



PERSBERICHT WK Zweefvliegen 2022, Pociunai Litouwen, 7 juli

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^E (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)

WK & EK Wedstrijd dag 5, 7 juli 2022 Twee Hollandse podiumplekken in 13,5 m klasse.

Op deze vijfde dag op het gecombineerde EK en WK zweefvliegen in Pociunai Litouwen werd er volgens goede Litouwse traditie extreem lastig weer geleverd. Want het was erg goed vliegweer maar met een klein addertje onder het gras. De onderkant van de atmosfeer was erg goed maar daarboven hing een laag met warme lucht en wat er dan gebeurt is als een soort van crash test voor wolken. Want die wolk stoot als het ware zijn hoofd tegen de warme luchtlaag en kan alleen maar opzij. Het gevolg hiervan is dat de zon wordt afgeschermd en de thermiek daarmee verzwakt wordt. Dus het is even goed en dan moet je het afgeschermd deel over zien te steken en dan komt het aan op het vakmanschap van de vliegers.

De wedstrijdleiding zag dit weer al aankomen en heeft daarom besloten niet alle 83 kisten te laten vliegen maar alleen de 13,5 m klasse en de clubklasse. Zodat de vliegers elkaar niet teveel in de weg

zouden zitten omdat de goede plekken relatief klein waren. Daarnaast werd er een zogenaamde AAT opdracht gegeven waarbij je in een tijdslot zoveel mogelijk afstand moet zien af te leggen op een aantal zelf te bepalen koersen maar ook nog eens met een aantal randvoorwaarden waardoor de vliegers het gewoon kneiterdruk hadden in de cockpit, met cee oo cee kaa.

Om er een wedstrijddag van te maken moesten er minimaal drie vliegers in de beide klassen 100 km afgelegd hebben. Bij de clubklasse is dat niemand gelukt en in de 13,5 m klasse gelukkig wel.

Robin Smit en Nick Hanenburg hadden al vrij vlot door dat het vol voor de snelheid gaan er niet in zou zitten en dan kun je alternatief voor de afstand gaan. En dat klinkt makkelijker dan het is maar onder de omstandigheden van vandaag was dat echt een martelgang want de vliegers hadden zelf ingeschat dat die grens van 100 km al een enorme uitdaging zou zijn. Dus stel je voor dat je nog op de grond staat en een schier onmogelijke opdracht moet gaan vliegen, dat doet wat in die bovenkamer. Nick en Robin hebben zichzelf enorm op weten te peppen en zijn er vol voor gegaan en hebben ook optimaal voor het Hollandse resultaat gestreden. Maar in de voorbereidingen en trainingen vooraf is ook aangegeven dat als iemand in het team een betere positie krijgt tijdens de wedstrijd hij er vol voor zal gaan.

Halverwege de wedstrijd ontstond zo'n situatie waarbij Robin sneller kon klimmen dan Nick en hij vol voor de dagwinst kon gaan en daarin ook uitermate effectief was geweest.

Doordat de opdracht een AAT was en dus ieder zijn eigen routes kon vliegen bleef het tot op het laatst spannend of er minimaal drie vliegers de 100 km ondergrens hadden gehaald en dat lukte nipt doordat Linas Miezlaiskis uit Litouwen de 209km grens aantikte

Robin (213 km) en Nick (191) hebben er zowaar bijna 230 km uit weten te persen. Na wat Friesche krachttermen vervolgde coach Sander Terpstra dat hij dit verdorie een prestatie van giga-formaat vindt dat de jongens zich zo hebben weten te programmeren en het donderse gevecht met zichzelf zo goed hebben gedaan dat hij diep respect voor ze heeft en enorm trots is op deze enorme prestatie.

Veel punten zijn er op zo'n dag niet te vergeven maar het visitekaartje dat je als vlieger afgeeft door met dit weer zo'n afstand te vliegen komt bij de andere teams ongetwijfeld als een mokerslag aan dus als Robin en Nick deze mentale wedstrijd goed weten uit te spelen belooft dat wat voor de einduitslagen.


Hieronder het dag klassement

Turnpoints: 222Prienai - 057Dziedziule - 315Varena - 226Punia - 220Pociunai

Task distance: 134.81 km / 282.98 km (206.42 km)

Task duration: 1:30:00

Task info: Assigned Area Task, Maximum Points: 816, F = 0,341, For = 0,600, Max speed pts: 0 ; Dm = 100km, D1 = 250km, no handicaps ; PEVStarts: OFF, N: 11, n1: 3, n2: 0, Do: 213,11km, Vo: 0,00km/h

#	OP	CN	Contestant	Team	Glider	Start	Finish	Time	Speed	Distance	Points
1.	MC		Robin Smit	Netherlands	Mini LAK FES	14:42:21				213.11 km	167
2.	AI		Linas Miezlaiskis	Lithuania	Mini LAK FES	14:50:40				209.82 km	164
3.	A7		Nick Hanenburg	Netherlands	Mini LAK	14:41:39				191.77 km	150

Kader 5: Weer en zweefvliegen

Je hoeft geen Piet Paulusma te zijn om plezier in het zweefvliegen te hebben maar basiskennis van het weer helpt wel in de voorbereidingen van vluchten. Om die kennis op te doen krijg je in de

vliegopleiding ook het vak meteorologie maar wat ook goed werkt is je medevliegers vragen en vooral veel naar buiten kijken want daar gebeurt het per slot van rekening.

Zweefvliegers kunnen in de lucht blijven doordat de zon de aarde verwarmt en die de lucht erboven waardoor die opstijgt. Hou maar eens je hand boven een brandende kaars en je snapt het principe.

Nu is het alleen nog de kunst om te snappen met welke weertypes en hoe laat ongeveer de thermiek gaat ontstaan en welke kant je het beste op kunt gaan om optimaal gebruik te maken van de omstandigheden.

Een ideaal weertype is bijvoorbeeld als de lucht koud en helder is en er wolken op hoogte kunnen ontstaan zodat de thermiek zichtbaar wordt voor de vliegers. Wolken zijn een direct gevolg van de thermiek omdat het vocht in de opstijgende lucht condenseert en een wolk vormt.

Zweefvliegers cirkelen in de thermiek om hoogte te winnen en vliegen vervolgens van A naar B. De langste vluchten die bijvoorbeeld Robin heeft afgelegd zijn meer dan 1000 km op een dag lang, kortom Robin heeft er een goede neus voor wanneer en waar naar toe te vliegen.



Een mooie foto aan het einde van de dag gemaakt die precies laat zien waar de zogenaamde inversie (de warme luchtlaag) zich bevindt want de wolk is plat aan de bovenkant en begint opzij uit te stulpen waardoor de thermiek af zal gaan nemen in het schaduw gebied.

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

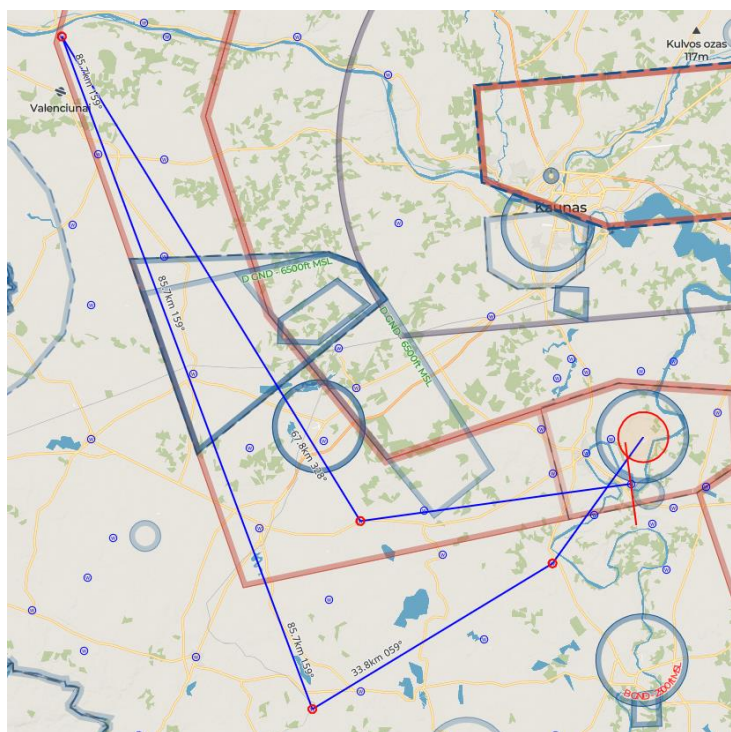
Wedstrijd overzicht en planning van de kaders.

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 + captain (Sander)
15 juli	wedstrijden	Dag verslag +
16 juli	Prijs uitreiking	Uitslagen + samenvatting + volgende WK

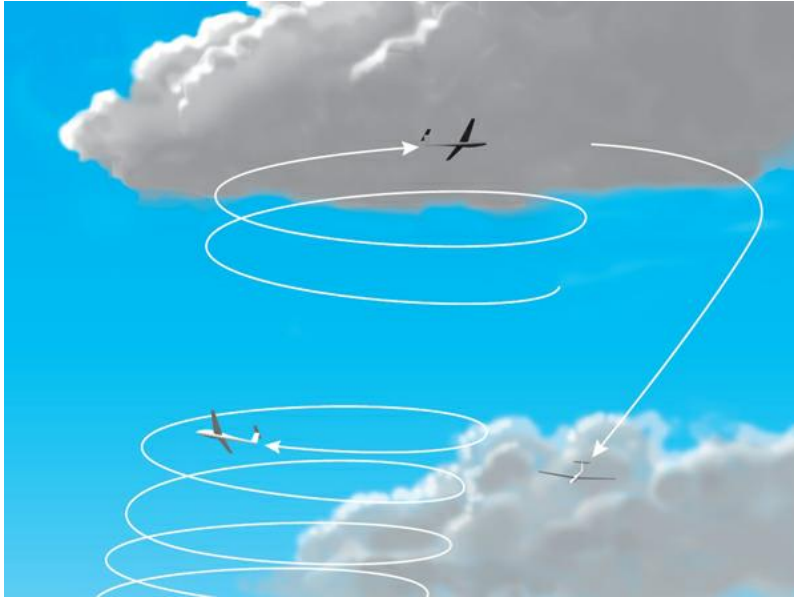
Kader 1, 3 juli 2022 : Wedstrijd zweefvliegen

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