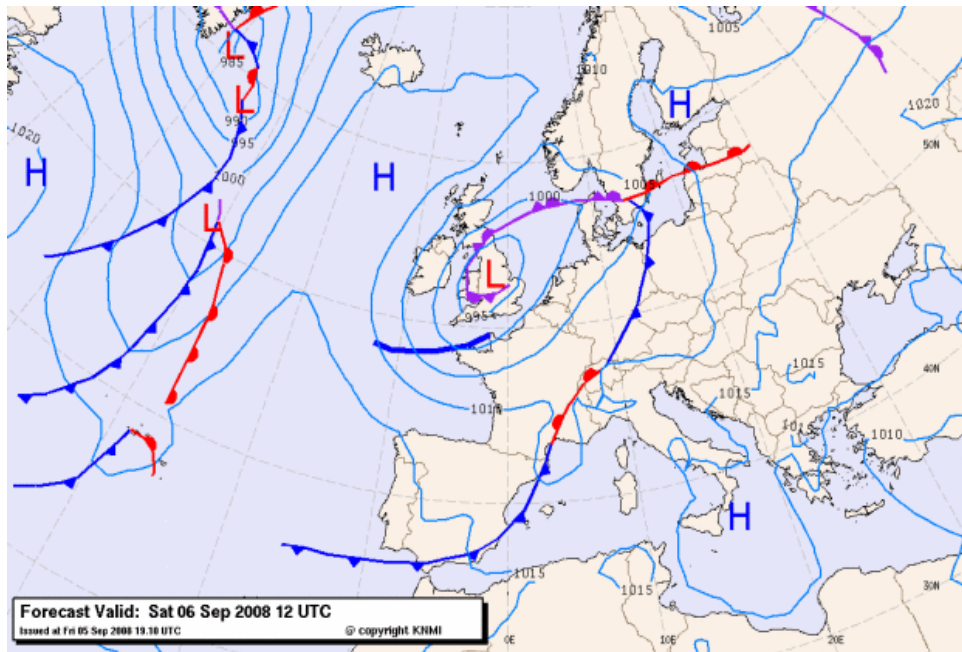


AFDELING 5 ZUID-HOLLAND

Secretariaat Kersenstraat 10 2321 HR Leiden



Jaarverslag Lossingcommissie 2008.



Willem de Bruijn
Tom van Zwienen.

Jaarverslag 2008 van de lossingcommissie Afd. 5

Voorwoord.

Na de benoeming door het afdelingsbestuur eind 2007 is de commissie verschillende keren bij elkaar geweest. Kennis, ervaringen en zienswijzen op het gebied van weer, lossen van duiven en het losbeleid in zijn geheel zijn aan de orde geweest. Ook een overleg is gevoerd met een vertegenwoordiger van het IWB en een bijeenkomst van de projectgroep vluchtenonderzoek Wis en Was is bijgewoond. Informatie, onderzoek en ervaringen zijn uitgewisseld.

In begin 2008 is met de convoyeurs een bespreking geweest met kennismaking, uitwisseling van gedachten en verbeterpunten zijn besproken.

Na deze voorbereidingen werd een Plan van Aanpak opgesteld met doelstellingen en werkwijze beschreven. Dit is aan het bestuur overhandigd en ook op de website geplaatst.

Bij aanvang van het vluchtseizoen ging de nieuwe commissie van start en de lossingen konden snel plaatsvinden, vanwege de gunstige weersomstandigheden.

De commissie ziet het vroege lossen (indien verantwoord) als uitgangspunt, want daardoor kan de dag zinvol worden benut, voor sociaal, het gezin of anderszijds.

Naast het verantwoord lossen voelen wij ons daar ook verantwoordelijk voor. Om liefhebbers voor de teletekst te laten wachten terwijl dat niet nodig is, past niet in ons handelen.

Later in het seizoen ontstonden lastige weersomstandigheden, diverse zaterdagen met warm weer en oost of noord in de wind of zaterdagen met wisselvallig weer en buien of hardnekkige bewolking. Deze factoren hebben over het algemeen genomen het vluchtseizoen van 2008 overheerst. Een verklaring dat een aantal vluchten traag zijn verlopen.

Wij voelen ons dan ook, als nieuwe commissie, hierdoor zwaar aan de tand gevoeld.

Al onze bevindingen over de vluchten zijn verwoord in dit jaarverslag met de bijlage en heeft tot doel met de informatie, de conclusies en de aanbevelingen voorwaartse stappen te zetten om de vluchten steeds beter en eerlijker te laten verlopen. Al hoewel er grenzen zijn aan onze ambities, gezien de niet altijd voorspelbare weersinvloeden en de niet stuurbare factoren.

Van belang is dat we informatie en feiten blijven verzamelen om zo meer expertise op te doen en conclusies te kunnen trekken in het belang van onze hobby.

Wat wel een punt van aandacht is dat het lijkt of we een soort duif hebben geselecteerd de laatste decennia, dat, mede door juist met goede weersomstandigheden te lossen en in kleine groepen, die naar een klein gebied toe vliegen, het aangeboren oriënteringsvermogen verloren heeft. Pas na uitvoerig africhten lijken ze in staat de weg naar huis blindelings te kunnen vinden. Het spreekt van zelf, dat op de eerste vluchten met wind vanachter de wedvlucht in de overvlucht in 20 minuten is afgelopen, terwijl dat in de vóórvlucht één uur duurt. Maar waarom een kwart van de duiven de weg terug niet kan vinden is niet te verteren

De inbreng in de besluitvorming van, de samenwerking met en de communicatie tussen de hoofdconvoyeurs was uitstekend.

De lossingcommissie heeft met veel plezier en verantwoordelijkheidsgevoel gewerkt en wenst dat in 2009 voort te zetten.

De lossingcommissie,
Willem de Bruijn en Tom van Zwienen.

Uitgangspunten van de commissie voor 2008 waren:

Doelstellingen

Binnen de voorziene mogelijkheden streven naar:

- een acceptabel verloop van de vlucht en het voorkómen van verliezen;
- een optimale inzet voor het inwinnen van veelzijdige lossinginformatie;
- een slagvaardige besluitvorming (snel duidelijkheid, teletekst kwelling minimaal);
- zo vaak als mogelijk lossen, waarvoor is ingekorfd, het terugrijden met duiven is een uitzondering;
- zo vroeg als mogelijk lossen, indien de omstandigheden het toelaten. (de reden hiervan is dat een efficiënte dagbesteding voor de liefhebbers, zowel sociaal, gezin of anderzijds ook van belang is.)

Werkwijze

Er wordt vroegtijdig veelzijdige informatie ingewonnen waarbij de lossing- en weeradviezen, de weersinformatie en de beelden over het weer op de vluchtlijn via internet zullen worden verzameld.

Ook zal, indien daar aanleiding voor is, weer, los en vertrek-informatie van andere afdelingen of derden worden ingewonnen.

In combinatie met het bovenstaande en de lokale omstandigheden op de losplaats, zal in overleg met de hoofdconvoyeur en de ervaringen van de commissie zelf, zorgvuldige afwegingen en besluiten worden genomen.

Realisatie 2008:

1. Werkwijze

1.1. De commissie heeft van diverse weersites met o.a. satellietbeelden van de zichten, bewolking, buien en de verwachte ontwikkelingen hiervan informatie verzameld.

Daarnaast zijn de factoren zoals zonopkomst, temperaturen, frontontwikkelingen, weerkaarten e.d. betrokken.

1.2. Door de commissie zijn voor elke vlucht de weerinformatie en losadviezen ingewonnen bij het IWB.

De laatste maanden zijn door Erik Chavanu voor elke vlucht, in de vroege ochtend, bruikbare weervoorspellingen en losadviezen opgesteld. Ook hiervan is gebruik gemaakt.

Ook is in bijna alle gevallen contact gelegd over het lossen en vertrek van duiven van collega's in België.

1.3. De commissie stelt dat de verantwoordelijkheid van de hoofdconvoyeur op de losplaats van zeer groot belang is. Want de omstandigheden ter plaatse, aangaande de weersomstandigheden of dreigende weersveranderingen dienen door hem te worden beoordeeld en beslist. Wanneer de vluchtlijn goed is en de hoofdconvoyeur ziet problemen om te lossen dan zal de commissie zijn advies om niet te lossen opvolgen.

De commissie ziet zijn functie dan ook als minimaal gelijkwaardig, als die van de commissie zelf.

Vandaar dat nauw contact met de hoofdconvoyeur op de losplaats plaatsvindt vanaf de vroege ochtend tot ruim na het lossen over weersontwikkelingen, gedrag van de duiven voor het lossen, afstemming over losvolgorde, vertrek van de duiven en het weer onder weg tijdens de

reis naar huis. Het losadvies van de hoofdconcoyeur, op basis van de omstandigheden ter plaatse, is altijd doorslaggevend geweest.

1.4. Alle bovengenoemde informatie en adviezen zijn betrokken bij het besluit om al dan niet te lossen, dan wel uit te stellen.

1.5. De belangrijkste informatie over weer, losbesluit, vertrek van duiven, het verloop van het concours met e.v.t. inschattingen over achterblijvers zijn verzameld in een vluchtbestand (zie bijlage).

Een gedetailleerd weerrapport van elke losplaats via MeteoConsult en de NMI weerkaart van die vluchtdag en een kort verslag van de hoofdconvoyeur van elke vlucht zijn opgeslagen in het dossier. Van de dagfondvluchten is de lossing gefilmd en op DVD vastgelegd.

Op deze manier tracht de commissie alle informatie en adviezen te verzamelen om per jaar een rapportage te kunnen maken met conclusie, evaluatie en aanbevelingen met het oog op verbeteringen voor de toekomst.

1.6. De commissie heeft de kennis genomen van het Wis en Was onderzoek van november 2007. Aanbevelingen die zijn genoemd worden betrokken bij de afweging van het losbesluit.

1.7. Via de website van Afd.5 zijn de leden vanaf ca. 7.00uur regelmatig actueel op de hoogte gehouden met weer- en losinformatie.

2. Bevindingen

2.1. Alle relevante informatie zijn geordend in een bestand. Per vlucht zijn de weersomstandigheden, losinformatie en het verloop van het concours met e.v.t. ingeschatte achterblijvers en bijzonderheden verzameld. (zie bijlage).

Uit dit bestand kunnen de conclusies en aanbevelingen worden getrokken.

2.2. Bij aanvang van het vluchtseizoen waren de condities zodanig dat vroeg gelost kon worden. Daar is via het forum van de afd. 5 website en per mail zowel positief als negatief op gereageerd.

In vergelijking tot andere afdelingen, die later losten, is gebleken dat die duiven even goed of niet beter afkwamen. Met dit gegeven willen we verdere ervaring opdoen.

Ook is, steekproefsgewijs, vernomen dat later in het vliegseizoen (vanaf eind juni) bij sterke temperatuur verschillen tussen de nacht en ochtend door opkomende zon, de afdelingen die vroeger losten het daar leidde tot moeilijker vertrek, lagere snelheden en wellicht lastiger verloop. Zonder daar directe conclusies aan te verbinden heeft de commissie van deze informatie gebruik gemaakt in haar eigen besluitvorming.

2.3. De commissie heeft uit reacties vernomen dat zowel bij oude als jonge duiven vluchten liefhebbers relatief onervaren duiven inkorven. In geval van grote afstand sprongen, door het korter worden van een vlucht (vanwege het slechte weer) of lastige weersituaties, bleken de onervaren duiven sneller achter te blijven.

Sterk aannemelijk is dat de onervarenheid van de late jongen, die weinig of nauwelijks in het geboorte jaar zijn afgericht en met de oude duiven worden ingezet, parten speelt.

Bij de jonge duiven vluchten zijn er liefhebbers die hun jongen niet of nauwelijks opleeren en voor de eerste keer meegaan doen op Strombeek met alle risico's van dien.

2.4. In 8 groepen lossen gaf veel tijdsbeslag en een lastige werkwijze op de losplaats in combinatie met instabiele weersomstandigheden. Ook gaf de organisatie op de losplaats met andere afdelingen, kans op fouten, kans op ongewenste menging e.d.

2.5. Enkele losplaatsen vanaf de zuid-oost lijn hadden enkele keren slechtere condities dan de westelijk gelegen losplaatsen, waardoor later lossen noodzakelijk was.

3. Conclusies

Uit de bevindingen valt het volgende te concluderen:

3.1. De commissie is verantwoordelijk geweest voor 35 vluchten, 17 oude, 11 jonge duiven en 7 nalijn vluchten (incl. de attractie vlucht). De vluchten Nat. Blois oude en Ablis jonge duiven, die door de Nat. Commissie werden beslist zijn hierbij dus niet betrokken. Er zijn 5 vluchten 1 dag later uitgesteld naar zondag en 1 vlucht daarvan teruggedreden van Ablis naar Menen vanwege slechte weersomstandigheden.

3.2. De vitesse en midfond vluchten hadden een concoursduur tussen de 12 en 41 minuten, de dagfond vluchten tussen de 26 en 130 minuten, de jonge duiven tussen de 10 en de 90 minuten en de navluchten tussen de 12 en 28 minuten.
Voor een aantal vluchten is dit, in relatie tot de afstand, te lang.

3.3. Van de 17 oude duiven vluchten zijn er 4 vluchten (ca. 25%) geweest (waarvan 2 dagfond vluchten) die een lastig verloop hadden met meer achterblijvers dan normaal (meer dan 10-15%).

De mogelijke oorzaken zijn dat 2 vluchten te maken hadden met N/NO wind, 1 vlucht met mogelijk lokale motregen en 1 vlucht met matige bewolgingscondities. Andere mogelijke oorzaken zijn niet verklaarbaar.

3.4. Van de 11 jonge duivenvluchten zijn er 4 vluchten (ca. 35%) geweest die een lastig verloop hadden en met meer achterblijvers dan normaal (meer dan 10-15%).

De mogelijke oorzaken zijn dat 1 vlucht te maken had met matige bewolking en matig vertrek, 1 vlucht met ZO wind, 1 vlucht met warm/hoge temperatuur, hoge relatieve vochtigheid, gespannen lucht en een matig vertrek. Deze vlucht had 2 nachten mand en bij dergelijke condities in de container heeft dit geen positieve invloed op de duiven. Afdelingen met 1 nacht mand hadden een beter verloop.

3.5. Aan de doelstelling *een acceptabel verloop van de vlucht en het voorkómen van verliezen*, is niet geheel voldaan. Er zijn totaal 8 vluchten (ca. 23%) geweest van de 35 die opvallende achterblijvers kende. Definitieve cijfers van de uiteindelijke verliezen van deze vluchten zijn niet bekend.

3.6. Aan de doelstelling *een optimale inzet voor het inwinnen van veelzijdige lossinginformatie*, is naar mening van de commissie ruimschoots voldaan, gezien de veelzijdige betrokken informatie en adviesbronnen die betrokken zijn bij het losbesluit.

3.7. Aan de doelstelling *een slagvaardige besluitvorming (snel duidelijkheid, teletekst kwelling minimaal)*, is naar mening van de commissie voldaan. Zodra snel duidelijk was dat de slechte weercondities dezelfde dag niet veel beter zouden worden en de volgende dag betere condities werden voorspeld, is uiterlijk om ca. 10.00-11.00 uur beslist de vlucht uit te stellen.

3.8. Aan de doelstelling *zo vaak als mogelijk lossen, waarvoor is ingekorfd, terugrijden met duiven is uitzondering*, is naar mening van de commissie voldaan. Er is vanwege slechte weersomstandigheden 1 vlucht terug gereden, van Ablis naar Menen, op 17 mei, na 1 dag uitgesteld te hebben.

3.9. Aan de doelstelling *zo vroeg als mogelijk lossen, indien de omstandigheden het toelaten*, is naar mening van de commissie voldaan. Elke vlucht, voordat de duiven los konden, zijn weer- en losadviezen ingewonnen en is overleg gevoerd met de hoofdconvoyeur om verantwoord te kunnen lossen. De weersomstandigheden op de vluchtlijn en op de losplaats, alsmede de losvolgorde per afdeling op de losplaats hebben het lostijdstip bepaald.

3.10. Wat betreft de hoofdconvoyeurs en hun verantwoordelijkheid ten aanzien van de beoordeling van de weersomstandigheden op de losplaats en hun advisering aan de commissie om wel of niet te lossen zijn geen fouten gemaakt of onvolkomenheden gebeurd. Hun rapportages over weerwaarnemingen, vertrek van de duiven e.d. zijn aangeleverd en verwerkt in de bijlage en toegevoegd aan het dossier 2008. De communicatie tussen de hoofdconvoyeurs en de commissie is prima verlopen.

3.11. Wat betreft de bevindingen aangaande het verloop van de vluchten, het vertrek van de duiven en de snelheden in relatie tot de lostijd, zowel in het voorjaar als midden zomer is gebleken dat deze informatie geeft die gebruikt moet worden om verdere ervaring op te doen alvorens conclusies te trekken.

3.12. Er zijn vluchten met relatief een hoog percentage achterblijvers waarvan de commissie het vermoeden heeft dat er een relatief groot deel daarvan als onervaren of niet goed afgerichte duiven aan het begin van de vluchten meegaan. Dit vraagt wel om meer informatie verzameling op termijn, alvorens conclusies te trekken.

Neemt niet weg dat de verantwoording van het voldoende invliegen of africhten van de duiven bij de liefhebber ligt.

Het oude duiven programma is een op zich staand spel en is het onmogelijk rekening te houden met deelname van onervaren duiven.

4. Aanbevelingen

Voor het bestuur/concourscommissie Afdeling 5:

1. Het lossen in 8 groepen niet meer organiseren. In plaats daarvan enkele vluchten in 3 rayons, daarna als gehele afdeling.
2. Per samenspel enkele africhtingvluchten organiseren voor jonge duiven, alvorens de officiële vluchten voor punten aanvangen.
3. Overwegen om minder of geen vluchten meer te organiseren op de zuid-oost lijn.
4. Kosten te begroten voor het gebruik maken van de weer- en losadviezen van dhr. E. Chavanu. Dit is noodzakelijk gezien de waardevolle informatie en deskundigheid van hem.
5. De leden te gaan wijzen op het belang van het voldoende invliegen of africhten van de duiven, vooral jonge duiven en late jongen.
6. Overwegen om bij jonge duiven vluchten, bij (zeer) warme en ongunstige omstandigheden, zeker in het geval het de eerste of tweede vlucht van twee nachten mand betreft, te zoeken naar alternatieven vlucht met een nacht mand.

Voor de NPO:

1. Organisatie en taken IWB dienen versterkt te worden.
2. Afspraken tussen afdelingen over losvolgorde op de losplaats formaliseren.
3. Jaarlijks een bijeenkomst te organiseren met alle lossingcommissies van de afdelingen en een meteoroloog om de ervaringen uit te wisselen, van elkaar te leren en aan kennisontwikkeling te doen.

Voor de commissie zelf:

1. Het blijven streven om het percentage traag verlopen vluchten en vluchten met achterblijvers te verlagen. (voorzover dit gezien de weersomstandigheden mogelijk is).
2. Gezien de belangrijke verantwoordelijkheid en rol van de hoofdconvoyeurs gaan bespreken in hoeverre zij zelf behoefte hebben aan verdere kennisontwikkeling van meteorologische omstandigheden, het beoordelen en meten daarvan e.d.
3. De commissie zal de bevindingen betreffende het vertrek van de duiven, de snelheden en het verloop van de vluchten, in relatie tot de lostijd in het voorjaar en midden zomer blijven volgen en deze opgedane ervaring moeten betrekken bij haar besluitvorming.
4. Wat betreft de achterblijvers zou meer informatie op termijn verkregen moeten worden om een completer beeld te krijgen van de oorzaken, voorzover dit binnen de mogelijkheden te achterhalen is.
5. In deze rapportage zijn nog wel elementen die behoefte hebben om nadere expertise te verzamelen en zodoende steeds meer zicht te krijgen op de wel en niet beïnvloedbare factoren en het meten daarvan. In de jaarlijkse rapportages met bijlagen moet dit tot meer inzicht en onderbouwde conclusies gaan leiden. Wellicht ondersteuning overwegen, gezien de mogelijke gedetailleerdheid van de gegevens.
6. In principe te blijven handelen conform werkwijze 2008 met inachtneming van de hiervoor benoemde aanbevelingen.

Opgemaakt 10 oktober 2008.
Lossingcommissie Afd. 5.

Willem de Bruijn
Tom van Zwienen.

Bijlage:
Waarnemingen vluchtlijn

#####