





Pulk am Warten vor dem Start. L'essai attend le feu vert devant le déco.

Erfolglose

Regula Strasser aus Matten bei Interlaken belegt den vierten. Joël Debons aus Savièse den sechsten Rang. In der Nationenwertung müssen sich die Schweizer mit dem ungewohnten siebten Rang zufriedener geben.

Regula Strasser, de Matten, près d'Interlaken, prend la 4^e place et Joël Debons, de Savièse, finit 6^e. Au classement des nations, les Suisses doivent se contenter d'une inhabituelle 7^e place.

 **Martin Scheel** 

Der alles entscheidende erste Tag

Es ist windstill am Startplatz, alles im Schatten. Die Piloten stehen nervös bereit, keiner will starten. Keiner? Nein, der Italiener Marco Littame ist schon lange gestartet! Gebanntes visuelles Absuchen der diesigen Luftmasse. Gerüchte, dass Marco abgesehen ist. Man fragt schon Alberto Castagna, den italienischen Teamchef, ob er einverstanden sei, dass ein zweites Race gestartet wird, indem Marco so schnell als möglich wieder hoch beordert wird. Aber nein! Marco fliegt! Der Funkspruch bringt Erleichterung – mindestens beim Veranstalter und bei den Italienern – und Befangenheit bei den andern 149 Piloten und 38 Teams. Was tun? Marco einfach fliegen lassen? In den Schatten starten? Jedenfalls eins ist klar: Der Durchgang zählt, auch wenn Marco als einziger nur eine kleine Strecke abfliegen könnte. Er würde dann wenig, vielleicht 50 Punkte erhalten, aber immerhin.

Die Diskussionen an den spontan anberaumten Teambriefings gehen nur in eine Richtung: Kommt nochmals etwas Thermik? Man denkt eher nicht und plant das optimierte Abgleiten...

Nach einiger Zeit aber zeigen zwei, drei Freiflieger leichtes Steigen an, und als der Erste – der Schreibende – langsam, aber gut überhöht, wirft sich das gesamte Feld in die Schlacht. Um jeden Meter wird gekämpft, aber zum Glück drückt die Sonne kurz durch, sodass sich der Pulk in die Höhe streckt.

Une première journée décisive

Pas de vent au déco. Tout est dans l'ombre. Nerveux, les pilotes sont prêts, mais personne ne veut décoller. Personne? Si, l'Italien Marco Littame a décollé depuis longtemps! Chacun scrute la masse d'air brumeuse, tendu. Une rumeur se répand, Marco aurait coulé. On demande déjà à Alberto Castagna, le chef de l'équipe italienne, s'il est d'accord pour lancer une deuxième manche une fois qu'on aura ramené Marco au déco. Mais non! Marco vole! Sa voix dans la radio est un soulagement – au moins pour l'organisateur et les Italiens – tandis que l'embaras s'empare des 149 autres pilotes et 38 équipes. Que faire? Laisser Marco voler seul? Décoller malgré l'ombre? Une chose est sûre: la manche sera validée, même si Marco est le seul à voler et ne parcourt qu'une faible distance. Il ne marquera que peu de points, peut-être 50 – mais quand même.

Des briefings spontanés sont organisés au sein des équipes, avec un unique sujet de discussion: y aura-t-il encore quelques thermiques? Peu optimistes, les pilotes planifient le meilleur planer possible...

Mais après quelques temps, deux ou trois libéristes hors compétition s'élèvent un peu, et quand le premier – votre serviteur – finit par monter doucement mais sûrement au-dessus du déco, tout le peloton se jette dans la bataille. Chacun se bat alors pour le moindre mètre. Heureusement, le soleil fait une courte apparition et l'essai s'étire vers le haut.

Aufholjagd Irrattrapable



Pferdekarren sind allgegenwärtig. On croise des calèches un peu partout. | Swiss-Team-Briefing vor dem Start. Swiss Team: briefing avant le décollage.

Ja, so begann die WM 2013. In Kürze waren die Schweizer gesammelt am höchsten und flogen die 20 km nach Osten, wo viele von uns – zusammen mit zahllosen andern Favoriten – nach der Wende und kaum 30 Minuten Flugzeit am Boden standen.

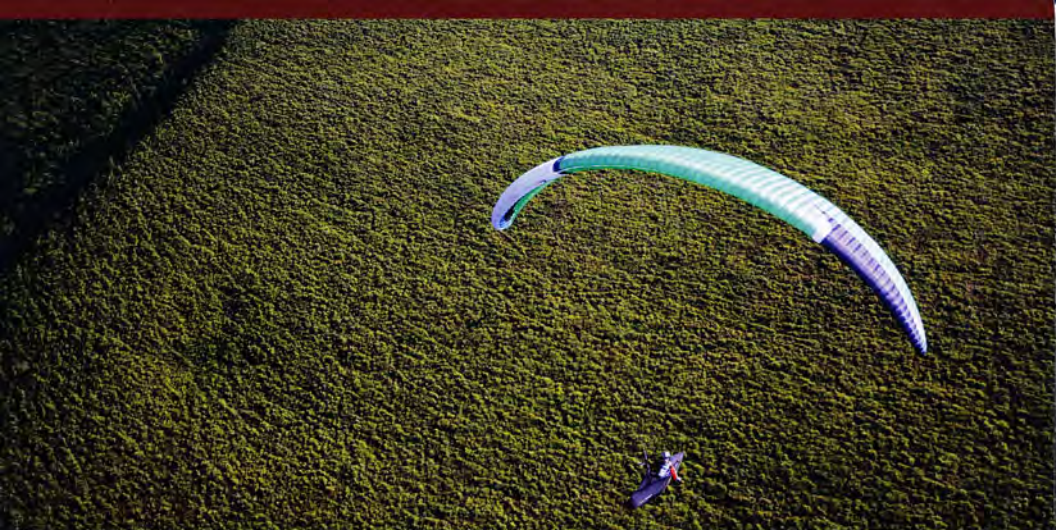
Hatte die ganze Gruppe einen Fehler gemacht? Na ja, man kann diese Frage nicht einfach mit Nein beantworten. Aber dennoch schaut die Sache bei differenziertem Hinschauen anders aus: Auf dem Hinweg zur Wende waren die Bedingungen entlang der Bergkette zuverlässig und schnell. Man wollte die WM eher defensiv angehen und entschied sich deswegen dafür, an den Bergen wiederum ein Stück zurückzufliegen. Keine Sonne, kombiniert mit einem kurzen Nordwindspülgang liessen aber alle ambitionierten WM-Erwartungen platzen.

Die erfolgreichere Gruppe wählte die direktere Linie ins Flachland, die Schnellsten jedoch etwas zwischendurch. Leider gehörte im

Voilà comment débute ce CM 2013. Les Suisses se regroupent rapidement au sommet avant de voler 20 km vers l'est, où un grand nombre d'entre nous – et d'innombrables favoris – se retrouvent au sol après le premier virage et à peine 30 minutes de vol.

Tout le groupe a-t-il fait une erreur? On ne peut pas simplement répondre «non» à cette question. Voyons ça de plus près: en allant vers la première balise, les conditions étaient fiables et rapides, le long de la chaîne de montagnes. Pour entamer ce CM de manière plutôt défensive, le peloton revient donc le long des mêmes montagnes. Mais l'absence de soleil et la brève apparition du vent du nord rabattant douchent tous nos ambitieux espoirs.

Un groupe mieux inspiré suit une ligne plus directe vers la plaine, et les plus rapides choisissent une voie entre les deux. Parmi les Suisses, seuls Steph Morgenthaler (35 ans) et Joël Debons (46 ans) atteignent



Joël Debons.

Schweizer Team nur Steph Morgenthaler (35) und Joël Debons (46) zu den Glücklichen, die das Goal erreichten. Die erfolgsverwöhnten Wyss, Neuenschwander und Sigel mussten sich mit den Rängen 68, 69 und 76 und deswegen nur rund 350 Punkten begnügen.

Joël Debons und die Teamtaktik

Der 46-jährige Routinier fliegt seit einem Jahrzehnt in der Liga und an internationalen Bewerben mit. Seit rund einem Jahr zeigt Joëls Erfolgskurve nach oben und wird mit dem achten Rang am PWC Superfinal 2012 abgerundet. Auch an der WM fliegt Joël täglich sicher ins Ziel, ist nach vier Durchgängen auf Rang 4, rutscht im letzten aber leider auf Rang 6 zurück.

Die grossen Teams konnten mit fünf Herren und einer Frau (5+1) antreten. Für die Teamwertung durften aber nur 4+1 aufgestellt werden, und so hatten sie die unangenehme Aufgabe, einen der Piloten aus der Teamwertung auszuschliessen. Joël ist eher der Kontinuierliche, und da für die Teamwertung eher Laufsiege gefragt sind, lag es nahe, Neuenschwander, Morgenthaler, Sigel und Wyss – allesamt als angreifig bekannte Routiniers – ins Team zu selektionieren. Ein Fehler, wie sich an eben diesem ersten Tag herausstellte: Da Joël nicht zählte, begann die WM für die Schweizer auf Rang 22 und endete auf Rang 7; das schlechteste Resultat seit ever.

l'arrivée. Pourtant plus habitués aux succès, les Wyss, Neuenschwander et autres Sigel ne prennent que les places 68, 69 et 76, et 350 petits points.

Joël Debons et la tactique de l'équipe

À 46 ans, ce routinier vole depuis une décennie au sein de la ligue et lors de compétitions internationales. Depuis un an, la courbe de succès de Joël progresse, avec en point d'orgue une 8^e place lors de la superfinale de la PWC 2012. Au cours de ce CM aussi, Joël, très régulier, atteint chaque jour l'arrivée. Quatrième après la 4^e manche, il glisse hélas à la 6^e place lors de la dernière.

Les grosses équipes pouvaient aligner cinq hommes et une femme (5+1). Mais pour le classement final, elles ne pouvaient comptabiliser que 4+1, ce qui les a contraint, tâche désagréable, à exclure un pilote du classement par équipe. La qualité de Joël, c'est sa régularité, mais comme on mise plutôt sur des «victoires d'étapes», pour le classement par équipe, choisir Neuenschwander, Morgenthaler, Sigel et Wyss, tous rodés à l'attaque, paraissait évident. Une erreur évidente dès cette fameuse première journée: comme le résultat de Joël ne compte pas, les Suisses entament le CM à la 22^e place; ils finiront 7^e – le plus mauvais résultat jamais obtenu.

Gin Werkspiloten: Micha Sigel und Torsten Siegel (D). Les pilotes d'usine Gin: Micha Sigel et Torsten Siegel (D).

Soaring vor dem imposanten Monument bei Beklemeto. Soaring devant l'impressionnant monument de Beklemeto.





Hindu-Malerei an der Bergstation. Peinture hindoue à la station inférieure. | Sonnenblumenfelder zur Ölproduktion. Des champs de tournesols destinés à la production d'huile.

Erfolgreiche Aufholjagd

Was dann kam, hätte schon am ersten Abend vorhergesagt werden können: Diejenigen, die am ersten Tag früh ins Ziel flogen, konnten defensiv fliegen und den Vorsprung verteidigen. Diejenigen, die Rückstand hatten, mussten taktisch risikoreich versuchen, den andern einen möglichst grossen Vorsprung abzuluchsen – was wegen dem Gebiet meist zu noch schlechteren Resultaten oder gar zum Absaufen führte. Helden wie Luka Donini, Europameister Jassen Savov und viele mehr bewegten sich von nun an in der hinteren Ranglistenhälfte auf und ab. Stephan Morgenthaler gewann den zweiten Durchgang, um im Dritten abzusaufen. Den negativen Rekord in der Spanne Erwartung – Resultat dürfte Micha Sigel aufgestellt haben: Er, der gerade eben am gutdotierten Rat Race in den USA drei der vier Durchgänge und den Anlass haushoch gewonnen hatte, fungierte nach drei Absauern am Ende der Rangliste und konnte erst mit einem dritten Rang im vierten Durchgang (den Stef Wyss gewann) ein Ausrufezeichen setzen.

Die dreifachen Schweizer Meister Regula Strasser und Stefan Wyss

Beide erlagen an Task 1 dem Schicksal, und beide arbeiteten sich mit jedem Durchgang kontinuierlich vor. Regula stand nach vier Durchgängen auf dem Podest, rutschte im letzten aber leider auf Rang 4 zurück. Stef Wyss gewann Task 4 und arbeitete sich auf den beachtlichen 13. Schlussrang vor.

Was ist los mit den Schweizern?

Die Zeiten sind vorbei, als an einer WM nur 40 Toppiloten antraten, und viele davon bessere Schirme hatten. Heute sind 100 Piloten an einer WM, die in die Top 5 fliegen können, und alle haben dieselben Schirme! Zudem haben die Gebiete und das Tasksetting geändert.

Irattrapable

Ce qui arrive ensuite, on aurait pu le prédire dès le premier soir: ceux qui ont atteint l'arrivée tôt, le premier jour, peuvent alors voler de manière défensive et préserver leur avance. Ceux qui ont du retard doivent faire des choix tactiques plus risqués afin de le rattraper, ce qui, compte tenu du site de vol, donne des résultats encore plus mauvais – quand les pilotes ne coulent pas carrément. Des as comme Luka Donini, le Champion d'Europe Jassen Savov et bien d'autres encore évoluent désormais dans la seconde moitié du classement. Stephan Morgenthaler remporte la 2^e manche, pour sombrer lors de la 3^e. Mais c'est sans doute Micha Sigel qui détient l'anti-record en termes d'écart entres espoirs et résultats: lui qui vient de remporter trois des quatre manches d'une Rat Race compétitive, aux USA, se retrouve aux confins du classement après trois atterrissages prématurés. Seule sa 3^e place lors de la 4^e manche, remportée par Stef Wyss, lui permet de marquer la compétition.

Regula Strasser et Stefan Wyss, triples Champions suisses

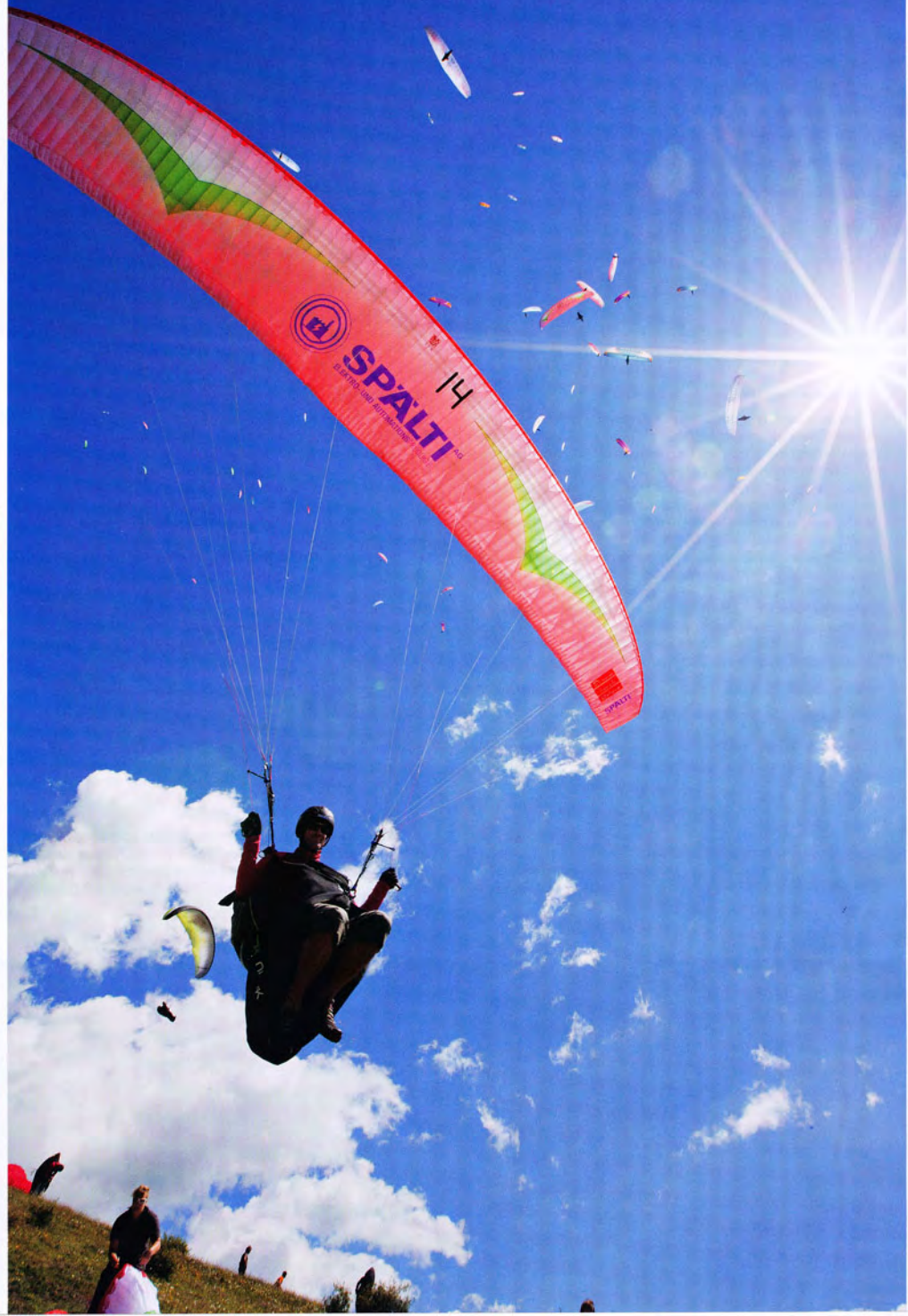
Tous deux subissent le mauvais sort de la 1^{ère} manche avant de remonter jour après jour. Après la 4^e manche, Regula se retrouve sur le podium, mais glisse hélas à la 4^e place le dernier jour. Stef Wyss remporte la 4^e manche et parvient à se hisser à une honorable 13^e place au classement final.

Que se passe-t-il avec les Suisses?

L'époque où seuls 40 cracks, dont une majorité avait des ailes plus performantes, se présentaient à un CM est révolue. Aujourd'hui, ils sont 100 au départ et tous capables de finir dans le top 5, et tous ont les mêmes ailes! De plus, les sites et le task setting ont changé.

Startplatz Sopot. Le déco de Sopot.







Stef Wyss startet und gewinnt Task 4 (linke Seite). Stef Wyss décolle vers la victoire lors de la 4^e manche (page de gauche). | Banges Warten der Teamleader im Goal. Les teamleaders attendent, tendus, à l'arrivée. | Regula Strasser

Heute fliegt man nicht mehr in den Bergen, sondern aus Sicherheitsgründen wann immer möglich im Flachen. Da spielt der Zufall eine viel grössere Rolle – ausser man fliegt immer hintennach. Aber: Nur mit Hintennach-Fliegen gewinnt man keine WM! Auch der neue Weltmeister Jeremy Lager musste sich aus 30 Metern wieder hochzaubern! Jeremy war übrigens als Ersatzpilot im französischen Team, da Luc Armant verhindert war.

Wir sind mit einem Top-Team angetreten, und wir werden auch an der nächsten EM mit einem Top-Team antreten können. Adrian Hachen (Rang 2 PWC Brasil 2013), Michi Maurer (Rang 2 Superfinal 2012) und weitere Piloten stehen in der Warteschlange; alles Piloten, die international schon grosses Aufsehen erregt haben. Und vielleicht möchte sich auch Chrigel Maurer an der nächsten WM noch seinen einzigen fehlenden Titel holen.

Aujourd'hui, on ne vole plus en montagne, mais, autant que possible et pour des raisons de sécurité, en plaine. Le hasard joue alors un rôle bien plus important – à moins de toujours voler dans le sillage des autres. Mais en courant après les autres, on ne remporte pas de CM! Même Jérémie Lager, le nouveau Champion du monde, a dû négocier un sauvetage à 30 m! Jérémie était par ailleurs remplaçant dans l'équipe de France, Luc Armant étant absent.

Nous avons pris le départ avec une excellente équipe, et nous aurons à nouveau une excellente équipe pour le prochain CE. Adrian Hachen (2^e à la PWC au Brésil en 2013), Michi Maurer (2^e lors de la Superfinal 2012) et d'autres encore sont dans la file d'attente, et tous ont déjà fait sensation au niveau international. Et peut-être Chrigel Maurer voudra-t-il remporter le seul titre qui lui manque encore, lors du prochain CM.

BEAMER³

KEEP THE CONTROL

Seit 1995 steht BEAMER für lückenlose Sicherheit und Innovation bei Rettungsgeräten, jetzt mit komplett neuem, vereinfachtem Gurt-System. 18 Jahre Erfahrung erlauben es uns, den BEAMER - in echt - vorzuführen: über Grund, selbst wenn's rüttelt und bei kräftigem Talwind.

(-) FÜGE DEINEM EIGENEN ALBTRAUM HINZU...

Kannst du das mit deinem Rettungsschirm vermeiden?

	Gewicht	Inkl. Container	Max.	Volumenwert	Sinkrate	Fläche	Öffnungszeit	EN & LTF geprüft *bei 130 kg
BEAMER 3 LIGHT	1370 gr	1420 gr	120 kg	3837 cm	~3.8 m/s	41.75 m ²	2 sec	
BEAMER 3	1765 gr	1835 gr	130 kg	4959 cm				

highadventure² ALPINE





Beklemeto, Bulgarien



Overall Classement général

1.	Jeremie Lager	FRA	Niviuk Icepeak 6	4648
2.	Charles Cazaux	FRA	Ozone Enzo	4562
3.	Davide Cassetta	ITA	Niviuk Icepeak 6	4513
4.	Emile Van Wyk	GBR	Ozone Enzo	4420
5.	Julien Wirz	FRA	Ozone Enzo	4400
6.	Joël Debons	Savièse	Niviuk Icepeak 6	4382
13.	Stefan Wyss	Unterseen	Gin Gliders Boomerang 9	4176
46.	Peter Neuenschwander	Matten b. l.	Gin Gliders Boomerang 9	3519
72.	Stephan Morgenthaler	Oftrigen	Gin Gliders Boomerang 9	3144
101.	Michael Sigel	Kandersteg	Gin Gliders Boomerang 9	2619

Frauen Femmes

1.	Klaudia Bulgakow	POL	Niviuk Icepeak 6	3894
2.	Seiko Fukuoka	FRA	Niviuk Icepeak 6	3701
3.	Nicole Fedete	ITA	Niviuk Icepeak 6	3503
4.	Regula Strasser	Matten b. l.	Niviuk Icepeak 6	3409

Nationenwertung Classement des nations

1.	Frankreich	9357
2.	Italien	9296
3.	Venezuela	8836
7.	Schweiz	8640



Jeremie Lager, Klaudia Bulgakow

Das Fluggebiet

Sopot und weitere Fluggebiete der Region liegen am Südrand des «Central Balkan National Park». Das Stara-Planina-Gebirge bietet viele Möglichkeiten für Wanderungen, Bike-Touren, Klettereien. Sofia und Plovdiv sind besuchenswerte Kulturstädte. Rosen sind das Wahrzeichen Bulgariens. Rosen gehören zu jeder Zeremonie, und Rosenöl wird exportiert. Sichtbarer aber als Rosen und Kultur sind die Roma, die in ärmlichsten Verhältnissen leben und als Billigtarbeiter ausgenutzt werden.

Klima: Klimatisch liegen die Balkanländer zwischen dem Mittel- und dem Schwarzen Meer. Moldawien, Rumänien und Bulgarien erhalten in den Sommermonaten mit frischem Nordwind ein meist angenehmes Klima: Trocken, moderate Temperaturen und ein frisches Lüftlein aus Nord.

Flugtechnisch ist der Wind – jedenfalls im Luv – normalerweise nicht zu stark, sodass beinahe jeden Tag geflogen werden kann. Im Osten (in Richtung Meer) hat's etwas mehr Wind, im Westen mehr Instabilität.

Stara Mountain: Der rund 2500 m hohe Gebirgsszug wirkt ein wenig wie der Jura: Er produziert im Tagesverlauf ein schwaches regionales Tief. Aus dem Flachland schwappt um die Mittagszeit der Südwind an die vorderste Kette, aber oft nur so lange, bis sich die Ebene ebenfalls gut aufgeheizt hat. Dann gewinnt oft der Nordwind wieder die Oberhand, und zumindest durch die Einschnitte bläst der Nord in die Ebene – Konvergenzlinien am Hangfluss sind an guten Tagen der Normalfall. Dank der nachts entstehenden ausgeprägten Bodeninversion sind die Flugbedingungen meist ruhiger als man befürchten könnte.

Sopot: S, 1450 m, 42.6874, 24.7501. Windstation: www.rozabg.com/~meteo/ Der Startplatz auf rund 1500 m (erreichbar mit dem Sessellift) ist dem Nordwind ausgesetzt, da er auf einem Rücken liegt. Deswegen gibt es viele Tage, die wohl wunderschön zum Fliegen wären, aber in Sopot selber nicht genutzt werden können. Satellitenbild: <http://www.sat24.com/en/se>. Für die Wetterprognose hat sich <http://rucsoundings.noaa.gov/> mit den Koordinaten 042.659, 024.752 bewährt. Karten sind auf www.meteoblue.com > Schwarzes Meer.

Alternativ- und Nordstartplätze: In der Region gibt es aber eine ganze Reihe Nordstartplätze, die leider aus diversen Gründen an der WM nicht genutzt werden konnten (zu klein, Lufttraum, schlechte Landemöglichkeiten). Wer sich aber privat in der Region aufhält, kommt sozusagen täglich zu guten Flügen. Eine kleine Auswahl:

Beklemeto: S, SW, W, 42.7488, 24.6147. Eine Alternative, wenn der Sessellift nicht fährt. Achtung: ist im Nordwind des Passes.

Beklemeto (Monument): N, 42.7788, 24.6090. Hat sich bewährt, wenn der Nordwind nur ein wenig zu stark war.

Le site de vol

Comme d'autres sites de la région, Sopot se trouve à la limite sud du «Central Balkan National Park». Le massif de la Stara Planina offre de nombreuses possibilités pour la randonnée, le VTT ou l'escalade. Sofia et Plovdiv sont des villes culturelles qui valent le détour. Les roses sont l'emblème de la Bulgarie. Elles font partie de toutes les cérémonies, et l'huile de rose s'exporte bien. Pourtant, les Roms sont plus visibles que les roses et la culture: ils vivent dans des conditions d'extrême pauvreté et sont utilisés comme main d'œuvre bon marché.

Climat: Du point de vue climatique, les Balkans se situent entre la Méditerranée et la Mer Noire. Grâce au vent du nord frais, au cours des mois d'été, la Moldavie, la Roumanie et la Bulgarie bénéficient d'un climat généralement agréable: sec, avec des températures modérées et une petite brise du nord.

Du point de vue de la technique de vol, le vent n'est généralement pas trop fort – au vent –, ce qui permet de voler quasiment tous les jours. À l'est, en direction de la mer, il y a plus de vent, à l'ouest, c'est plus instable.

Stara Mountain: La chaîne de montagnes qui culmine à 2500 m ressemble un peu au Jura: en cours de journée, elle génère une faible dépression régionale. Vers midi, le vent du sud venu de la plaine vient caresser la première chaîne, mais en général seulement jusqu'à ce que la plaine soit elle-même bien chauffée. C'est alors souvent le vent du nord qui reprend la main et souffle au moins par les vallées transversales vers la plaine; les lignes de convergence au pied de la pente sont alors la norme. Grâce à l'inversion très marquée qui se forme la nuit, les conditions de vol sont souvent moins turbulentes qu'on ne pourrait le craindre.

Sopot: S, 1450 m, 42.6874, 24.7501. Balise pour le vent: www.rozabg.com/~meteo/. Le déco, situé à 1500 m sur une croupe et accessible en télésiège, est exposé au vent du nord. C'est pourquoi de nombreuses journées idéales pour le vol ne peuvent pas être exploitées à Sopot. Image satellite: <http://www.sat24.com/en/se>. Pour les prévisions météo, le site suivant a fait ses preuves: <http://rucsoundings.noaa.gov/>, coordonnées 042.659, 024.752. Cartes sur www.meteoblue.com > Europe > Mer Noire.

Décos nord et alternatifs: Il y a de nombreux décos nord dans la région, qui n'ont pourtant pas pu être utilisés lors de ce CM pour diverses raisons (trop petits, espace aérien, atterris inadéquats). Mais qui vient dans la région en privé fera peut-être ainsi dire chaque jour de beaux vols. Une petite sélection:

Beklemeto: S, SO, O, 42.7488, 24.6147. Une alternative quand le télésiège ne fonctionne pas. Attention: situé dans le vent du nord venant du col!

Beklemeto (monument): N, 42.7788, 24.6090. A fait ses preuves quand le vent du nord était un poil trop fort.



Nikolay Yotov, ein ausgesprochen fähiger Wettkampfleiter. Nikolay Yotov, un directeur de course tout à fait compétent. | Swiss Team: Steph Morgenthaler, Petsch Neuschwander, Adi Scheidegger (Helfer / assistants), Micha Sigel, Joël Debons, Martin Scheel (Teamleader), Cornelia Ruchti (Köchin / cuisinière), Regula Strasser, Lea Steinmann (Kollegin von Cornelia / une amie de Cornelia). | Regula Strasser.

Snitka: S, 920 m, 42.6958, 26.4387 (4WD). Zwei Stunden in Richtung Osten

Gulfishhevo: NE, 42.5308, 26.3326, 100 m Hügel, Meteo: www.string-meteo.com/stations/flyacademy

Bei Plovdiv finden sich die guten Nordstartplätze: Skobelev (Plovdiv): N, 1290 m, 42.0089, 24.5469. Brestovitsa (Plovdiv): NW, 1100 m 42.0636, 24.5883. Dobrostan (Plovdiv): NE, 1100 m, 41.9094, 24.9311.

Anlaufstelle für Flieger: Klub und Flugschule www.skynomad.com/contact.php. Nicolay Yotov ist der Guru der Region und stellte auch den bulgarischen Streckenrekord auf.

Übernachtung: Es hat einige Hotels und Guest Houses. Wir waren im Detelina, einem schönen 5-Zimmer-Haus mit geräumiger Küche und Ess-tisch für Gruppen, Mitko Panov (spricht etwas Deutsch) + (359)879312803. Im Moment existiert ein guter Link: <http://airtribune.com/13-fai-world-paragliding-championship/map>

Gruppen und Flugschulen: Die Region ist ein sicheres und zuverlässiges Fluggebiet – verlangt aber nach einigermaßen routinierten Piloten.

Snitka: S, 920 m, 42.6958, 26.4387 (4x4). À deux heures en direction de l'est.

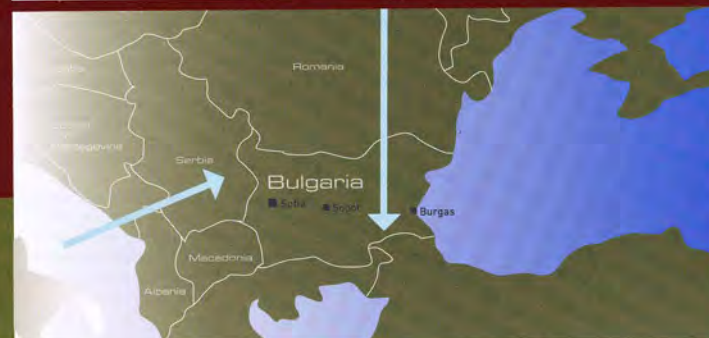
Gulfishhevo: NE, 42.5308, 26.3326, colline de 100 m, météo: www.string-meteo.com/stations/flyacademy

Près de Plovdiv, il y a de bons décos orientés au nord: Skobelev (Plovdiv): N, 1290 m, 42.0089, 24.5469. Brestovitsa (Plovdiv): NO, 1100 m 42.0636, 24.5883. Dobrostan (Plovdiv): NE, 1100 m, 41.9094, 24.9311.

Point de chute pour les pilotes: club et école de vol www.skynomad.com/contact.php. Nicolay Yotov est le gourou régional, c'est lui qui a établi le record de distance de Bulgarie.

Hébergement: il y a quelques hôtels et gîtes. Nous étions au Detelina, une belle maison avec cinq chambres, une cuisine spacieuse et une table pouvant accueillir les groupes, Mitko Panov +359 879312803. Il y a aussi un lien intéressant: <http://airtribune.com/13-fai-world-paragliding-championship/map>

Groupes et écoles de vol: La région est un site de vol sûr et fiable, mais exige un tant soit peu de routine de la part des pilotes.



Der östliche Teil Bulgariens wird in den Sommermonaten mit frischem Nordwind verwöhnt. Der westliche Teil liegt im Einflussgebiet des Mittelmeers.

Au cours de l'été, la partie est de la Bulgarie est balayée par un vent du nord rafraîchissant. La partie ouest est, quant à elle, sous l'influence de la Méditerranée.