

Die Europameisterschaft endete mit zwei Bronzemedailles für das Schweizer Team. Im französischen St-André-les-Alpes flog Regula Strasser aus Matten bei Interlaken nach einer fulminanten Aufholjagd auf den dritten Platz. In der Nationenwertung sicherte sich das Team ebenfalls die Bronzemedaille. Als bester Schweizer Pilot flog Stephan Morgenthaler auf Rang sieben.

À l'issue du Championnat d'Europe, le team Suisse remporte deux médailles de bronze. À St-André-les-Alpes, en France, Regula Strasser, de Matten, près d'Interlaken, finit sur la 3e marche du podium après une remontée spectaculaire. Au classement par équipe, la Suisse prend également la 3e place. Stephan Morgenthaler, le meilleur Suisse, est septième.




Torsten Siegel

Martin Scheel



Zwei



*La Suisse deux fois en bronze  
mal Bronze für die Schweiz*

**12. Gleitschirm-EM, 31.8. – 3.9.**

**Douzième CE de parapente du 31 août au 3 septembre**



Dominik Frei konzentriert sich. Er ist sich seiner Sache sicher, weiss, dass er das Ding macht. Von Anspannung keine Spur, vielmehr sieht man ein leichtes Schmunzeln über seine Lippen huschen. Ich bin froh, ihn im Team zu haben. Es muss schon mit dem Teufel zugehen, wenn man mit Dominik an der Seite verliert. Und dann knallt der Ball auch schon ins Tor, und wir liegen uns in den Armen. Zehn zu zwei haben wir Petsch und Elie beim abendlichen Tischfussball in die Schranken gewiesen. Ein gutes Omen, egal für was. Siegen ist nun einmal eine schöne Sache und funktioniert am besten, wenn man sich wohlfühlt. In weiser Voraussicht hat Teamchef Martin Scheel daher auch schon vor zwei Jahren das Anwesen «fly st. andré» reserviert. Das weitläufige Haus lässt dem Lagerkoller keine Chance, und als i-Tüpfelchen besitzt es direkt vor der Haustür einen eigenen Landeplatz. Die entspannte Atmosphäre während der Vorbereitung setzen Stephan Morgenthaler und Joël Debons dann auch mit Coolness im ersten Task um. Am Ende der 102 km langen Aufgabe erreichen sie auf Rang 8 und 20 das Ziel und sichern dem Team mit Platz drei in der Nationenwertung einen aussichtsreichen Start.

Stephan Morgenthaler zeigte danach zwei Wochen lang eine aussergewöhnlich konstante Leistung, belegte am Ende Rang sieben und trug neben Joël massgeblich zum Erfolg des Teams bei. Bei den Damen war Regula Strasser wohl zu Beginn noch im Chillout-Modus... Dem verpatzten Start mit lediglich 104 Punkten folgte eine beispiellose Aufholjagd, die Regula am Ende noch einen Podiumsplatz einbrachte.

### Grosse Zylinder, vielfältige Routen

Damit sich die 133 Piloten der Europameisterschaft möglichst grossflächig verteilen, setzten die Tasksetter während der EM auf sehr grosse Zylinder um die Wendepunkte. Im ersten Lauf sollten Radien mit 20 km im Norden und Süden sowie ein weiterer mit 5 km am Ende des Rennens dem Feld die Möglichkeit geben, verschiedene Routen zu fliegen. Und genau hierin bestand die mehr als knifflige Aufgabe für die Teamchefs und Piloten: Welche der Routen wird die schnellste sein, und wie teilt man seine Piloten auf? Die ganzen theoretischen Überlegungen vor dem Start erwiesen sich in der Luft aber oft als Makulatur. Das zeigte zu Beginn gleich die erste Wende im Norden mit einem 20 km grossen Radius. Das favorisierte französische Team flog zuversichtlich eine westliche Route. Die einladenden Südosthänge der hohen Ridge lieferten aber nur vereinzelt Thermik und wurden von einem strammen Nordwestwind überspült. Zur gleichen Zeit lief es für die grosse Gruppe im Osten wie am Schnürchen. In einem hochkarätigen Teilnehmerfeld – bei der EM waren erstmals nur Piloten aus den Top 400 des World Rankings zugelassen – bedeutete dies bereits eine Vorentscheidung. Und die vielfältigen Möglichkeiten bei der Routenwahl sorgten auch bei den nachfolgenden Läufen für Überraschungen.

Dominik Frei se concentre. Il est sûr de son coup, il sait qu'il va le faire. Pas le moindre signe de nervosité, tout juste l'ombre d'un sourire qui glisse sur ses lèvres. Je suis vraiment heureux de l'avoir dans mon équipe. Perdre avec Dominik à ses côtés, ça ne peut être qu'un coup du sort. Le ballon file dans le but, et nous nous tombons dans les bras. Dix à deux, c'est le score final de cette partie de babyfoot contre Petsch et Elie, que nous avons écrasés. C'est bon signe pour... c'est bon signe, quoi. Gagner, c'est toujours une sensation agréable, et ça fonctionne toujours mieux quand on se sent vraiment bien. C'est sans doute pourquoi Martin Scheel, le chef du team, a eu la sagesse de réserver notre hébergement deux ans à l'avance: le «fly st. andré» est un bâtiment assez vaste pour ne pas risquer de souffrir de promiscuité et, cerise sur le gâteau, il y a un atterro sur le pas de la porte. Stephan Morgenthaler et Joël Debons convertissent d'ailleurs l'atmosphère détendue de notre préparation en sérénité dès la première manche. Après 102 km, ils prennent respectivement les 8e et 20e places, hissant ainsi le team au 3e rang au classement des nations – un départ prometteur.

Stephan Morgenthaler fait ensuite preuve d'une régularité exceptionnelle pendant deux semaines, pour finir septième; avec Joël Debons, il contribue ainsi largement au succès du team suisse. Chez les femmes, Regula Strasser démarre en mode «chill out»... Mais après ce départ raté, avec seulement 104 points marqués, elle fait une remontée spectaculaire qui lui permet finalement de monter sur le podium.

### Large cylindres, voies très variées

Pour permettre aux 133 pilotes de ce CE de s'étaler le plus possible, les tasksetters misent sur de très larges cylindres autour des points de contournement. Lors de la première manche, des rayons de 20 km au nord et au sud ainsi qu'un rayon de 5 km en fin de parcours donnent le choix entre plusieurs voies possibles. Et c'est justement ce qui donne du fil à retordre aux pilotes et aux chefs d'équipes: quelle est la voie la plus rapide, et comment répartir son team sur le parcours? Une fois en l'air, la plupart des considérations théoriques ne valent cependant plus grand chose, comme le montre la première balise, au nord, avec son rayon de 20 km: favorisée et confiante, l'équipe française prend une voie par l'ouest. Mais sur les jolis versants sud-est de la crête élevée, seuls quelques thermiques se développent et ils sont vite balayés par un vent du nord-ouest soutenu. Pendant ce temps, l'essaim plus important parti à l'est progresse comme sur des roulettes. Pour tous les participants d'un niveau très élevé – c'est la première fois que seuls des pilotes issus du top 400 du classement mondial sont autorisés à participer à un CE –, les jeux sont alors déjà quasiment faits. Et toutes ces possibilités qui s'offrent à eux vont encore réserver des surprises lors des manches suivantes.

Zuschauer an der Eröffnung. Spectateurs lors de la cérémonie d'ouverture. | Alfredo hat Geburtstag. Bon anniversaire Alfredo! | Alles Briefen nichts genutzt: Das favorisierte französische Team. Briefings finalement inutiles: les Français, favorisés. | Peter Neuschwander ... | und et Regula Strasser. et Regula Strasser. | Castellane: Mandarom Shambhasalem.





Peter Neuenschwander | Regula Strasser

Swiss Team. Hinten Derrière: Stephan Morgenthaler, Peter Neuenschwander, Elie Bourdilloud.

2. Reihe Deuxième rang: Philippe Arn, Alfredo Studer, Dominik Frei.

Vorne Devant: Regula Strasser, Karin und Cornelia Ruchti, Joël Debons, Martin Scheel

### Favorit Frankreich aus dem Rennen

Eine Vorentscheidung in der Teamwertung gab es während des dritten Laufs. Diesmal lag die Schlüsselstelle am 20-km-Radius rund um das westlich gelegene Digne-les-Bains. Dem gesamten französischen Team wurden hier ihre Gebietskenntnisse zum Verhängnis! Im Gegensatz zu den Franzosen lief es für die Schweiz deutlich besser. Stephan Morgenthaler zeigte beeindruckend, warum er die aktuelle Nummer eins im World Ranking ist. Mit einem souveränen, kontrollierten aber dennoch aggressiven Flugstil holte er den ersten Tagessieg bei den Männern nach Hause. Zusammen mit Joël Debons flog die Schweizer Mannschaft an diesem Tag auf Rang drei und festigte ihre Titelambitionen.

### Zweite Wettkampfwoche

Die erste Wettkampfwoche ging mit zwei Tagen zu Ende, die wegen eventueller Überentwicklungen frühzeitig abgesagt wurden. Einmal mehr zahlte sich die grosse Unterkunft aus: Das Schweizer Team nutzte die Zeit, ihre Schirme zu vermessen, um für die zweite Wettkampfwoche gerüstet zu sein. Und spätestens der Einsatz einer Motocross-Maschine, mit der Petsch einen halben Tag diverse Trails erkundete, zeigte Teamchef Martin Scheel, wie sportlich seine Truppe war. Ob Klettern, Mountainbiken, Joggen, Rennradfahren, Deltafliegen oder Schwimmen – die flugfreien Tage nutzte das Team, um möglichst viele Kohlenhydrate zu verbrennen. Denn mit Cornelia und Karin Ruchti standen der Mannschaft zwei Köchinnen zur Seite, die ganze Arbeit leisteten. Das morgendliche Frühstück fand jeweils seinen krönenden Abschluss mit einem famosen Birchermüesli und wurde durch ein 3-Gang-Menü am Abend getoppt. Das führte dazu, dass selbst die besten Kalorien-Verwerter an Gewicht zulegten und vom ganzen Team im Nachhinein ein Michelin-Stern an die beiden Köchinnen vergeben wurde.

Und wieder war es dann das Duo Morgenthaler/Debons, das im vierten Lauf über 69 km mit Rang neun und 21 die Schweizer Medaillenhoffnung am Leben erhielten. Im fünften Lauf folgte ebenfalls wieder die Frage, welche Route Richtung Süden wohl am schnellsten sei (diesmal die rechte). Peter Neuenschwander und Joël Debons flogen mit sieben Sekunden Abstand fast zeitgleich über die Ziellinie, allerdings mit fünf Minuten Rückstand auf den Tagessieger Luca Donini. Damit wuchs der Abstand auf die führenden Nationen Österreich und Spanien, in der Einzelwertung trennten die Piloten aber nur wenige Punkte, und Stephan Morgenthaler lag weiter gut im Rennen. Für die Nerven der Führenden eine anstrengende Angelegenheit, die durch den letzten Task noch einmal verschärft wurde. Bis zur südlichen Wende lieferten sich die beiden Gruppen ein spannendes Rennen: Ridgerace gegen Thermikfliegen oder Debons vs. Morgenthaler. Die

### Les Français favoris, mais hors course

C'est le cas dès la 3e manche en ce qui concerne le classement des nations. Cette fois, le passage déterminant se trouve dans le rayon de 20 km autour de Digne-les-Bains, qui se situe à l'ouest. Les Français connaissent bien le site, et c'est justement ce qui va causer la perte de toute l'équipe! En revanche, les Suisses s'en sortent plutôt bien. Stephan Morgenthaler démontre avec brio pourquoi il est actuellement en tête du classement mondial. Souverain, il fait preuve d'un style de vol contrôlé mais agressif qui lui permet de remporter une première manche chez les hommes. Le même jour, avec Joël Debons, le team suisse prend la 3e place et conforte ses ambitions.

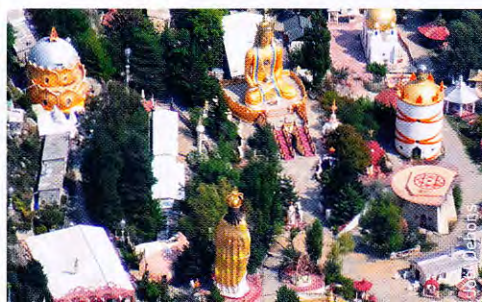
### Deuxième semaine de compétition

En fin de première semaine, deux manches sont annulées tôt pour cause de surdéveloppement potentiel. Le vaste hébergement du team est une fois encore très appréciable et les Suisses en profitent pour mesurer leurs ailes afin d'être prêts pour la deuxième semaine. Quant à Martin Scheel, chef du team, il prend vite la mesure du niveau sportif de ses troupes quand Petsch part à la découverte de chemins cabossés sur une motocross. Les autres ne sont pas en reste: escalade, VTT, jogging, vélo, delta ou natation, tout est bon pour brûler des glucides. Il faut dire que Cornelia et Karin Ruchti, les deux cuisinières de l'équipe, sont exceptionnelles: Birchermüesli fabuleux au petit-déjeuner, entrée-plat-dessert au dîner – même ceux qui brûlent vite les calories finissent par prendre du poids! À la fin du séjour, tout le team décerne d'ailleurs une étoile Michelin aux deux cordons-bleus.

Le duo Morgenthaler/Debons, quant à lui, renforce les espoirs de médailles des Suisses lors de la quatrième manche, avec une 9e et une 21e place. La manche suivante pose une fois encore cette question déterminante: quelle est la voie la plus rapide vers le sud? Cette fois, c'est celle de droite. Peter Neuenschwander et Joël Debons passent la ligne d'arrivée à sept secondes d'intervalle, mais avec cinq minutes de retard sur le vainqueur du jour, Luca Donini. Les nations en tête, l'Autriche et l'Espagne, prennent ainsi le large, mais au classement individuel, les écarts restent faibles et Stephan Morgenthaler est toujours bien placé. Les nerfs des pilotes en tête du classement sont ainsi mis à rude épreuve jusqu'à la toute dernière manche au cours de laquelle deux groupes se livrent un duel exaltant jusqu'à la balise sud: course de crête contre vol thermique, ou Debons contre Morgenthaler. À l'arrivée, une poignée de secondes les sépare.

### Les vainqueurs

Très solidaire, le team autrichien réalise une très belle performance et nos voisins remportent ainsi le titre européen. Les Espagnols,



beiden setzten jeweils auf eine der Routen, nur um am Ende fast zeitgleich über die Ziellinie zu fliegen.

## Die Sieger

Eine geschlossene, sehr starke Leistung des österreichischen Teams führte unsere Nachbarn zum Europameistertitel, während beim Vize-Europameister Spanien die Einzelleistungen von Xevi Dalmau und dem sehr jungen Francisco Lagos zum Erfolg führten.

Beeindruckend anzuschauen: die Leistungen des Europameisters Yassen Savov. Allein seine Einzelplatzierungen sind es wert, erwähnt zu werden: Rang 4, 1, 31, 12, 2 und 4. Die Souveränität, die Yassen bei den schwierigen Flugbedingungen an den Tag legte, erinnert an die famose Leistung von Peter Neuenschwander während des World Cup Super Final in Mexiko. Und sie zeigt zugleich, wie schwierig es ist, eine solche Leistung zu wiederholen – Petsch flog bei der EM auf Platz 44. Vize-Europameister wurde Xevi Bonet Dalmau aus Spanien. Sein zweiter Platz zeigt ebenfalls, wie eng das Feld der Podiumsanhänger zusammengerückt ist. Waren es früher ein Dutzend Piloten, denen man Medaillenchancen einräumte, so gehört heute das halbe Teilnehmerfeld dazu. Russel Ogden, der sich nach einer Babypause beim World Cup im amerikanischen Sun Valley zurückgemeldet hat, sicherte sich am Ende völlig verdient die Bronzemedaille.

Nicht ganz so eng wie bei den Herren ging es in dem mit 13 Pilotinnen eher kleinen Feld der Damen zu. Europameisterin Nicole Fedele aus Italien hatte aus männlicher Sicht einen komfortablen Vorsprung auf die Vize-Europameisterin Kirsty Cameron aus England. Nach ihrem verpatzten ersten Lauf zeigte Regula Strasser eine sehr konstante Leistung, flog beständig unter die besten fünf Damen und war am Ende sichtbar erleichtert, doch noch auf dem Podium zu stehen und die Bronzemedaille entgegenzunehmen.

## Offene Fragen bei der Sicherheit

Nach den schweren Unfällen bei der Weltmeisterschaft 2011 in Spanien, die ein frühzeitiges Aus des Wettbewerbs zur Folge hatten, waren in St-André nur noch Serienschirme startberechtigt. Die «gedrosselte» R-10-Version von Ozone beherrschte – wie schon zuvor in der Offenen Klasse – das Geschehen. Ein Gegengewicht zu Ozone bildete Niviuk mit seinem Icepeak 6. Ansonsten waren nur noch wenige Schirme von Swing, Gin, Dudek und Axis am Start. Alle Schirme basierten auf den 2-Leiner-Konzepten der ehemaligen Offenen Klasse.

Dass die EN-D-Schirme a priori keine Garantie gegen Unfälle bieten, zeigte sich an der EM deutlich: Zwei Unfälle bei den Damen überschatteten den Wettbewerb. Viel Glück im Unglück hatte die Holland-Schweizer-Pilotin Nanda Walliser: Ihr Schirm geriet nach einem Klapper in eine Spirale. Wegen der hohen G-Kräfte war sie nicht in der Lage, den Notschirm zu ziehen. Einige Hundert Meter dauerte der Fall, bevor ein Baum den Sturz bremste. Nanda wurde im Krankenhaus von Digne erstversorgt und später in der Schweiz operiert. Ihr geht es den Umständen entsprechend gut.

Die Leistung und Endgeschwindigkeiten der neuen EN-D-Schirme sind mehr oder weniger identisch, wodurch die anderen Parameter umso wichtiger werden. Allen voran das Aufdrehen im Startbart und das schnelle Steigen in der Thermik. Nach einer Woche häuften sich die Beschwerden über den aggressiven Flugstil von vielen Piloten, die in der Thermik rücksichtslos ihren Vorteil suchten. Ein Grund für die FAI, bereits einen Tag nach der EM eine Sitzung einzuberufen, um die offenen Fragen zu thematisieren und bereits für die WM 2013 in Bulgarien Abhilfe zu schaffen.

*\* Der Autor Torsten Siegel, Pilot des deutschen EM-Teams, wohnte während diesen Meisterschaften im Schweizerhaus. Teamchef Martin Scheel zu Torsten: «Mit dir war's super in St-André, wirklich!» Seine Antwort: «... ich hatte auch viel Spass – das fehlende Bauchmuskeltraining fürs Boxen habe ich durch das viele Lachen kompensiert.»*

deuxièmes, profitent des exploits individuels de Xevi Dalmau et du très jeune Francisco Lagos.

La performance de Yassen Savov, le Champion d'Europe, est elle aussi impressionnante. Il n'y a qu'à voir ses résultats au fil des manches: 4e, 1er, 31e, 12e, 2e et 4e. C'est lui qui a le mieux géré les conditions difficiles, rappelant les prouesses de Peter Neuenschwander lors de la superfinale de Coupe du monde au Mexique. Cela montre aussi à quel point il est difficile de répéter de telles performances – Petsch finit 44e de ce CE. L'Espagnol Xevi Bonet Dalmau prend la 2e place et prouve à quel point les places de podium ont été disputées. Alors qu'avant, une douzaine de pilotes pouvaient espérer finir parmi les trois premiers, la moitié des participants en est actuellement capable. Après une pause bébé, Russel Ogden est revenu à la compétition lors de la Coupe du monde de Sun Valley; il prend ici logiquement la 3e place.

Chez les femmes, seulement 13 au total, le classement est moins serré: l'Italienne Nicole Fedele, Championne d'Europe, a une avance relativement confortable sur sa dauphine, l'Anglaise Kirsty Cameron. Après une première manche ratée, Regula Strasser fait preuve d'une très grande constance en finissant toujours parmi les cinq premières. C'est visiblement soulagée qu'on la retrouve sur le podium, où elle reçoit sa belle médaille de bronze.

## Questions ouvertes sur la sécurité

Après les graves accidents des Championnats du monde en Espagne, en 2011, qui avaient entraîné l'interruption prématurée de la compétition, seules les ailes de série étaient autorisées à St-André. C'est la version «bridée» de la R10 d'Ozone qu'on retrouve en haut du tableau – comme c'était le cas en classe Open. Avec son Icepeak 6, Niviuk est le seul concurrent d'Ozone. À part ça, il n'y avait que quelques Swing, Dudek et Axis. Toutes les ailes étaient à deux rangées de suspentes, sur la base de l'ancienne classe Open.

Ce CE a hélas clairement démontré que des ailes de classe EN D n'étaient pas une garantie contre les accidents, puisqu'il y en a eu deux au cours de la compétition. Nanda Walliser, pilote helvético-hollandaise, a eu de la chance, dans son malheur: son aile est entrée en spirale après une fermeture, et elle n'a pas pu lancer son secours en raison de la force centrifuge. Elle a chuté sur plusieurs centaines de mètres avant de percuter un arbre, qui l'a ralentie. Nanda a été transportée et prise en charge à l'hôpital de Digne avant d'être opérée en Suisse un peu plus tard. Compte tenu des circonstances, elle va bien.

Les performances et les vitesses de pointe des nouvelles ailes EN D étant à peu près les mêmes, les autres paramètres sont d'autant plus importants, et plus particulièrement la capacité à bien enrouler la pompe du départ et à monter vite en thermiques. Au bout d'une semaine, beaucoup se sont plaints du comportement agressif de nombreux pilotes cherchant à pousser leur avantage en thermiques sans aucun respect pour les autres. Ce qui justifie que la FAI ait organisé une réunion le lendemain du CE, afin d'aborder ces questions et de trouver dès maintenant des solutions pour le CM 2013 en Bulgarie.

*\* Torsten Siegel, l'auteur de cet article et pilote de l'équipe allemande pendant ce CM, a habité avec l'équipe suisse pendant la durée de la compétition. Martin Scheel, le chef du team, s'adressant à Torsten: «C'était super avec toi à St-André, vraiment!». Réponse de Torsten: «... moi aussi je me suis bien éclaté – j'ai compensé le manque d'entraînement abdominal pour la boxe par de nombreux fous rires.»*

Stephan Morgenthaler | Joël Debons | Yassen Savov | Torsten Siegel



## Neue Regeln für FAI-1-Wettbewerbe

Nach den schweren Unfällen während der WM 2011 in Spanien wurden mehrere Massnahmen ergriffen, um FAI-1-Wettbewerbe sicherer zu machen:

- Startberechtigt sind nur noch Piloten mit EN-zertifizierten Schirmen
- Kontrolle der Schirme am Landeplatz und Gewichtsbereiche am Start
- Teilnehmer müssen im CIVL-World-Ranking unter den Top 400 gelistet sein
- Für die Teamwertung werden im Vorfeld 5+1 Piloten(-innen) benannt (für die Schweiz waren das: Stephan Morgenthaler, Joël Debons, Peter Neuenschwander, Alfredo Studer, Dominik Frei und Regula Strasser); die besten zwei pro Durchgang punkten
- Das Tasksetting versucht über grosse Radien und die Aufgabenstellung, das Feld zu entzerren

## Nouvelles règles pour les compétitions FAI-1

Après les graves accidents survenus lors du CM 2011 en Espagne, plusieurs mesures ont été prises afin de renforcer la sécurité des compétitions FAI-1:

- Seuls les pilotes volant avec une aile certifiée EN sont autorisés à prendre le départ
- Contrôles des ailes à l'atterro et des plages de poids au départ
- Les participants doivent être parmi les 400 meilleurs pilotes du CIVL World Ranking
- Pour le classement des nations, 5+1 pilotes sont désignés au préalable (pour la Suisse, il s'agissait de Stephan Morgenthaler, Joël Debons, Peter Neuenschwander, Alfredo Studer, Dominik Frei et Regula Strasser); les deux meilleurs pilotes de chaque manche marquent des points
- Les manches fixées et les rayons définis, plus larges, doivent permettre d'étirer le peloton

## Rangliste Classement

### Männer Overall

1.	Yassen Savov	BUL	Ozone Enzo	5 691
2.	Xevi Bonet Dalmau	ESP	Niviuk Icepeak 6	5 615
3.	Russell Ogden	GBR	Ozone Enzo	5 608
4.	Ulrich Prinz	GER	Ozone Enzo	5 577
5.	Richard Truemel	AUT	Ozone Enzo	5 541
7.	Stephan Morgenthaler	SUI	Ozone Enzo	5 399
42.	Joël Debons	SUI	Niviuk Icepeak 6	4 627
44.	Peter Neuenschwander	SUI	Ozone Enzo	4 611
68.	Elie Bourdilloud	SUI	Niviuk Icepeak 6	3 662
71.	Dominik Frei	SUI	Niviuk Icepeak 6	3 612
82.	Alfredo Studer	SUI	Ozone Enzo	3 338

### Frauen Overall

1.	Nicole Fedele	ITA	Niviuk Icepeak 6	3 746
2.	Kirsty Cameron	GBR	Ozone Enzo	3 669
3.	Regula Strasser	SUI	Niviuk Icepeak 6	3 172

### Nationenwertung

1. Österreich	11 148
2. Spanien	11 129
3. Schweiz	11 019



*Bist du sicher,  
dass du die  
Steilspirale  
niemals brauchst?*

**KÖNNEN statt VERMEIDEN ist  
das Gebot der Stunde für  
deine Sicherheit!**

**Erlerne jetzt schnell und sicher  
den Umgang mit  
Dynamik und g-Kräften.**

*gforce-trainer*



**fliehCHraft**

CH-7208 Malans  
info@fliehcraft.ch  
www.fliehcraft.ch  
+41 - 79 - 471 53 15