



FLUGSTUNDE
FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

ZUM PRIVATFLUGPLATZ GRIESSER IN SÜDTIROL

Ein großflächiges Hoch über ganz Mitteleuropa beschert uns eine volle Woche mit bester Sicht ohne jegliche Wolken. Auch die Höhenwinde sind für heute und morgen schwach vorhergesagt. Grund genug für Olaf und mich, eine Tour nach Italien zu fliegen. Ideen gibt es ja immer. So ist eines unserer Ziele heute der private Landeplatz Griesser in Südtirol. Diese Grasbahn hatte ich vor 2 Jahren zufällig auf der Rückfahrt vom Italienurlaub unmittelbar neben der Brennerautobahn entdeckt. In Google war bis vor wenigen Tagen nichts darüber verzeichnet. Doch nun steht da Flugplatz Griesser. Kurz im Internet recherchiert und auf Griesser Erdbeeren in Südtirol gekommen. Dort angerufen und sofort hatte ich einen Kontakt und eine Einladung zur Landung.

Um kurz nach 10.00 Uhr starten wir in Ampfing. Auf dem Weg in die Berge steigen wir auf 10.000ft. Eine knappe Stunde nach dem Start befinden wir uns bereits über Innsbruck. Innsbruck Radar weist uns an, auf 10.000ft zu bleiben und gibt uns für den Flug über „Sierra“ und „Brenner“ frei. Ab dem Brenner reduzieren wir unsere Reiseflughöhe.



Seite 1 von 15

FLUGSTUNDE GmbH
Thaler Berg 27
84428 Buchbach
Deutschland

Kontakt
T +49 (8086) 94 001
E meine@flugstunde.de
W www.flugstunde.de

Geschäftsführer
Michael Schimanski
Amtsgericht Traunstein
HRB 28477

USt-IdNr.
DE815855968
Gläubiger-Identifikationsnummer
DE66ZZ00002286623

Bankverbindung
VR-Bank Taufkirchen-Dorfen e.G.
IBAN DE10 7016 9566 0101 8015 03
BIC GENODEF1TAV



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Seite 2 von 15

FLUGSTUNDE GmbH
Thaler Berg 27
84428 Buchbach
Deutschland

Kontakt
T +49 (8086) 94 001
E meine@flugstunde.de
W www.flugstunde.de

Geschäftsführer
Michael Schimanski
Amtsgericht Traunstein
HRB 28477

USt-IdNr.
DE815855968
Gläubiger-Identifikationsnummer
DE66ZZ00002286623

Bankverbindung
VR-Bank Taufkirchen-Dorfen e.G.
IBAN DE10 7016 9566 0101 8015 03
BIC GENODEF1TAV



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Denn direkt vor uns liegt Sterzing. Ab hier beginnt dann auch schon der Endanflug auf die Grasbahn in südlicher Richtung. Ich übernehme für die Landung. Diese wird nicht ganz einfach werden. Zunächst halte ich mich knapp links von der Brennerautobahn. Seit Sterzing schon habe ich die Piste im Blick. Je näher ich der Bahn komme, desto weiter reduziere ich unsere Flughöhe. Durch den Ventileffekt hier im engen Tal herrscht entweder Süd- oder Nordwind. Heute ist ersteres der Fall. Seitenwind und Verwirbelungen gibt es nur kurz in den Bereichen, wo Seitentäler ins Brenntal münden.

Kurz vor der Piste verhindert ein Förderband vom daneben befindlichen Steinwerk einen gewohnten Standardanflug. Ich muss das Band, welches in etwa 10m Höhe verläuft, in nur wenigen Metern überfliegen und dann den Breezer steiler sinken lassen. Mit dem Gas kompensiere ich den leicht variablen Wind von vorne und passiere das Förderband in nur wenigen Metern Höhe. Um nicht zu weit in der Bahn zu landen und zu viel Strecke zu verschenken, initiiere ich einen kurzen Slip. Die Maschine fällt. Dann lässt plötzlich der Wind nach und der Breezer sackt richtig durch. Sofort raus aus dem Slip und abfangen. In 30cm Höhe habe ich wieder den gewohnten richtigen Winkel und Abfangbogen. Wir setzen weich auf. Am Hangar werden bereits von Edmund Griesser erwartet.



FLUGSTUNDE

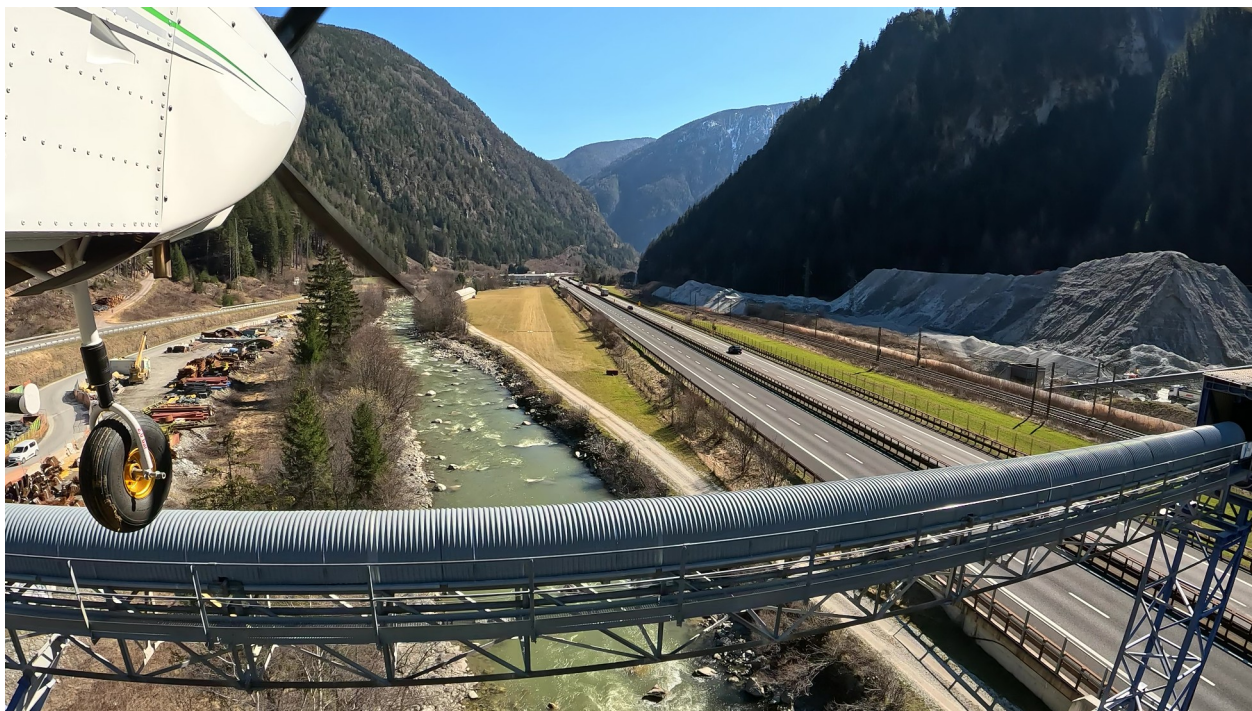
FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Hier haben sich ein paar Piloten den Traum von einer eigenen Landepiste und Hangar erfüllt. Und das in einer spektakulären Kulisse, die besser nicht sein könnte. Direkt neben der gepflegten 500m langen Grasbahn verläuft die Brennerautobahn und etwas weiter im Süden macht das enge Tal eine scharfe S-Kurve. Im Hangar finden wir u.a. eine VL-3 und eine P92 neuester Produktion mit Glascockpit vor. Der Hangar selbst ist eine Eigenkonstruktion, die ihren Zweck bestens erfüllt. Wir werden auf einen Kaffee eingeladen und Edmund erzählt uns interessante Geschichten.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB



Dann brechen wir wieder auf. Ich habe die Route nämlich genau so berechnet, dass wir exakt um 15.30 Uhr Lokalzeit bei Dobbiaco ankommen. Denn dort ist fast den ganzen Tag heute ein militärisches Übungsgebiet aktiv und da möchte ich nur äußerst ungern durchfliegen. Doch genau zwischen 15.30 und 16.00 Uhr ist diese nicht aktiv. In diesem Zeitrahmen müssen wir da durch. Bis wir dort ankommen, habe ich eine Stunde Flugzeit berechnet. Denn wir wollen uns die schneebedeckten Dolomiten von oben anschauen. So verabschieden wir uns von Edmund und rollen um 14.30 Uhr zum Start. Sicherheitshalber nehme ich noch 10m vor der Bahn mit, um Reserve zu haben. Wie sich später herausstellen sollte war das eine weise Entscheidung.

Das Gas auf Vollgas, kurz die Bremse halten, Instrumente checken. Alles auf go. Bremse raus und los. Die Beschleunigung ist akzeptabel. Nicht perfekt, da der Boden noch feucht und somit weich ist. Wir brauchen deutlich mehr Startstrecke als üblich. Kurz vor der Hälfte der Bahn lösen sich die Haupträder vom Boden. Noch bleiben uns um die 250m. Ich halte die Maschine wie gewohnt in 2m flach über dem Boden und warte auf mehr Geschwindigkeit. Doch diese lässt heute auf sich warten. Vermutlich hat der Wind nachgelassen. Das Problem ist, dass unmittelbar hinter der Piste ein großes Haus auf einer Anhöhe mit Bäumen steht. Das kommt nun unweigerlich unbequem schnell auf uns zu. Immer mit einem Blick auf die Geschwindigkeit, die bei genau 100km/h wie festgenagelt zu sein scheint, warte ich bis zur letzten Sekunde. Da muss man unbedingt einen kühlen Kopf behalten und einfach weiter auf das Hindernis zufliegen. Wenige Meter vor dem Ende der Bahn ziehe ich nach oben, um über das



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Haus zu kommen. Unter normalen Umständen hätte ich bei dieser Geschwindigkeit nie gezogen, aber hier musste ich. Aber es geht alles gut und ich komme in wenigen Metern über das Haus drüber. Dann muss ich auch schon nach rechts abdrehen, um in der Talmitte zu bleiben. Äußerst spektakulärer Abflug! Ich folge der S-Kurve des Tals und baue Höhe auf.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Bei Brixen weitet sich das Tal und die Dolomiten tauchen auf. Da wollen wir nun hin. Bei 10.000ft angekommen kreisen wir u.a. über dem Piz Boè und der Marmolada, mit 3343m der höchste Berg der Dolomiten. Wir können fantastische Schnee- und Gletscherlandschaften unter uns bewundern.





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB





FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Dann geht es weiter nach Dobbiaco. Meine Berechnungen waren korrekt und mit nur 30 Sekunden Verspätung kommen wir am gerade nicht mehr aktiven Militärgelände an. Wir queren es nach Lienz und überfliegen später das Hochtor am Großglockner, mit 8500ft das höchste Alpencrossing in ganz Österreich und Italien. Vom Großglockner aus erspähen wir sogar das Atomkraftwerk Temelin in Tschechien! Ich kann es kaum glauben und messe nach: es sind tatsächlich 200km Luftlinie, die wir heute bei dem hervorragenden Wetter sehen können! Unter uns die berühmte Hochalpenstraße, meterhoch bedeckt mit Schnee, aber dennoch gut zu erkennen. Erst im April werden die Schneefräsen kommen und die Straße freiräumen. Dann öffnet sie nämlich für die Sommersaison.



Es gibt das schöne Sprichwort „Ab dem Brenner ist der Urlaub vorbei...“. Das trifft auch auf Zell am See zu. Sobald man dieses passiert, ist das Urlaubsfeeling irgendwie vorbei. Denn es liegen nur noch mittelhohe Berge vor einem und kurz danach das bayerische Flachland und Langen Information...



FLUGSTUNDE

FLUGSCHULE & CHARTERCLUB

Nach insgesamt knapp vier Motorlaufstunden sind wir zurück in Ampfing. Es war ein toller Tagesausflug mit interessanten Eindrücken und einem spektakulären Flugplatz, von dem ich bis vor kurzem noch kaum etwas wusste.

