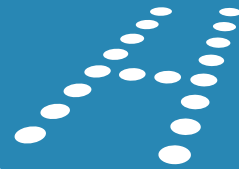


b o u l e v a r d AIRPORT

Ausgabe 2/07

DAS MAGAZIN VOM FLUGHAFEN HANNOVER



Hannover
Airport



Inhaltsverzeichnis

Airport

Spektrum	Schwuppdwupp, ab in den Flieger	8
Gärten	Naturstein-Welten	12
Kids	Käptn Knockes 10. Fall	13
Reportage	Emsiges Männer-Quartett	14
Fahrtstest	Full Speed über die Runway	16
Service	Neuer Glanz bei den Autovermietern	18
Airlines	Mit Stern und Halbmond in HAJ: Turkish Airlines	20
People	Kerosin im Blut: Der Station Manager	22



Reise

Jersey	Herzerfrischend ... Relaxen im Ärmelkanal	26
Tunesien	Tunesien à la carte: Strände, Wüsten, Geschichte	30



Hannover & Region

Ausflugstipp	Neuschwanstein des Nordens	36
Freizeit	Hier können Sie baden gehen ...	38
Kunst	Abgehoben	42
Aktiv	Himmel und Hölle – Skydive in Meißendorf	44
Sport	Modenschau auf dem Vorfeld Hannover 96 holt Nationalspieler	49 50
Kulturtipps	Veranstaltungskalender	52
Last Call	Neuer Runway-Tester	54



Herausgeber Hannover Airport, Unternehmenskommunikation, Postfach 42 02 80, 30662 Hannover
Leitung Sönke Jacobsen
Redaktion Reinhard Wille
Kontakt Tel.: 0511 977-1755, Fax: 0511 977-1855, E-Mail: s.jacobsen@hannover-airport.de
Mitarbeit Conny Missling, Stefan Sievering, Jens Hauschke, Ingrid Hecht, Wolfgang Reich
Fotos Stefan Neuenhausen, Daniel Kunzfeld, Wolfgang Reich, Reinhard Wille, Eberhard Wedler, Frank Bremer, Jan Köller, David Klammer
Gestaltung Claudia Pandel, Tabasco.Media, Stephanusstr. 27, 30449 Hannover
Druck schlütersche Druck GmbH & Co. KG
Anzeigen Verlagsbüro ID, Podbielskistr. 325, 30659 Hannover, Tel.: 0511 3348-410, www.verlagsbuero-id.de



Galopprennen auf der Neuen Bult: Beim großen Preis des Hannover Airports ging es für die Dreijährigen über 2.200 Meter.

Titelfoto:
Udo Weger



*Trockenübung:
Dennis Iwert geht den
Ablauf des Sprungs am
Boden durch.*





Himmel und Hölle – Skydive in Meißen

Energisch schraubt sich die Cessna 206 in die Höhe. 400 Start-PS drücken sich in meinen Magen. Meter um Meter geht der Steigflug weiter. Pilot Andreas Asmus quält Maschine und Insassen aufs Äußerste. Möglichst schnell will Asmus auf Zielhöhe kommen, um seine Fracht abzuwerfen. Andere Gäste warten schon. Rückwärts fliegend und auf meinem Tandembuddy sitzend, werden Menschen und Bäume immer kleiner.

Meine Mitspringer schweigen, nur ab und zu wird mir ein nach oben gereckter Daumen gezeigt. Ein wenig mitleidig schauen mich meine professionellen Begleiter an. Sie springen ohne „Buddy“, wie fast jedes Wochenende. Mitleidig schaue ich zurück. Wenn die meine Laufzeit um den Maschsee wüssten. Nach kurzer Zeit und bei zunehmender Höhe erscheint mir dann aber auch meine Maschseezeit eigenartig unwichtig.

Durch die offene Luke direkt neben mir nehme ich die Landschaft nur noch schemenhaft wahr. Der Höhenmesser am Arm klettert auf diese 1.400 Meter. Noch nicht hoch genug. Bei 3.000 Metern soll der Absprung beginnen. Ich gehe den eben erlernten Ablauf noch einmal durch: Kopf nach hinten, Füße baumeln lassen, nach dem Sprung ein Hohlkreuz machen und die Hacken an das Gesäss ziehen. Sitzen die Gurte noch? 2.000 Meter, es wird kühler. Ich schwitze.

Ich muss schlecht aussehen, denn die nach oben gereckten Daumen häufen sich in meine Richtung. Ein spontaner Schulterklopper ist auch dabei. Asmus quält die Maschine weiter in den Orbit. Mir ist übel. Bei 2.500 Meter beginnt der Countdown. Im engen Frachtraum der Cessna robben die ersten beiden Springer zur

Ausstiegsluke. Ich setze mir Ledercape und Brille auf. 2.600 Meter. „Willst Du wirklich springen“, fragt mich Ralf Slatosch, mein Buddy, kurz vor 2.700 Metern mit ernster Stimme. „Nein, will ich nicht“, sage ich zur mir selbst. Ich nicke zu meinem Hintermann. Ich muss! Um nichts auf der Welt werde ich in dieser Maschine sitzend wieder auf dem Flugplatz landen. Nur „Softies“ machen jetzt einen Rückzieher. Wozu hat sich mein Ego seit Wochen auf diesen Moment vorbereitet? Der Motor der Maschine wird leiser, die Geschwindigkeit nimmt ab, der Steigflug ist beendet, die Maschine liegt jetzt horizontal. Der Höhenmesser zeigt brutale 3.000 Meter. Drei Kilometer. Das ist die Strecke, die ich zum Brötchenholen am Wochenende brauche. Am Boden.

„Und hopp“, brüllt der Pilot. Der erste Springer verschwindet aus meinem Blickfeld. Ich überlege mir noch einmal die genauere Definition eines „Softies“. Auch meine Kniebeschwerden fallen mir plötzlich wieder ein. Die Knie werden bei der Landung ja bekanntlich extrem belastet.

„Der Nächste“, höre ich den Piloten brüllen. Die Nummer zwei springt und nun sind der Tandembuddy und ich alleine im Frachtraum. Warum hatte es der Buddy vorhin eigentlich so eilig beim Gurteanlegen? Hatte er vielleicht Stress mit seiner Freundin? Oder sieht er ebenfalls die Sinnlosigkeit in diesem Sprung – genau wie ich in dieser Sekunde? Zu spät: Bevor ich mit schmerzverzerrtem Gesicht auf mein Knie zeigen kann, ruft der Pilot: „Ihr seid dran!“ Gemeinsam mit dem Buddy robbe ich zur offenen Luke.

Das Nächste, an das ich mich erinnere, sind einige Drehbewegungen und unendlich viel Luft, die mich umschließt. Windströme rauschen an mir vorbei, verzerrte Gesichtszüge, hektisches Atmen,

230 km/h Fallgeschwindigkeit. 30 Sekunden später und 1.500 Meter tiefer holt mich ein leichter Ruck ins Diesseits zurück. Der Fallschirm hat sich geöffnet. Jetzt kann eigentlich nichts mehr passieren, beruhigt mich die Stimme in mir.

Die Landschaft nimmt wieder Konturen und mein Gesicht Farbe an, die Flugposition ist deutlich lässiger als im freien Fall. „Wie geht es?“, fragt der Buddy hinter mir. Ich suche meine Hände und recke zögerlich den Daumen. Nach kurzer Zeit treffen wir die ersten Landevorbereitungen. Beine anwinkeln und kurz vor dem Boden eine Sit-up-Stellung. Reine Vorsichtsmaßnahme. Ansonsten würden die 90 Kilo meines Hintermannes mich vielleicht überwälzen. Dass ich meine letzten Sit-ups vor Jahren gemacht habe, bereue ich in diesem Moment zutiefst. Aber die Angst vor 90 Kilo im Rücken und einer schmerzhaften Landung vor Augen lässt meinen Bauch einen Sixpack definieren.



46

Handarbeit: Nach jeder Landung legt sich Tandemmaster Ralf Slatosch seinen Fallschirm für den nächsten Sprung persönlich zurecht.





Dabei gefällt mir die Vorstellung eigentlich nicht. Mein Ego überwunden, 3.000 Meter tief ins Nirwana gesprungen, ein frisch getaufter „Skydiver“ und dann in Embryonalstellung auf dem Po landen. Das werde ich denen zu Hause verschweigen.

Der Aufprall gibt Ralf Slatosch recht. Butterweich rutschen wir auf die Wiese. Das Fallschirmgeschirr wird abgeschnallt und schon ist mein Buddy auf dem Weg zum nächsten Absprung. Ich recke ihm einen Daumen hinterher.



**Beine anwinkeln und Sit-up-Stellung einnehmen:
Weiche Landung auf der grünen Wiese.**

[Sprungplatz in Meißendorf]

Anfahrt

Über die A7 ab Rasthof Allertal oder Abfahrt Schwarmstedt Richtung Wietze/ **Winsen (Aller)**. Von dort aus auf der **Landstraße ca. 5 km in Richtung Meißendorf**. Nach dem Ortshinweisschild „Brunsiek“ folgt ein Verkehrsschild „Achtung Flugzeug“ und dann das Hinweisschild „Fallschirmsprungplatz“. Direkt in der darauf folgenden Linkskurve führt links der Weg zum Sprungplatz.

Termine

Die Fallschirmsaison dauert von März bis Ende Oktober.

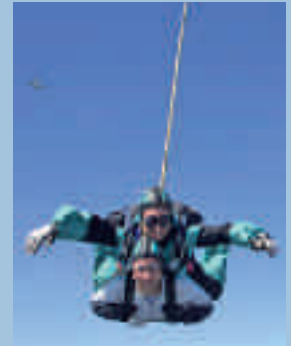
Kontakt

Flugleitung: Tel.: 05056 579
Clubhaus: Tel.: 05056 941993
Fallschirmwart: Frank Bremer, Tel.: 05162 91210
Internet: www.meido.de
E-Mail: info@meido.de
Flugzeug: Cessna 206, Soloy
Piloten: 4
Mitglieder: ca. 130
Besucher: ca. 5.000 Sprünge pro Saison
Angebot: Tandemsprünge, Showsprünge, AFF- und konventionelle Ausbildung.

[Interview]

„Jeder Sprung ist anders und einzigartig.“

Frank Bremer, Tandemmaster und Fallschirmwart im Fallschirmsportverein Hannover e. V. über Faszination und Ausbildung beim Skydive.



→ **Was macht Fallschirmspringen so einzigartig?**

„Hier kommen vielen Faktoren zusammen. Jeder Sprung ist vom Ablauf her verschieden. Das kann der Springer zum Teil selber beeinflussen, zum anderen Teil ist dieses aber auch von den äußeren Umständen wie zum Beispiel Wetter oder Windbedingungen abhängig. Fakt ist: Jeder Sprung ist einzigartig und bringt immer wieder den entscheidenden Kick. Die Kombination aus mentaler und körperlicher Herausforderung macht unseren Sport ebenfalls so faszinierend.“

→ **Wie gefährlich ist Fallschirmspringen?**

„Genauso gefährlich oder ungefährlich wie andere Sportarten auch. Von der Statistik her gehört Fallschirmspringen sogar zu den ungefährlichsten Sportarten überhaupt. Natürlich ist dieses von jedem einzelnen Springer abhängig. Manche Sportler riskieren durch waghalsigere Manöver halt mehr als andere. Das gilt aber nicht speziell für unseren Sport. Kleinere Blessuren, wie sie auch beim Fußball oder in der Leichtathletik vorkommen, gibt es bei uns auch.“

→ **Für wen ist Fallschirmspringen geeignet?**

„Fallschirmspringen kann man von 7 bis 77 Jahren. Wir hatten sogar schon Springer, die über 80 sind. Dabei haben wir ganz unterschiedliche Besucher in Meißendorf. Das können Menschen sein, die den 'Kick' suchen, Ehepaare, die gemeinsam etwas erleben wollen, oder einfach nur Sportler, die es mögen, ihre Freizeit in einem netten Umfeld mit einem faszinierenden Hobby zu verbringen.“

→ **Wie teuer ist der Sport?**

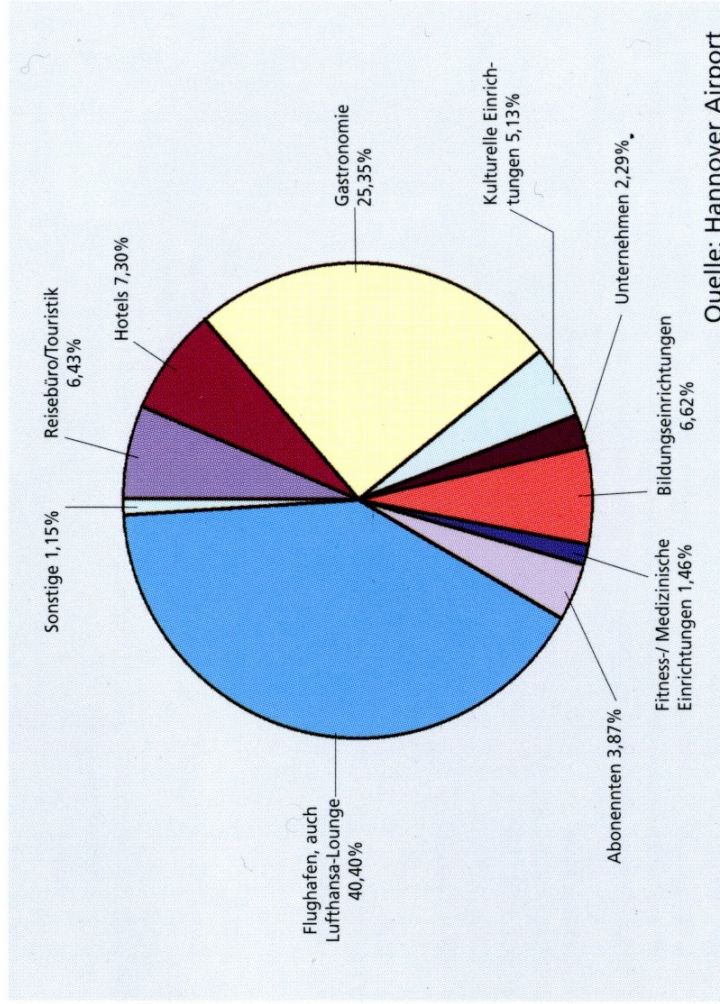
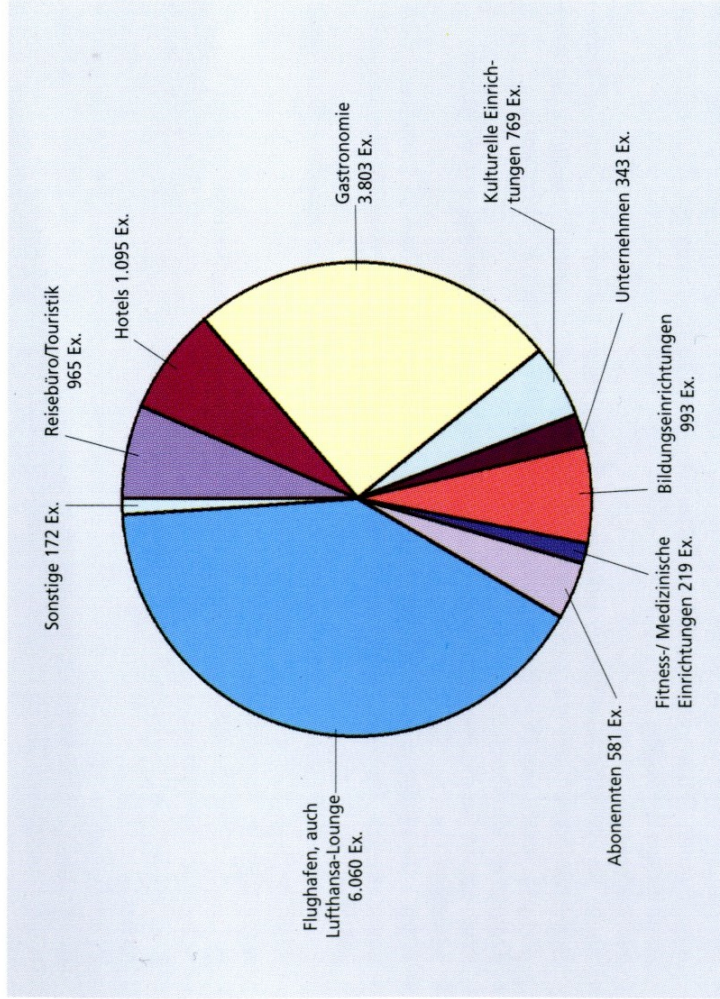
„Einen Tandemsprung kann man schon für 180 Euro bekommen. Das bedeutet einen Sprung aus 3.000 Metern Höhe. Eine konventionelle Ausbildung zum Springen beginnt bei 390 Euro. Die Sprünge später sind dann erheblich günstiger. Hier gibt es Angebote schon unter 20 Euro. Eine gebrauchte Ausrüstung bekommt man übrigens schon ab 1.500 Euro. Für unsere Sprungausbildung haben wir gerade 10 neue Fallschirme modernster Bauart angeschafft. Das erhöht die Sicherheit für unsere Schüler.“

boulevard AIRPORT

VERBREITUNG



boulevard AIRPORT wird in einer Auflage von 15.000 Exemplaren an ausgesuchten und speziell qualifizierten Orten mit finanzkräftigen Besuchern in der Region Hannover ausgelegt.



Quelle: Hannover Airport

Stand: Dezember 2005

Am Hannover Airport ist **boulevard AIRPORT** sowohl im Ankunfts- als auch im Abflugbereich erhältlich. Darüber hinaus in den Lounges und Warteräumen des Flughafens bzw. der Airlines, im Mövenpick Conference Center sowie den Flughafen-Hotels.