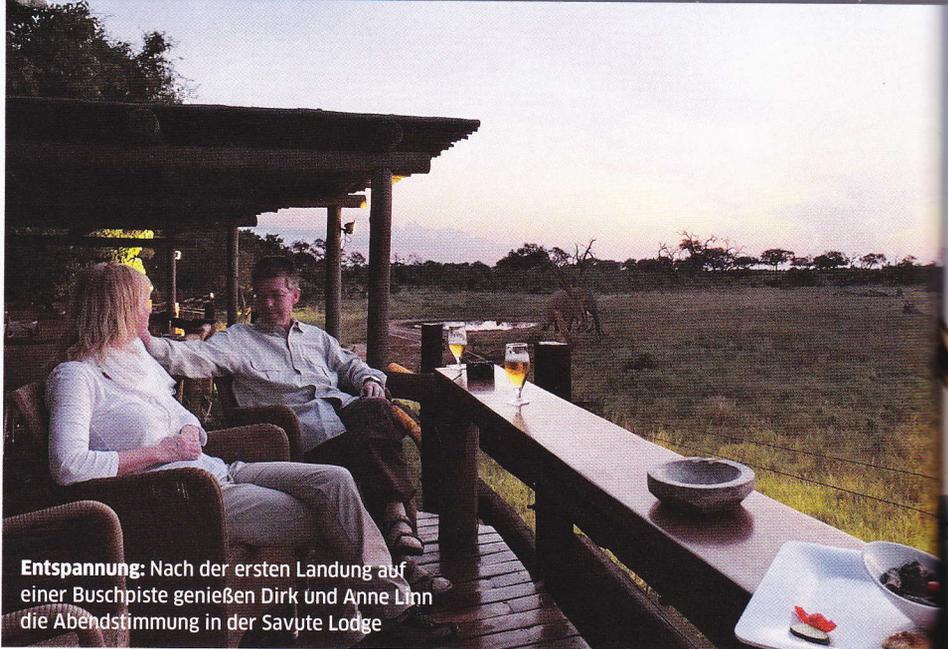




Tanken in Maun: Hier ticken die Uhren am unteren Ende des grünen Bereichs, aber der Service ist herzlich. Autor Dirk Linn nimmt die Formalitäten geduldig hin



Entspannung: Nach der ersten Landung auf einer Buschpiste genießen Dirk und Anne Linn die Abendstimmung in der Savute Lodge

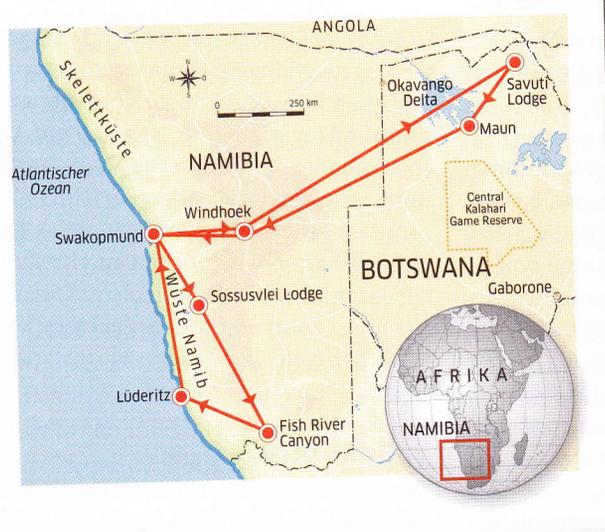
wo die Theorieprüfung stattfinden sollte. Doch als wir pünktlich im WFTC-Büro standen, erklärten uns freundliche Assistentinnen, dass Richard auf einem Charterflug in Angola sei und vor dem Wochenende nicht zurück erwartet werde. Im übrigen war niemandem unsere Verabredung und das Validierungsvorhaben bekannt! Mit Hartnäckigkeit und vereinten Kräften gelang es dann aber doch, unsere Validierungsunterlagen zu finden, die wir vorsorglich schon von Deutschland aus an WFTC und DCA geschickt hatten. Zum Glück war unsere Ansprechpartnerin im DCA um diese Uhrzeit noch telefonisch zu erreichen. Durch die vielen E-Mails und Telefonate im Vorfeld konnte sie unseren Fall bestens. So instruierte sie schließlich das WFTC-Team, wie die theoretische Prüfung ablaufen hatte. Trotzdem erhielten wir zunächst einen falschen Prüfungsbogen: für IFR-Piloten. Als wir nach einer Stunde endlich die Prüfungsbögen für VFR-Piloten hatten, blieben für die Beantwortung nicht mehr zwei Stunden Zeit, sondern nur noch eine gute halbe. Und die meisten Fragen waren anspruchsvoller, als wir erwartet hatten!

Unser Ergebnis wurde uns vorerst nicht mitgeteilt. Am nächsten Morgen sollten wir um sieben Uhr zum Praxisteil antreten.

Nach einer kurzen Nacht standen wir neben der Cessna 182 der Flugschule. Mit Flight Instructor Marius absolvierten wir jeweils einen ausführlichen Einweisungsflug einschließlich Benutzung von Schotter-/Sandpisten, Leanen für maximale Startleistung, Airwork und Notlandeübungen in der General Flying Area nördlich von Windhoek. Anschließend Ziellandung und Punktlandeübungen mit verschiedenen

Landekonfigurationen. Nachmittags war dann Richard aus Angola zurück, um mit uns das ganze Programm nochmal unter Checkflug-Bedingungen zu fliegen. Zum guten Schluss gab's eine überraschende Zusatzprüfung: Berechnung von Dichtehöhe sowie Weight & Balance. Bei der Dichtehöhe für Windhoek (5575 Fuß Elevation, 23 Grad Celsius, QNH 1023 hPa, Taupunkt minus 1 Grad Celsius) kamen wir auf stolze 8000 Fuß. Deshalb auch die enorm lange Startrollstrecke auf der Asphaltbahn des Stadtflughafens Windhoek Eros.

Am Abend gab es Grund zum Feiern. Unser Hotel, das Safari Court Hotel, war nur ei-



KARTE: LUCIE DENZER

Zehn Tage, acht Etappen: Da einzelne Legs kurz waren, blieb Zeit für Erholung (oben) **Anflug auf Sossusvlei:** Die touristisch gut erschlossene Gegend ist der Ausgangspunkt in die älteste Wüste der Welt (rechts)

