult scenarios requires specially trained employees. "We have 14 permanent employees at our headquarters, but we use freelancers for the flying and technical staff," says Goldfuss. The UN regulations for the crews experience alone are a significant hurdle. Copilots require 700 hours on the type, captains have to have 1500 hours on type. "Only experienced pilots can be considered for what we do. Many have a military background or experience with other authorities and organizations conducting security tasks, for example, they flew as firefighting pilots in Spain and Portugal. "The troops are appropriately colourful - almost multicultural." In addition, every year GHS approaches one or two youngsters, who also spend some time in the headquarters in Ainring/Kirchanschöring, to get to know the company and its workings.

"Communication between the headquarters in Germany and the operations center in the country of deployment is important for the success of the mission, because it does not hurt if pilots know what is going on in the background." Flight hours alone are not enough to be allowed to fly at GHS. Every candidate goes through an Operator Conversion Course, active semi-annual Operator Proficiency Check and regular simulator sessions in a Bell 412 simulator in Stockholm.

The Global Helicopter Service fleet is constantly being adapted to requirements. "We handle almost everything using the process to dry-

lease aircraft," explains the CEO. This has the advantage that GHS can always use the material that is best suited for the application and avoids costs due to underutilized helicopters. The Bell 212 and Bell 412 have proven to be extremely capable in the field. "The helicopters are efficient, flexible and offer enough power and payload for most of our tasks." The technology is also simple and robust - a significant factor in the harsh environment of the countries of operation.

If the requirement is smaller and needs more flexibility or larger and heavier, GHS can provide customers with helicopters such as the H135 or H225 Super Puma. GHS also uses freelancers for technical staff. In addition to a pool of people who are regularly deployed GHS also works with local organisations in the country of operation. "The key word here is 'social sustainability'", notes Dominik Goldfuss. "We want that there is also some added value in the country, that the local people not only benefit from the fact that we fly for them, but also that knowledge is transferred, that they take organizational and technical know-how with them. Our partners appreciate that because their technicians can learn from ours."

GHS is currently in operation with six Bell 412s in Nigeria. Four of them fly for the World Food Program and one for the International Red Cross. The sixth machine is a reserve for failures and maintenance downtime. Nigeria is currently home to around three million refugees who have managed to escape the terrorist militia Boko Haram. With international funds and support from the EU - who presumably want to avoid these people making their way to Europe - a large number of refugee camps have been set up there. "Our task is to provide urgent goods such as medical equipment to the camps, which are difficult to

reach by road, and to get specialist staff there and back," Goldfuss describes the operation.

In 2018, the GHS helicopters flew between 500 to 600 hours a month, transporting a total of around 47,000 passengers. Due to the fact that there is no short-term solution on sight to the conflict in the country, one can expect to remain on the ground for the next few years. Goldfuss emphasizes that GHS is a purely civil company. "In the environment in which we operate, the military is omnipresent and controls airspace and landing zones. But on the one hand, there is no soldier with a loaded weapon at the door to protect the helicopter, and even if we were to transport military personnel, the IATA rules would apply to the transport of weapons and ammunition. Specifically, this means that the weapon should be unloaded and secured and packed separately from ammunition. Notwithstanding, GHS is currently not flying for or on behalf of any military forces, because neither the World Food Program nor the International Red Cross are allowed to provide any support from or for military forces and personnel due to their mandate.

The GHS crews work in a rotation system which allows six weeks at home followed by six weeks on contract. They fly daily from 7:30 a.m. to 6:30 p.m. The pilots and helicopters are all trained or equipped for Night VFR and IFR, but all missions are flown VFR because there is no infrastructure such as air traffic control to accommodate an IFR flight. Each helicopter is staffed with a pilot and co-pilot, plus an air crew member in the cabin, who takes care of handling passengers and cargo, helps with loading and boarding, and takes over the safety briefing. Security checks are also carried out - not only when politicians board the ship. "Boris Johnson, for example, has flown with us when he wanted to see one of the refugee camps,

which was arranged through the Department for International Development, the British government organization for foreign aid, works on site." But most of the passengers are emergency services such as doctors and nurses, as well as Government officials or election workers

Africa will remain an important market for GHS in the future. "We recently won two framework contracts with the European Defence Agency and the European Commission," says Goldfuss. This is expected to result in a number of new enquiries in the context of foreign missions with EU participation, for example in Mali, Somalia, Central Africa Republic and Congo, and may also include Kosovo. But GHS would also like to be active in Germany. "Right now, in view of the forest fires in Mecklenburg-Western Pomerania and Brandenburg, one has to ask the question why we can't do proper firefighting in Germany from the air." Goldfuss provides the answer straight away: "Because civil protection is a national issue and as it stands the federal states are not willing to spend quite manageable financial resources to do this. Instead, pilots from the federal police or the armed forces are used to fight the fires with unsuitable machines using methods that are not successful and also cause additional damage. For something like this, you need specialists who train for the mission regularly and are used to flying precise fire profiles with 1,500 liters in a fire water tank working in close coordination with the emergency personnel on the ground, only then it will be effective." With an investment of five to six million Euros a year, a handful of helicopters could be strategically placed in readiness during the summer season and reacted quickly when its needed, says Goldfuss. "The potential with us and other companies in our industry is there, but there needs to be the willingness to use the capability." Goldfuss sees GHS well positioned

for the future. In the area of humanitarian aid, in particular, there are only a few companies with such expertise worldwide. "The crises in

the world today are certainly not getting any smaller. Aid organizations need partners they can rely on. Partners like us. "

### **In Africa: GHS pilot Bernd Schmitz reports:**

The planning for the flight day usually begins the evening before. The tasking order defines destination and freight; Weight & Balance can be prepared and obtaining weather information is also mandatory. Then it's time to go to bed early to get a good night's sleep and be fit for the next day.

After breakfast, in addition to an update of the flight planning from the previous day and an update on the current weather doing a risk assessment plays a very important role. Things to consider are, where are there military operations and where has there been Boko Haram terrorist activity? What other problems are to be expected? If a pilot has any doubts about the safe conduct of the flight, he will discuss this with the command and control team and a decision will be made as how to proceed. The Air Crew Member supports boarding and remains with the helicopter after take off. Team work between captain and copilot is the order of the day in the cockpit. Our routes from Maiduguri Airport to the camps and back are the same airways that we follow very closely. They are based on the infrastructure on the ground, so that if there is a problem we know where we can land and the operations management always knows roughly

where we are. You fly four to eight legs a day, with the weather being the biggest challenge, as it often changes much faster and more severely in Africa than you are used to in Central Europe. Here, the crew must be able to make decisions and assess very precisely whether the destination can still be reached or whether it is time to turn back and delay the mission. Shortly before arrival at the destination, we contact the ground teams and inquire whether the landing zone is clear and safe. Sometimes animals have to be driven away or football goal posts have to be removed before we can go down to land. After returning from the destination to the base camp; it's time for post flight processing: technical checks, refuelling, and paperwork. In addition to the above the company has a strict routine of having meetings, security briefings and the like relating to the situation in the country of operation.

We have little contact with the local population, but talking to our passengers gives you a picture of the misery they experience in the country which does not leave any empathic person cold. Above all, one realizes that what we sometimes think is a problem is often really trivial.