

Hartje winter maar toch een NK Zweefvliegen.

Een goede drie weken geleden is het Esports Nederlands Kampioenschap Zweefvliegen weer van start gegaan. Meer dan 110 deelnemers namen het tegen elkaar op verdeeld over 2 klassen: de geflapte klasse en de ongeflapte klasse. Over 9 vliegdagen is met de meest uiteenlopende opdrachten in Nederland en Italië gestreden om de titel.

Het E-NK is in 2020 door de corona pandemie en de bijkomende afgelasting van alle wedstrijden in het echte zweefvliegen uit nood geboren. Een enorme vraag naar competitie en gezelligheid moest ingevuld worden door de digitale variant. Net als bij het échte NK werd de competitie in mei gevlogen in een compacte setting met meerdere wedstrijddagen per week. Omdat velen thuis zaten door de intelligente lockdown is alles uit de kast gehaald om er een evenement van te maken dat ook vanuit de luie stoel goed te volgen zou zijn. Deze zeer uitgebreide organisatie had niet alleen honderden vliegers als resultaat maar ook duizenden kijk-uren op Youtube tot gevolg. Een geheel nieuwe sport werd geboren waarvan de KNVvL zelfs de winnaar erkende als officieel Nederlands Kampioen. Het bleek een daverend succes!

In 2021 veranderde er een aantal zaken. Waar de organisatoren eerder nog thuis zaten is er nieuw werk gevonden en trok de onzekerheid over het echte seizoen de E-NK naar februari. Het jaar hiervoor hebben we onder andere de FAI en de internationale IGC laten zien hoe het zweefvliegen in beeld gebracht kan worden. Dit jaar besluiten we daarom dat we gaan voor een 'vliegers' E-NK. De honderden uren die we er in 2020 in gestoken hebben zijn er stomweg niet', helaas. Het team gaat van 7 man naar 3, Hans Bodde beheert de server en de mail, Wiek Schoenmakers verzorgt de scoring en ik zorg voor de taken en de multimedia. Later zal Frank Hiemstra nog aanschuiven om via de website van de echte NK het een en ander inzichtelijk en bereikbaar te maken.

Na opening schrijven binnen no-time ruim 100 vliegers zich in om uiteindelijk met 114 deelnemers aan de start te staan. Een bijzonder uiteenlopende groep van ervaren wedstrijdvliegers, instructeurs tot solisten en mensen uit de modelbouwwereld. Omdat we de hele winter op de maandagavond online samenkwamen voor een rondje over Nederland is een uitgebreide uitleg niet meer nodig. Vanuit de ongedwongen Dutch Condor Group avonden lijkt eigenlijk iedereen goed voorbereid te zijn voor een echte meerdaagse wedstrijd.

*Het is eenvoudig om de verschillen tussen condor en het echte vliegen aan te wijzen. Echter, als je ervoor open staat, is het net zo makkelijk om de overeenkomsten te vinden. Met de juiste ingrediënten kan een online competitie erg realistisch voelen en dat is ideaal om je zwakke punten bij te schaven. Nu had ik uit het vorige wedstrijdseizoen (2019) nog een lijstje met verbeterpunten waar ik aan moest werken, dus de E-NK van deze winter was een mooi moment om daar een beetje mee te experimenteren. De deelnemers zijn erg vlot, dus ook als je puur voor de gezelligheid meedoet, leer je onbedoeld een heleboel. -Thies Bruins*

We vliegen uiteindelijk 5 opdrachten in Nederland en 4 opdrachten vanaf Trento in noord Italië. Omdat we afhankelijk zijn van computers tellen we de beste 7 resultaten. Als 'tasksetter' is het nog een hele opgave om tot een goede opdracht te komen. We vliegen

een deel in de Alpen omdat daar net even iets meer dynamiek te halen is. Uiteraard heb ik in tegenstelling tot in de echte wereld alles zelf in de hand. Van de wind tot de thermiek en de overcast kan alles van te voren ingesteld worden. Vooral over het vlakke Nederland is het dan een hele zoektocht naar uitdagende taken waar voldoende tactische afweging in zit zonder dat dit ten koste gaat van het plezier van de minder ervaren deelnemer. De taken moeten ongeveer anderhalf uur tot twee uur lang zijn met als doel dat zeker 50% binnen de twee uur wel binnen is. Om Nederland nóg uitdagender te maken hebben we de luchtruimstructuur nagemaakt. Het luchtruimbestand en de keerpunten kunnen dan net als in het echt ingeladen worden in je eigen losse vliegcomputer. Als we de briefing versturen, een uur voor de race, is een groot deel van het veld druk bezig om alles juist in te stellen. Verspreid over Nederland en België zie ik dezelfde taferelen achter de PC als je normaal in de grid ziet voor de start. Ook ben ik vanaf dat moment druk met vragen en klachten, wat dat aangaat verschilt ook dit niets met de werkelijkheid.



*Waar de gezellige avondjes achter de pc geen vervanging zijn van echte ervaring, merk ik wel dat ik een aantal fouten in het echte leven heb kunnen voorkomen omdat ik ze al eens eerder heb gezien (online). Het is een leuke manier om dat gevoel te krijgen voor de elementen van onzekerheid en de potentiële negatieve uitkomst die daaraan verbonden is. Je leert wanneer je een kans moet grijpen en op welke momenten je ook met weinig risico voor een goed resultaat kan gaan. -Thies Bruins*

Niet alleen de wedstrijd zelf is compact, ook de avonden proberen we zo compact mogelijk te houden. Waar je in de echte wereld nog wel eens een paar uur wacht met starten voor een kortere opdracht is onze startlijn slechts 20 minuten open. Via de 'radio' is iedereen met elkaar verbonden. Omdat velen van ons elkaar alweer een hele tijd niet gesproken hebben is het daarom in afwachting van de startlijn een behoorlijk gezellig zootje. Er wordt veel gelachen om sterke verhalen, tactiek wordt besproken en ervaringen worden gedeeld. Met het wegtikken van de klok naar de lijn verstomt ook langzaam het gesprek. De veelal oorverdovende stilte verwoordt de spanning: waar zit de concurrentie, wie is er al op pad, zit ik op de goede plek voor de lijn en staat er een goede bel op koers. De vliegers ervaren dit net als ikzelf precies zoals in het echt. De hartslag is niet meer te meten en ik moet er op dat moment om denken dat ik niet over het puntje van mijn bureaustoel glijd. Met een open

startlijn is de spanning al hoog, met een regattastart nog tien keer meer. Bij een regatta loopt er een timer af. Als deze timer op 0 staat begint de opdrachtijd te lopen. Het is dus zaak om zo snel mogelijk na aflopen van de timer, met een zo hoog mogelijke snelheid, op precies de juiste hoogte te starten. Dit alles zonder dat je toevallig een tegenstander raakt want daarmee is de dag wel verkeken.

*Uiteindelijk blijft condor maar een simulator, het kan het echte vliegen niet vervangen. Maar ondanks dat, beleef ik er stiekem erg veel plezier aan tijdens de anders stille wintermaanden. -Thies Bruins*



*Opdracht met relatief lage wolkenbasis, vanaf Trento naar het vlakke land in het zuiden.*

In de Alpen speelt niet alleen tactiek, hier is de grond op sommige plekken enorm hoog. De bergen kunnen je maken of breken waardoor deelnemers over het algemeen geruime tijd van te voren bezig zijn met de vluchtvoorbereiding. In de bergen komt de thermiek volledig anders los. Niet alleen de wind doet iets met de ondergrond maar ook de tijd speelt een grote rol. De stand van de zon verwarmt in de namiddag veel meer de westelijke helling. Het bepalen van de snelle route is dus al een kleine wedstrijd an sich.

Deze meer uitdagende wereld maakt ook dat ikzelf iets meer tijd kwijt ben voor een geslaagde opdracht. Veelal weet ik door de bergen bijvoorbeeld niet hoe halverwege een opdracht de wolkenbasis is. Hierdoor vlieg ik zulke taken vaak meerdere keren op te zien wat de moeilijkheidsfactor is. We vlogen deze E-NK één dag door de Dolomieten in de open- en de clubklasse. Achteraf misschien wel de slechtst te combineren klassen voor dit gebied. Daar waar de open klasse eens een cumul over kan slaan om uit een lastig gebied te komen, vlieg je jezelf in een clubklasse kist al snel vast. De vliegers in de Nonflap ervoeren vooral deze dag als absolute martelgang terwijl de openklasse met ruim 200 km/u rond kwam over een opdracht van ruim 320 km! Als vliegers tegen de drie uur bezig zijn om thuis te komen en ik later de foto's zie dat ze tegen sunset terug zijn op Trento trek ik me dat af en toe best een beetje aan. Een opdracht later besluit ik daarom de Nonflap iets betere

thermiek te geven zodat, naar ik hoop, niemand het plezier verliest.



*Wilfred Groeneveld langs het gardameer op finalglide terug naar Trento.*

Wilfred is een zeer ervaren instructeur bij de FAC, ik vroeg hem in welke vorm hij nog baat heeft bij Condor voor zichzelf en als instructeur:

*-Je kunt met Condor oefenen met XCSoar, wat je vervolgens identiek in de praktijk toe kan passen.*

*-Wil je gaan bergvliegen, kan je vooraf goed oefenen met Condor. Dan kom je meer beslagen ten ijs.*

*-In Condor kun je simuleren dat een meewindlanding niet een goede optie is.*

*-In Condor merk je hoe belangrijk het is om naar buiten te kijken, want daar doe je dat door technische beperkingen minder en is de kans op een midair daardoor vele malen hoger.*

*-Basale oefeningen met Condor zoals werking stuurorganen, snelheid horizon trim, rechttuit vliegen met zijwind (opsturen), checks, centreren van thermiek, veilig invoegen.*





*EB29R met op de achtergrond de Dolomieten.*

Na de finale avond - waarvan we live verslag hebben gedaan - spreken we geruime tijd met Tim Kuijpers. Hij heeft de klasse Nonflap gewonnen en prolongeert hiermee zijn nationale titel. Ik vraag hem als WK, EK en NK vlieger in welk opzicht het spelen van Condor hem helpt in de echte wereld.

- *In het begin van mijn wedstrijdcarrière heeft het mijn leerproces gigantisch versneld.*
- *Waar je in een heel vliegseizoen zo'n 10-15 wedstrijddagen kunt vliegen staat een winter vol condorvliegen gelijk aan 4-5 seizoenen ervaring!*
- *In het begin maak je natuurlijk fouten. Nu is fouten maken in condor een stuk minder pijnlijk omdat je hier niet 3 weken vakantie voor hebt opgeofferd. Het leereffect is (mits je er serieus naar kijkt) echter precies hetzelfde.*
- *In condor train ik vooral het mentale aspect. Waarom maak ik welke beslissingen en waarom laat je je toch steeds verleiden om iets anders te doen dan logisch?*
- *Goed pad vliegen is in condor niet echt te trainen. Het is wel uitermate geschikt bijvoorbeeld het positioneren voor de startlijn te oefenen of het rondenvan keerpunten.*
- *Ga je in een nieuwe omgeving vliegen? Terreinverkenning in condor is daarvoor perfect. Met name in de bergen is het super als je weet waar de bergketens heen leiden en welk dal je weer naar het vliegveld brengt.*
- *Een groot verschil is wel dat je in condor nooit zorgen hoeft te maken over goede buitenlandingsmogelijkheden. Met één druk op de knop heb je weer een nieuwe JS3. Het kan geen kwaad om dat af en toe te relativeren zodat je niet echt gaat geloven dat het een goed idee is om op 200m je belletje te verlaten op zoek naar de volgende..*
- *In condor draait alles om optimalisatie en perfectioneren als je voor de medailles mee wilt doen. Deze drive tot perfectie is onmisbaar voor een wedstrijd/prestatievlieger.*
- *Tim Kuijpers*



*Voor de fun nog even formatievliegen na een opdracht.*

FEITJES na 9 vliegdagen:

Samen hebben we 645 vluchten gemaakt. Gemiddeld hebben alle deelnemers 6.5 dagen van de 9 dagen gevlogen! Een bijzonder hoog gemiddelde!

In die 645 vluchten is totaal zo'n 150.000 km afgelegd!! We zijn dus met zn alleen bijna 4x de aarde rond gevlogen!! Als dit voor de OLC zou zijn geweest hadden we wereldwijd alleen de GEZC voor moeten laten gaan...

Hoogste gemiddelden zijn gehaald door Thijs (SHT) in de Nonflap, 171 kmph in een Ls8. In de Flap door Jeroen (JJJ) 206 kmph over 320 km in een EB29r.

Mathijs (MH) gaat met de eer naar huis van het dagrecord! Hij wist een opdracht rond te vliegen in iets minder dan 3 uur en 30 min. Zo'n 2 uur langer dan de winnaar die dag...

Met zijn allen bij elkaar hebben we zo'n 1200 uur gevlogen. Dat zijn 50 dagen of 7 weken nonstop. Het staat gelijk aan hoeveel iemand in een jaar werkt met een 24 uren contract, zonder pauzes.

EINDKLASSEMENT FLAP:

1e: Jeroen Jennen (B)

2e: Thies Bruins <---- Nieuwe Nederlands Kampioen!!

3e: Jordi Vizzini

4e: Alex Holswilder

5e: Roelof Corporaal

6e: Steven Low (Ronald Termaat)

EINDKLASSEMENT NONFLAP:

1e: Tim Kuijpers <---- Prolongatie Nederlands Kampioen!!

2e: Thijs Bastiaanse

3e: Frank Hiemstra

4e: Ronald Deerenberg

5e: Bart Leysen

6e: Jesse Seijler

Voor nu feliciteren we **alle** deelnemers! Door het hele klassement is hard gestreden voor alle plekken! Ik dank Hans, Wiek en Frank voor alles wat er gedaan is. Grote dank ook aan de KNVvL voor het hosten van de server en de algemene brede support voor dit nieuwe onderdeel binnen de kleine luchtvaart.



*Super simpele K13 zweefvliegsimulator, kan mooier...*

Als laatste wil ik graag de wens uitspreken dat clubs meer en meer gaan werken met deze simulator. Elk jaar sluiten mensen zich aan bij onze online club. Vaak zie je kleine initiatieven vanuit de verschillende verenigingen. Leden die zich bundelen om samen meer online te trainen. Voor de clubs ligt hierin en bij deze personen een enorme kans! De positieve effecten zijn bewezen, eventuele negatieve effecten zullen onderzocht moeten worden. Ook deze kant valt beter te monitoren in clubverband. Ik denk in positieve zin dat met een éénmalige investering een club haar leden een vele malen breder lidmaatschap aan kan bieden. In de breedte is onze sport onderhevig aan krimp. Ik ben er van overtuigd dat we samen heel veel vliegdagen kunnen redden door op de 'net niet' dagen een sim-sessie

te doen. Ook als het bijzonder druk is op de startplaats kan er les gegeven worden waardoor leden een veel meer nuttige beleving overhouden aan een lange vliegdag. Leden kunnen van maniertjes afgeholpen worden omdat het veel makkelijker is om als instructeur mee te kijken. Een goede simulator zou zelfs ingezet kunnen worden voor checkstarts. De winters waarin veel clubs niet vliegen kunnen ingezet worden om leden met bijzondere vragen wat extra aandacht te geven. Er zou zelfs al in de winter begonnen kunnen worden met nieuwe DBOers. Een greep uit de aspecten die prima te trainen zijn in Condor2:

- Slepen
- Slepen met crosswind
- Thermiekvliegen
- Mcready vliegen
- Horizon, wisselbochten, eigenlijk de hele EVO
- Kunstvliegen!!!
- Checks, ook checks in motor gebruik.
- VVO2, overland, RT, etc etc

Voor de nieuwe leden en de leden die de uitdaging verliezen omdat ze na hun papiertje vastlopen, kunnen bijzonder veel baat hebben bij een goede simulator met één op één training. Het is daarin echt niet moeilijk om een echte cockpit om te bouwen naar een werkende Simulator, dit gecombineerd met VR maakt het vliegen in Condor2 niet van echt te onderscheiden. In mijn droom opstelling kan één grond instructeur op verschillende schermen 3 cursisten coachen in 3 rompen uitgerust met VR.

Het is niet voor niets dat WK vliegers en WK kunstvliegers winters lang oefenen.

Sander Terpstra