

Evaluatie vluchten vanuit ZO draaiend naar Z (September 2020)

In de voorjaarsvergadering van 06 maart j.l. werd het vliegprogramma 2020 aangenomen, met daarin als proef ("pilot") de eerste trainings- en vitessevluchten te vervliegen vanuit het zuid-oosten langzaam draaiend naar zuid (concreet: T14 Baccum (NOORD) en Rheine (ZUID), V15 Telgte, V16 Hamm, V17 Eckenhagen, V18 Meckenheim en M19 Wittlich). De volgende argumenten werden ten faveure van deze proefneming aangevoerd:

- a. door de eigen vlieglijn van afdeling 10 minder/geen kans op kruislossingen met Nederlandse konvooien; de kans op kruislossingen met Duitse konvooien wordt klein geacht.
- b. de kans dat duiven bij oostelijke windrichtingen afdrijven naar Noord-Holland wordt kleiner geacht, nu de losplaatsen meer oostelijk liggen dan de losplaatsen in het traditionele vliegprogramma.
- c. de aankomsten binnen vereniging, samenspel e.d. zijn minder voorspelbaar, waardoor de liefhebber meer spelvreugde kan beleven.
- d. een mogelijke oplossing voor de aanhoudende moeizame zoektocht naar geschikte losplaatsen in België.
- e. efficiënter vervoer mogelijk door 1 losplaats.

Door de coronapandemie was het echter noodzakelijk om het oorspronkelijke vliegprogramma los te laten en te bekorten. Dat had tot gevolg dat alleen de eerste drie wedvluchten vanuit het zuid-oosten en de vijfde vanuit het zuiden werden vervlogen. Bij de evaluatie van deze wedvluchten (Blankenheim van 07 aug. werd buiten beschouwing gelaten) zijn drie aspecten bekeken, nl. de vlucht zelf, het wedstrijdelement ("sportieve aspect") en de organisatorische kant. Tenslotte heeft de evaluatiecommissie de bovengenoemde argumenten in beschouwing genomen en van een beoordeling voorzien en aanbevelingen aan het afdelingsbestuur geformuleerd.

Vlucht zelf

Alle vier genoemde vluchten zijn normaal verlopen. Dat houdt in dat er geen echt verschil is te zien met vluchten die gehouden zijn vanuit Nederland. De vluchten waren niet zwaarder en er raakten niet meer duiven verloren.

Deze conclusie is getrokken op grond van:

- a. concoursverloop
- b. geschat aantal achtergebleven duiven

Bij de analyse zijn de gegevens van de eerste drie en de vijfde wedvlucht vergeleken met die van de vierde wedvlucht vanuit Sittard, met die van afdeling 9 en 11 op dezelfde wedstrijddag en met die van voorgaande jaren.

In de bijlagen b en c staan de plaatjes en tabellen, die bovenstaande conclusie onderbouwen.

Wedstrijdelement

Het verloop van een vlucht wordt bepaald door de windrichting en de windsterkte. Staat de wind anders, dan is er een ander concours met een ander verloop. Bij dezelfde windrichting verloopt daarom een vlucht met een andere vliegrichting anders, met ook een andere spreiding van vroege duiven binnen de afdeling en binnen de rayons. Deze wetmatigheid blijkt ook op te gaan voor de vluchten vanuit het zuid-oosten (Duitsland) in vergelijking met die vanuit het zuid-zuid-westen (Nederland, België). De vliegrichting is daarbij minder van doorslaggevende betekenis gebleken.

In de bijlagen d en e staan de plaatjes en tabellen, die bovenstaande conclusie onderbouwen.

Opgemerkt moet worden dat de routes die duiven vliegen op hun terugweg naar huis ook bepaald worden door die plaatsen waar veel duiven hun hok hebben. M.a.w. regionale verschillen in "duivendichtheid" zijn van invloed. Dat is met name van belang als het doelgebied van de duiven verschillend is tussen vluchten, die met elkaar vergeleken worden. De eerste drie vluchten van afgelopen seizoen waren afdelingslossingen en de daaropvolgende twee vluchten waren lossingen van afdelingen 10 en 11 samen.

Organisatorisch aspect

Uit de beantwoording van een vragenlijst die door de evaluatiecommissie werd opgesteld blijkt dat de vervoers- en de lossingscommissie zeer tevreden zijn over de bereikbaarheid en kwaliteit van de losplaatsen in Duitsland en over de organisatie daaromheen. Er bestaat nauwelijks of geen kans op kruislossingen. Er is geen moeizame zoektocht nodig naar geschikte losplaatsen. Lossingsvergunningen zijn van de Duitse bond gemakkelijk te verkrijgen.

In de bijlage f staan de antwoorden op de gestelde vragen vermeld.

Beoordeling van de vooraf door het bestuur veronderstelde voordelen

De volgende argumenten werden ten faveure van de proefneming aangevoerd:

a. door de eigen vlieglijn van afdeling 10 minder/geen kans op kruislossingen met Nederlandse konvooien; de kans op kruislossingen met Duitse konvooien wordt klein geacht.

- *beoordeling: klopt (vooralsnog)*

b. de kans dat duiven bij oostelijke windrichtingen afdrijven naar Noord-Holland wordt kleiner geacht, nu de losplaatsen meer oostelijk liggen dan de losplaatsen in het traditionele vliegprogramma.

- *beoordeling: niet te beoordelen omdat er slechts bij één vlucht sprake was van oostelijke windrichting. Afdrijven naar N-H is vooral een probleem bij jonge duivenvluchten. Proefneming is beperkt geweest tot oude duivenvluchten.*
- c. de aankomsten binnen vereniging, samenspel e.d. zijn minder voorspelbaar, waardoor de liefhebber meer spelvreugde kan beleven.
- *beoordeling: zou (vooralsnog) kunnen kloppen als men kijkt naar de opvallende verschillen in concoursverloop van Rheine tussen NOORD (RSV's 12,9-19,1) en ZUID (RSV's 27,5-37,8). Voor de liefhebbers zijn verschillen in aankomst op niveau van vereniging en rayon met meest relevant. Hierover ontbreekt voldoende informatie.*
- d. een mogelijke oplossing voor de aanhoudende moeizame zoektocht naar geschikte losplaatsen in België.
- *beoordeling: klopt*
- e. efficiënter vervoer mogelijk door 1 losplaats.
- *beoordeling: dit hele wedstrijdseizoen werden de duiven van NOORD en ZUID gezamenlijk gelost. De vervoerscommissie merkt op dat losplaatsen langs de Duitse grens (snelweg A31) goed bereikbaar zijn en dat de organisatie van het vervoer "beter" (efficiënter) is bij het vliegen vanuit Duitsland dan vanuit Nederland en België.*

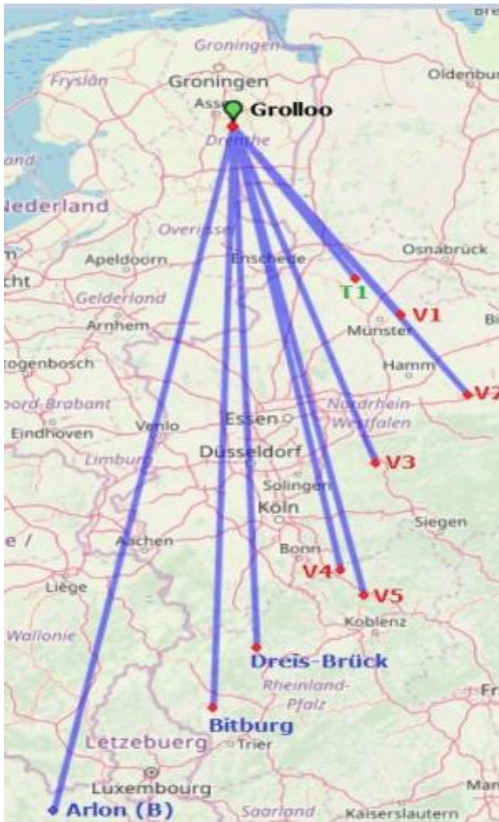
Overwegingen

Afwijken van de gebruikelijke vlieglijn heeft tot doel om te komen tot een grotere variatie in de routes die de duiven vliegen bij het binnenkomen van het doelgebied (in dit geval de afdeling), waardoor meer liefhebbers een kans krijgen op een goede klassering met meer spelvreugde voor hen als resultaat.

Of dit doel is bereikt valt moeilijk met zekerheid vast te stellen. Daarvoor is het aantal vluchten met een andere vlieglijn te beperkt geweest. Wel laat de evaluatie zien dat die vluchten normaal zijn verlopen en blijken de nieuwe losplaatsen een welkome uitbreiding van het arsenaal aan goede losplaatsen. Bovendien zijn de betere bereikbaarheid en kwaliteit van de losplaatsen in Duitsland en de minder lastige organisatie daaromheen een belangrijk voordeel. Van een kans op mogelijke kruislossingen is nauwelijks of geen sprake.

Aanbevelingen

1. Daarom beveelt de evaluatiecommissie aan om de in 2020 geplande vitesse vluchten vanuit zuidoostelijke richting, in het vliegprogramma van 2021 op te nemen. Dat houdt in dat onderstaande of vergelijkbare vluchten worden opgenomen.



2. Daarnaast kan overwogen worden om het bovenstaande vliegprogramma te starten met (vitesse-)vluchten vanuit meer oostelijk gelegen losplaatsen. Als werkgroep menen we dat dan moet worden gekeken naar een passende rayonindeling voor deze vluchten.

3. Daarnaast kan overwogen worden om te starten met jonge duivenvluchten vanuit zuidoostelijke vliegrichting; vergelijkbaar met vliegprogramma bij de eerste aanbeveling.

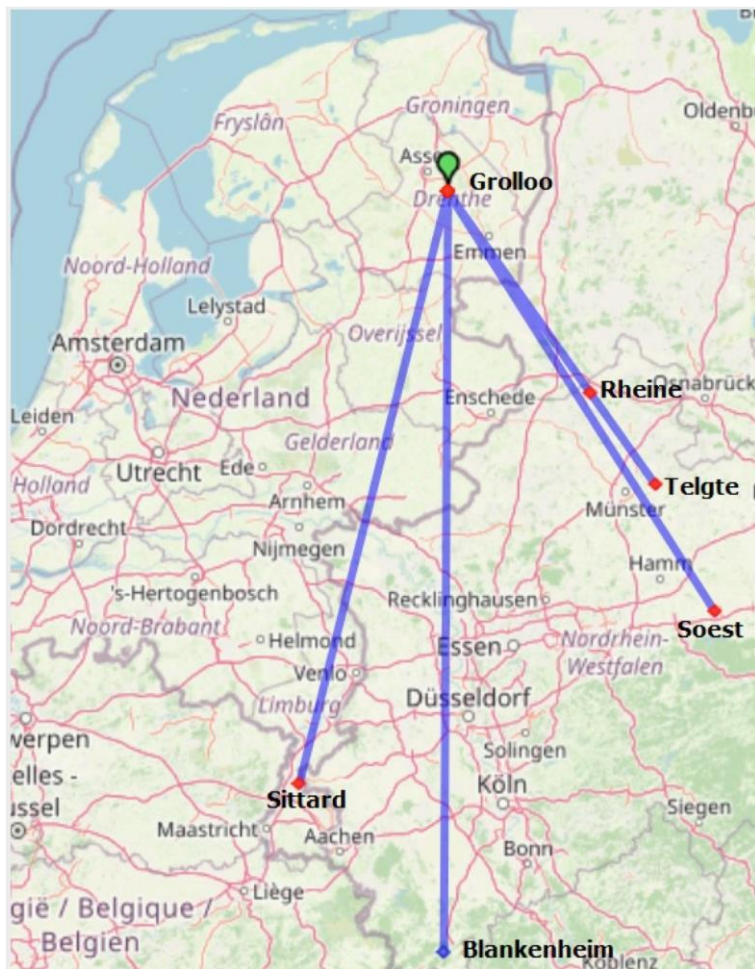
De evaluatiecommissie, bestaande uit:

Aart Bakker,
Pierre Berghuis,
Jaap van Doormaal,
Gurbe van der Schaaf,
Klaas Talen.

Bijlagen:

- kaartje met losplaatsen en afstanden van de eerste vijf wedvluchten
- concouersverloop (RSV) van de eerste vijf wedvluchten
- schatting van het aantal achtergebleven duiven (verloop aantal duiven per liefhebber over achtereenvolgende vluchten; achtergebleven duiven na 1 week)
- prijsverdeling 1 op 10 per rayon in de afdeling
- prijsverdeling in rayon (noordelijke en zuidelijke vereniging in rayon 5 en 6)
- antwoorden van de vervoers- en lossingscommissie op de vragen van de enquête

Bijlage a. Kaartje met losplaatsen en afstanden van de eerste vijf wedvluchten



losplaats	Zoutkamp	Drieborg	Staphorst	Nieuw Schoonebeek	Grollo
V20 Rheine	141	105	93	56	98
V21 Telgte	182	142	130	93	130
V22 Soest	232	193	177	148	180
V23 Sittard	263	262	185	200	222
V24 Blankenheim	325	311	248	246	278

Bijlage b. Concoursverloop (RSV) van de eerste vijf wedvluchten

RSV = Relatief SnelheidsVerval

RSV wordt berekend door het verschil in snelheid tussen eerste en laatste duif (1 op 4) te delen door de snelheid van de eerste duif en de uitkomst uit te drukken als percentage.

Voorbeeld:

eerste duif vliegt 1500 m/min. en laatste duif vliegt 750 m/min.

$RSV = (1500 - 750 = 750)$ gedeeld door 1500 = 0,5 en uitgedrukt als percentage 50%.

Hoe sneller een concours verloopt, hoe lager de RSV is.

De RSV-waarden in onderstaande tabellen zijn de middelste waarden van een reeks.

Vluchtdag 16 mei 2020

Windrichting ZW; Windkracht 3-4 Bft

Duiven vanuit Rheine ondervinden zijwind

Duiven vanuit Kalkar en Venlo ondervinden wind schuin op de staart

(Wed-)vlucht	Concours	RSV
V20 Rheine 16 mei 2020	afd. 10 NOORD	16,7
<i>eerste vitessevlucht 2011-2018</i>	<i>afd. 10 NOORD</i>	<i>22,0</i>
<i>T20 Kalkar 16 mei 2020</i>	<i>afd. 9 NOORD</i>	<i>13,5</i>
V20 Rheine 16 mei 2020	afd. 10 ZUID	32,4
<i>eerste vitessevlucht 2011-2018</i>	<i>afd. 10 ZUID</i>	<i>20,9</i>
<i>T20 Venlo 16 mei 2020</i>	<i>afd. 9 ZUID</i>	<i>33,4</i>

Vluchtdag 23 mei 2020

Windrichting WZW; Windkracht 5-6 Bft

Duiven vanuit Telgte ondervinden zijwind

Duiven vanuit Heino en Duiven ondervinden wind schuin op de staar

(Wed-)vlucht	Concours	RSV
V21 Telgte 23 mei 2020	afd. 10 NOORD	16,5
<i>tweede vitessevlucht 2011-2018</i>	<i>afd. 10 NOORD</i>	<i>17,4</i>
<i>T21 Heino 23 mei 2020</i>	<i>afd. 11 NOORD</i>	<i>13,8</i>
V21 Telgte 23 mei 2020	afd. 10 ZUID	23,1
<i>tweede vitessevlucht 2011-2018</i>	<i>afd. 10 ZUID</i>	<i>13,8</i>
<i>T21 Duiven 23 mei 2020</i>	<i>afd. 11 ZUID</i>	<i>12,2</i>

Vluchtdag 30 mei 2020

Windrichting ONO; Windkracht 2-3 Bft

Duiven vanuit Soest ondervinden zijwind

Duiven vanuit Gennep ondervinden wind schuin op de kop

Wedvlucht	Concours	RSV
V22 Soest 30 mei 2020	afd. 10 NOORD	13,5
<i>derde vitessevluucht 2011-2018</i>	<i>afd. 10 NOORD</i>	<i>13,0</i>
<i>V22 Gennep 30 mei 2020</i>	<i>afd. 11 NOORD</i>	<i>17,5</i>
V22 Soest 30 mei 2020	afd. 10 ZUID	14,8
<i>derde vitessevluucht 2011-2018</i>	<i>afd. 10 ZUID</i>	<i>11,4</i>
<i>V22 Gennep 30 mei 2020</i>	<i>afd. 11 ZUID</i>	<i>17,5</i>

Vluchtdag 06 juni 2020

Windrichting ZW; Windkracht 4 Bft

Duiven vanuit Sittard (gezamenlijke lossing!) ondervinden wind schuin op de staart

Wedvlucht	Concours	RSV
V23 Sittard 06 juni 2020	afd. 10 NOORD	20,1
<i>V23 Sittard 06 juni 2020</i>	<i>afd. 11 NOORD</i>	<i>10,1</i>
V23 Sittard 06 juni 2020	afd. 10 ZUID	28,5
<i>V23 Sittard 06 juni 2020</i>	<i>afd. 11 ZUID</i>	<i>18,4</i>

Vluchtdag 13 juni 2020

Windrichting ZO; Windkracht 2-3 Bft

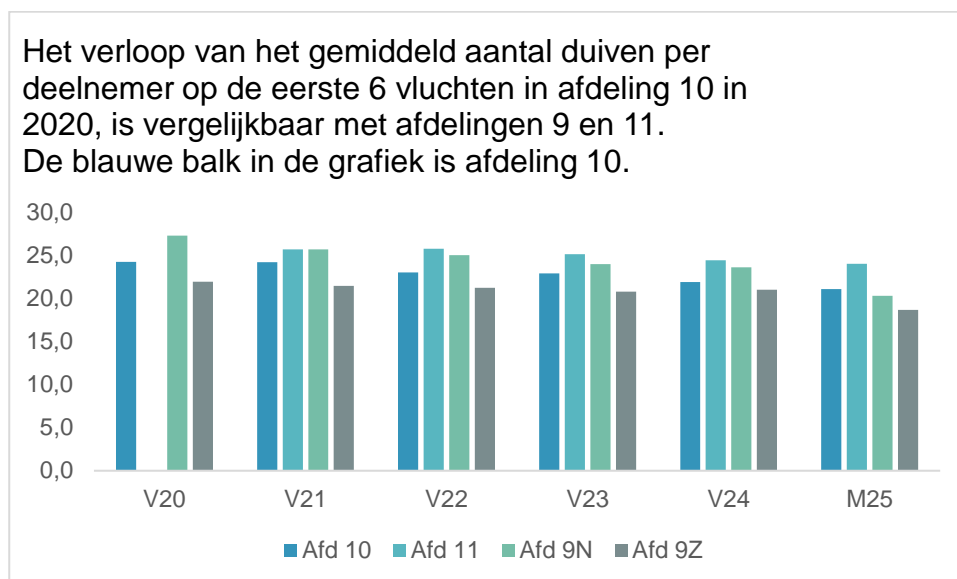
Duiven vanuit Blankenheim (gezamenlijke lossing!) ondervinden wind schuin op de staart

Wedvlucht	Concours	RSV
V24 Blankenheim 13 juni 2020	afd. 10 NOORD	14,2
<i>V24 Blankenheim 13 juni 2020</i>	<i>afd. 11 NOORD</i>	<i>11,3</i>
V24 Blankenheim 13 juni 2020	afd. 10 ZUID	14,2
<i>V24 Blankenheim 13 juni 2020</i>	<i>afd. 11 ZUID</i>	<i>11,5</i>

Conclusie:

De RSV-waarden van de drie wedvluchten vanuit het ZO lopen uiteen van 13,5 tot 32,4% en vallen binnen de variatie van de RSV's van de wedvluchten vanuit het ZZW, die uiteenlopen van 10,1 tot 33,4%.

Bijlage c. Schatting van het aantal achtergebleven duiven (verloop aantal duiven per liefhebber over achtereenvolgende vluchten; achtergebleven duiven na 1 week)



Wedvlucht	Wind	Aantal verenigingen	Aantal duiven	Nog niet thuis na 1 week
V20 Rheine	ZW; 3-4 Bft	2	778	4,5%
V21 Telgte	WZW; 5-6 Bft	2	906	5,2%
V22 Soest	ONO; 2-3 Bft	4	1302	3,3%
V23 Sittard	ZW; 4 Bft	3	964	2,6%
V24 Blankenheim	ZO; 2-3 Bft	2	756	2,9%

Conclusie:

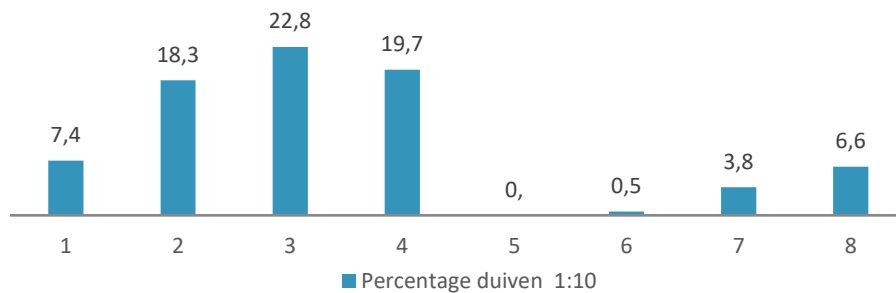
Het percentage achtergebleven duiven op de drie wedvluchten vanuit het ZO lijkt gering, omdat de afname in het gemiddeld aantal duiven per deelnemer in de loop van de eerste zes wedvluchten niet afwijkt van die in de 2 andere noordelijke afdelingen.

Het aantal duiven dat na 1 week nog niet is teruggekeerd lijkt daarmee niet in tegenspraak, maar het overzicht is niet representatief door het kleine aantal verenigingen. Bovendien ontbreekt vergelijkingsmateriaal.

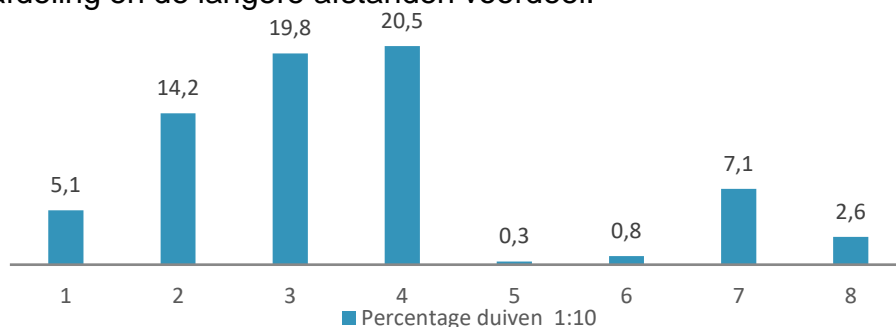
Bijlage d. Prijsverdeling 1 op 10 per rayon in de afdeling

Bij een gelijkmatige verdeling van de prijzen over de rayons heeft elk rayon 10% klasseringen 1 op 10 in de afdeling.

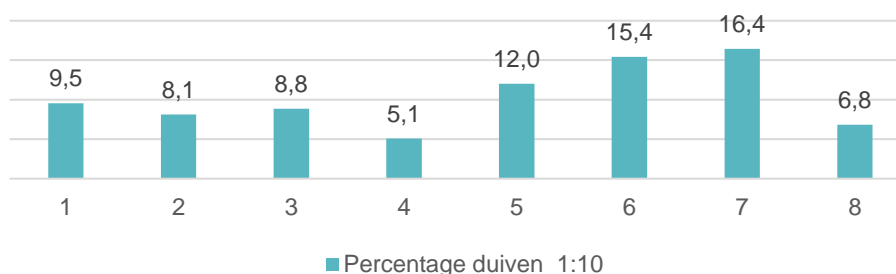
V20 Rheine (ZW kr 3-4): Verloop van de vlucht is weergegeven via klasseringen 1:10 op afdelingsniveau. De vliegrichting is vanuit ZO waardoor de duiven zijwind hebben, zodat de oostkant van de afdeling en de langere afstanden voordeel hebben.



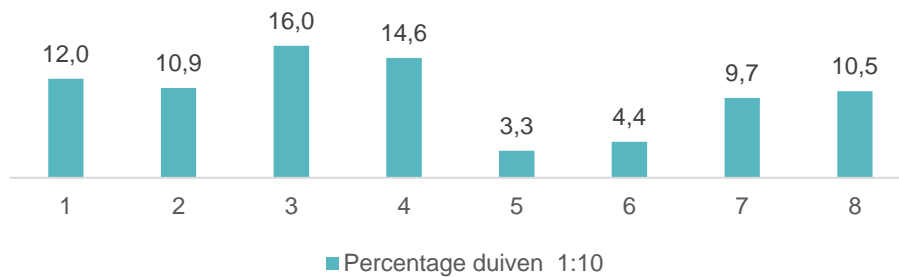
V21 Telgte (WZW kr 5-6): Verloop van de vlucht is weergegeven via klasseringen 1:10 op afdelingsniveau. De vliegrichting is vanuit ZO en met de stevige zijwind heeft de oostkant van de afdeling en de langere afstanden voordeel.



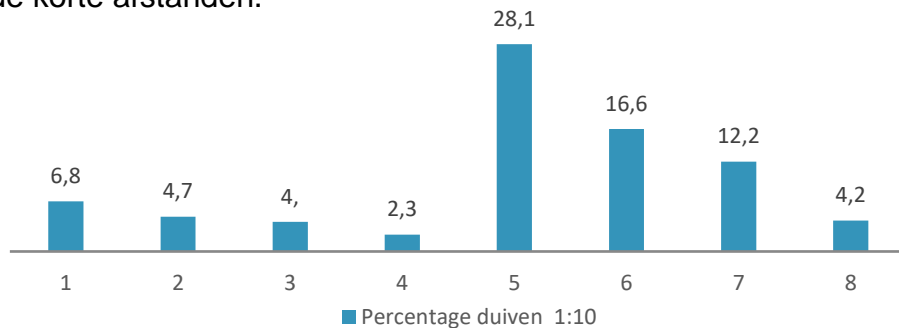
V22 Soest (ONO kr 2-3): Verloop van de vlucht is weergegeven via klasseringen 1:10 op afdelingsniveau. De vliegrichting is ZO, zodat de wind schuin van voren; resultaat is gelijkmatige verdeling van prijzen en licht voordeel voor de kortere afstand.



V23 Sittard (ZW kr 4) samen los met Friesland'96. Verloop van de vlucht is weergegeven via klasseringen 1:10 op afdelingsniveau. De vliegrichting ZZW en de stevige wind is voordelig voor de langste afstanden en licht voordelig voor de oostkant.



V24 Blankenheim (ZO kr 2-3) samen los met Friesland'96. Verloop van de vlucht is weergegeven via klasseringen 1:10 afdelingsniveau. De vliegrichting is Zuidelijk. De ZO wind blijkt voordelig te zijn voor de westkant en de korte afstanden.



Conclusie:

De verdeling van de prijzen op afdelingsniveau tussen de acht rayons varieert mee met de variaties in windrichting en windkracht, doelgebied en vliegrichting. Een gelijkmatige verdeling over alle acht rayons lijkt uitzonderlijk.

Bijlage e. Prijsverdeling tussen verenigingen binnen rayons

Om de prijsverdeling tussen verenigingen binnen de rayons te onderzoeken werd gekozen voor een noordelijke en zuidelijke vereniging in rayon 5 en 6. Deze verenigingen kennen geen leden die in een ander rayon vliegen ("splitsleden").

Ter beantwoording van de vraag op welke vluchten een vereniging het relatief goed heeft gedaan werd gekeken naar het percentage rayonsprijzen 1 op 4 per vereniging op de eerste vijf wedvluchten en ter vergelijking naar het middelste percentage van de daarop volgende wedvluchten. Door te kiezen voor de middelste waarde in de reeks percentages in plaats van de gemiddelde waarde heeft een uitzonderlijke waarde geen invloed op de gevonden waarde.

Een percentage rayonsprijzen in een vereniging boven het middelste percentage van de overige vluchten (m.u.v. de eendaagse fondvluchten) is in onderstaande tabel met blauw aangegeven.

Wedvlucht	Wind	rayon 5 noord (0342)	rayon 5 zuid (0429)	rayon 6 noord (0360)	rayon 6 zuid (0415)
M25 t/m J30 muv E27 en E29		26,9	14,0	34,8	23,4
V20 Rheine	ZW; 3-4 Bft	32,3	10,5	29,1	20,3
V21 Telgte	WZW; 5-6 Bft	24,4	12,5	29,1	18,2
V22 Soest	ONO; 2-3 Bft	26,3	20,8	24,8	29,4
V23 Sittard	ZW; 4 Bft	25,3	12,8	35,2	27,0
V24 Blankenheim	ZO; 2-3 Bft	27,4	18,1	25,0	33,2

Conclusie:

Bij de verdeling van de rayonsprijzen op verenigingsniveau lijken op Soest en Blankenheim de zuidelijke verenigingen relatief meer prijzen 1 op 4 te pakken. Een consistent beeld ontbreekt echter, zodat geen algemene conclusie kan worden getrokken.

Bijlage f. Antwoorden van de vervoers- en lossingscommissie op de vragen van de enquête

De lossingscommissie zag **geen verschil** tussen Nederland en België enerzijds en Duitsland anderzijds met betrekking tot:

- a. weersomstandigheden;
- b. beschikbare informatie over het weer;
- c. bereikbaarheid van convoyeur op de losplaats;
- d. moeilijkheid om tot een besluit te komen over de lossing;
- e. tevredenheid over de genomen lossingsbesluiten.

De vervoerscommissie zag door het vervoer en lossen in Duitsland in vergelijking met Nederland en België een **gunstige verandering** met betrekking tot:

- a. aantal beschikbare losplaatsen is groter;
- b. verkrijgen van lossingsvergunning is net zo gemakkelijk als voor Nederland, en gemakkelijker dan voor België;
- c. konvooi staat als enige op losplaats, dus is geen overleg met andere lossingsorganisaties op losplaats zelf nodig en coördinatie is voor IWB gemakkelijker;
- d. vervoer naar losplaatsen gaat via de A31 gemakkelijk (de A31 loopt van Emden naar Bottrop langs de oostgrens van Nederland en heeft een lengte van 241 kilometer).
- e. er bestaat geen of nauwelijks kans op kruislossingen.

De vervoerscommissie merkt o.a. op dat losplaatsen langs de Duitse grens (snelweg A31), zoals Rheine, Kalkar, Gennep, Venlo, Blankenheim, Burdinne Héron en Arlon het beste zijn. Het zijn prima losplaatsen.