



PERSBERICHT WK Zweefvliegen 2022, Pociunai Litouwen, 9 juli

WK & EK Wedstrijd dag 7, 10 juli 2022: 1e 2e en 3e plek in totaal klassement voor Nederlanders

In de traditie van Mart Smeets zou denk ik eerst vragen “Mag ik dit zeggen en vervolgens, ja dit mag ik zeggen”. Dus mag ik zeggen dat team Holland geweldig presteert? Ja dat mag ik zeggen.

Want Thies Bruins staat solide op de tweede plaats in het algemeen klassement van het EK, doordat hij als een Zwitsers uurwerk vliegt: Strak en gefocust en vooral heel stabiel, ronduit geweldig om te zien hoe hij dit onder erg lastige weersomstandigheden dag na dag doet.

En als hij als een Zwitsers uurwerk tikt dan gaat Nick Hanenburg als een atoomklok want hij heeft de eerste plek van het 13,5 m WK ook door uitstekende prestaties stevig in handen. Robin Smit is een gestage klimmer in het klassement want hij begon het WK met een mindere starts maar is nu stilletjes van de 10^e plek na dag 1 doorgestoomd naar de tweede plaats. Dus het kan nog wel eens een erg interessante strijd worden de komende week om de eerste plaats.

In de andere klassen vliegen Lars Groot, Stephan Grunder en Roelof Corporaal ook lekker mee maar is het door het wisselvallige weer erg lastig om flink punten binnen te roeien omdat de echte race dagen nog niet voorbij gekomen zijn deze week. En het is een EK en WK waarbij je echt op het scherpst van de snede moet vliegen domweg vanwege het feit dat je hier echt alleen maar tegen de besten uit de EU en de wereld moet presteren. En is dat zwaar? De foto van Nick zegt genoeg.



Links Nick Hanenburg helemaal kapot na de vlucht **Rechts** Stephan Grunder blij met zijn resultaat

Kader 8: profiel Stephan Grunder (49)

Ik ben een echte Tukker uit Hengelo en heb op mijn 15^e de passie voor het zweefvliegen gevonden op de toenmalige vliegbasis Twente nadat ik op zoek ging naar een leuke hobby. En een mooi neveneffect van het destijds gaan zweefvliegen is geweest dat ik ook mijn vrouw heb ontmoet op het zweefvliegveld en we onze passie kunnen delen. In het dagelijkse leven ben ik IT'er en daardoor kan ik prima overweg met alle technische snufjes van vandaag de dag. Ik ben nog begonnen met het oude werk met een papieren kaart voor de navigatie, een foto camera om te bewijzen dat ik toch echt langs de goede keerpunten was gevlogen. En door een barograaf, een schrijvende hoogtemeter, aan kon tonen dat ik niet tussentijds geland was.

Ik ben medio jaren 90 begonnen met wedstrijdvliegen en ik ontdekte al snel dat ik op wedstrijd dagen meer vloog dan normaal op de club. De wedstrijdleiding daagt je veel meer uit en daardoor bleek dat ik meer kon dan ik zelf vooraf gedacht had en dat spreekt me nog altijd aan.

Naast mijzelf en mijn vrouw zijn ook twee van mijn drie kinderen bevangen door het zweefvliegvirus, een van de aangenaamste virussen die je kunt oplopen. En dat mijn oudste dochter hier is en mij ophaalt als ik onverhoopt bij een boer in de wei sta vind ik echt geweldig. Dit had ik nooit durven dromen toen ik ooit voor het eerst aan de poort van de vliegbasis stond om mijn doopvlucht te maken.

Veel van onze vakanties hebben we doorgebracht op zweefvliegvelden waarbij we afwisselend vlogen en omdat we allebei ook instructeur zijn hebben we onze kinderen ook voor het eerst solo laten vliegen.

En voor dit EK hoop ik op beter vliegweer zodat we meer aan echt (snelheid) wedstrijd vliegen toekomen want tot nu toe zijn het wel die dagen waarbij je de grenzen wel verlegt maar ik snak ook wel even naar een dag met goed vliegweer en het niet elke dag onder marginale omstandigheden vliegen is.



Wedstrijd klassement

EK

Club klasse [Soaring Spot :: 21st FAI European Gliding Championships](#)

Standaard klasse [Soaring Spot :: 21st FAI European Gliding Championships](#)

15 meter klasse [Soaring Spot :: 21st FAI European Gliding Championships](#)

WK

13,5 meter klasse [Soaring Spot :: 4th FAI World Gliding Championship](#)

Foto's en afbeeldingen rechtenvrij te gebruiken, voor meer informatie,

Remco van den Berg PR Koninklijke Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart (KNVVL) afdeling zweefvliegen +31-6-53627893 mail adres Remco4401@gmail.com

Wedstrijd overzicht en planning van de kaders.

Datum	Activiteit	Thema / kader
29 jun–1 jul	trainingen	
2 juli	Openings ceremonie	
3 juli	wedstrijden	Dag verslag + wedstrijd zweefvliegen
4 juli	wedstrijden	Dag verslag + Vlieger 1 (Thies)
5 juli	wedstrijden	Dag verslag + Vliegtuig klassen
6 juli	wedstrijden	Dag verslag + Vlieger 2 (Roelof)
7 juli	wedstrijden	Dag verslag + Weer en zweefvliegen
8 juli	wedstrijden	Dag verslag + Vlieger 3 (Nick)
9 juli	wedstrijden	Dag verslag + Zweefvliegen en beroep
10 juli	wedstrijden	Dag verslag + Vlieger 4 (Stefan)
11 juli	wedstrijden	Dag verslag + Zweefvliegen in Nederland
12 juli	wedstrijden	Dag verslag + Vlieger 5 (Robin)
13 juli	wedstrijden	Dag verslag + Historie wereldkampioenen
14 juli	wedstrijden	Dag verslag + Vlieger 6 (Lars)
15 juli	wedstrijden	Dag verslag + Captain (Sander)
16 juli	Prijs uitreiking	Uitslagen + samenvatting + volgende WK

EK en WK Zweefvliegen in het kort:

Van 3 t/m 15 juli strijden de 86 beste zweefvliegers van Europa en de wereld om de eerste plaats in vier verschillende klassen. Elke klasse bestaat uit een aantal types met vergelijkbare eigenschappen en prestaties waardoor het verschil gemaakt wordt door de vliegers en niet door het vliegtuig.

Nederland wordt vertegenwoordigd door

EK clubklasse, standaard klasse en 15 meter klasse

Roelof Corporaal in de clubklasse vliegt in een LS-7 Neo (Leeuwarden en Terlet bij Arnhem)

Thies Bruins, in de clubklasse vliegt in een ASW-20 (de Voorst bij Marknesse)

Stephan Grunder, in de standaard klasse, vliegt in een LS-8 (vliegend op Twente)

Lars Groot, in de 15 meter klasse, vliegt in een Asg-29^F (uit Amsterdam, op Terlet)

WK 13,5 meter klasse

Robin Smit, in de 13 meter klasse, vliegt in een mini LAK FES (uit Culemborg, Gilze Rijen)

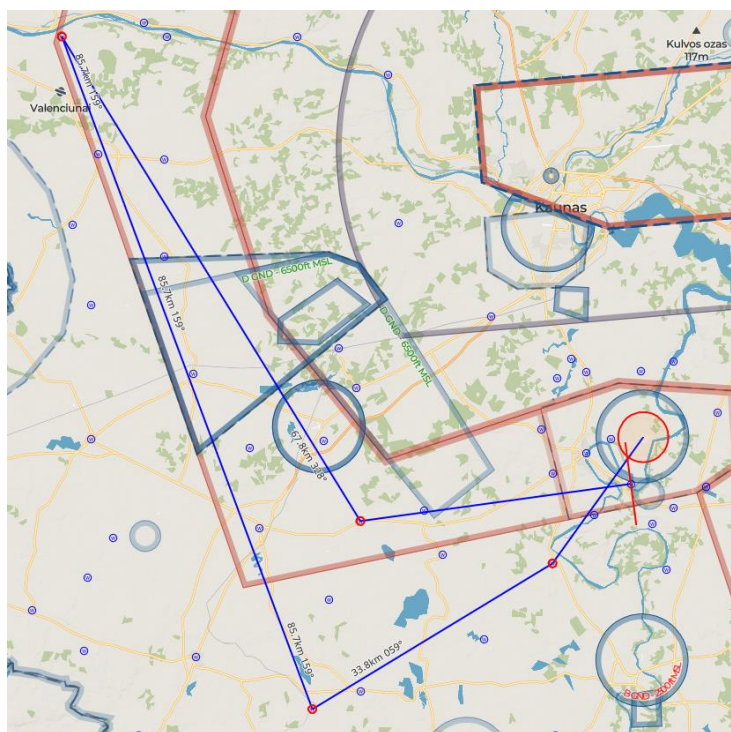
Nick Hanenburg, in de 13 meter klasse, vliegt in een mini LAK (uit Elst, Deelen)

Sander Terpstra is team coach (op Terlet Arnhem)

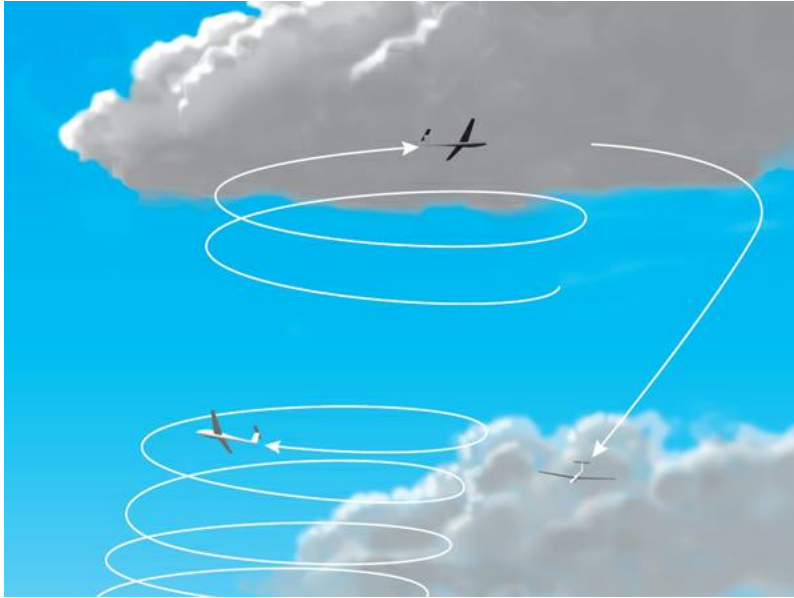
Kader 1, 3 juli 2022 : Wedstrijd zweefvliegen

Bij het wedstrijd zweefvliegen is het de kunst om volledig op zonne energie een vooraf aangegeven parcours af te leggen. Zweefvliegtuigen hebben geen motor aan boord en daardoor daalt een zweefvliegtuig altijd. Om boven te blijven moet een zweefvlieger thermiek (warme opstijgende lucht) zien te vinden waardoor het vliegtuig al cirkelend, mee omhoog gaat in de thermiekbel. Wanneer het vliegtuig voldoende hoogte heeft gewonnen vliegt het rechtuit om het voorgeschreven parcours af te leggen, zie plaatje thermiek vliegen.

Op het onderstaande plaatje is de wedstrijd opdracht van de clubklasse van 3 juli 2022 weergegeven. Elke vlieger moet starten vanuit de rode cirkel rechts in het midden, en zodra de vlieger over de rode lijn begint de klok automatisch te lopen. En moet de vlieger zo snel mogelijk langs de blauwe lijn vliegen en de rode stippen, de keerpunten afvliegen. Omdat de weersomstandigheden lokaal erg verschillend kunnen zijn doordat er bijvoorbeeld buien kunnen ontwikkelen of we veel water in de buurt is waardoor de thermiek zwakker kan zijn moet er strategisch gevlogen worden. Want als je harder vliegt verlies je sneller hoogte, net zoals het verbruik van een auto toeneemt met de rijsnelheid, en haal je misschien de volgende thermiek bel niet en moet je gaan landen en de wedstrijd afbreken.



Parcour clubklasse WK Zweefvliegen, 3 juli 2022, 235 km in afstand.



Thermiekvliegen: cirkelen om hoogte te winnen en vervolgens afstand af te kunnen leggen

Kader 3: 5 juli: Klassen in zweefvliegen:

Om eerlijke competities te kunnen hebben zijn vergelijkbare zweefvliegtuigen in vijf verschillende klasse ondergebracht. Er zijn bijvoorbeeld verscheidene spanwijdtes waardoor er grote verschillen in prestatie zijn. De modernste wedstrijd kisten van de 13,5 meter klasse kunnen ongeveer 40 km afleggen vanaf 1 km en in de open klasse, met wel 29 m spanwijdte, bijna 70 km.

Daarnaast worden binnen de meeste klasse de verschillen verder geminimaliseerd door een correctie factor, een zogenaamde handicap, en de vliegtuigen allemaal binnen hetzelfde gewicht te brengen. De prestaties van types verschillen namelijk enigszins wat door de handicap gelijk getrokken wordt. En omdat een vliegtuig anders presteert als het zwaar is dan wanneer het licht is wordt er dagelijks een maximum gewicht bepaald. Omdat niet elke vlieger even zwaar is wordt dit aangevuld door waterballast te tanken. In de klasse met de meest geavanceerde vliegtuigen wordt er geen handicap toegepast om ontwikkeling te stimuleren. Op deze manier proberen vliegtuigbouwers om steeds weer een iets beter vliegtuig op de markt te brengen die het goed doet op de WK's .

Net als in de F1 worden de vliegtuigen volledig geïnspecteerd voorafgaande aan de wedstrijd en elke dag gewogen, zodat de vliegtuigen geen verschil meer maken in de scores, maar de vliegers des te meer.

Ook onze vliegers doen mee in de verschillende klasse. De meeste wedstrijdvliegers kopen een vliegtuig die past in de klasse die ze leuk vinden om in te vliegen. Verder moet het financiële aspect natuurlijk ook meegenomen worden. Net als met auto's kan het verschil in aanschafkosten erg verschillen.

Het is natuurlijk het fijnste om mee te vliegen in een vliegtuig dat van je zelf is en waar je al vele uren op hebt kunnen trainen. Twee van onze vliegers hebben er echter voor gekozen om mee te vliegen in de 13,5 meter klasse. Dit is een vrij bijzondere klasse omdat maar weinig vliegtuigen voldoen aan de max 13,5m spanwijdte. De vliegers waren ook beide niet in het bezit van een vliegtuig wat in deze categorie viel en hebben er daarom een gehuurd. Dit betekend dat voor hen de voorbereiding niet optimaal is geweest echter vliegt het vliegtuig zo makkelijk dat ze beide het gevoel hadden het vliegtuig snel te

beheersen. Voor de wedstrijd zijn ze dan ook een paar dagen eerder naar Litouwen vertrokken om daar nog te kunnen trainen. Op de 2^e dag van de wedstrijd zijn ze ook 1 en 2 geworden van die dag dus dat geeft aan dat ze het vliegtuig wel onder de knie hebben