

Vervoerssamenwerking Afdeling 10 en 11:

1. Financieel voordeel

In 2021 hebben afdeling 10 en afdeling 11 14 vluchten gezamenlijk vervoerd. Bij 9 vluchten (midfond en dagfond) heeft dit geleid tot een besparing van 1 trailer. De gemiddelde kostprijs van een trailer bij midfond en dagfond is ruim €1.500. Totale besparing voor beide afdelingen is €16.000. Besparing per duif op deze 14 vluchten is €0,08. Zie bijlage voor nadere uitwerking. Besparingen in de ophaalroute (tijd) en inzet convoyeurs/chauffeurs is niet meegerekend, alleen materiele kosten.

2. Opgave aantallen duiven/manden.

Het opgeven van de aantallen duiven/manden helpt bij een betere en efficiëntere vervoersplanning. Ruim voor de inkomdag wordt de inzetbaarheid van transport onderling afgestemd. Meerdere keren komt het voor dat 1 van beide afdelingen voor een laag aantal manden een extra trailer moet inzetten terwijl er bij de andere afdeling hiervoor ruimte is. Direct nadat alle verenigingen hun aantallen hebben doorgegeven is er contact tussen de beide vervoerscoördinatoren. Er wordt dan samen een vervoersplanning gemaakt, waarbij zo de duiven in zo weinig mogelijk auto's worden vervoerd naar de losplaats. Dit bespaart regelmatig een trailer die niet door hoeft naar de losplaats, of zelfs niet wordt ingezet voor de ophaalroute.

3. Overladen /bijladen

Het overladen/bijladen wordt vroeg op de inkomavond afgestemd tussen beide vervoerscoördinatoren. Afdeling 10 maakt gebruik van een aantal verenigingen waar dit gebeurt en afdeling 11 heeft in Emmeloord een vast punt met vrijwilligers. Momenteel wordt er samen nagedacht om dit centraal op 1 locatie te maken. Tijdens dit overladen worden er vaak weer lege manden retour meegenomen van de vorige vlucht.

4. Op de losplaats

Er zijn steeds minder geschikte losplaatsen beschikbaar. Vanuit beide afdelingen wordt er tijd en energie gestoken in het (onder)houden van de gebruikte losplaatsen en wordt er actief gezocht naar nieuwe locaties. Op de losplaats is er een optimale samenwerking tussen de chauffeurs en convoyeurs van beide afdelingen. Dit gaat over de verzorging van de duiven, contact met de correspondent maar ook tot het geven van actuele informatie van de omstandigheden aan de lossingscommissie. Ook het maken van de foto's en filmpjes voor de leden wordt hierdoor makkelijker. Op steeds meer losplaatsen hebben we te maken met andere, veelal buitenlandse chauffeurs. Dit zorgt weleens voor vervelende situaties. Doordat je nu met meerdere chauffeurs en convoyeurs op de losplaats bent is dit veiliger voor mens en dier. Tevens zorgt een grotere groep voor meer gezelligheid en plezier op de losplaats.

5. Vliegen vanuit dezelfde losplaats

Afdeling 10 en 11 maken al jaren gebruik van veelal dezelfde losplaatsen. Door in het weekend samen gebruik te maken van dezelfde losplaats vermijd je niet alleen kruislossingen maar je creëert ook ruimte voor andere afdelingen op andere losplaatsen. Dit moet leiden tot een besparing in de vergunningen.

6. Transport in de toekomst

De transportsector staat onder druk tegenwoordig. Er is een tekort aan chauffeurs waardoor het zeker voor de duiventransporten moeilijk is om gekwalificeerde chauffeurs te krijgen. Om voor de toekomst voldoende bezetting te houden is de samenwerking ontzettend belangrijk.

Bijlage, besparingsoverzicht 2021

Vervoer afdeling 10 en 11 over 2021				
Datum	Vlucht	Besparing Container	Duiven meegegeven Met 10	Duiven meegenomen Van 10
8-mei	M18 Chimay	€ 1.500,00	€ 589,40	
22-mei	E20 Sourdun			€ 1.770,00
29-mei	M21 Chimay			€ 1.635,20
5-juni	E22 Sens			€ 1.670,60
13-juni	M23 Chimay	€ 1.500,00	€ 822,50	
19-juni	M24 Arlon	€ 1.500,00	€ 2.132,20	
3-juli	E26 Issoudun	€ 1.500,00	€ 3.309,60	
17-juli	E28 Lorris			€ 2.072,40
28-aug	J34 Reims	€ 1.500,00	€ 1.221,50	
	Toraal	€ 7.500,00	€ 8.075,20	€ 7.148,20

Effecten van wel/niet samen los

Effecten zijn bekeken mbt de volgende aspecten:

- verliezen in afd.10;
- continue snelheidsgradiënt over rayons 1 t/m 4 en 5 t/m 8 in afd.10;
- concoursduur (RSV) in afd.10 en afd.11;

Conclusies m.b.t. verliezen in afd.10:

1. hoe langer naar verhouding het concours openstaat (weerspiegeld in het Relatieve SnelheidsVerval (RSV)) hoe groter het aantal achterblijvers;
2. het aantal achterblijvers op de gezamenlijke vluchten van afd.10 en afd.11 verschilt niet van die op de vluchten van alleen afd.10;
3. de reikwijdte van beide conclusies wordt beperkt door(dat):
 - de analyse is beperkt tot rayon 1 t/m 4 (Noord) (geen gegevens uit rayon 5 t/m 8 (Zuid) over gezamenlijke lossingen);
 - het kleine aantal waarnemingen (4 gezamenlijke en 10 aparte lossingen in Noord);
 - het aantal achterblijvers valt vermoedelijk op de latere vluchten lager uit tgv “natuurlijke” selectie op de eerdere vluchten. Alle gezamenlijke vluchten behoren tot de latere vluchten.

Conclusies m.b.t. “continue snelheidsgradiënt” in afd.10:

1. bij een gezamenlijke lossing van afd.10 en afd.11 is er sprake van een “continue snelheidsgradiënt” (gaande van west naar oost neemt de snelheid stapsgewijs per rayon toe of af) in ca. 4 van de 10 vluchten in zowel rayon 1 t/m 4 (Noord) als rayon 5 t/m 8 (Zuid);
2. bij een aparte lossing van afd.10 is er sprake van een continue snelheidsgradiënt in ca. 4 van de 10 vluchten in Noord, maar in ca. 1 van de 10 vluchten in Zuid;
3. dat er bij een gezamenlijke lossing vanaf afd.10 en afd.11 in Zuid vaker sprake is van een continue snelheidsgradiënt dan bij een aparte lossing van afd.10 wordt mogelijk verklaard door het eerder uiteenvallen van grote groepen duiven op hun vlucht naar huis bij een gezamenlijke lossing en kleinere groepen duiven bij zijwind gemakkelijker van de rechte lijn naar huis afwijken.

Conclusies m.b.t. concoursduur (weerspiegeld in het RSV) in afd. 10 en afd.11:

1. de concoursduur van de vitesse- en midfondvluchten is niet verschillend tussen apart of samen lossen;
2. de concoursen van de eerste jonge duiven- en natoervluchten staan lang open (hoge RSV's), vermoedelijk t.g.v. onervarenheid van de deelnemende duiven; deze vluchten zijn niet gezamenlijk gelost;
3. de concoursen van de latere gezamenlijke jonge duiven- en natoervluchten staan maar nauwelijks langer open dan die van de gescheiden vitesse- en midfondvluchten bij de oude duiven;
4. de concoursen staan in Zuid langer open dan in Noord, zowel in afd. 10 als in afd.11. Apart of samen lossen heeft hierop geen invloed.
5. dat de concoursen in Zuid langer open staan dan in Noord zou kunnen worden verklaard door het ‘meevliegeffect’. Mogelijk is ook de kortere afstand op zich van invloed.

Effect van wel/niet samen los op verliezen in afd.10

Tabel 1: Verliezen op verenigingsniveau (afd.10) en afdelingsniveau (afd.10 en afd.11)

jaar	vlucht	verlies			
		afdeling 10			afdeling 11
		opgave verenigingen		afname duiven/liefhebber in gehele afdeling per week	afname duiven/liefhebber in gehele afdeling per week
		verlies 1 week later	aantal verenigingen		
2021	T13	4,7%	7	n.v.t.	n.v.t.
	T14	1,6%	1	n.v.t.	n.v.t.
	V15	3,7%	9	2,9%	0,3%
	V16	3,1%	8	3,9%	5,7%
	V17	2,9%	8	4,1%	4,4%
	M18	7,8%	7	niet berekend*	niet berekend*
2020	T20	4,5%	2	0,1%	n.v.t.
	T21	5,2%	2	5,0%	-0,3%
	T22	3,3%	4	0,5%	2,5%
	V23	2,6%	3	4,3%	2,7%
	V24	2,3%	1	3,8%	1,7%
	M25	3,8%	1	niet berekend*	niet berekend*
	M26	0,5%	2	niet berekend*	niet berekend*
	V27	0,3%	2	niet berekend*	niet berekend*
	M28	2,8%	1	niet berekend*	niet berekend*

*: niet berekend ivm concurrerende vlucht op dezelfde dag of dagfondvlucht een week later

2021: afdeling 10

T13 = Baccum (Noord), Rheine (Zuid)
T14 = Rheine (dinsdaglossing)
V15 = Münster
V16 = Lüdenscheid
V17 = Dreis-Brück

M18 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 11)

afdeling 11

T13 = Heino - De Mol (Noord), Duiven (Zuid)
T14 afgelast
V15 = Boxmeer
V16 = Heusden-Zolder
V17 = Burdinne

M18 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 10)

2020: afdeling 10

T20 = Rheine
T21 = Telgte
T22 = Soest

V23 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 11)

V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.11)

M25 = Arlon

M26 = Chimay

V27 = Deurne

M28 = Rethel (gezamenlijk los met afd. 11)

afdeling 11

T20 = niet gevlogen

T21 = Heino - De Mol (Noord), Duiven (Zuid)

T22 = Gennep

V23 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 10)

V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.10)

M25 = Chimay

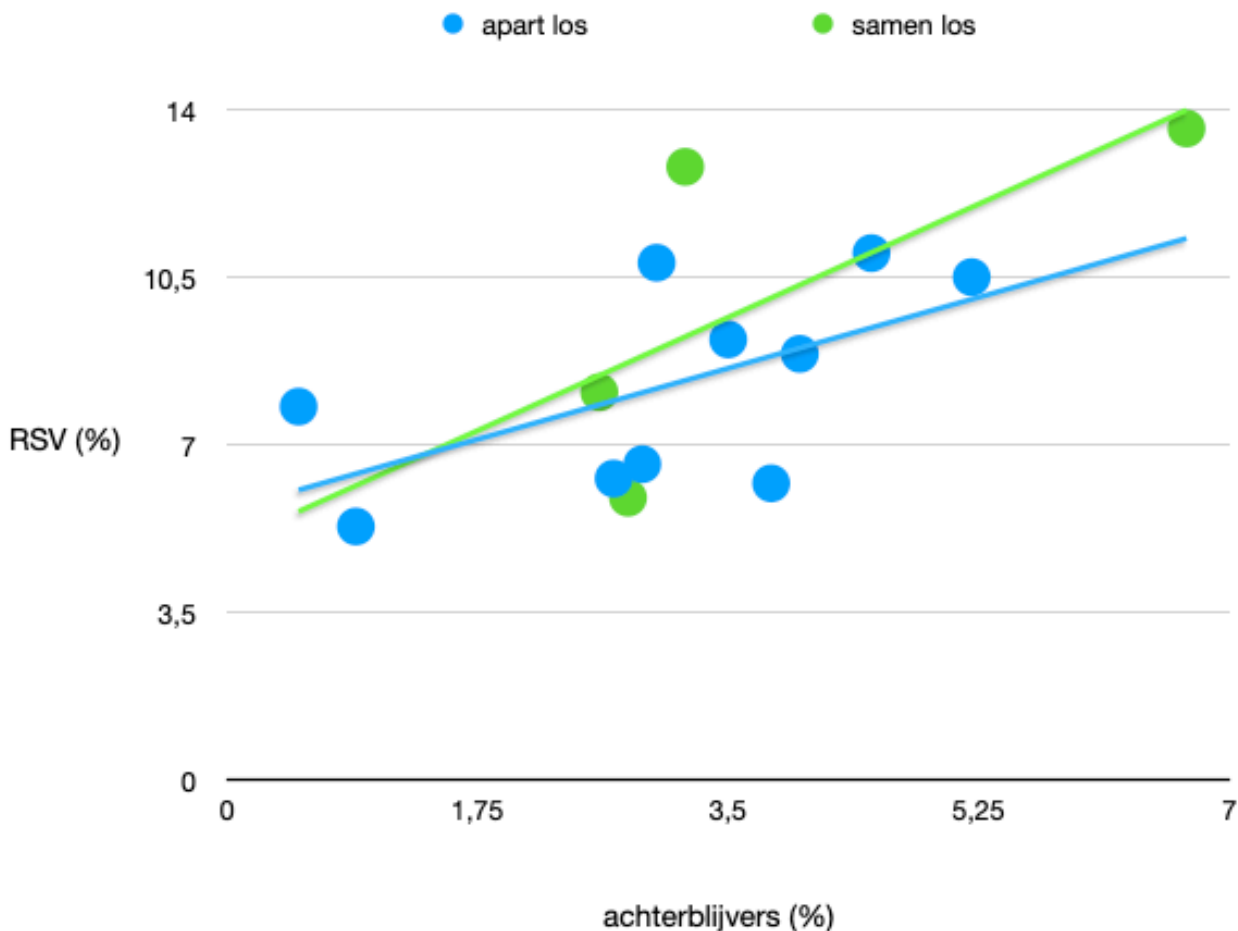
Tabel 2: Verliezen in verenigingen vs RSV's per rayon 1 t/m 4 (Noord)

jaar	vlucht	verliezen (%)					RSV 10-33 (%)				
		R1	R2	R3	R4	gem.	R1	R2	R3	R4	gem.
2021	T13	4,1	1,9			3,0	10,5	11,0			10,8
	V15	2,8	3,6		4,1	3,5	9,5	8,7		9,5	9,2
	V16	2,7	4,5		1,4	2,9	6,5	6,6		6,7	6,6
	V17	2,8	4,5		0,9	2,7	5,9	6,0		7,1	6,3
	M18	7,4	10,2		2,4	6,7	14,5	13,5		12,7	13,6
2020	T20	4,5				4,5	11,0				11,0
	T21	5,2				5,2	10,5				10,5
	T22	2,9		5,0		4,0	8,6		9,2		8,9
	V23	3,2				3,2	12,8				12,8
	V24	2,6				2,6	8,1				8,1
	M25	3,8				3,8	6,2				6,2
	M26	0,9				0,9	5,3				5,3
	V27	0,5				0,5	7,8				7,8
	M28	2,8				2,8	5,9				5,9

R: rayon; gem. : gemiddelde

Vluchten met gezamenlijke lossing in rood weergegeven

Verband tussen het aantal achterblijvers en het Relatief Snelheidsverval 10-33 (RSV 10-33)



Interpretatie grafiek:

1. Er is een redelijk sterk verband tussen het RSV 10-33 (voor uitleg zie onderdeel RSV) en het aantal achterblijvers (lineaire correlatiecoëfficiënt 0,6484), als alle vluchten tezamen in de analyse worden betrokken. Dit verband berust niet op toeval (p-waarde 0,0121).
2. In de figuur zijn de regressielijnen weergegeven van de vluchten van apart los en die van samen los. De regressielijnen wijken weinig van elkaar af. Het geringe verschil in de hellingshoek tussen beide regressielijnen zou eerder kunnen pleiten voor minder achterblijvers op vluchten met gezamenlijke lossing dan voor het tegenovergestelde.

Conclusies:

1. hoe langer naar verhouding het concours openstaat (weerspiegeld in het relatieve Snelheidsverval (RSV)) hoe groter het aantal achterblijvers;
2. het aantal achterblijvers op de gezamenlijke vluchten van afd.10 en afd.11 verschilt niet van die op de vluchten van alleen afd.10;
3. de reikwijdte van beide conclusies wordt beperkt door(dat):
 - de analyse is beperkt tot rayon 1 t/m 4 (Noord) (geen gegevens uit rayon 5 t/m 8 (Zuid) over gezamenlijke lossingen)
 - het kleine aantal waarnemingen (4 gezamenlijke en 10 aparte lossingen in Noord)
 - het aantal achterblijvers valt vermoedelijk op de latere vluchten lager uit tgv "natuurlijke" selectie op de eerdere vluchten. Alle gezamenlijke vluchten behoren tot de latere vluchten.

Effect van wel/niet samen los op continue snelheidsgradiënt in afd.10

Methode

- snelheden van de laatste duif in de rayonsuitslagen van alle vitesse-, midfond-, jonge duiven- en natourvluchten in 2019, 2020 en 2021 zijn bekeken;
- de vitessevluchten vanuit zuidoostelijke richting in 2020 en 2021 zijn buiten beschouwing gelaten; de wedvluchten vanuit het zuiden (2019 Dreis-Brück N37, 2020 Blankenheim V24, 2021 Dreis-Brück V17) zijn wel in het onderzoek betrokken;
- zondagslossingen zijn niet buiten de analyse gelaten;
- de windrichting op de vluchtdagen is buiten beschouwing gelaten;
- de volgorde van de snelheden werden in de rayons van zowel Noord als Zuid apart als volgt gescoord: 1: laagste snelheid; 2: één na laagste snelheid; 3: één na hoogste snelheid 4: hoogste snelheid; van een continue snelheidsgradiënt is sprake bij een volgorde van 1-2-3-4 of 4-3-2-1, gaande van W naar O;
- als een continue snelheidsgradiënt op een wedvlucht wordt gevonden op een vluchtdag waarop meerdere wedvluchten vanuit dezelfde vluchtorganisatie (afd.10 apart, of afd.10 en afd.11 samen) zijn gehouden (bijv. jonge duivenvlucht en natourvlucht), wordt die vluchtdag als één vlucht met een continue snelheidsgradiënt beschouwd;
- gevonden verschillen werden statistisch getoetst m.b.v. de Chi-kwadraat test.

Tabel 1: vluchten met wel/geen continue snelheidsgradiënt in 2021

jaar	wk	discipline	lossing	rayon 1 t/m 4		rayon 5 t/m 8	
		V/M/J/N		CS*	oplopende richting	CS*	oplopende richting
2021	17	V	afd. apart	ja	W → O	nee	
	18	M	afd. samen	nee		nee	
	20	V	afd. samen	ja	W → O	ja	W → O
	21	M	afd. samen	ja	W → O	nee	
	22	V	afd. samen	ja	O → W	nee	
	23	M	afd. samen	nee		nee	
	24	M	afd. samen	nee		ja	W → O
	25	M	afd. samen	nee		nee	
	27	M	afd. samen	nee		nee	
	29	J	afd. apart	nee		nee	
	30	J	afd. apart	nee		nee	
	31	J	afd. apart	nee		ja	W → O
	32	J	afd. samen	nee		ja	W → O
	33	J + N	J: afd. samen N: Noord/Zuid apart	J: nee Noord: nee Zuid: nee		J: nee Noord: nee Zuid: nee	
	34	J + N	J: afd. samen N: afd. apart	J: ja N: nee	J: W → O	J: nee N: nee	
	35	J = N	J + N gelijk los: afd. apart	J: nee N: nee		J: nee N: ja	O → W
	36	J + N	J: afd. samen N: afd. apart	J: nee N: ja	N: W → O	J: ja N: nee	J: W → O
	37	N	afd. apart	nee		nee	
	vluchtdagen 18x		afd. samen los 12x	CS ja 4x		CS ja 4x	
			afd. apart los 8x	CS ja 2x		CS ja 2x	
			Noord/Zuid apart 1x	CS ja geen		CS ja geen	

*CS: continue snelheidsgradiënt (snelheid neemt stapsgewijs per rayon toe of af gaande van rayon 1 naar 4 en van rayon 5 naar 8)

Tabel 2: vluchten met wel/geen continue snelheidsgradiënt in 2020

jaar	wk	discipline	lossing	rayon 1 t/m 4		rayon 5 t/m 8	
		V/M/J/N		CS*	oplopende richting	CS*	oplopende richting
2020	24	V	afd. apart	ja	O → W	ja	O → W
	25	M	afd. apart	nee		nee	
	26	M	afd. apart	ja	W → O	nee	
	27	V	afd. apart	ja	W → O	nee	
	28	M	afd. apart	nee		nee	
	30	M + J	afd. apart	M: nee J: nee		M: nee J: nee	
	31	J	afd. apart	ja	W → O	nee	
	32	M	afd. samen	nee		ja	O → W
	33	J	afd. apart	nee		nee	
	34	J + N	J: afd. samen N: afd. apart	J: nee N: nee		J: ja N: nee	J: W → O
	35	J + N	J: afd. samen N: afd. apart	J: nee N: nee		J: nee N: nee	
	36	J = N	J + N gelijk los: afd. samen	ja	W → O	ja	W → O
	37	J + N	J: afd. samen N: afd. samen	ja	W → O	ja	W → O
	vluchtdagen 13x		afd. samen los 5x	CS ja 2x		CS ja 4x	
			afd. apart los 10x	CS ja 4x		CS ja 1x	

*CS: continue snelheidsgradiënt (snelheid neemt stapsgewijs per rayon toe of af gaande van rayon 1 naar 4 en van rayon 5 naar 8)
wk 37: J en N worden als 1 vlucht beschouwd

Tabel 3: vluchten met wel/geen continue snelheidsgradiënt in 2019

jaar	wk	discipline	lossing	rayon 1 t/m 4		rayon 5 t/m 8	
		V/M/J/N		CS*	oplopende richting	CS*	oplopende richting
2021	15	V	Noord/Zuid apart	nee		nee	
	16	V	Noord/Zuid apart	ja	O → W	nee	
	17	V	Noord/Zuid apart	ja	W → O	nee	
	18	V	Noord/Zuid apart	nee		nee	
	19	M	afd. apart	ja	W → O	nee	
	20	M	afd. apart	nee		nee	
	21	V	Noord/Zuid apart	ja	W → O	nee	
	22	M	afd. apart	ja	W → O	nee	
	23	V	Noord/Zuid apart	ja	O → W	ja	O → W
	24	M	afd. samen	nee		nee	
	25	V = J	Noord/Zuid apart	ja	O → W	nee	
	26	M	afd. apart	nee		nee	
	27	V = J	Noord/Zuid apart	ja	W → O	nee	
	28	V = J; + M	V = J: Noord/Zuid apart M: afd. samen	V = J: ja M: ja	V = J: O → W M: W → O	V = J: nee M: ja	M: W → O
	29	V = J	Noord/Zuid apart	ja	O → W	ja	O → W
	31	N	Noord/Zuid apart	nee		nee	
	32	J + N	J: afd. apart N: Noord/Zuid apart	J: nee N: ja	N: O → W	J: nee N: nee	
	33	J	afd. apart	nee		nee	
	34	N	Noord/Zuid apart	ja	O → W	nee	
	35	J + N	J: afd. samen N: Noord/Zuid apart	J: nee N: nee		J: nee N: nee	
	36	N	afd. samen	ja	W → O	nee	
	37	J + N	J: afd. samen N: afd. apart	J: nee N: nee		J: nee N: nee	
	vluchtdagen 22x		afd. samen los 5x	CS ja 2x		CS ja 1x	
			afd. apart los 7x	CS ja 2x		CS ja geen	
			Noord/Zuid apart 14x	CS ja 10x		CS ja 2x	

*CS: continue snelheidsgradiënt (snelheid neemt stapsgewijs per rayon toe of af gaande van rayon 1 naar 4 en van rayon 5 naar 8)

Tabel 4: Samengevoegde resultaten van jaren 2019, 2020 en 2021

	Noord en Zuid apart los (15 vluchten)		lossing afd. 10 zonder 11 (25 vluchten)		lossing afd. 10 + 11 samen (22 vluchten)	
	Noord	Zuid	Noord	Zuid	Noord	Zuid
aantal	10	2	8	3	8	9
percentage	67%	13%	32%	12%	36%	41%

Interpretatie Tabel 4:

1. bij een aparte lossing van Noord en Zuid is er in Noord veel vaker sprake van een continue snelheidsgradiënt dan in Zuid (dit berust niet op toeval, p-waarde 0.003);
2. bij een gezamenlijk lossing van Noord en Zuid is in Noord minder vaak sprake van een continue snelheidsgradiënt dan bij een aparte lossing (dit berust niet op toeval, p-waarde 0,033);
3. bij een gezamenlijke lossing van afd.10 en afd.11 is in Zuid vaker sprake van een continue snelheidsgradiënt dan bij een aparte lossing van afd.10 (dit berust niet op toeval, p-waarde 0.023);
4. bij een gezamenlijke lossing van afd.10 en afd.11 is in Zuid net zo vaak sprake van een continue snelheidsgradiënt als in Noord.

Conclusies:

1. **bij een gezamenlijke lossing van afd.10 en afd.11 is er sprake van een “continue snelheidsgradiënt”** (gaande van west naar oost neemt de snelheid stapsgewijs per rayon toe of af) in ca. 4 van de 10 vluchten in zowel rayon 1 t/m 4 (Noord) als rayon 5 t/m 8 (Zuid);
2. **bij een aparte lossing van afd.10 is er sprake van een continue snelheidsgradiënt in ca. 4 van de 10 vluchten in Noord, maar in ca. 1 van de 10 vluchten in Zuid;**
3. **dat er bij een gezamenlijke lossing vanaf 10 en afd.11 in Zuid vaker sprake is van een continue snelheidsgradiënt dan bij een aparte lossing van afd.10 wordt mogelijk verklaard door het eerder uiteenvallen van grote groepen duiven op hun vlucht naar huis bij een gezamenlijke lossing en kleinere groepen duiven bij zijwind gemakkelijker van de rechte lijn naar huis afwijken.**

Effect van wel/niet samen los op concoursduur (RSV) in 2020 en 2021 in afd.10 en afd.11

Methode

- RSV 10-33 is als volgt berekend: het verschil in snelheid tussen de laatste duif 1 op 10 en de laatste duif 1 op 3 delen door de snelheid van de laatste duif 1 op 10 en de uitkomst uitdrukken als percentage. Voorbeeld: laatste duif 1 op 10 vliegt 1500 m/min. en laatste duif 1 op 3 vliegt 1000 m/min; het verschil is 500 m/min..RSV 10-33 = 500 m/min. gedeeld door 1500 m/min.= 0,333 en uitgedrukt als percentage 33,3%. Hoe sneller een concours verloopt, hoe lager de RSV is. Het RSV is een andere maat dan de concrete tijdsduur dat een concours openstaat.
- in 2021 de jonge duivenvluchten na J32 en natoervluchten niet geanalyseerd door tijdgebrek.
- in 2020 is M26 en in 2021 is J29 op een andere dag gelost voor afd. 10 dan voor afd. 11; in 2020 is V27 een zondagslossing, wat met name voor afd. 11 leidt tot een beduidend hogere RSV in sommige ACG's door niet kloppen van "niet-op-zondag" vliegende leden. Eigenlijk zouden deze vluchten M26, J29 en V27 uit de tabellen verwijderd moeten worden omdat ze een vertekening zouden kunnen geven. Gezien het beperkt aantal vluchten dat beschikbaar is om het effect van wel/niet samen lossen te kunnen beoordelen is ervoor gekozen deze vluchten niet uit de analyse te verwijderen.
- op de vitessevluchten van afd. 11 werd het gemiddelde genomen van de RSV's van A1 en A2, D1 en D2, E1 en E2 en F1 en F2;
- gevonden verschillen in RSV tussen Noord en Zuid werden statistisch getoetst m.b.v. Wilcoxon signed rank test.

Tabel 1: RSV's 10-33 (%) van gezamenlijke vitesse- en midfondvluchten in 2020 en 2021

	afdeling 10								wind	afdeling 11					
dd	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	Hoog- veen	A	B	C	D	E	F
V23	12,8	12,2	11,4	12,9	20,0	20,2	17,5	17,5	ZW 4	9,2	7,3	6,9	9,9	14,0	10,2
V24	8,1	8,5	9,4	10,2	9,1	10,3	10,3	11,6	NNO 2	8,2	7,1	5,8	6,6	6,1	6,2
M28	5,9	5,6	5,7	5,7	4,8	5,2	4,2	4,7	WNW 2	5,5	4,3	3,9	6,9	4,2	5,0
M30	6,1	6,6	6,9	7,6	8,1	9,3	8,4	9,1	ZZW 3	6,9	6,0	4,8	5,0	6,2	6,8
M18	14,5	13,5	13,3	12,7	19,1	15,5	13,5	15,8	ZZO 3	16,4	14,0	13,6	15,0	17,3	22,1
V20	11,9	9,1	8,7	8,2	12,0	10,3	10,7	9,2	ZZW 3	10,7	8,7	11,8	10,5	9,7	11,9
M21	7,0	7,2	5,9	5,8	6,7	7,4	6,8	8,9	N 2	8,4	5,7	5,5	6,0	6,4	7,3
V22	12,5	14,5	14,5	14,0	17,4	17,6	15,3	15,6	NW 3	22,8	20,6	18,3	18,1	20,1	23,2
M23	6,9	6,0	4,9	5,4	5,6	6,1	5,6	5,9	WNW 2	5,9	4,4	3,8	5,1	5,0	6,0
M24	6,1	6,9	6,3	6,4	7,7	7,4	6,8	6,6	WZW 3	11,8	8,6	5,1	8,5	8,1	10,5
M25	6,5	6,4	6,4	8,1	7,2	6,6	7,4	8,7	ZW 2	9,3	8,8	5,8	5,9	7,0	6,7
M27	6,7	5,9	6,4	7,3	5,3	6,6	6,2	8,0	N 1	5,8	4,9	4,8	5,3	5,1	6,1
mid- del- ste	7,0	7,1	6,7	7,9	7,9	8,4	7,9	9,0		8,8	7,2	5,7	6,8	6,7	7,1
mid- del- ste*	7,7									6,9					
IQR	7,0				8,0					6,7			7,2		

*: middelste waarde van de middelste waarden van de 8 rayons, resp 6 ACG's;

IQR: interquartile range; de helft van de getallen liggen binnen dit bereik;

2020

afdeling 10

V23 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 11)

V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.11)

M28 = Rethel (gezamenlijk los met afd. 11)

M30 = Arlon (gezamenlijk los met afd. 11)

afdeling 11

V23 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 10)

V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.10)

M28 = Rethel (gezamenlijk los met afd. 10)

M30 = Arlon (gezamenlijk los met afd. 10)

NB: M32 = Blankenheim weggelaten ivm slecht concoursverloop door hitte

2021

afdeling 10

M18 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 11)

V20 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 11)

M21 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 11)

V22 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 11)

M23 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 11)

M24 = Arlon (gezamenlijk los met afd. 11)

M25 = Rethel (gezamenlijk los met afd. 11)

M27 = Châlons (gezamenlijk los met afd. 11)

afdeling 11

M18 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 10)

V20 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 10)

M21 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 10)

V22 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 10)

M23 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 10)

M24 = Arlon (gezamenlijk los met afd. 10)

M25 = Rethel (gezamenlijk los met afd. 10)

M27 = Châlons (gezamenlijk los met afd. 10)

Tabel 2: RSV's 10-33 (%) van gescheiden vitesse- en midfondvluchten in 2020 en 2021

dd	afdeling 10								wind	afdeling 11					
	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	Hoog- veen	A	B	C	D	E	F
T22	8,6	8,1	9,2	10,3	9,8	10,1	11,5	14,9	NO 3	16,3	13,2	7,8	11,0	9,7	19,2
M25	6,2	5,8	5,5	5,8	4,8	6,5	5,3	6,5	W 2	6,7	4,4	4,1	5,2	4,6	5,6
M26	5,3	5,1	4,8	4,4	5,8	5,0	5,0	4,8	ZW 3	8,4	5,6	4,3	4,9	5,8	6,0
V27	7,8	6,2	7,0	5,8	11,4	11,7	8,0	6,2	ZW 5	14,0	7,5	6,4	6,9	9,7	14,0
V15	9,5	8,7	9,2	9,5	11,0	11,2	12,3	11,0	NNW 3	10,1	9,6	8,4	10,3	11,6	11,9
V16	6,5	6,6	7,0	6,7	6,2	7,2	7,4	8,0	N 3	8,8	6,5	6,1	6,9	7,4	8,8
V17	5,9	6,0	5,9	7,1	6,3	6,5	7,6	8,0	WZW 3	7,8	5,3	4,1	4,6	5,6	6,6
mid- del- ste	6,5	6,2	7,0	6,7	6,3	7,2	7,6	8,0		8,8	6,5	6,1	6,9	7,4	8,8
mid- del- ste*	6,9									7,2					
IQR	6,5				7,3					6,6			8,5		

*: middelste waarde van de middelste waarden van de 8 rayons, resp 6 ACG's;

IQR: interquartile range; de helft van de getallen liggen binnen dit bereik

2020

afdeling 10

T22 = Soest

M25 = Arlon

M26 = Chimay (NIET gezamenlijk los met afd. 11)

V27 = Deurne (NIET gezamenlijk los met afd. 11)

afdeling 11

T22 = Gennep

M25 = Chimay

M26 = Chimay (NIET gezamenlijk los met afd. 10)

V27 = Deurne (NIET gezamenlijk los met afd. 10)

NB:

- M26 is zaterdaglossing voor afd. 11 en zondagslossing voor afd. 10
- V27 is zondagslossing voor beide afdelingen

2021

afdeling 10

V15 = Münster

V16 = Lüdenscheid

V17 = Dreis-Brück

afdeling 11

V15 = Boxmeer

V16 = Heusden-Zolder

V17 = Burdinne

NB:

- de eerste vluchten in 2020 (T20 en T21) en in 2021 (T13 en T14) zijn niet meegenomen, omdat die geen afdelingslossingen waren en/of omdat dergelijke (trainings-)vluchten doorgaans minder vlot verlopen.

Tabel 3: RSV's 10-33 (%) van gezamenlijke lossingen van jonge duiven- en natoervluchten in 2020 en 2021

		afdeling 10								wind	afdeling 11					
	dd	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	Hoogte veen	A	B	C	D	E	F
2020	J34	10,1	8,8	8,1	9,5	14,9	11,7	10,5	9,4	ZW 3	15,4	10,6	9,1	10,1	12,8	18,2
2020	J35	8,2	7,7	8,0	8,9	13,2	10,6	9,9	10,2	ZZW 3	9,8	7,8	7,0	7,9	11,4	11,0
2020	J36/ N36	7,8	7,6	7,1	6,6	9,6	10,1	9,4	8,1	WZW 3	11,0	8,7	7,2	8,3	11,7	11,7
2020	J37	6,2	6,7	6,8	6,6	10,9	9,4	9,0	9,3	ZW 2	11,5	9,1	8,0	8,4	10,1	10,2
2020	N37	8,1	7,5	6,7	6,3	11,0	9,3	8,3	8,5	ZW 2	10,6	6,5	5,1	7,8	10,9	12,9
2021	J32	11,6	10,7	9,1	9,1	16,2	15,5	11,4	8,5		13,4	12,0	10,5	10,5	12,3	16,1
	mid- del- ste	8,2	7,7	7,6	7,8	12,1	10,4	9,7	8,9		11,3	8,9	7,6	8,4	11,6	12,3
	mid- del- ste*	8,5									10,1					
	IQR	7,7				9,8					8,5			11,5		
2020	J36	6,8	6,4	6,1	5,6	10,5	9,4	8,2	5,6							
2020	N36	8,8	8,8	8,0	7,5	8,6	10,8	10,5	10,6							

*: middelste waarde van de middelste waarden van de 8 rayons, resp 6 ACG's;

IQR: interquartile range; de helft van de getallen liggen binnen dit bereik;

2020

J34 = Burdinne

J35 = Arlon

J36/N36 = Venlo

J37 = Châlons en Champagne

N37 = Burdinne

2021

J32 = Burdinne

NB:

- J36 en N36 zijn dezelfde lossing, samen met afd. 11; in de rij J36/N36 staan de gemiddelden vermeld; in de 2 rijen onderaan staan de afzonderlijk RSV's;
- op de natoervluchten N36 en N37 van afd. 11 werden de gemiddelden genomen van de RSV's van A1 en A2, D1 en D2, E1 en E2 en F1 en F2.

Tabel 4: RSV's 10-33 (%) van gescheiden jonge duiven- en natoervluchten in 2020 en 2021

jaar	dd	afdeling 10								wind	afdeling 11									
		R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	Hooge - veen	A1	A2	B1	C1	D1	D2	E1	E2	F1	F2
2020	J30	15,7	13,2	16,3	17,5	26,0	22,8	26,6	22,6	ZZW 3	26,1	42,5	30,8	28,0	24,7	26,2	31,8	28,8	29,2	37,5
2020	J31	13,2	13,9	13,5	10,3	16,7	20,6	16,0	12,8	WZW 2	13,0	20,3	7,5	7,7	8,8	11,2	13,9	12,2	11,3	16,4
2020	J33	13,6	17,3	16,6	16,1	20,0	23,1	22,8	20,6	O 1	16,3	19,8	12,5	13,7	13,5	15,0	17,9	15,8	18,1	15,2
2020	N34	15,3	14,7	13,2	17,7	22,4	24,3	25,7	27,9	ZW 3	12,8	17,0	9,6	6,4	7,1	10,6	13,6	16,7	12,5	22,4
2020	N35	9,8	7,4	9,4	9,6	15,4	16,8	14,9	13,2	ZZW 3	10,4	17,7	7,5	5,0	7,3	8,6	11,4	20,2	11,1	21,7
2021	J29	16,3	14,0	12,9	16,8	16,9	29,9	19,3	12,1	NO 2	7,8	9,1	6,4	6,4	8,6	10,5	13,5	18,6	7,9	21,4
2021	J30	17,8	17,3	15,1	21,5	34,3	34,2	27,0	25,2	WZW 4	7,3	10,9	7,4	5,6	6,6	9,4	11,4	10,7	6,4	18,4
2021	J31	11,1	9,8	9,4	11,9	17,0	17,7	14,1	9,3	ZZW 3	11,6	20,7	10,6	8,2	7,9	11,2	11,9	13,3	14,0	27,7
	mid- del- ste	14,5	14,0	13,4	16,5	18,5	23,0	21,1	16,9		12,2	18,8	8,6	7,1	8,3	10,9	13,6	16,3	11,9	21,6
	mid- del- ste*	16,7									12,1									
	IQR	14,3				19,1					9,1					15,6				

*: middelste waarde van de middelste waarden van de 8 rayons, resp 10 ACG's;

IQR: interquartile range; de helft van de getallen liggen binnen dit bereik

2020

afdeling 10

J30 = Venlo

J31 = Sittard

J33 = Tongeren

N34 = Kalkar (NIET gezamenlijk los met afd. 11)

N35 = Venlo

afdeling 11

J30 = Gennep

J31 = Venlo

J33 = Sittard

N34 = Kalkar (NIET gezamenlijk los met afd. 10)

N35 = Gennep

2021

afdeling 10

J29 = Kalkar

J30 = Gennep

afdeling 11

J29 = Kalkar

J30 = Venlo

NB:

- 2021: J29 is zaterdaglossing voor afd. 11 en vrijdaglossing voor afd. 10;
- de eerste vluchten in 2020 (J29) en 2021 (J26, J27 en J28) zijn niet meegenomen, omdat die geen afdelingslossingen waren.

Tabel 5: Samengevoegde resultaten

speldiscipline	afdeling	apart los		samen los	
		middelste	IQR	middelste	IQR
vitesse en midfond	10	6,9	6,5 - 7,3	7,7	7,0 - 8,0
	11	7,2	6,6 - 8,5	6,9	6,7 - 7,2
jonge duiven en natoer	10	16,7	14,3 - 19,1	8,5	7,7 - 9,8
	11	12,1	9,1 - 15,6	10,1	8,5 - 11,5

IQR: interquartile range; de helft van de getallen liggen binnen dit bereik

Tabel 6: RSV's in Noord en Zuid in afd. 10 en afd.11

speldiscipline	afdeling	Zuid/Noord	apart los		samen los	
			middelste	IQR	middelste	IQR
vitesse en midfond	10	Noord	6,6	5,9 - 7,8	6,7	6,4 - 9,8
	10	Zuid	7,3	6,5 - 10,3	8,0	6,9 - 11,8
	11	Noord	6,9	5,2 - 8,6	7,4	5,4 - 9,1
	11	Zuid	8,0	5,8 - 10,6	6,8	6,0 - 10,8
jonge duiven en natoer	10	Noord	15,1	12,7 - 16,1	7,7	7,2 - 8,9
	10	Zuid	19,9	16,1 - 24,6	10,0	9,4 - 10,9
	11	Noord	10,1	8,2 - 11,8	8,9	8,1 - 10,1
	11	Zuid	15,5	13,5 - 16,2	11,7	11,3 - 13,6

IQR: interquartile range; de helft van de getallen liggen binnen dit bereik

Opmerkingen en interpretatie Tabel 5 en Tabel 6:

1. Het Relatieve Snelheidsverval 10-33 (RSV 10-33) weerspiegelt de concoursduur. Let wel: het RSV is een andere maat dan de concrete tijdsduur dat een concours openstaat.
2. Het RSV wordt waarschijnlijk weinig of niet beïnvloed door de windrichting; dit is niet onderzocht.
3. Normale waarden van het RSV ontbreken, omdat er geen definitie bestaat van wat onder een normaal concoursverloop wordt bestaan;
4. Het aantal vluchten is bescheiden en de variatie in RSV's is behoorlijk groot, zodat statistische evaluatie weinig zin heeft. De conclusies zijn dan ook gebaseerd op een globale indruk;
5. De RSV's van de vitesse- en midfondvluchten verschillen in beide afdelingen niet tussen apart en samen los;
6. De RSV's van de eerste jonge duiven- en natoervluchten zijn hoog, wat te verklaren is door trage vluchten t.g.v. de onervarenheid van de deelnemende duiven. Zie ook het verschil in RSV's tussen J36 (ervaren jonge duiven) en N36 (ten dele onervaren jonge duiven) in *Tabel 3*;
7. De RSV's van de gezamenlijke jonge duiven- en natoervluchten, die later worden gehouden zijn maar een fractie hoger dan die van de vitesse- en midfondvluchten bij de oude duiven.
8. De RSV's liggen in afd.10 in rayon 5 t/m 8 (Zuid) vrijwel altijd hoger dan in rayon 1 t/m 4 (Noord); dit berust niet op toeval (voor alle vitesse- en midfondvluchten tesamen p-waarde 0,003). In afd.11 is dit verschil tussen Zuid (ACG's E en F) en Noord (ACG's A t/m D) minder uitgesproken en kan strikt genomen nog op toeval berusten. Dit RSV verschil tussen Noord en Zuid berust vermoedelijk op het 'meevliegeffect'. Hiermee wordt bedoeld dat duiven uit Zuid vaak geneigd zijn om eerst nog mee te

vliegen met duiven uit Noord, omdat het voor hen moeilijk is de dan nog grote groepen, waarin ze vliegen te verlaten. Ook een verband tussen RSV en afstand op zich is niet uitgesloten (gegevens hierover zijn niet in deze rapportage opgenomen);

9. De verschillen in RSV's tussen Noord en Zuid worden niet beïnvloed door wel/niet samen los.

Conclusies:

1. de concoursduur (weerspiegeld in het RSV) van de vitesse- en midfondvluchten is niet verschillend tussen apart of samen lossen;
2. de concoursen van de eerste jonge duiven- en natoervluchten staan lang open (hoge RSV's), vermoedelijk t.g.v. onervarenheid van de deelnemende duiven; deze vluchten zijn niet gezamenlijk gelost;
3. de concoursen van de latere gezamenlijke jonge duiven- en natoervluchten staan maar nauwelijks langer open dan die van de gescheiden vitesse- en midfondvluchten bij de oude duiven;
4. de concoursen staan in Zuid langer open dan in Noord, zowel in afd. 10 als in afd.11. Apart of samen lossen heeft hierop geen invloed.
5. dat de concoursen in Zuid langer open staan dan in Noord zou kunnen worden verklaard door het 'meevliegeffect'. Mogelijk is ook de kortere afstand op zich van invloed.

Analyse van effecten van gezamenlijk lossen afdeling 10 en 11

Het doel van de analyse is vast te stellen wat de eventuele effecten zijn van het gezamenlijk lossen van de afdelingen 10 en 11. Hiervoor hebben we het vluchtverloop bekeken van gezamenlijke lossingen en die vergeleken met aparte lossingen van afdeling 11.

Mogelijke effecten van gezamenlijke lossingen die zijn onderzocht:

- Verandering in concoursduur
- Verandering in snelheid

Voor deze analyse hebben we gebruik gemaakt van de modelaanpak dat we eerder opgezet hebben voor de evaluatie van de Samenspel-indeling. Deze is aangepast voor de specifieke vraagstelling behorende bij de analyse van gezamenlijk los. Met de modelopzet kan op basis van vluchtdata een verscheidenheid aan zaken worden berekend, en die op kaart in beeld worden gebracht.

Bij de aanpak kunnen de volgende stappen worden onderscheiden:

1. Vluchtdata verzamelen en in juiste format zetten
2. Bepalen van de te berekenen parameters
3. Modelaanpassing o.b.v. 2
4. Selectie van geschikte vluchten voor de analyse
5. Modelberekeningen van de geselecteerde vluchten
6. Evaluatie van effecten van gezamenlijke lossing

Ad 1: Vluchtdata verzamelen en in juiste format zetten

De vluchten vanaf 2015 zijn opgevraagd bij de rekenaar. Vluchten met onvolkomenheden zijn verwijderd. Alle vluchten zijn in een zelfde format gezet.

Voor elke vlucht is informatie over de heersende wind toegevoegd. De info over de wind (snelheid en richting) is betrokken van een databestand van het Knmi waarin voor elke dag en per uur onder meer windrichting en windsnelheid staan aangegeven.

Ad 2: Bepalen van de te berekenen parameters

Voor deze analyse is gekeken of er door gezamenlijk lossen veranderingen optreden in snelheid en veranderingen in concoursduur.

Verandering in snelheid

De vliegsnelheid van de duiven wordt in sterke mate bepaald door de windsnelheid. Het is zeer lastig om de effecten van gezamenlijk lossen op de snelheid van de prijsduiven te berekenen. Dit is alleen mogelijk wanneer er 2 vluchten zijn (aparte lossing en gezamenlijk los) met exact dezelfde windkracht en windrichting. Die zijn niet voorhanden.

Wat wel kan worden onderzocht is de eventuele verandering in het snelheidspatroon over de afdeling. Leidt het gezamenlijk lossen tot een andere snelheidsverdeling binnen de afdeling? Gaan duiven daardoor in een bepaalde regio wellicht relatief sneller/langzamer? Dus sneller/langzamer ten opzicht van de andere regio's?

Dit hebben we bepaald door het snelheidsverval te berekenen. We hebben van elke vereniging de snelheid van de 1:10-duif bepaald en deze procentueel afgezet tegen die van de snelste vereniging:

$$\text{Snelheidsverval} = (((\text{snelste 1:10-duif}) - (1:10\text{-duif vereniging})) / (\text{snelste 1:10-duif})) \times 100$$

Deze formule berekent in procenten het snelheidsverval: het percentage dat een bepaalde vereniging langzamer vliegt die van de snelste vereniging, en dan berekend voor de 1:10-duif.

De vergelijking van 2 vluchten (11 versus 10+11) vindt plaats door voor elke vereniging de berekende percentages van elkaar af te trekken.

$$\Delta \text{Snelheidsverval} = (\text{Snelheidsverval}_{v11}) - (\text{Snelheidsverval}_{v10+11})$$

Dit geeft een maat voor de verandering van het snelheidsverval wanneer er gezamenlijk gelost wordt.

Verandering in concoursduur

De vraag die we willen beantwoorden is: wat is het effect van gezamenlijk lossen op de concoursduur? Leidt het gezamenlijk lossen tot veranderingen in concoursduur binnen de afdeling? Wordt de concoursduur in een bepaalde regio wellicht relatief korter/langer? Dus korter/langer ten opzicht van de andere regio's?

Hiervoor hebben we de concoursduur van alle verenigingen bepaald: de snelste duif minus de 1:30-duif (laatste op de uitslag) in mpm (meters per minuut). En deze in procenten uitgedrukt t.o.v. de gemiddelde concoursduur van alle verenigingen.

$$\text{Concoursduurverschil} = (((\text{Duur}_{ver}) - (\text{Duur}_{gem})) / (\text{Duur}_{gem})) * 100$$

De vergelijking van vluchten (11 versus 10+11) vindt weer plaats door voor twee te vergelijken vluchten de percentages van elkaar af te trekken.

$$\Delta \text{Concoursduurverschil} = \text{Concoursduurverschil}_{v11} - \text{Concoursduurverschil}_{v10+11}$$

Dit geeft een maat voor de verandering van de concoursduur per vereniging wanneer er gezamenlijk gelost wordt.

Ad 3: Modelaanpassing

Op basis van ad 2 is het model aangepast.

Ad 4: Selectie van geschikte vluchten voor de analyse

Uit het databestand van alle vluchten vanaf 2015 hebben we de gezamenlijke lossingen van 10+11 geselecteerd. Voor deze vluchten hebben we gezocht naar geschikte 'duo-vluchten': vluchten van dezelfde lossingslocaties, of i.i.g. van dezelfde omgeving en dus met dezelfde vliegrichting. En dan ook met dezelfde windrichting. We hebben meerdere vluchten en duo's geanalyseerd. Bij de analyse bleek dat vooral eenzelfde windrichting erg belangrijk is om goede vergelijkingen te kunnen maken. Bij iets verschillende windrichtingen wordt het berekende effect voor met name snelheidsverval voor een belangrijk deel bepaald door dit verschil in windrichting, en niet zozeer door het gezamenlijk lossen.

In onderstaande tabel staat de selectie van de vluchten.

Het blijkt dat er vooral duo's aanwezig zijn met zuidwestenwinden. Voor de overige windrichtingen waren geen geschikte duo's aanwezig, dus geen vergelijkbare vluchten van 11 en 10+11.

Vitesse							
Afdeling	Datum	Code	Losplaats	Windrichting	Wind-snelheid	Duiven Afdeling	Snelheid 01:50
10+11	60620	V23	Sittard	zuid-zuidwest	50	17755	1758
10+11	230521	V20	Sittard	zuidwest	60	8687	1522
11	160416	V15	Deurne	zuidwest	70	19553	1695
11	220918	N38	Sittard	zuidwest	60	8687	1615
11	100617	V23	Weert	zuid-zuidwest	30	9375	1595
11	280418	V17	Weert	zuid	30	19574	1592
Midfond							
Afdeling	Datum	Code	Losplaats	Windrichting	Wind-snelheid	Duiven Afdeling	Snelheid 1:50
10+11	100721	M27	Chalons en Champag.	zuid	20	4770	1362
10+11	250720	M30	Arlon	zuid-zuidwest	50	8043	1584
10+11	250621	M25	Rethel	zuidwest	50	4644	1584
11	200620	M25	Chimay	zuid-zuidwest	20	16465	1354
11	270620	M26	Chimay	zuidwest	50	14704	1850
11	160618	M24	Morlincourt	zuidwest	50	8333	1604

Van deze vluchten zijn de best overeenkomende duo's geanalyseerd.

Ad 5: Modelberekeningen van de geselecteerde vluchten

Van alle geselecteerde vluchten zijn berekend het snelheidsverval en het concoursduur, en zijn bijbehorende prenten gemaakt. Van de vluchten die het meest overeenkomen zijn de verschillen in snelheidsverval en het concoursduur berekend.

Ad 6: Evaluatie van effecten van gezamenlijk los

Het resultaat van de analyse staat in bijgevoegde prenten. Hieronder volgt een beschouwing, met een onderscheid in bevindingen (zeg maar: constatering) en verklaringen (een interpretatie). En er zijn vermoedelijk meer verklaringen mogelijk.

CONCLUSIES

Algemeen

- Het blijkt lastig te zijn om representatieve vluchtduo's te vinden van twee vluchten die in hoge mate overeen komen.
- Om voldoende analyses te kunnen maken hebben we bij vitesse de gezamenlijke vlucht V23 voor de vergelijking van de concoursduur 5x en voor die van de snelheid 4x gebruikt; dit kan leiden tot een systematische vertekening van het totaal beeld. Dit geldt ook voor de midfond; M25 is voor de vergelijking van de concoursduur 3x gebruikt.
- Kleine windverschillen blijken voor 'ruis' in de analyse te zorgen waardoor een goede vergelijking lastig wordt, wat met name geldt voor de analyse van het snelheidsverval.
- Er zijn alleen vluchten met zuidwestenwinden geanalyseerd. Van de andere windrichtingen waren geen geschikte vluchtduo's aanwezig.
- Hieronder worden de bevindingen van de analyse gepresenteerd. Met nadruk moet hier worden gezegd dat de bevindingen zijn gebaseerd op de analyse van een beperkt aantal vluchten, en alleen vluchten uit één windrichting.

- Het is aan te bevelen om de bevindingen nader te beschouwen wanneer er in de toekomst meer data zijn van gezamenlijke vluchten.

Concoursduur

Bevindingen Vitesse:

1. Bij apart lossen:
 - a. is de concoursduur in het zuiden langer dan in het noorden.
 - b. laat de concoursduur meestal en gemiddeld een west-oost-patroon zien: in het westen een langere concoursduur.
2. Bij gezamenlijk lossen wordt de concoursduur:
 - a. aan de westzijde van de afdeling gemiddeld genomen relatief korter
 - b. aan de oostzijde van de afdeling gemiddeld genomen relatief langer

Bevindingen Midfond:

3. Bij apart lossen:
 - a. is de concoursduur in het westen langer dan in het oosten.
 - b. is het noord-zuid-patroon veel minder duidelijk dan bij Vitesse.
4. Bij gezamenlijk lossen is er geen eenduidig effect te zien op de concoursduur.

Mogelijke verklaringen Vitesse:

Ad 1a: Dit kan vermoedelijk worden toegeschreven aan het 'meevliegeffect'. Duiven in het zuiden zijn vaak genegen om eerst nog mee te vliegen met noordelijkere duiven.

Vermoedelijk treedt dit vooral op bij zuidelijke winden.

Ad 1b: Door de zuidwestenwind en vermoedelijk ook trek van de massa ontstaat een gemiddeld genomen oostelijke koers, waardoor duiven in het westen gemiddeld langer onderweg zijn.

Ad 2a/2b: Een verklaring voor het gesignaleerde verschil tussen west en oost kan zijn dat bij apart lossen, door het effect van de trek (massa), de concoursduur in het (noord)oosten relatief klein is. Bij gezamenlijk lossen wordt het effect van trek (massa) 'verdund' door de Groningse duiven. En neemt de concoursduur in het (noord)oosten toe, mede doordat een deel van de duiven een meer oostelijkere route aanhouden.

Mogelijke verklaringen Midfond:

Ad 3a: : Het effect van de oostelijkere koers door de zuidwestenwind en trek wordt op de midfond blijkbaar groter. De duiven volgen bij de midfond wellicht gemiddeld genomen een (nog) meer oostelijkere koers.

Ad 3b: Het meevliegen van zuid-duiven met noord-duiven wordt blijkbaar minder. Wellicht meer ervaren duiven.

Snelheid

Bevindingen Vitesse:

5. Bij apart lossen:
 - a. is bij zuidwestenwinden de snelheid in het zuiden en westen lager dan in het noorden en oosten.
6. Bij gezamenlijk lossen is het eventuele effect van het snelheidsverval niet eenduidig. Voorzichtige conclusies zijn:
 - a. aan de westzijde van de afdeling lijkt het snelheidsverval gemiddeld relatief kleiner

- b. aan de oostzijde van de afdeling lijkt het snelheidsverval gemiddeld relatief groter

Bevindingen Midfond:

- 7. Bij apart lossen:
 - a. is de snelheid in het zuiden en westen lager dan in het noorden en oosten.
- 8. Bij gezamenlijk lossen:
 - a. Tonen de beelden van het snelheidsverval wisselende effecten.

Mogelijke verklaringen Vitesse:

Ad 5a: De duiven uit het noorden en oosten profiteren bij zuidwestenwinden het meest van de trek / massa en wind.

Ad 6a/b: Er wordt een klein, mogelijk effect gesignaleerd van gezamenlijk lossen. Het kan zijn dat bij Vitessevluchten het effect van trek (massa) 'verdund' wordt door de Groningse duiven, waardoor het snelheidsverval aan de oostzijde toeneemt.

Mogelijke verklaringen Midfond:

Ad 7a: De duiven uit het noorden en oosten profiteren bij zuidwestenwinden het meest van de trek / massa en wind.

Samenvatting conclusies

Het gezamenlijk lossen lijkt een effect te hebben op de concouersduur bij Vitessevluchten. Aan de westzijde van de afdeling wordt de concoursduur gemiddeld genomen relatief korter, en aan de oostzijde relatief langer. Dit zou wel eens het resultaat kunnen zijn van een 'verdunding' van het effect van trek (massa) door deelname van de duiven van afdeling 10. De spreiding van duiven neemt daardoor toe.

Bij de Midfond zien we dit effect niet.

De effecten van gezamenlijk lossen op het snelheidspatroon in de afdeling lijken niet groot te zijn. Er is een klein, mogelijk effect te zien van gezamenlijk lossen bij de Vitesse, waarbij het snelheidsverval aan de westzijde van de afdeling gemiddeld relatief kleiner en aan de oostzijde gemiddeld relatief groter wordt.

Bij de Midfond zien we dit effect niet.

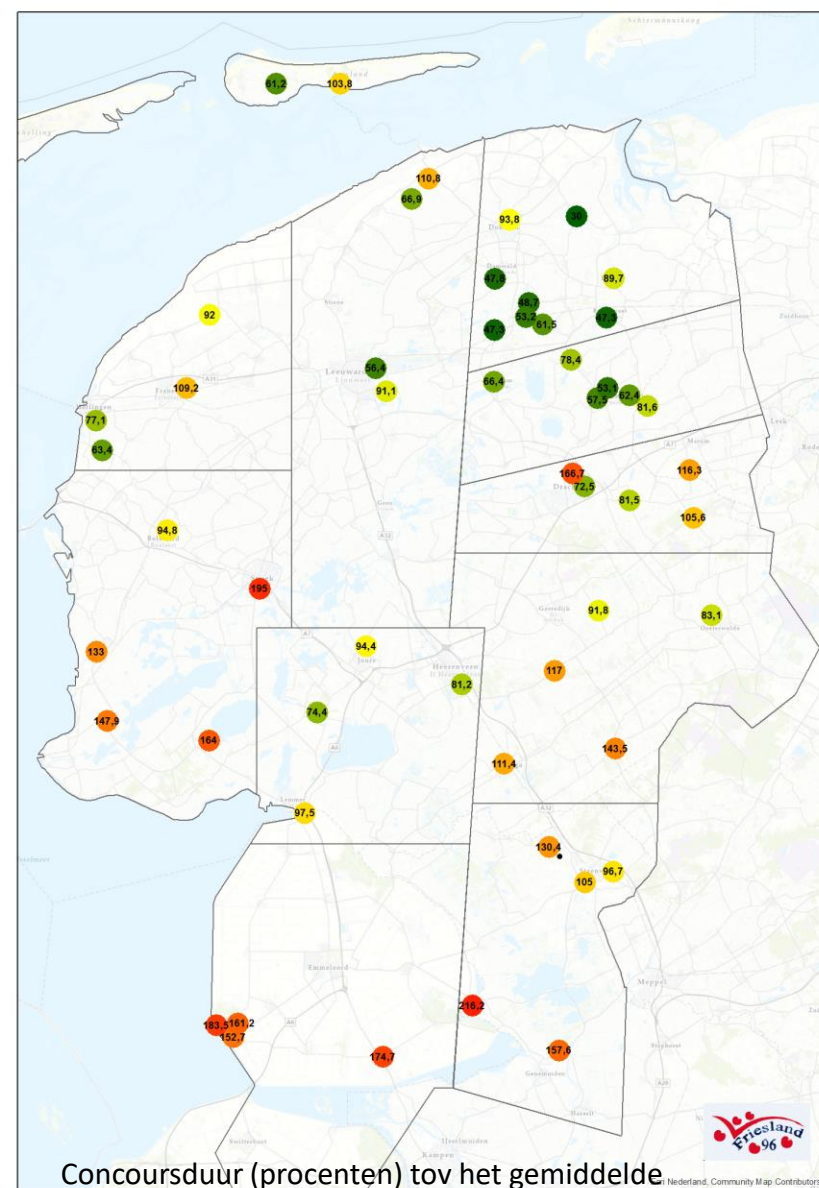
Kleine verschillen in windrichting en -sterkte lijken bepalender te zijn voor het snelheidspatroon in de afdeling dan gezamenlijk lossen.

Met nadruk moet hier worden gezegd dat de bevindingen zijn gebaseerd op de analyse van een beperkt aantal vluchten, en alleen vluchten uit één windrichting.

Om meer duidelijkheid te krijgen in effecten van gezamenlijk lossen, wordt geadviseerd meer, nieuwe vluchtdata te analyseren.

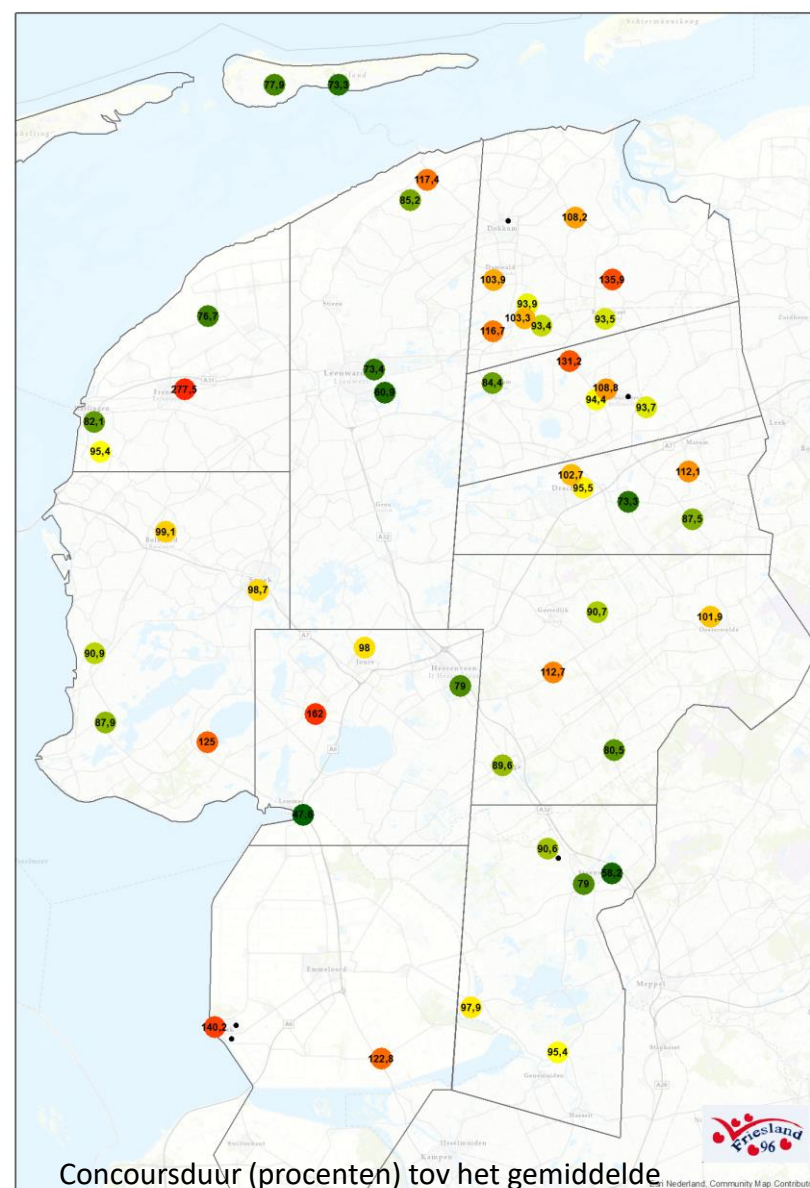
**De Samenspelcommissie,
25 oktober 2021.**

Concoursduur Vitesse

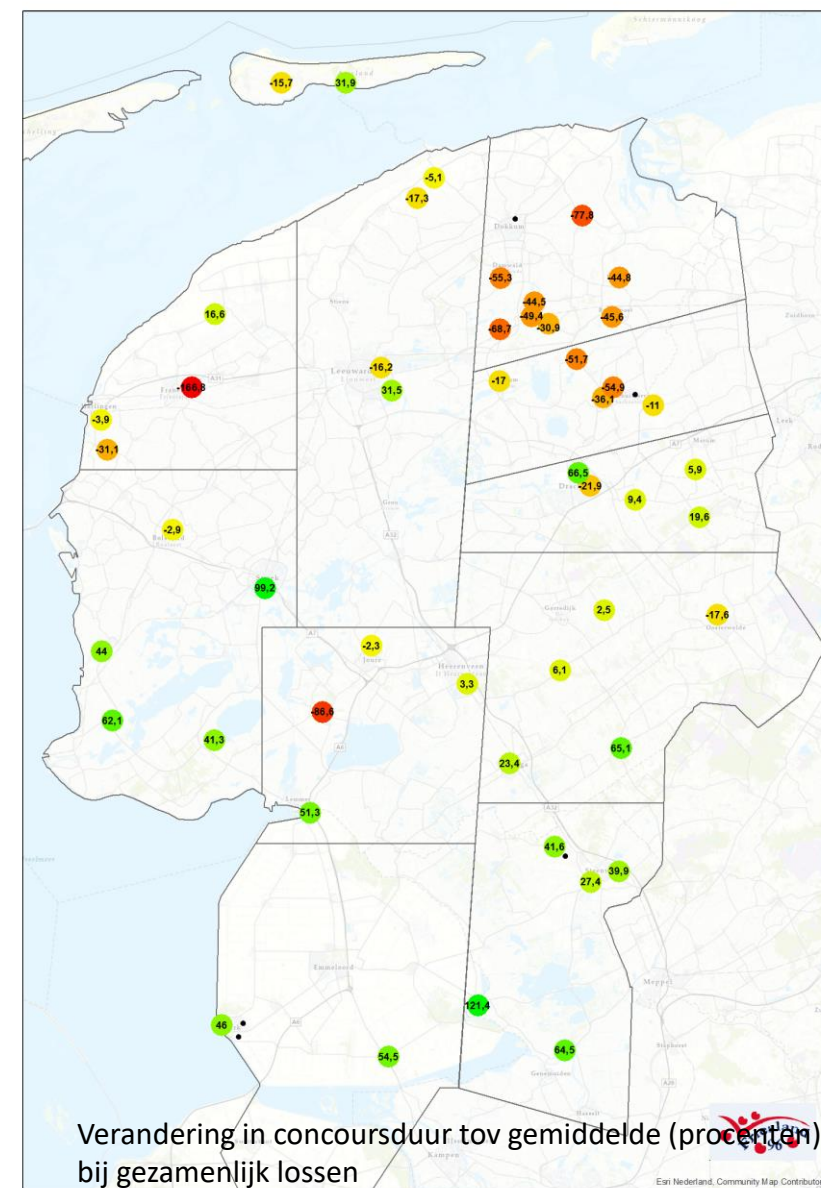


N38 Sittard (11) ZW6

Groen/geel: (<100) Concoursduur is kleiner dan gemiddeld
Rood/oranje: (>100) Concoursduur is groter dan gemiddeld

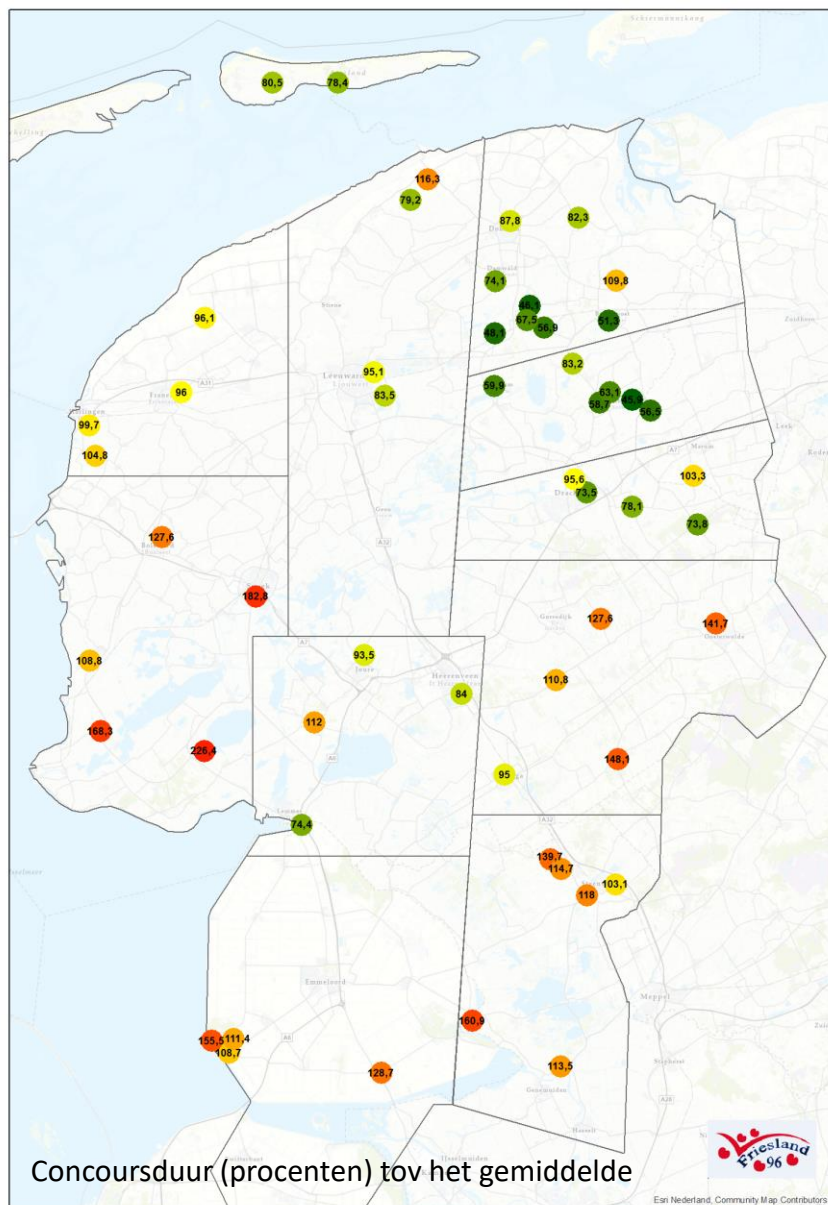


V20 Sittard (10+11) ZW6

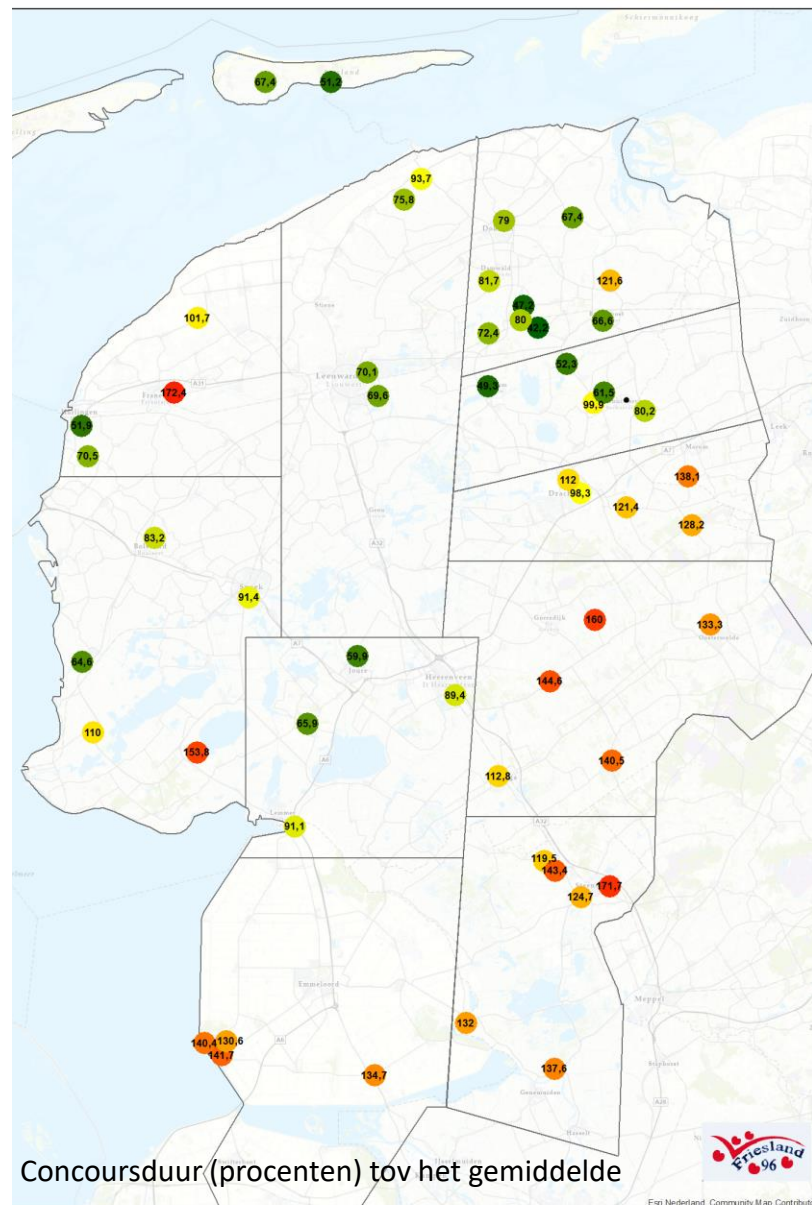


N38 Sittard (11)_{minus} V20 Sittard (10+11) ZW6

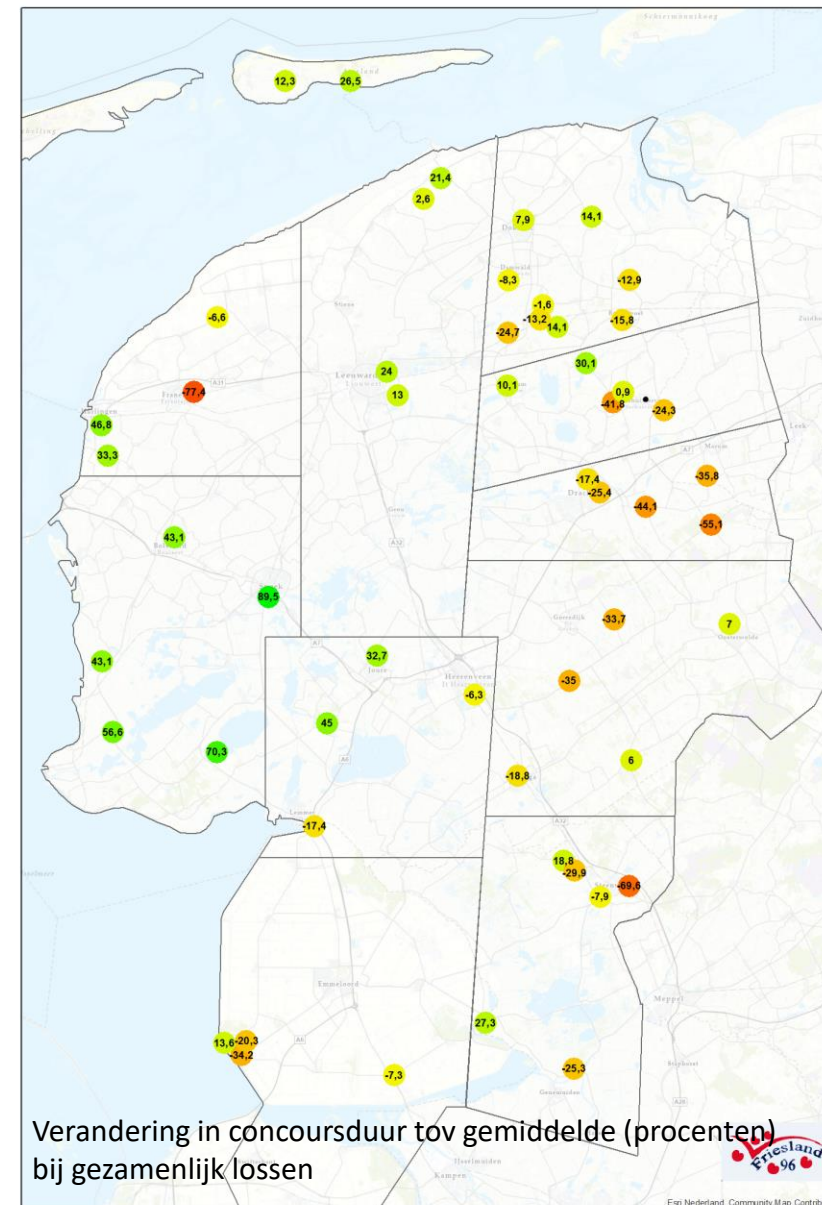
Groen/licht groen: Concoursduur wordt kleiner
Rood/oranje/geel: Concoursduur wordt groter



V23 Weert (11) ZZW3



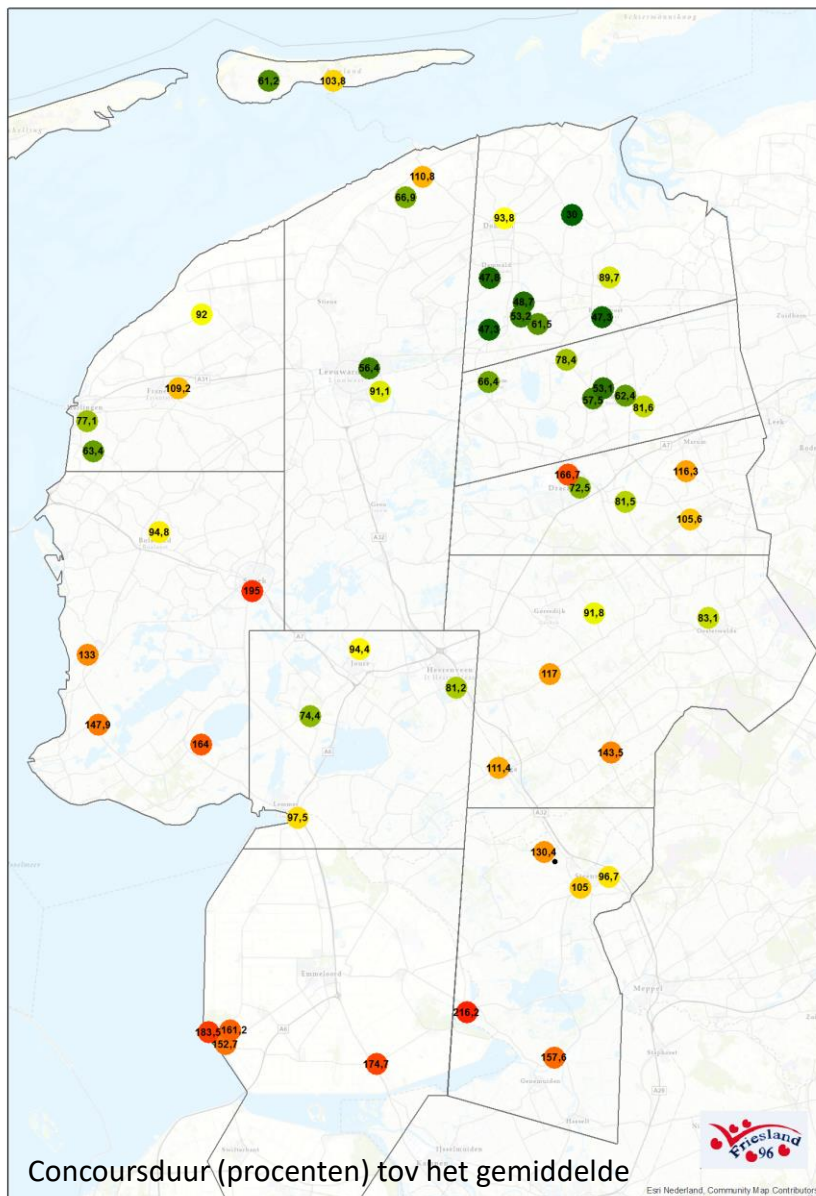
V23 Sittard (10+11) ZZW5



V23 Weert (11) minus V23 Sittard (10+11)

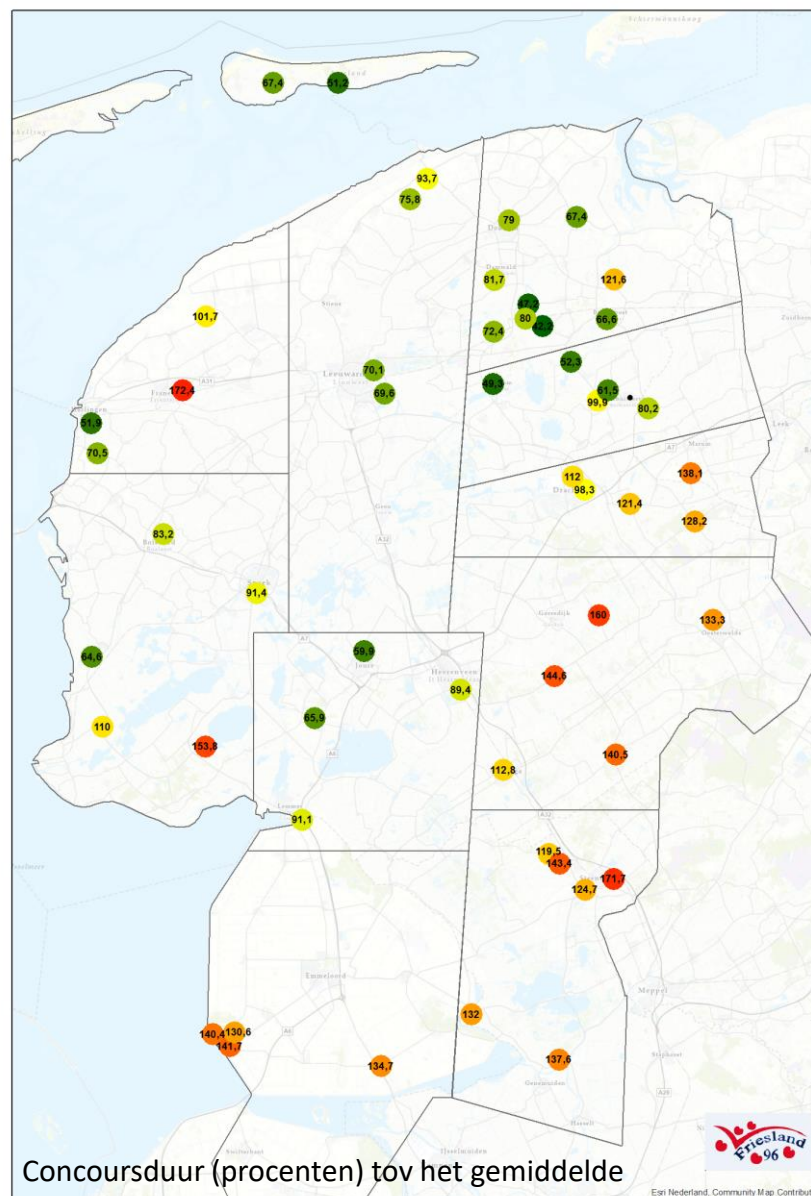
Groen/geel: (<100) Concoursduur is kleiner dan gemiddeld
Rood/oranje: (>100) Concoursduur is groter dan gemiddeld

Groen/licht groen: Concoursduur wordt kleiner
Rood/oranje/geel: Concoursduur wordt groter

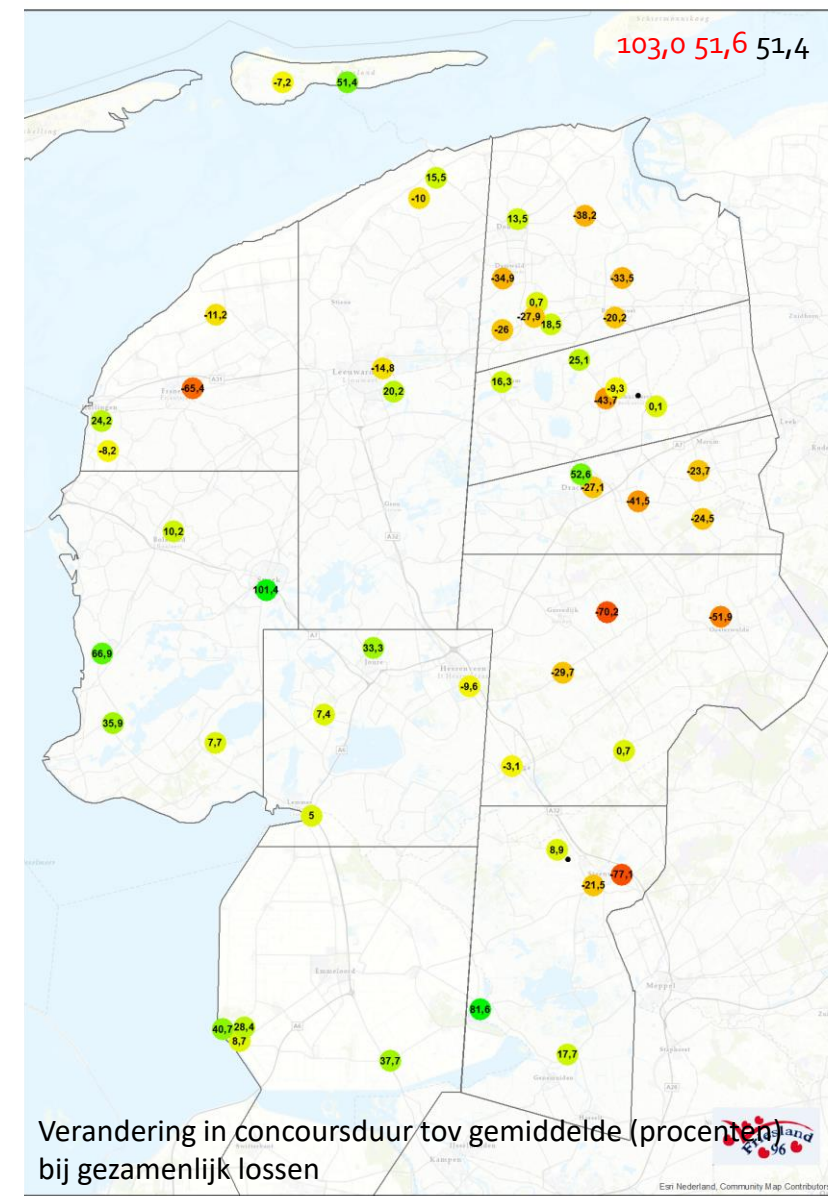


N38 Sittard (11) ZW6

Groen/geel: (<100) Concoursduur is kleiner dan gemiddeld
Rood/oranje: (>100) Concoursduur is groter dan gemiddeld

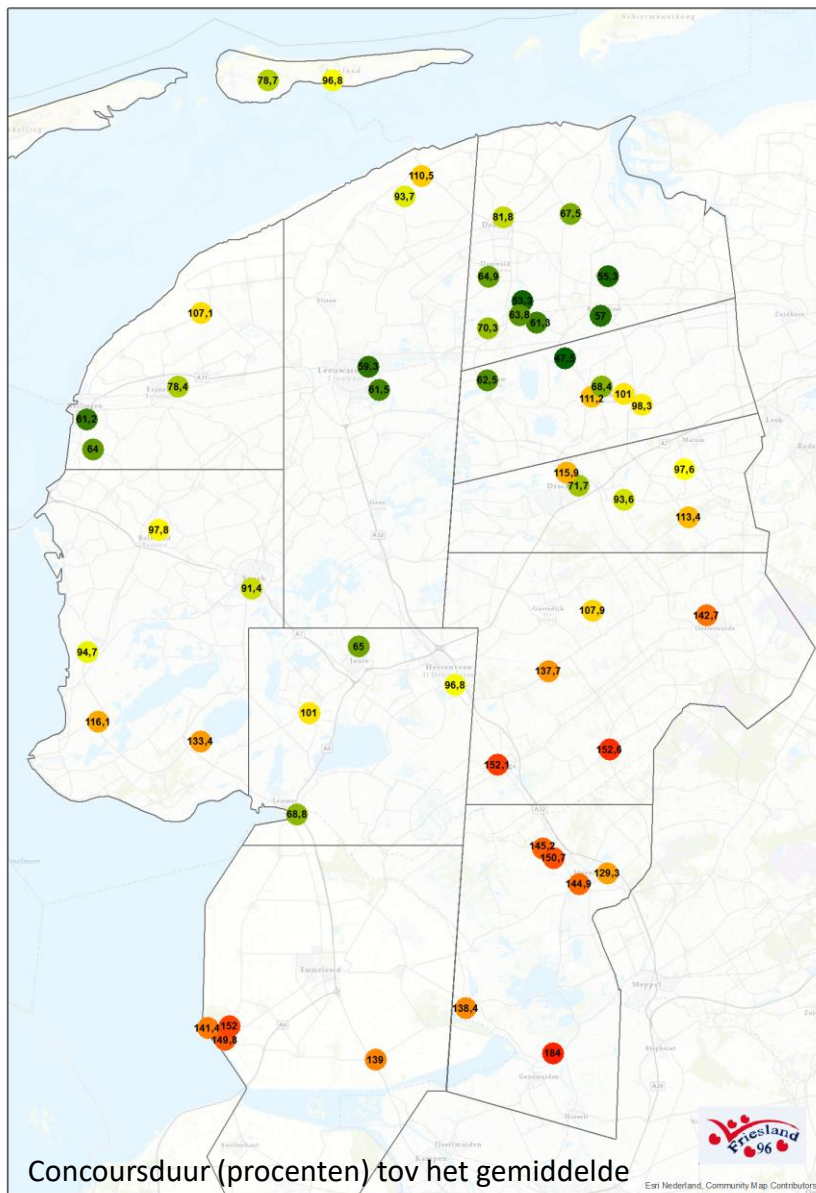


V23 Sittard (10+11) ZZW5



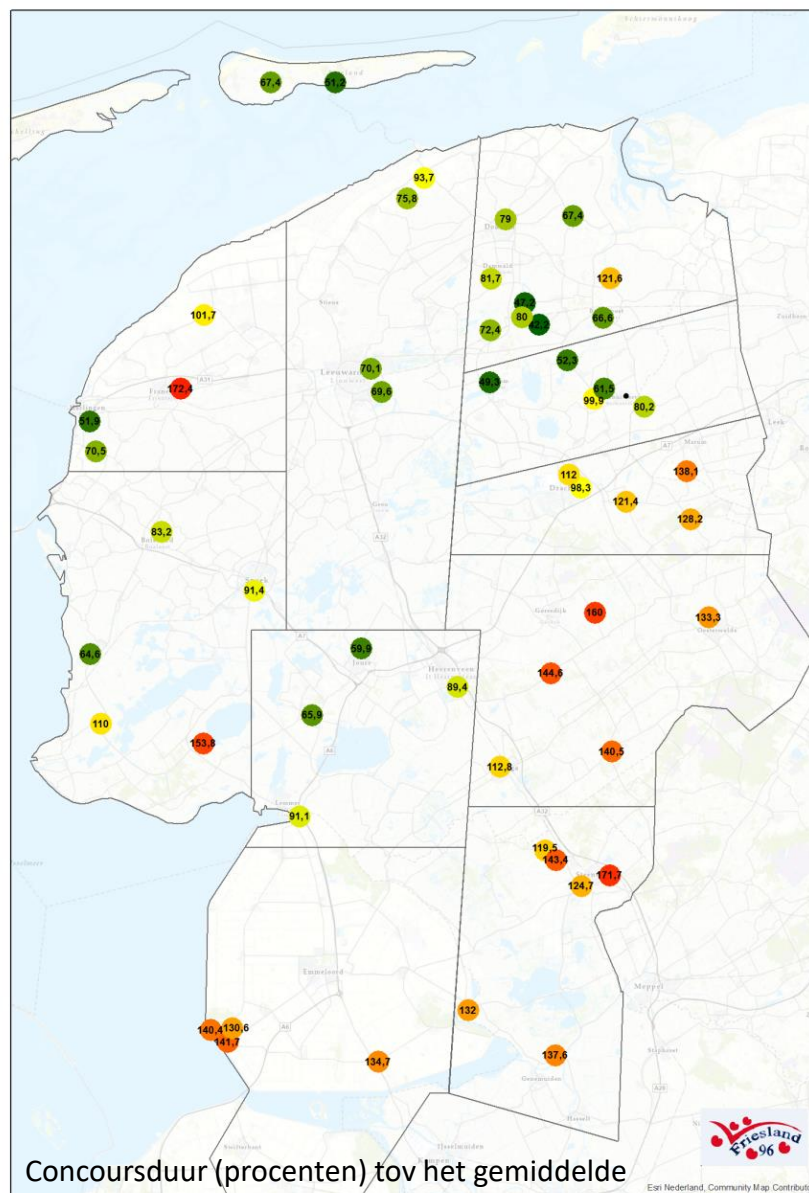
N38 Sittard (11)_{minus} V23 Sittard (10+11)

Groen/licht groen: Concoursduur wordt kleiner
Rood/oranje/geel: Concoursduur wordt groter

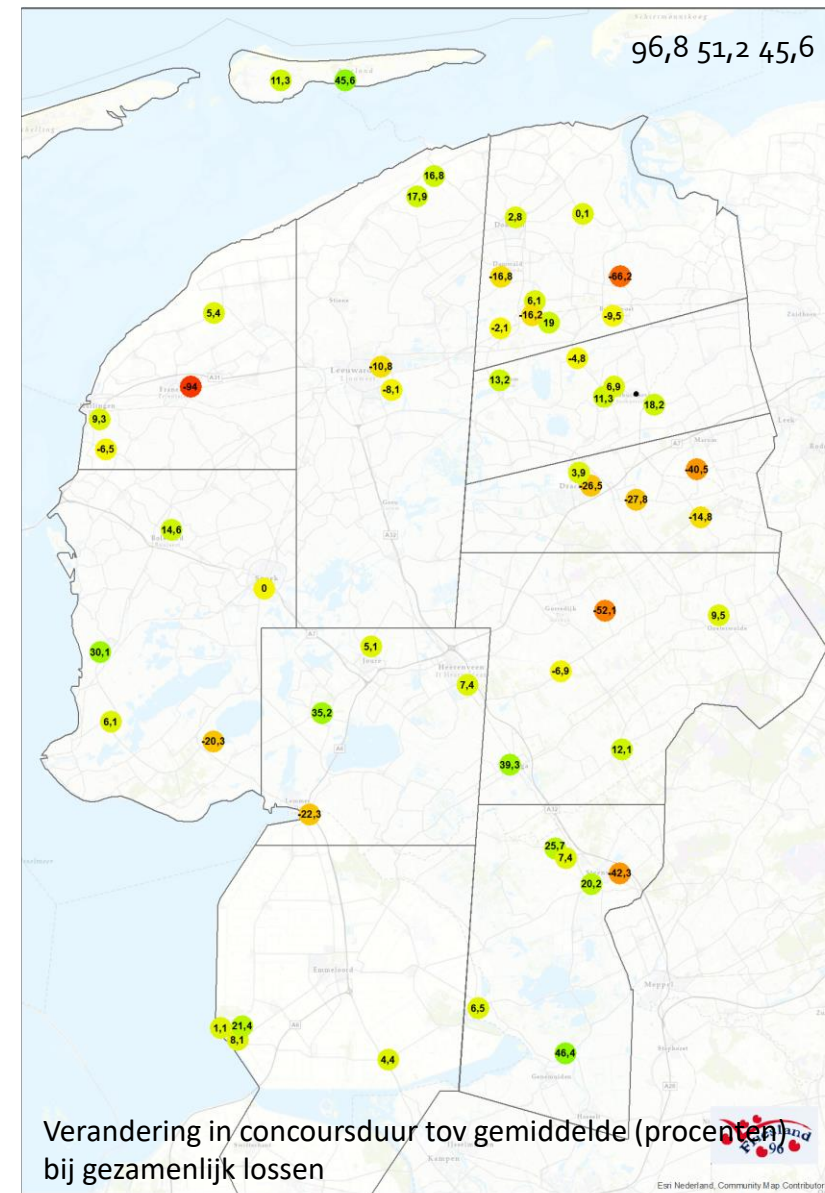


V15 Deurne (11) ZW7

Groen/geel: (<100) Concoursduur is kleiner dan gemiddeld
 Rood/oranje: (>100) Concoursduur is groter dan gemiddeld

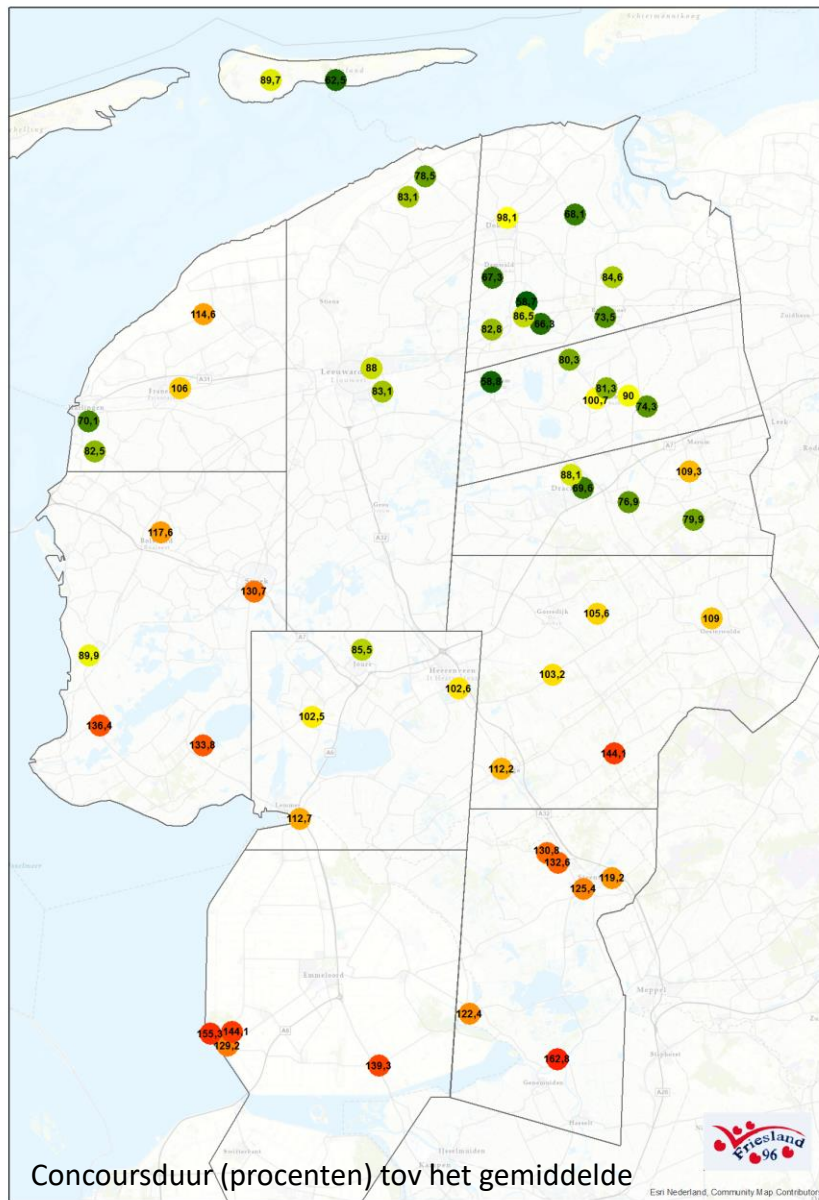


V23 Sittard (10+11) ZZW5



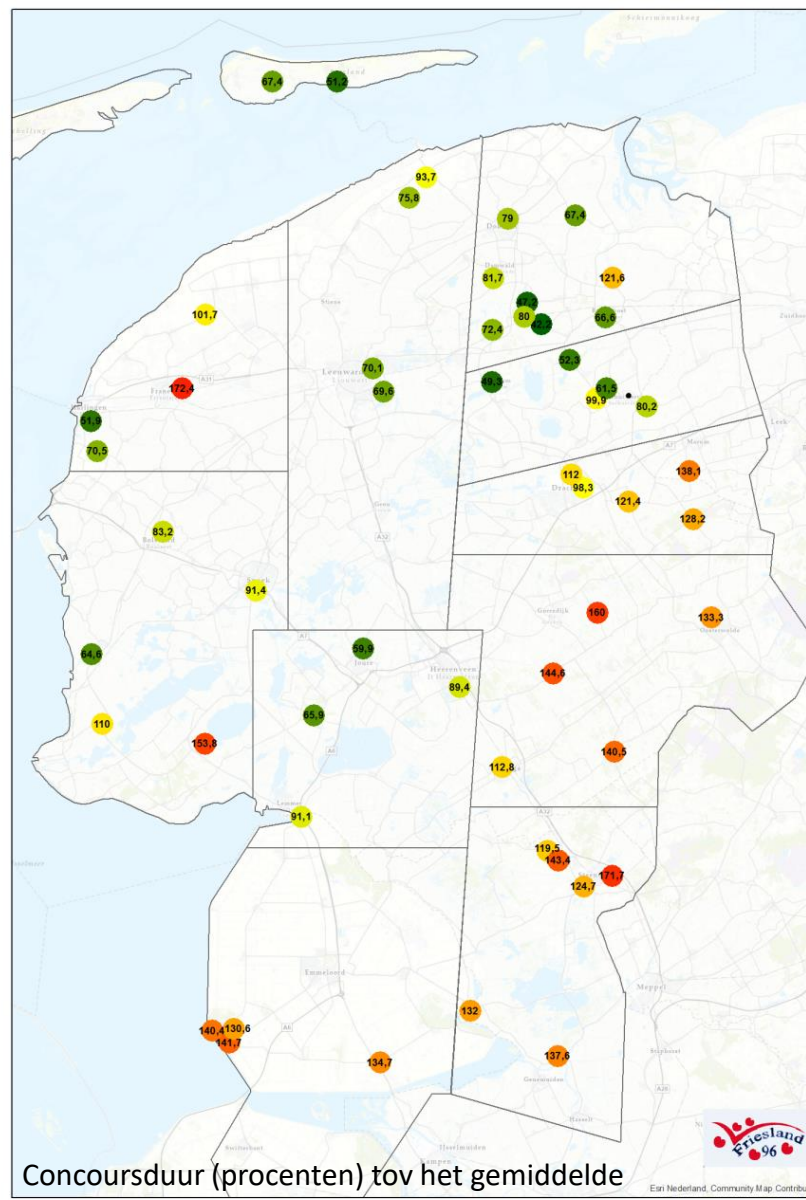
V15 Deurne (11)_{minus} V23 Sittard (10+11)

Groen/licht groen: Concoursduur wordt kleiner
 Rood/oranje/geel: Concoursduur wordt groter

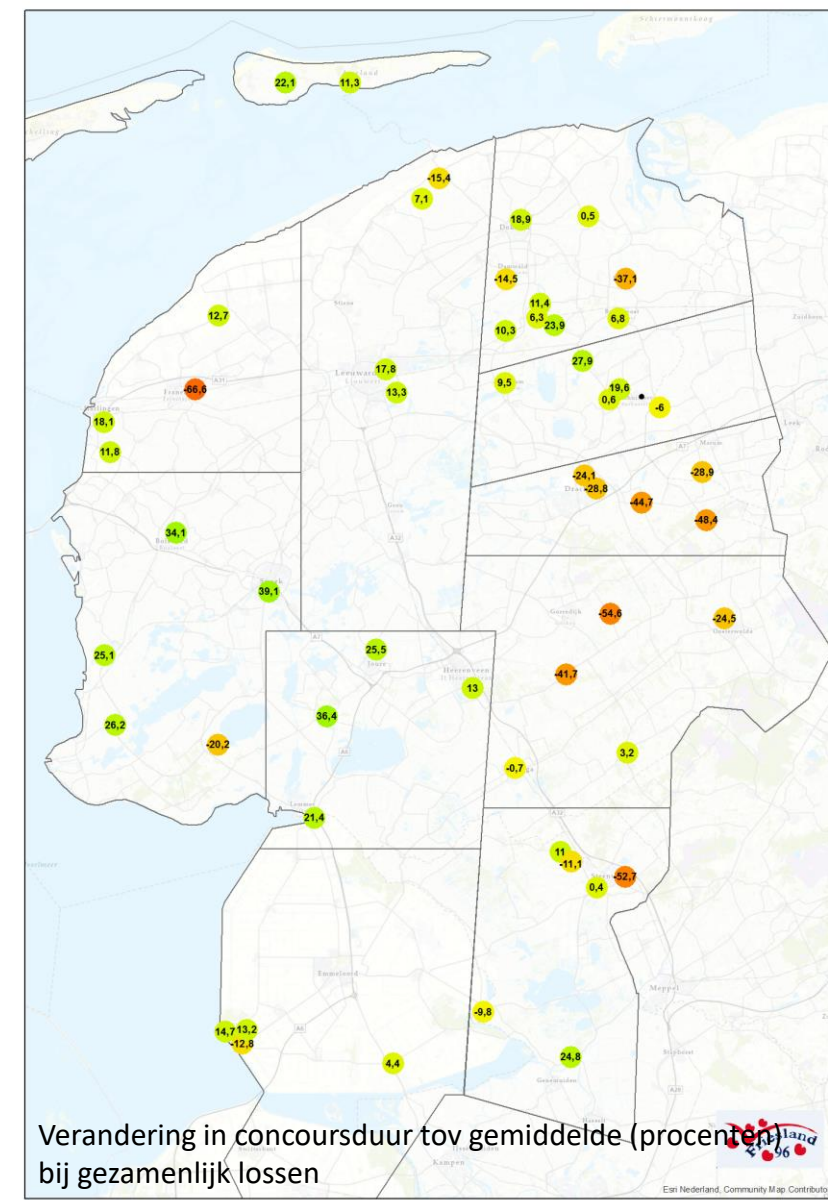


V17 Weert (11) Z3

Groen/geel: (<100) Concoursduur is kleiner dan gemiddeld
Rood/oranje: (>100) Concoursduur is groter dan gemiddeld

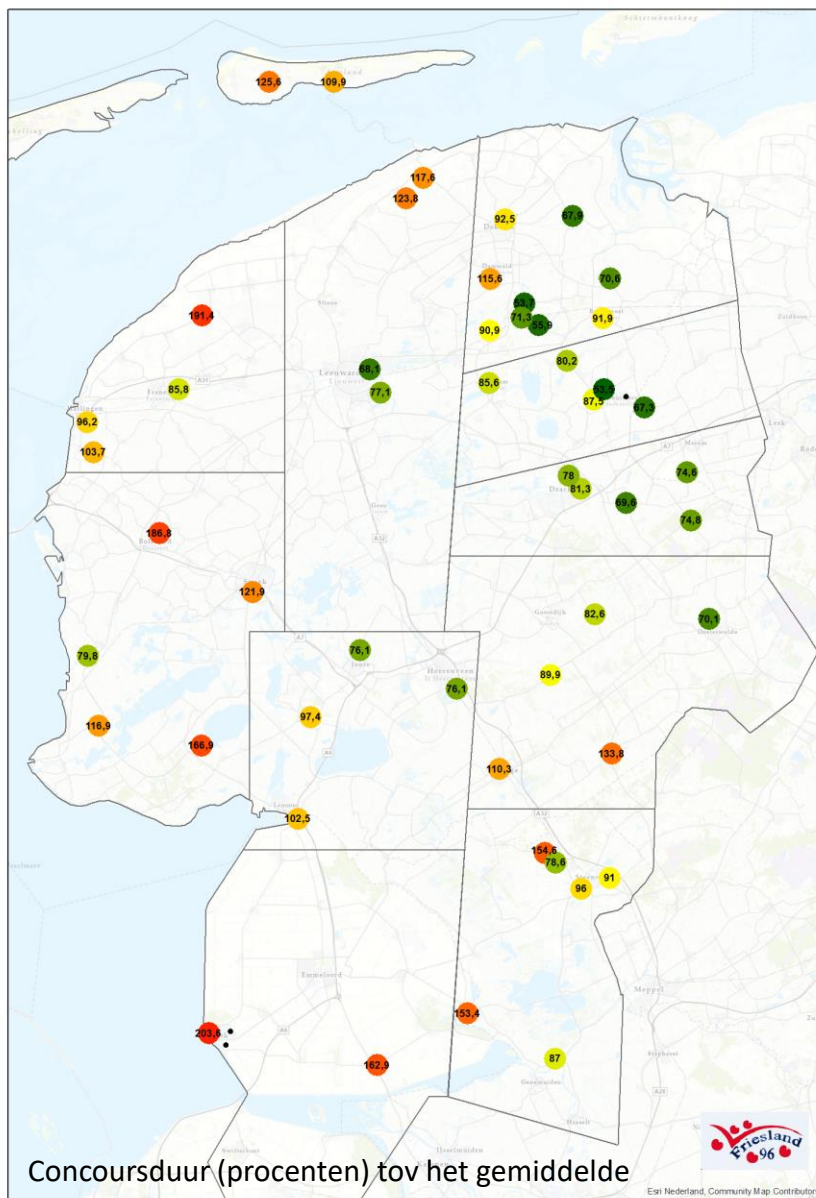


V23 Sittard (10+11) ZZW5



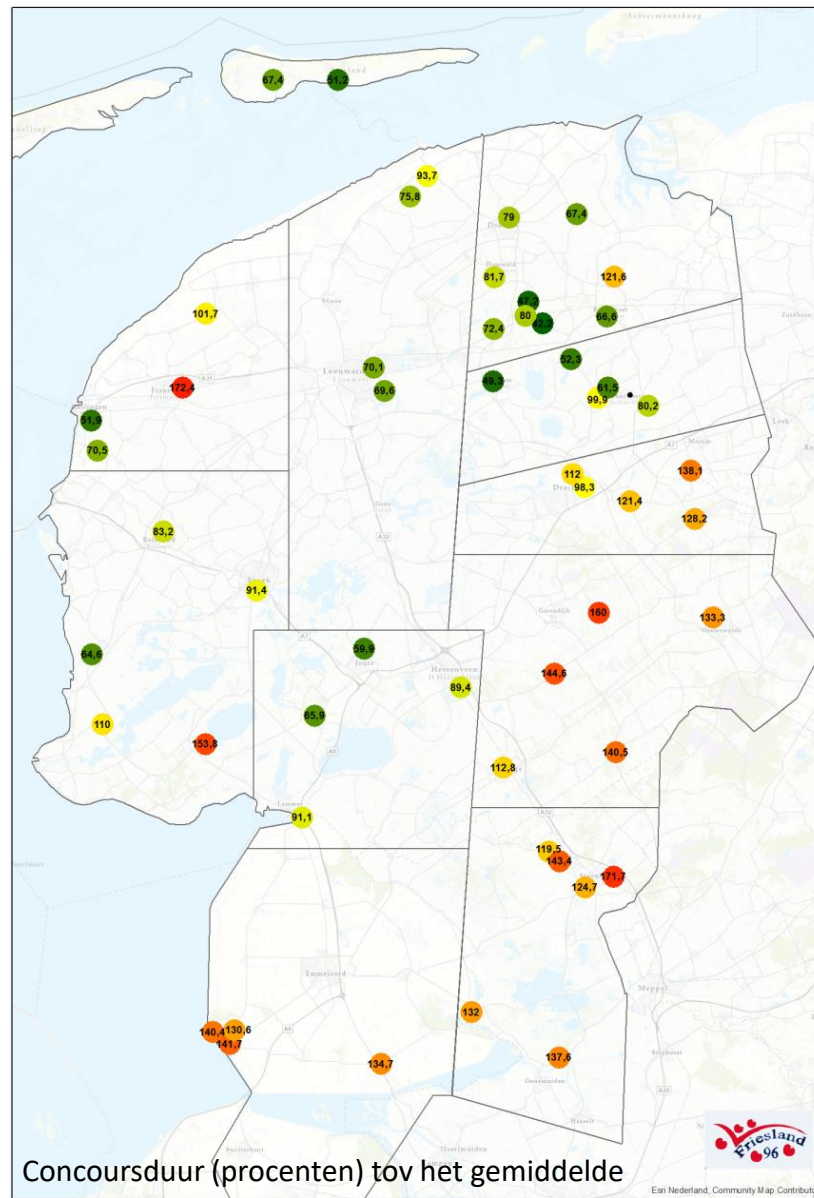
V17 Weert (11) minus V23 Sittard (10+11)

Groen/licht groen: Concoursduur wordt kleiner
Rood/oranje/geel: Concoursduur wordt groter

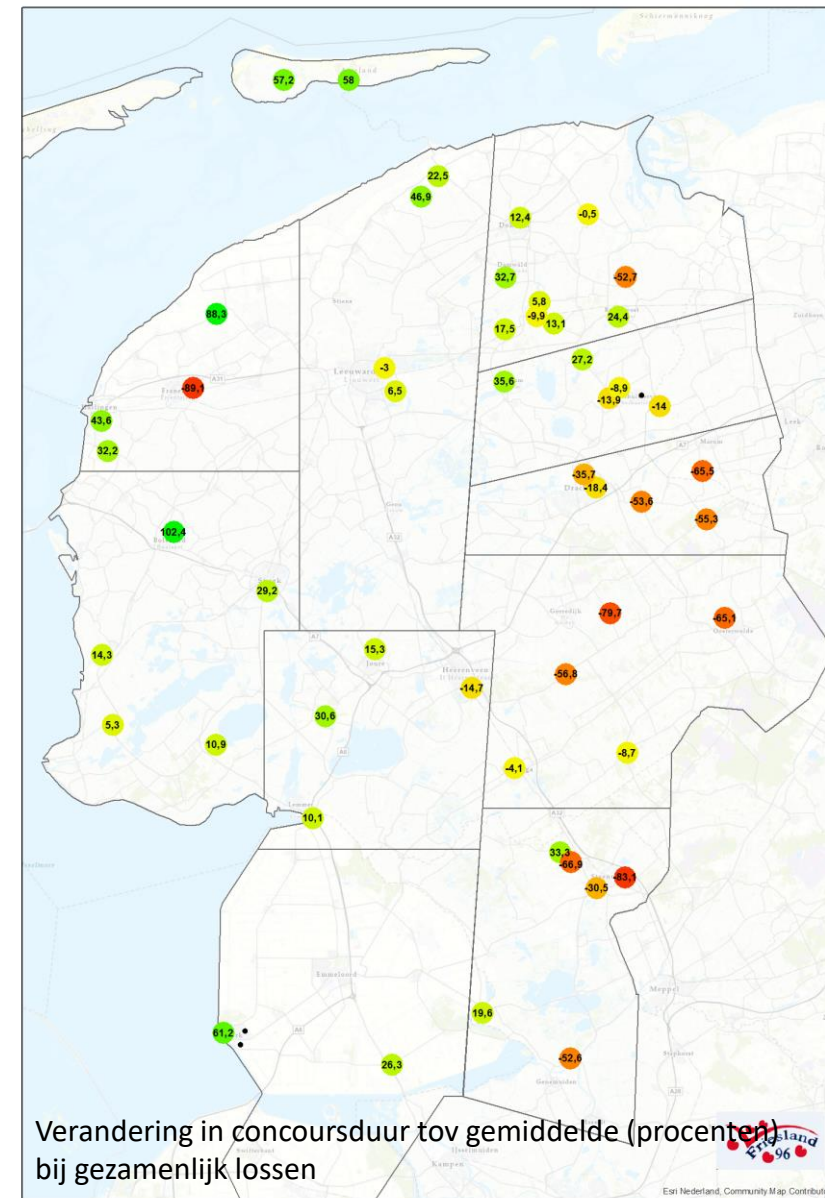


V27 Deurne (11) **WZW8**

Groen/geel: (<100) Concoursduur is kleiner dan gemiddeld
Rood/oranje: (>100) Concoursduur is groter dan gemiddeld



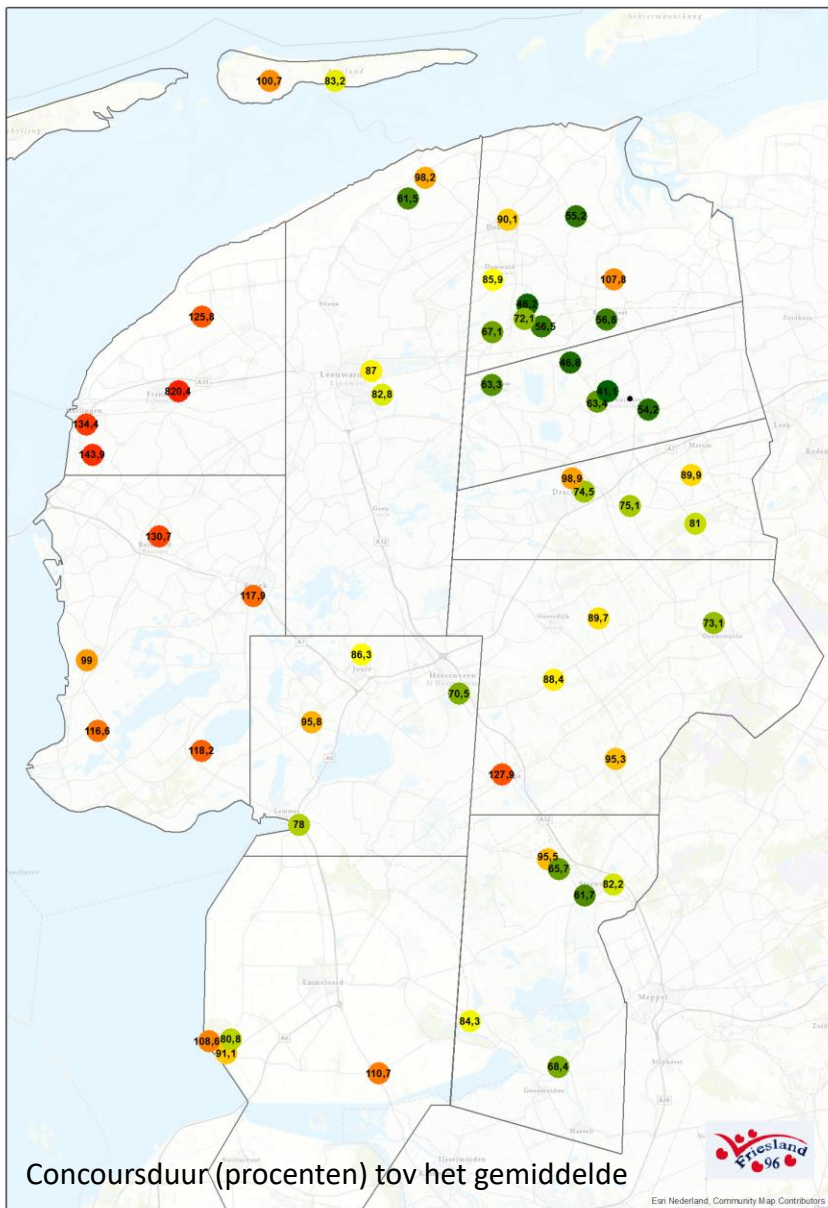
V23 Sittard (10+11) **ZZW5**



V27 Deurne (11)_{minus} V23 Sittard (10+11)

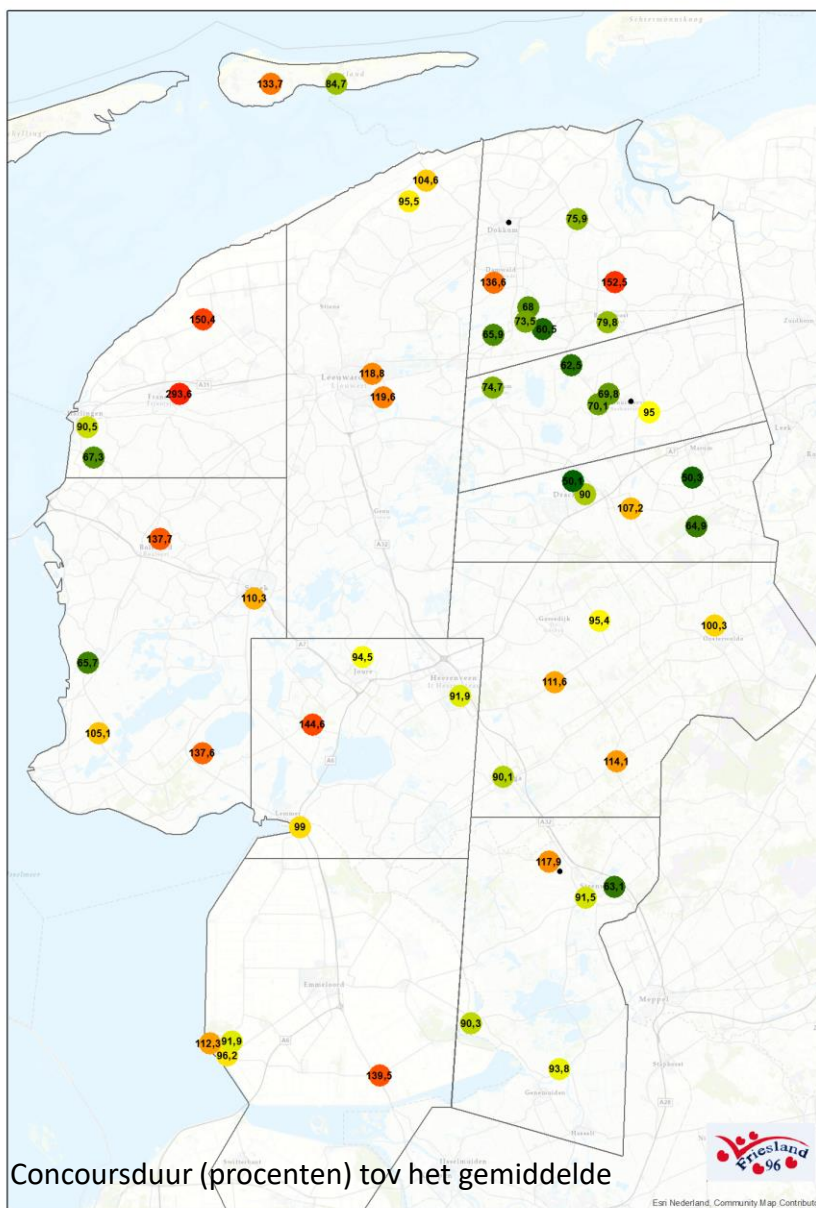
Groen/licht groen: Concoursduur wordt kleiner
Rood/oranje/geel: Concoursduur wordt groter

Concoursduur Midfond

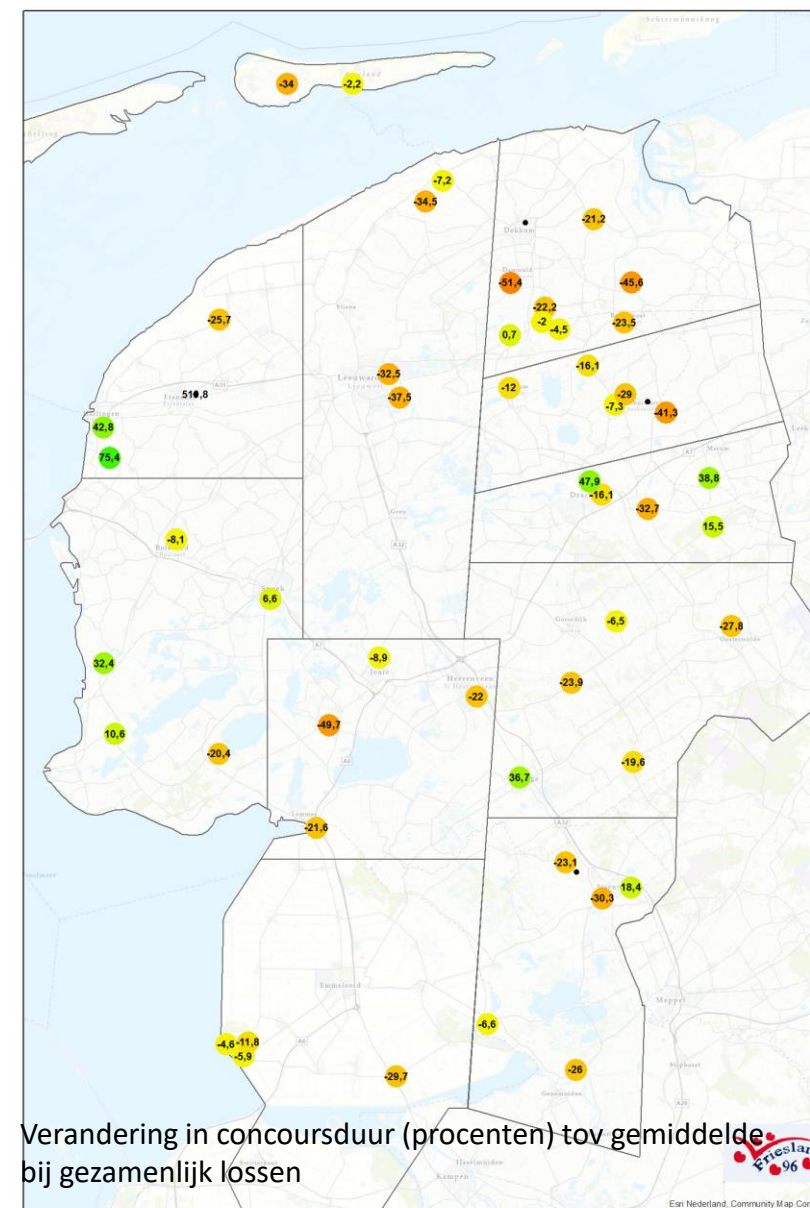


M26 Chimay (11) ZW5

Groen/geel: (<100) Concoursduur is kleiner dan gemiddeld
Rood/oranje: (>100) Concoursduur is groter dan gemiddeld

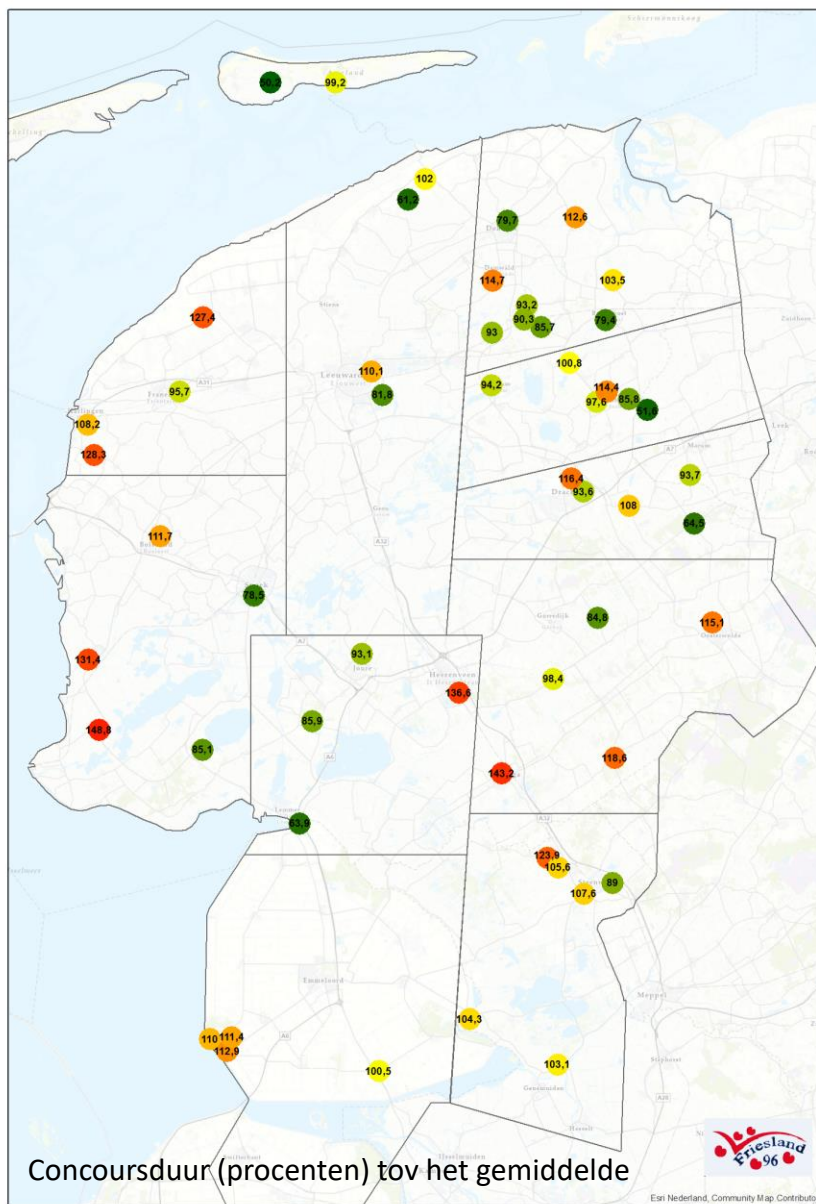


M25 Rethel (10+11) ZW5



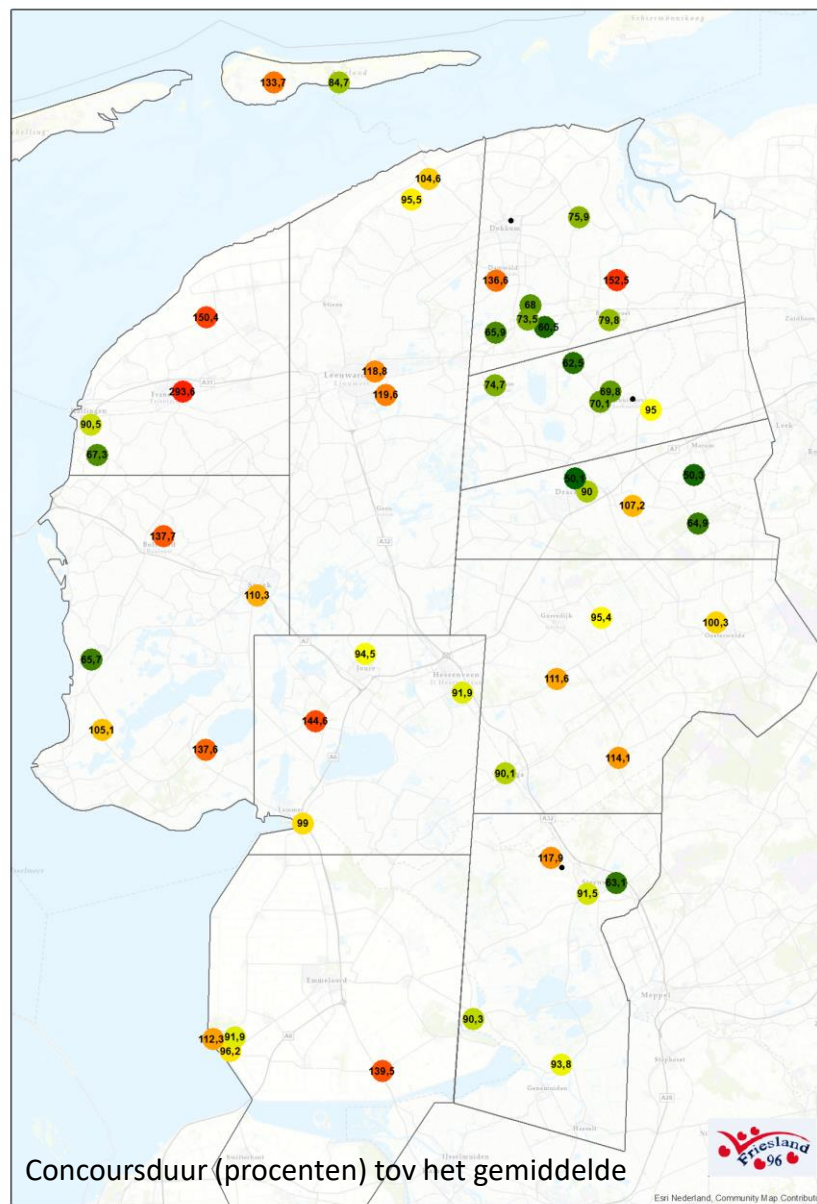
M26 Chimay minus M25 Rethel

Groen/licht groen: Concoursduur wordt kleiner
Rood/oranje/geel: Concoursduur wordt groter

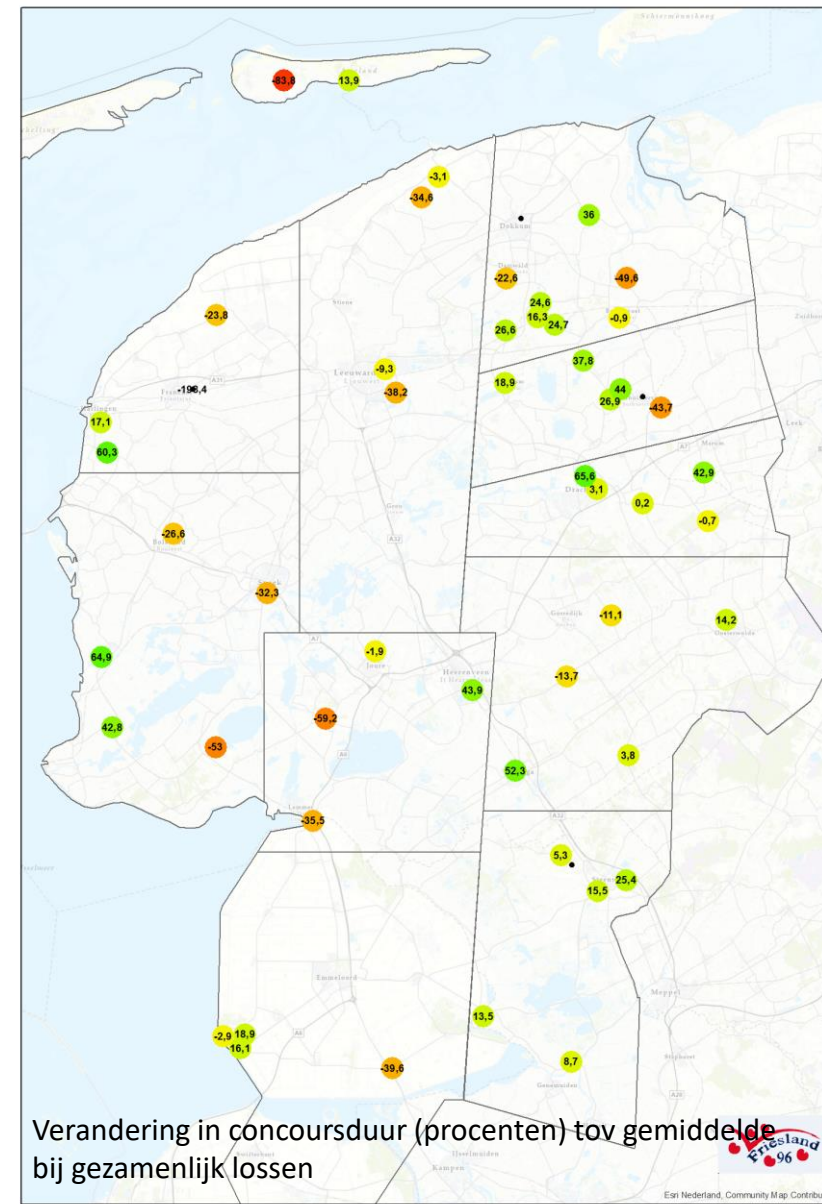


M24 Morlincourt (11) ZW5

Groen/geel: (<100) Concoursduur is kleiner dan gemiddeld
Rood/oranje: (>100) Concoursduur is groter dan gemiddeld

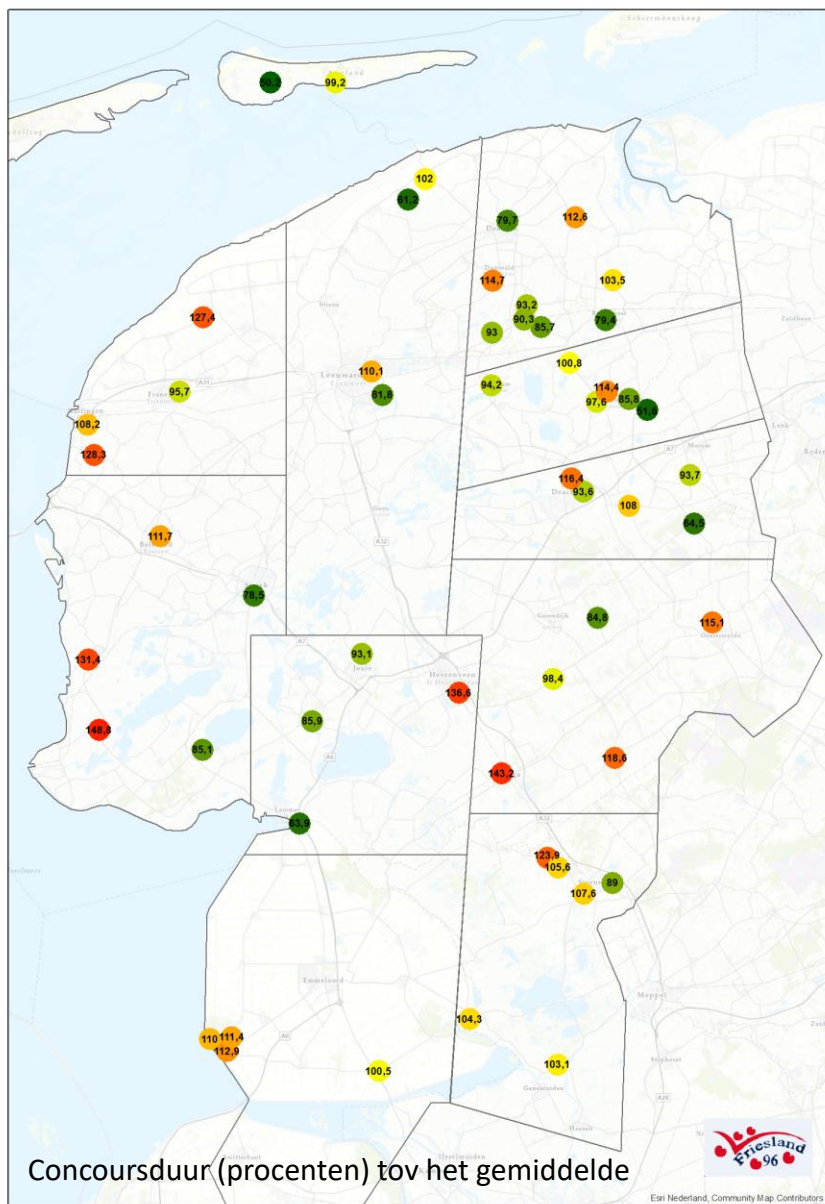


M25 Rethel (10+11) ZW5



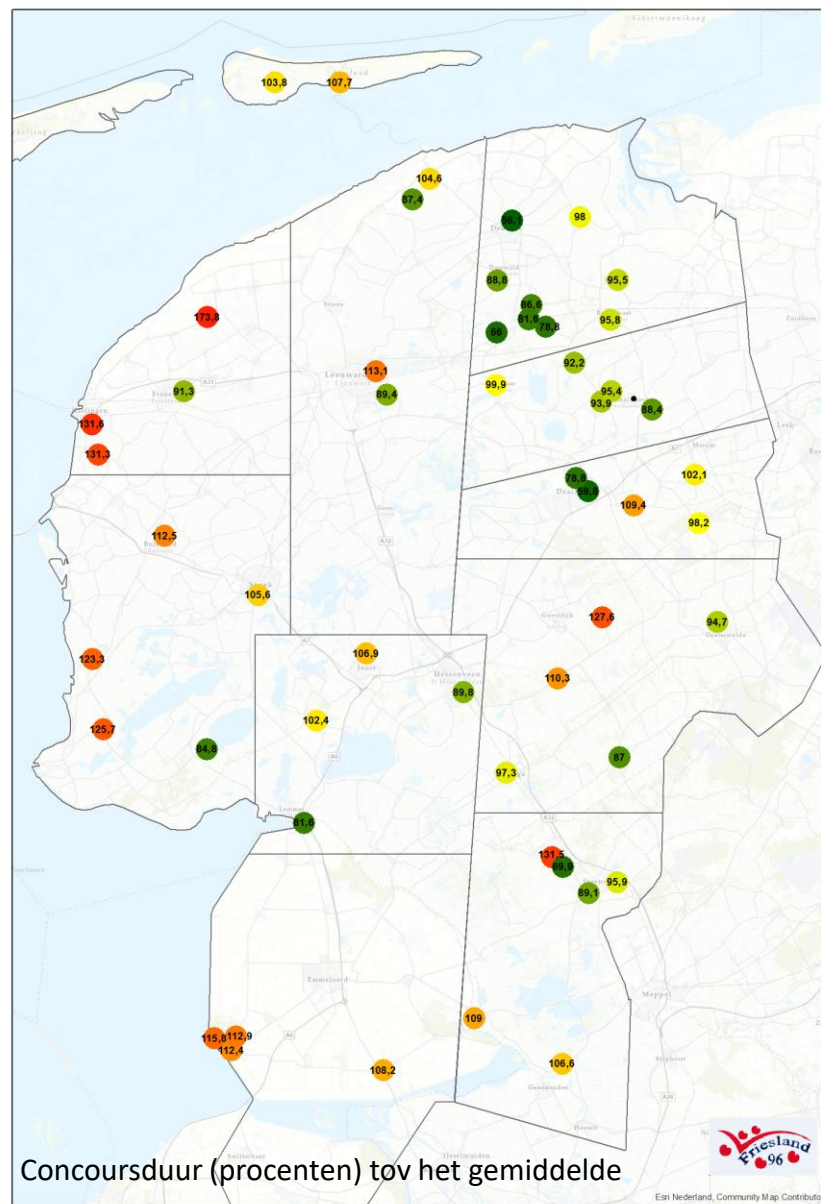
M24 Morlincourt minus M25 Rethel

Groen/licht groen: Concoursduur wordt kleiner
Rood/oranje/geel: Concoursduur wordt groter

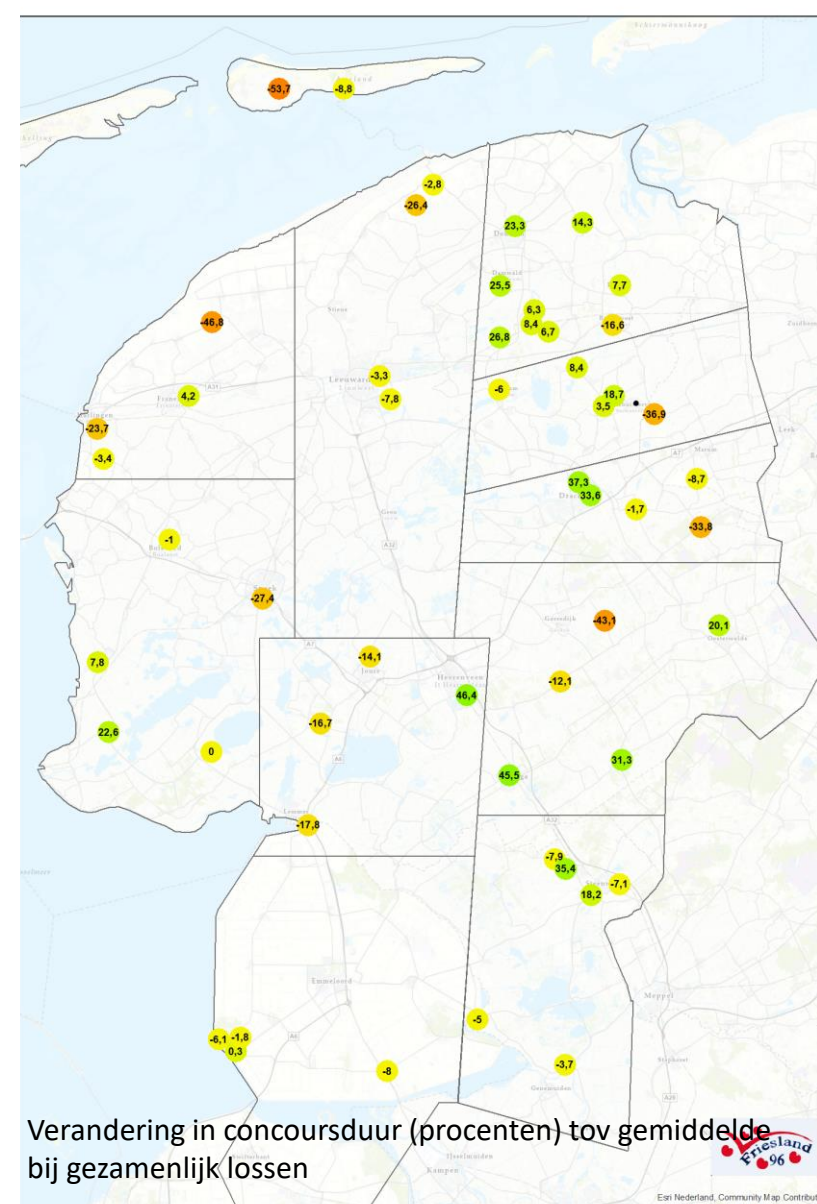


M24 Morlincourt (11) ZW5

Groen/geel: (<100) Concoursduur is kleiner dan gemiddeld
Rood/oranje: (>100) Concoursduur is groter dan gemiddeld

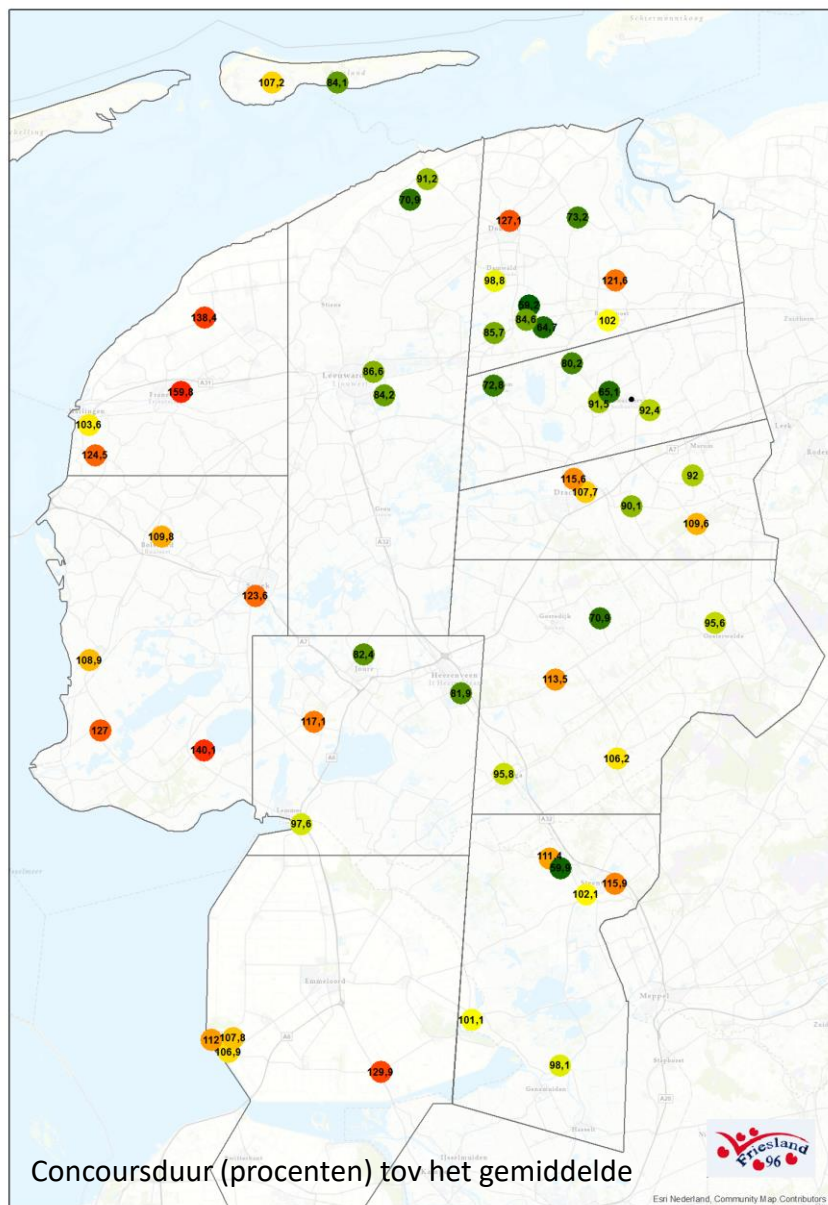


M30 Arlon (10+11) ZZW5



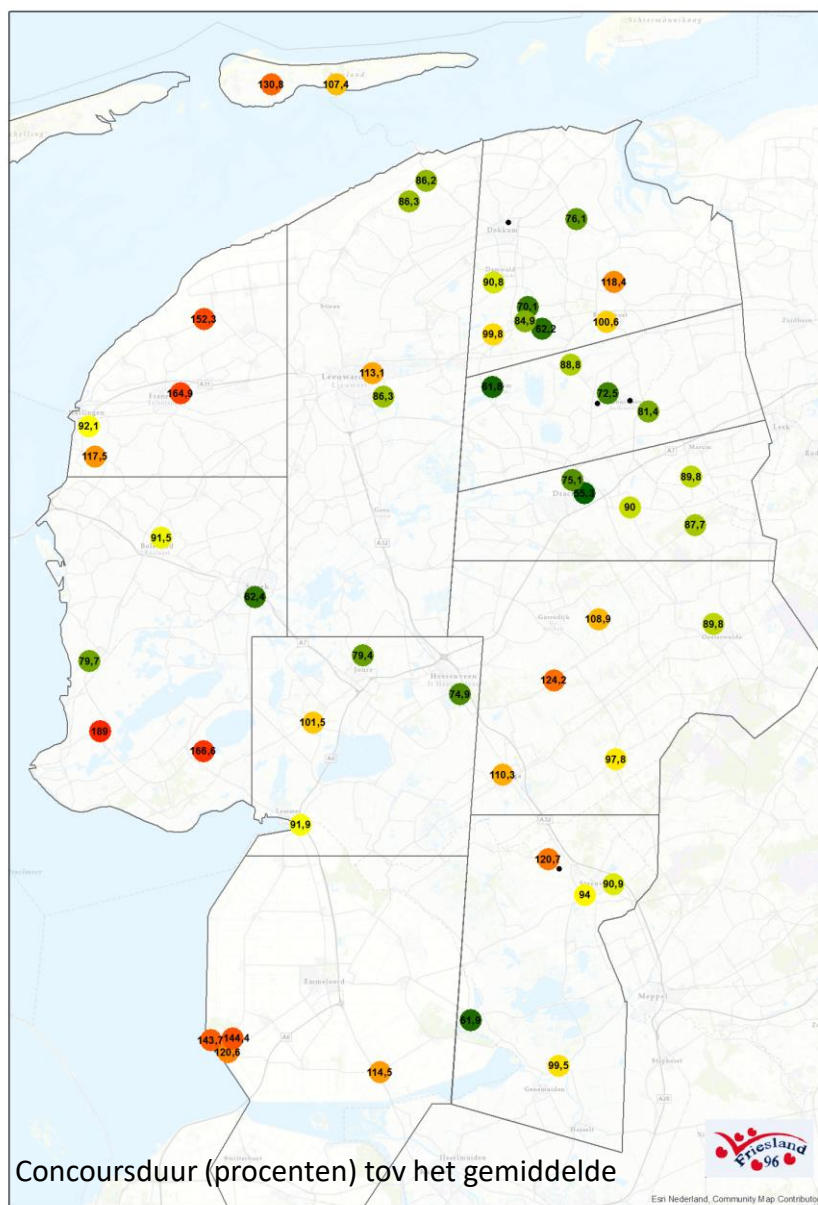
M24 Morlincourt minus M30 Arlon

Groen/licht groen: Concoursduur wordt kleiner
Rood/oranje/geel: Concoursduur wordt groter

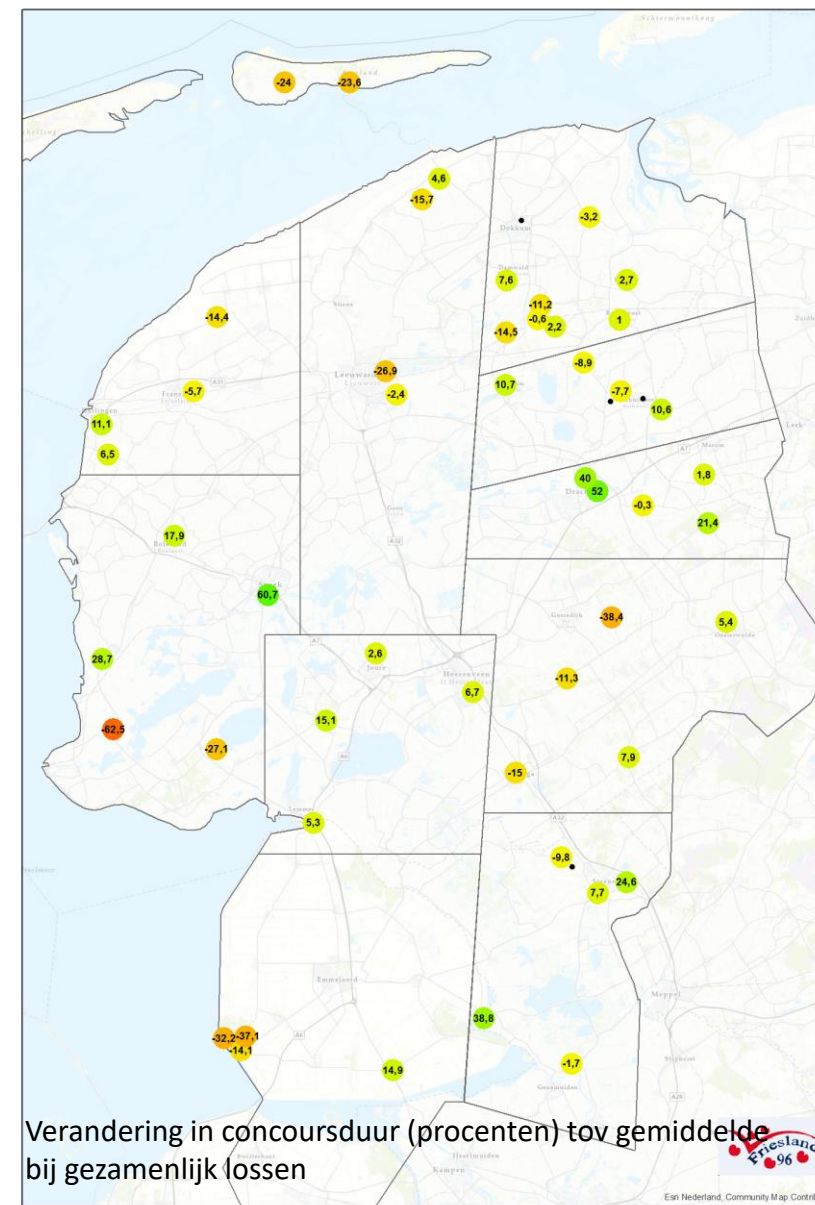


M25 Chimay (11) ZZW2

Groen/geel: (<100) Concoursduur is kleiner dan gemiddeld
Rood/oranje: (>100) Concoursduur is groter dan gemiddeld

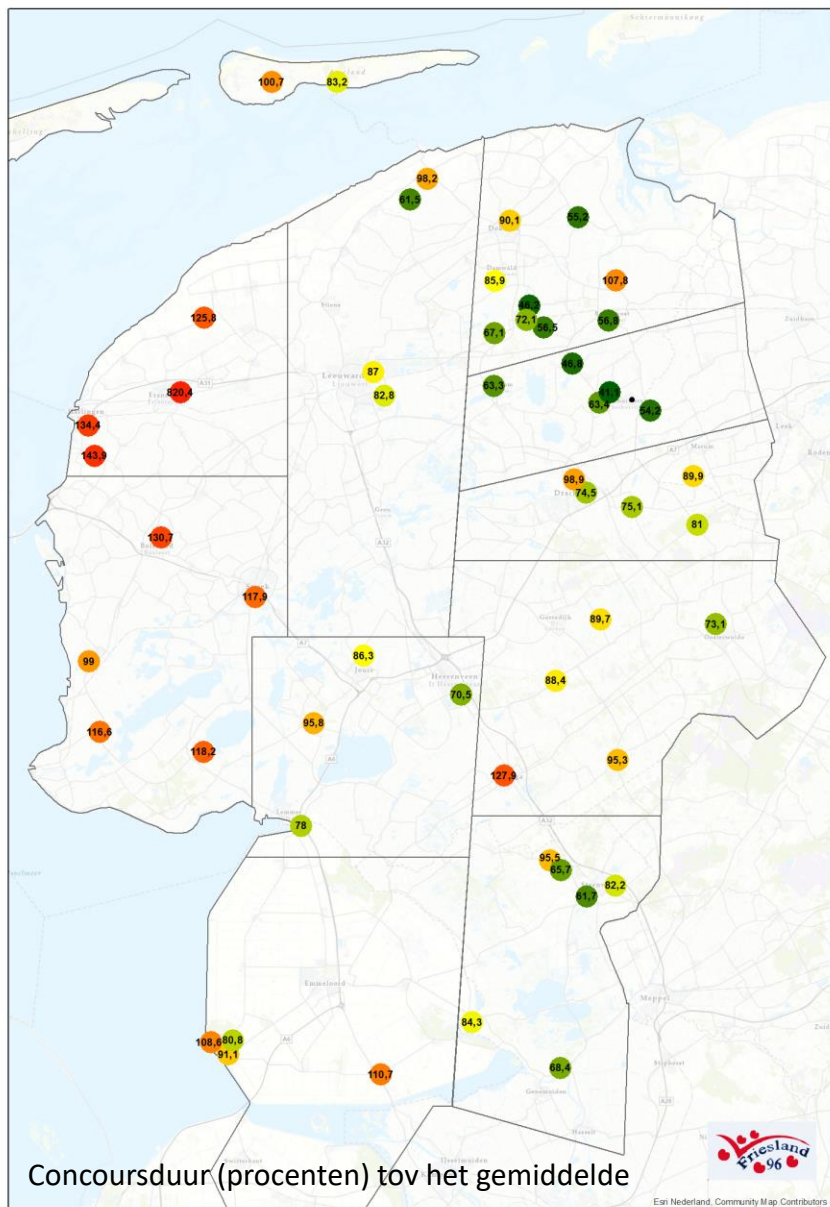


M27 Chalons en Champag. (10+11) Z2



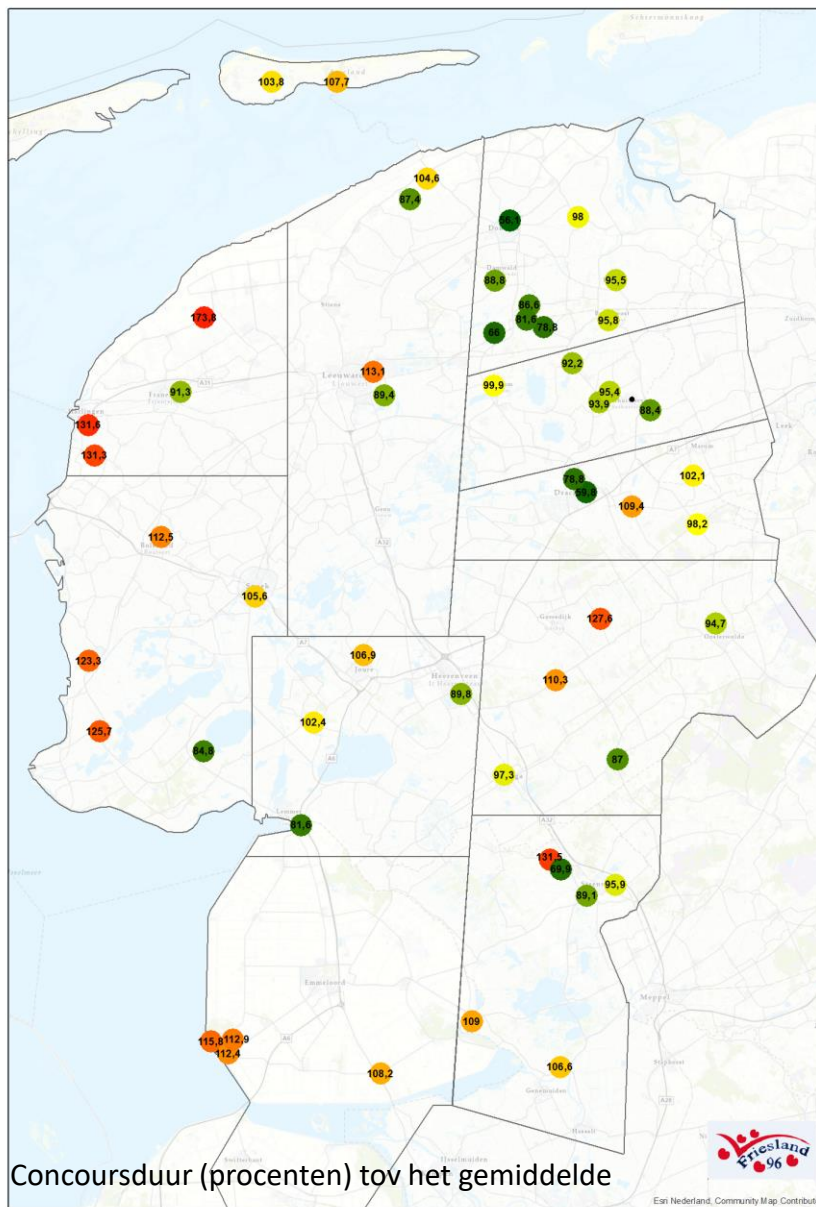
M25 Chimay minus M27 Chalons & Cham.

Groen/licht groen: Concoursduur wordt kleiner
Rood/oranje/geel: Concoursduur wordt groter

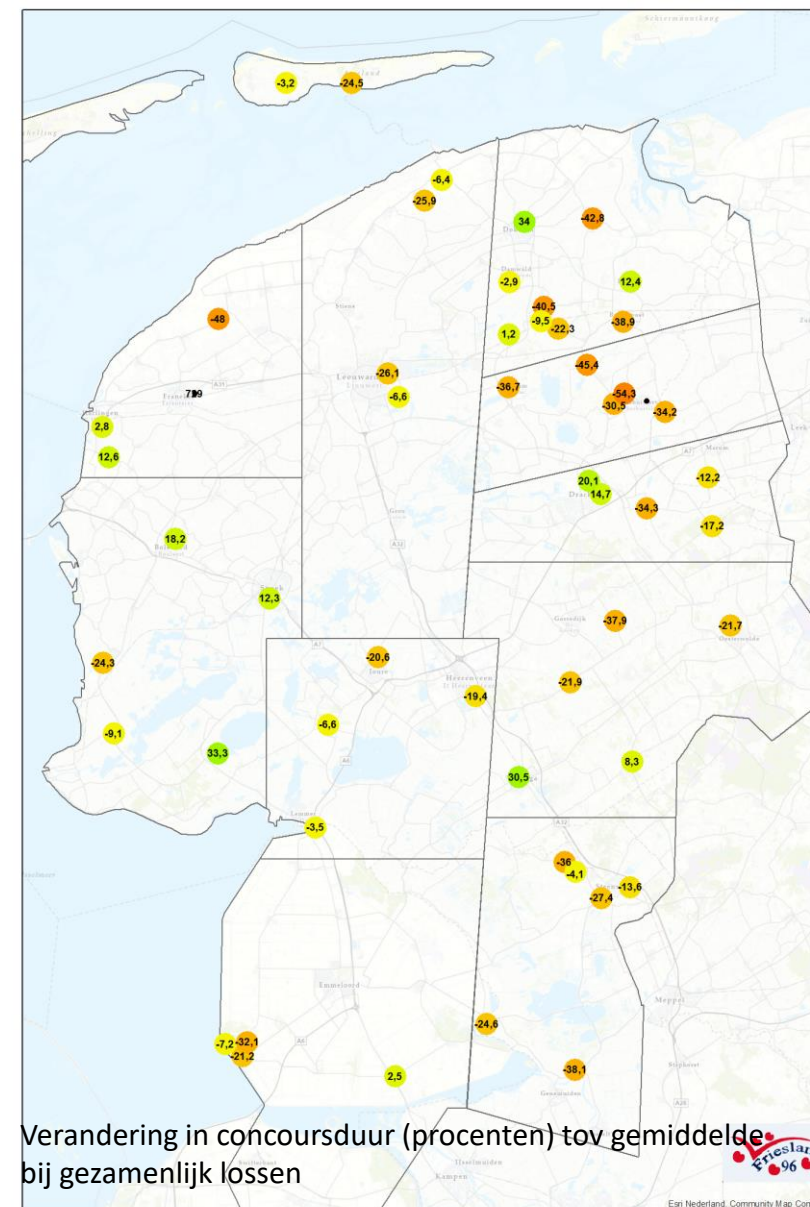


M26 Chimay (11) ZW5

Groen/geel: (<100) Concoursduur is kleiner dan gemiddeld
Rood/oranje: (>100) Concoursduur is groter dan gemiddeld



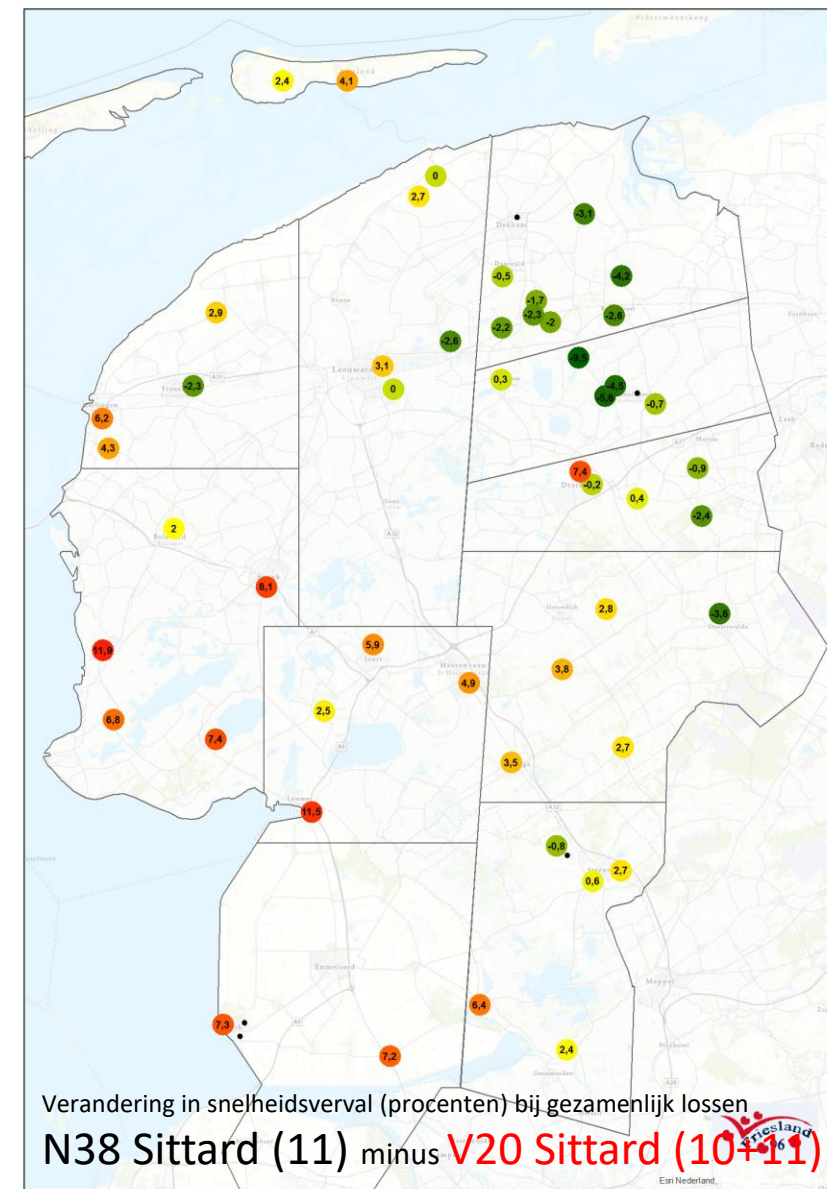
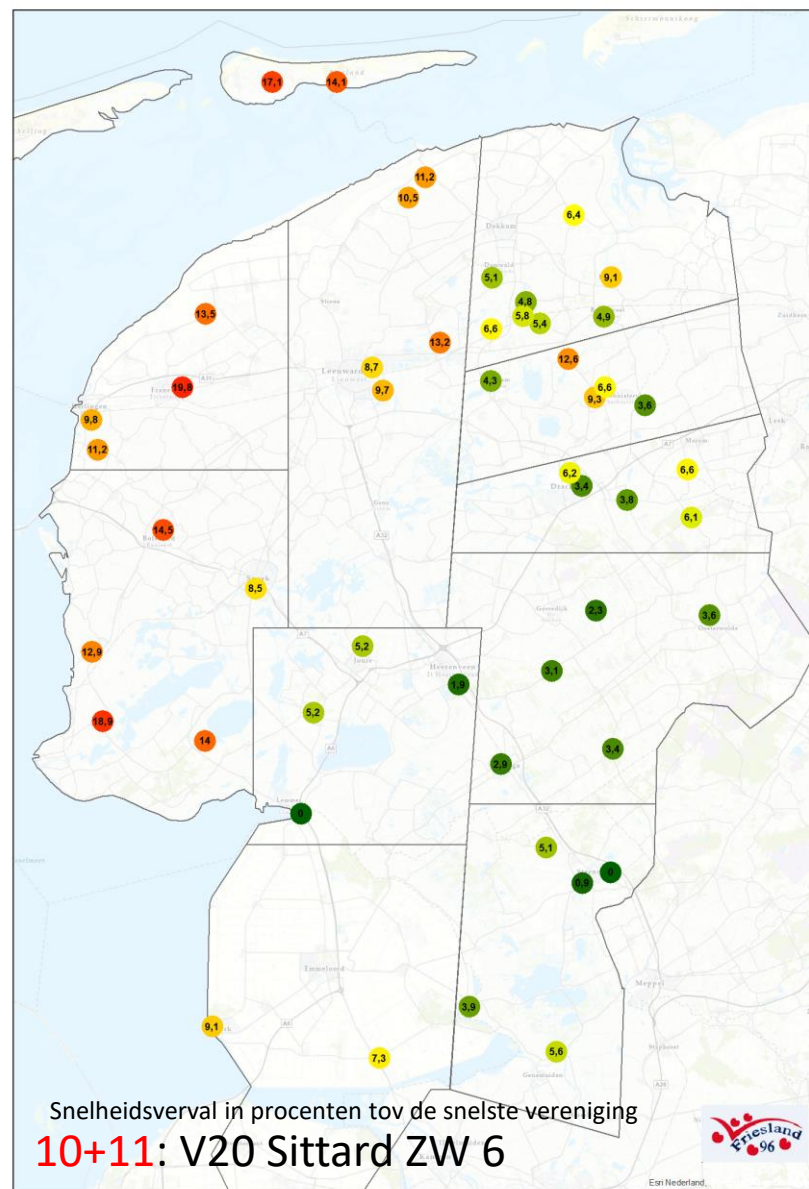
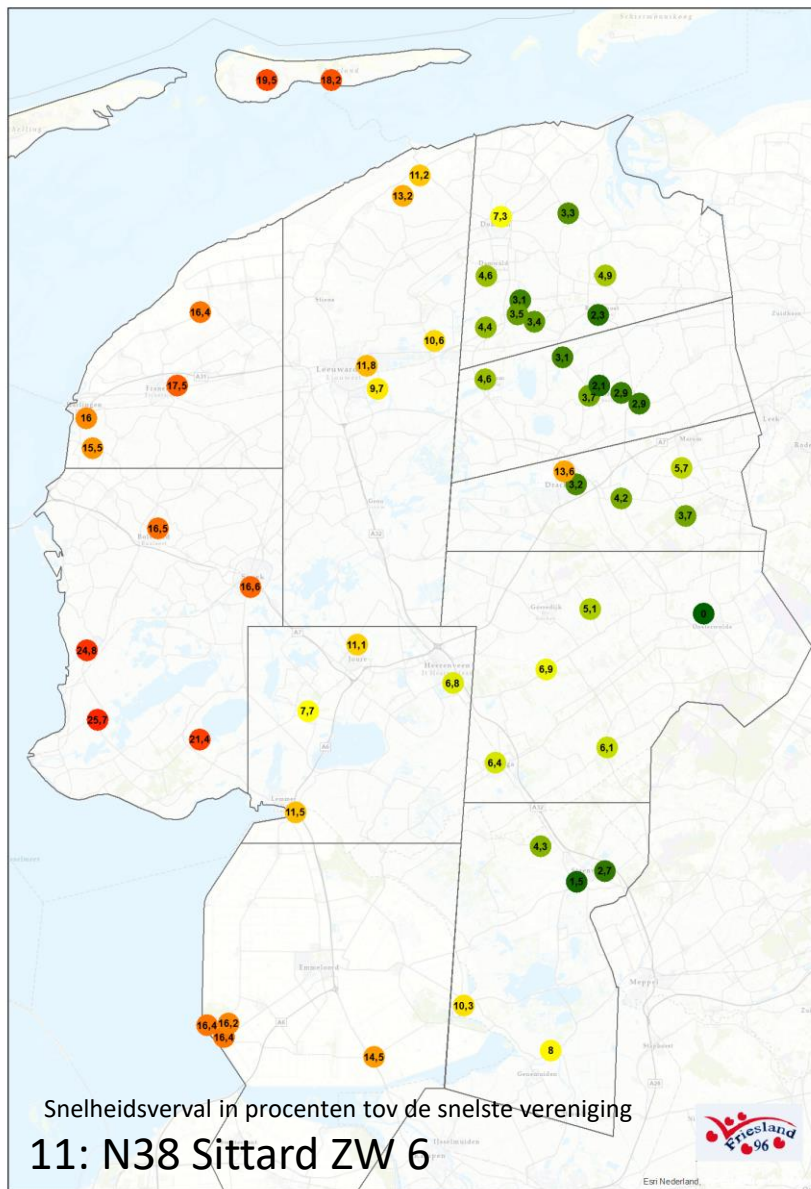
M30 Arlon (10+11) ZZW5



M26 Chimay minus M30 Arlon

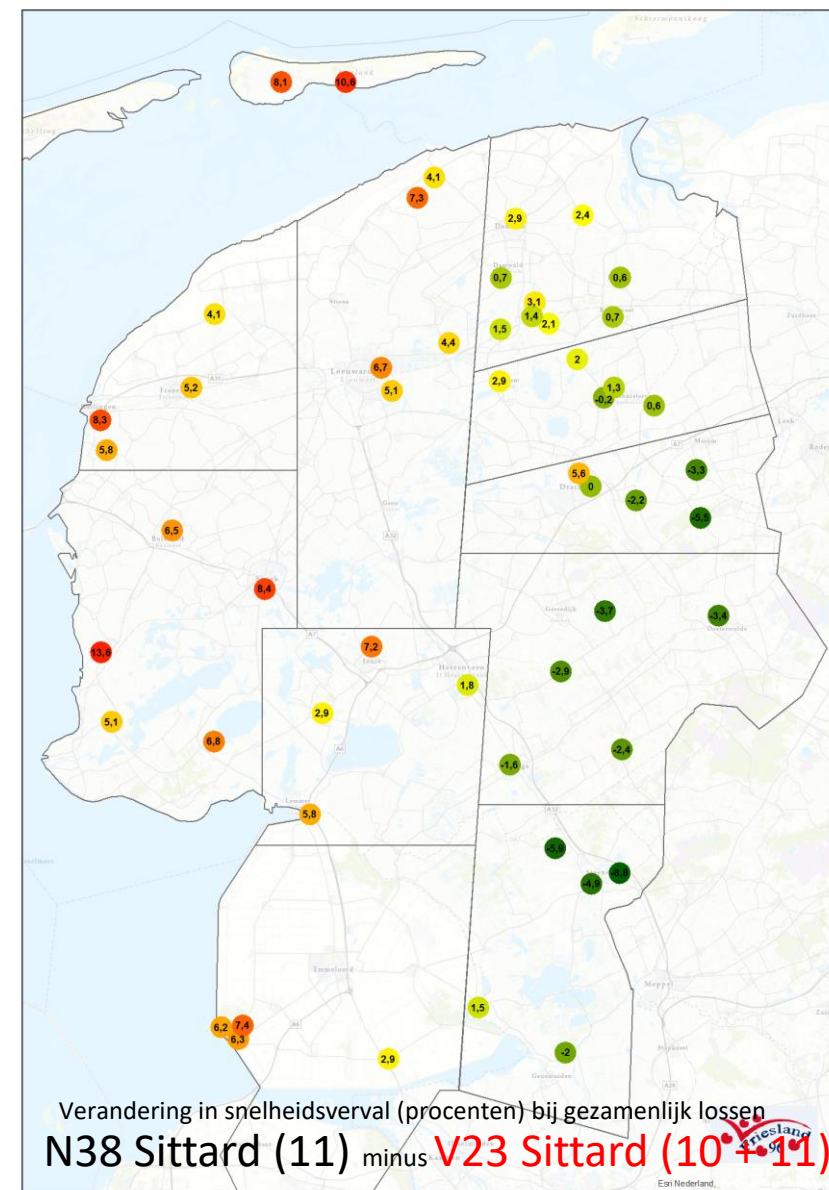
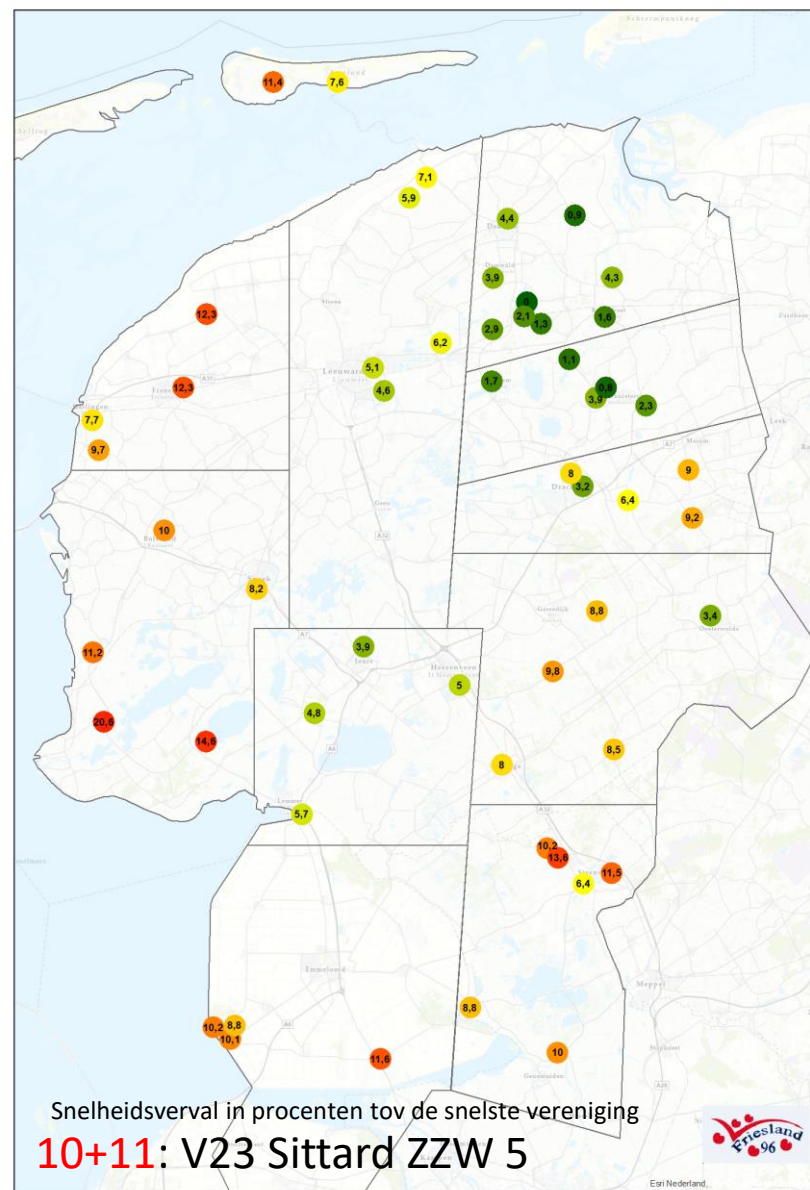
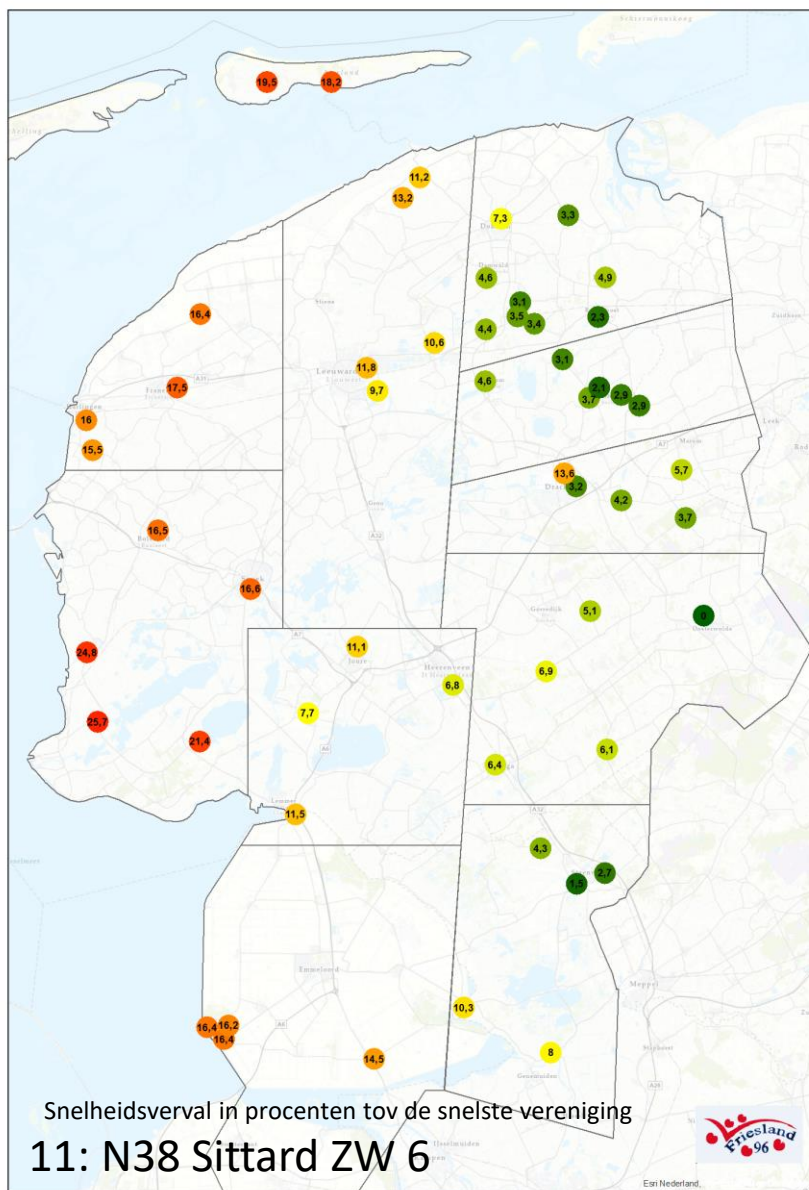
Groen/licht groen: Concoursduur wordt kleiner
Rood/oranje/geel: Concoursduur wordt groter

Snelheid Vitesse



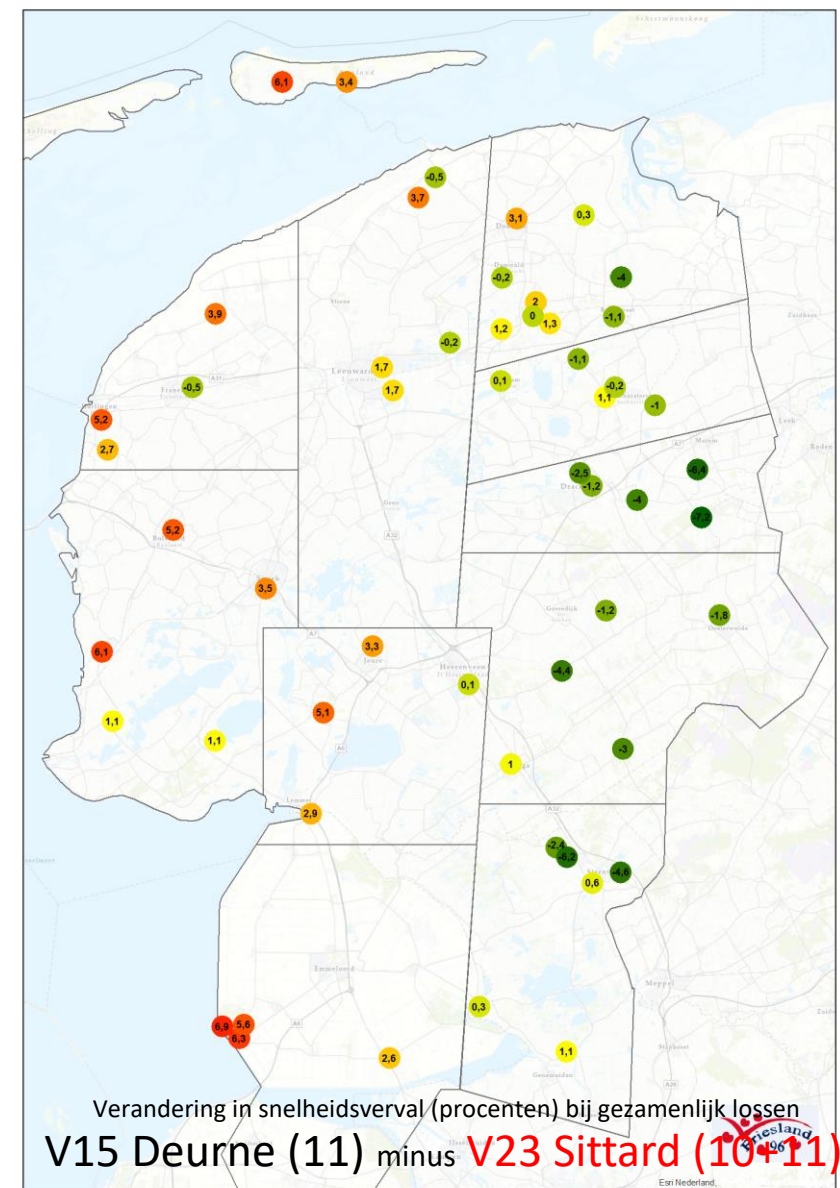
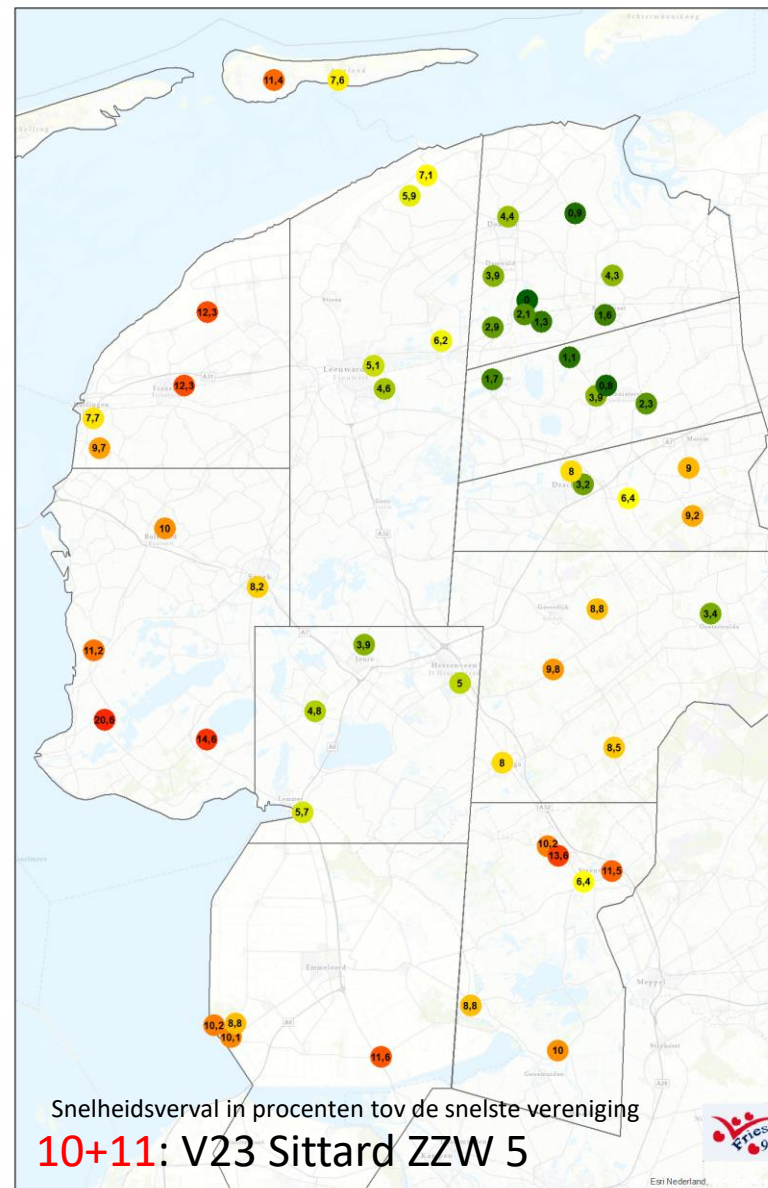
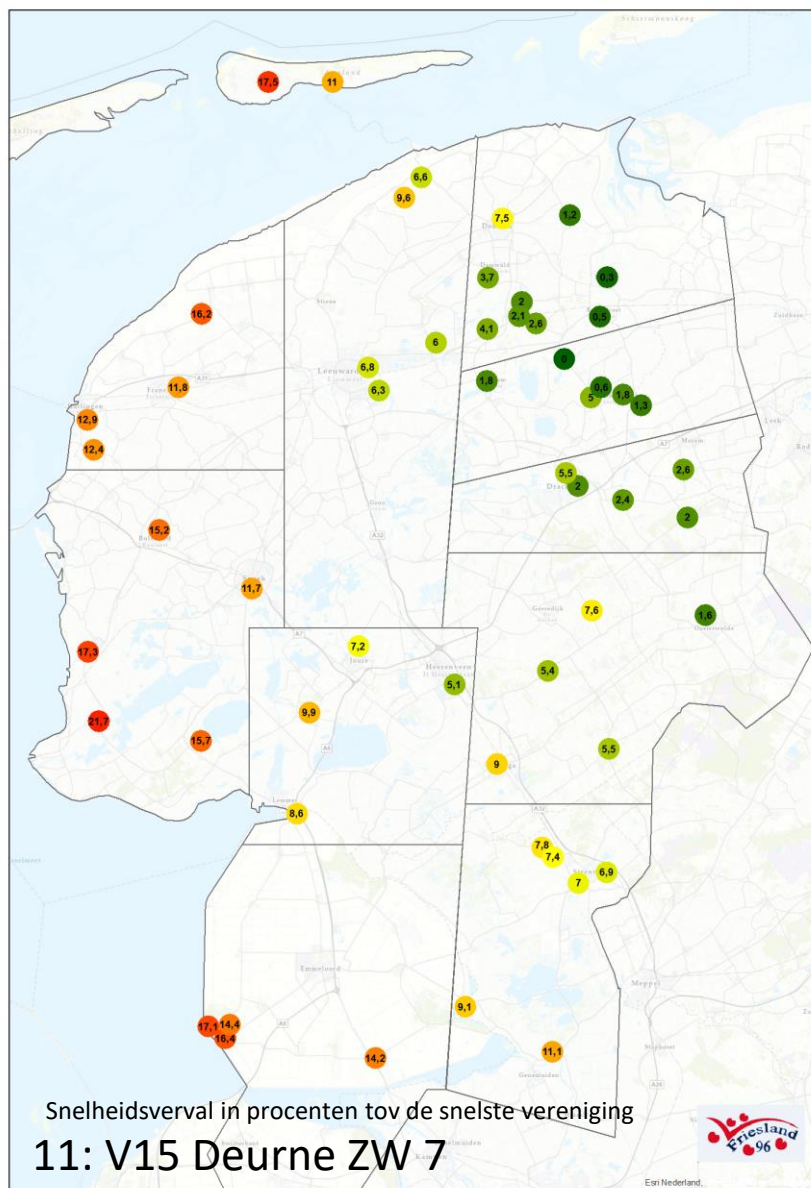
Groen/geel: Snelheidsverval is klein
 Rood/oranje: Snelheidsverval is groot

Groen/licht groen: Snelheidsverval wordt groter
 Rood/oranje/geel: Snelheidsverval wordt kleiner



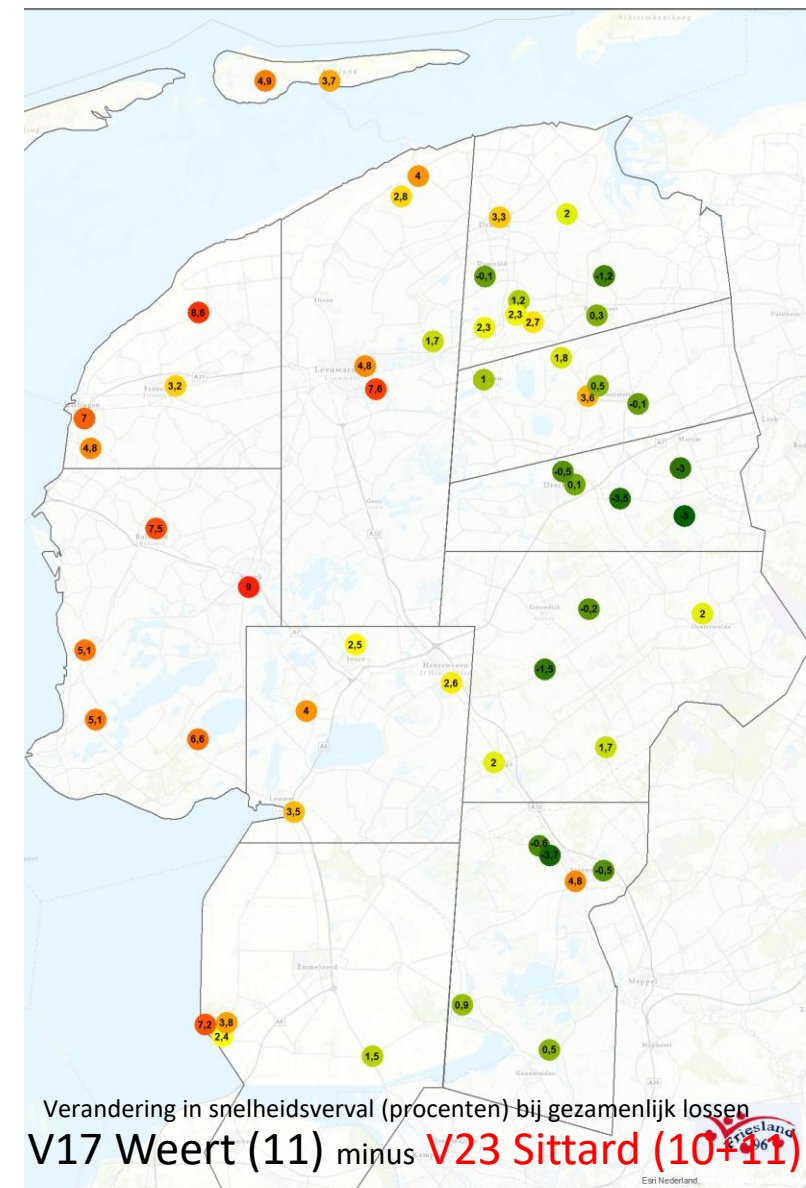
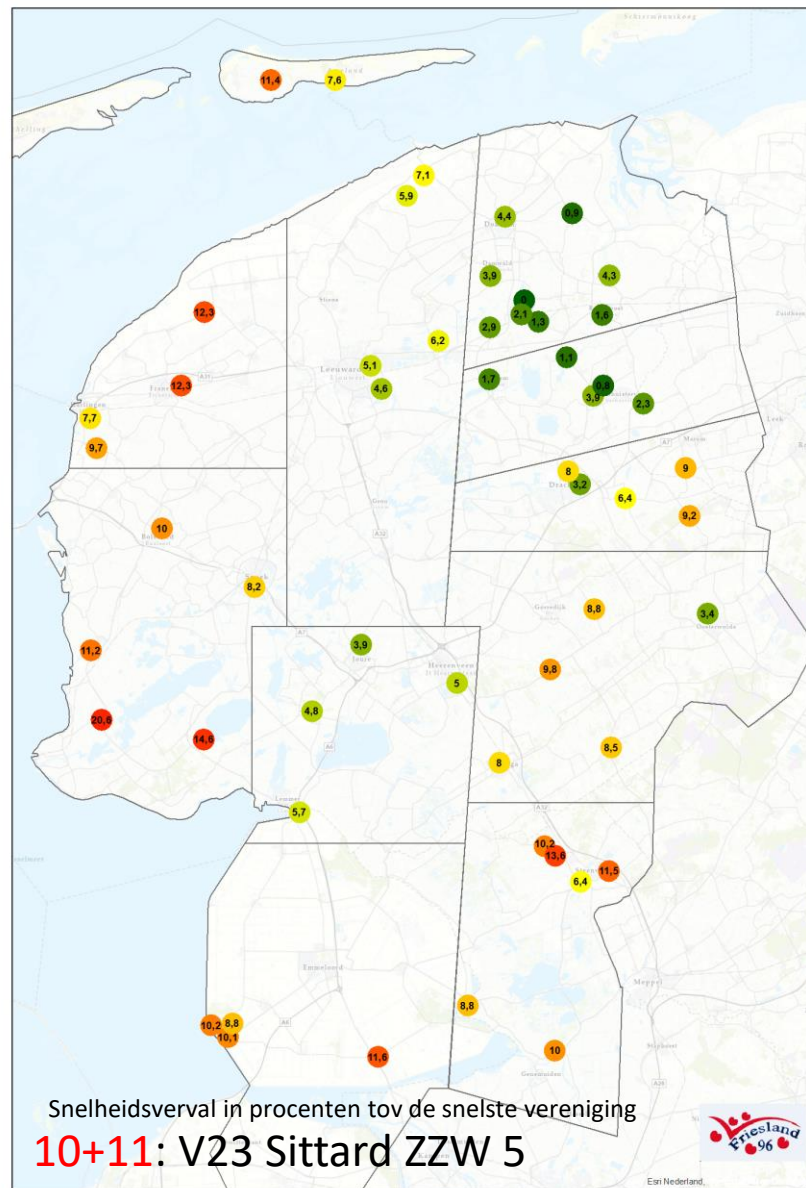
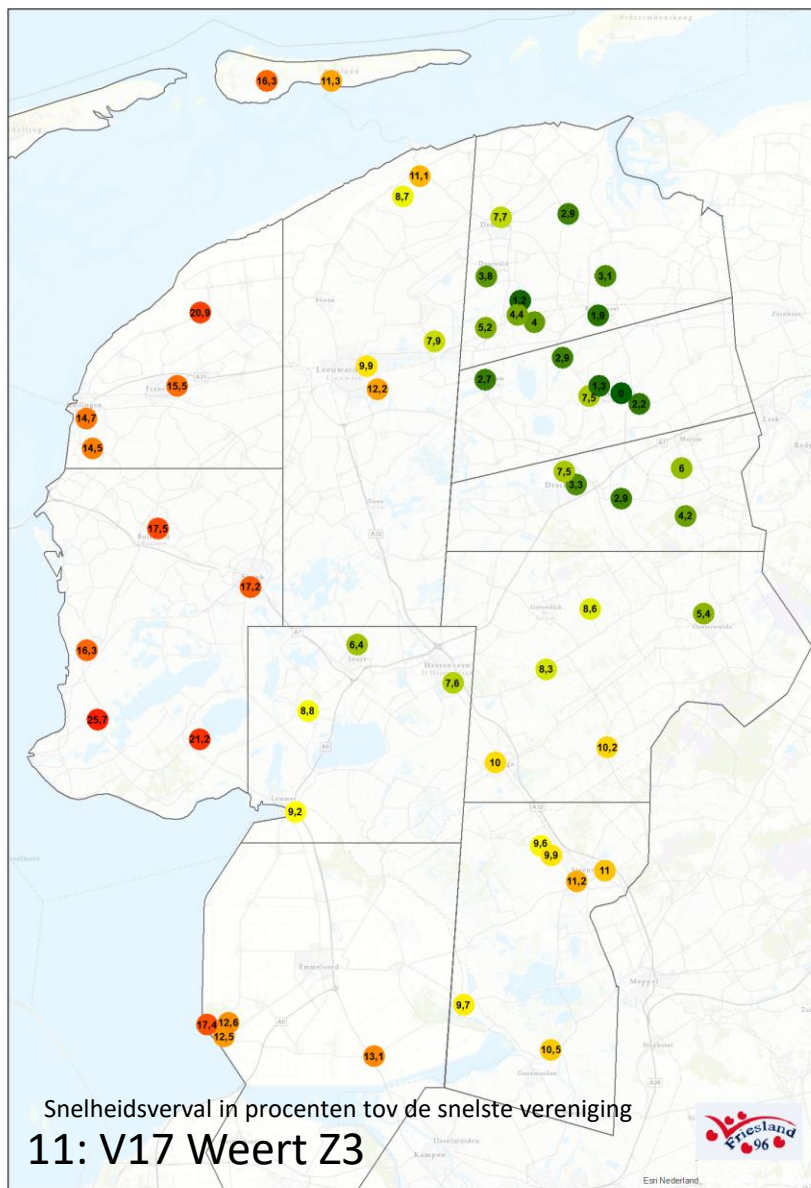
Groen/geel: Snelheidsverval is klein
Rood/oranje: Snelheidsverval is groot

Groen/licht groen: Snelheidsverval wordt groter
Rood/oranje/geel: Snelheidsverval wordt kleiner



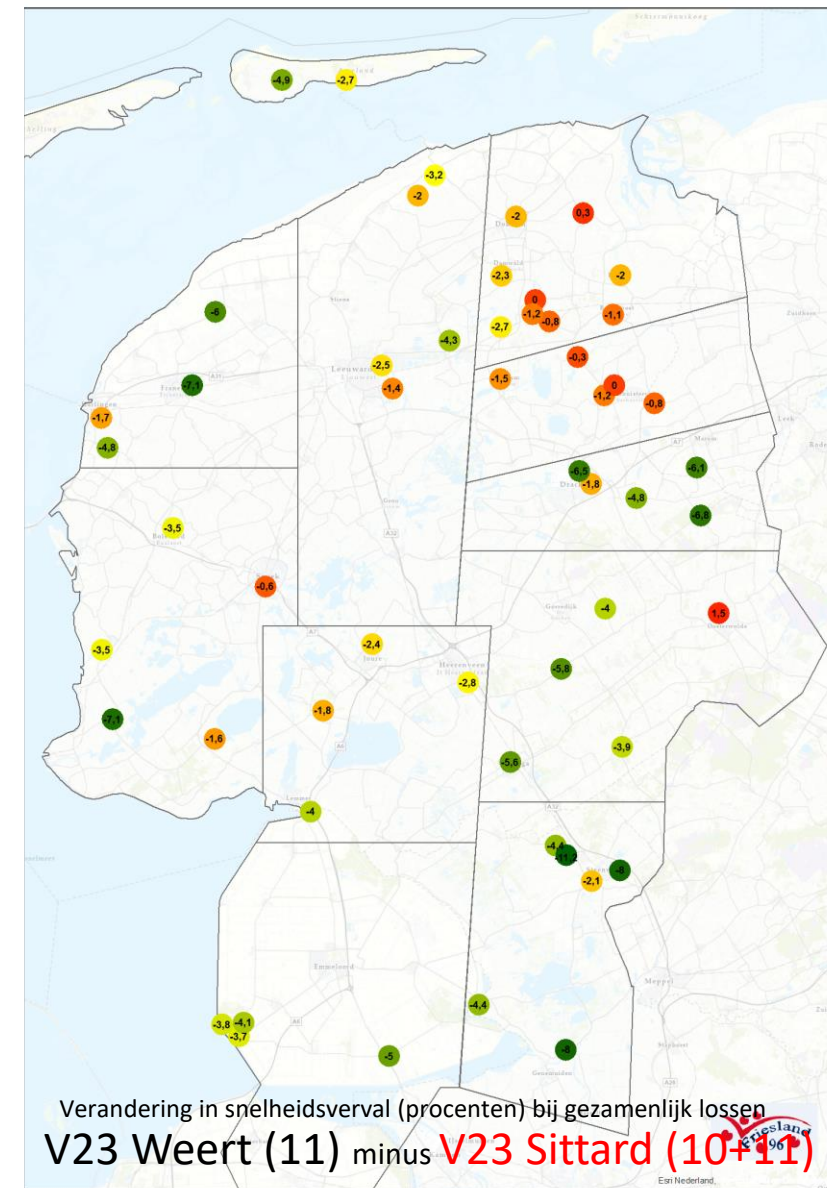
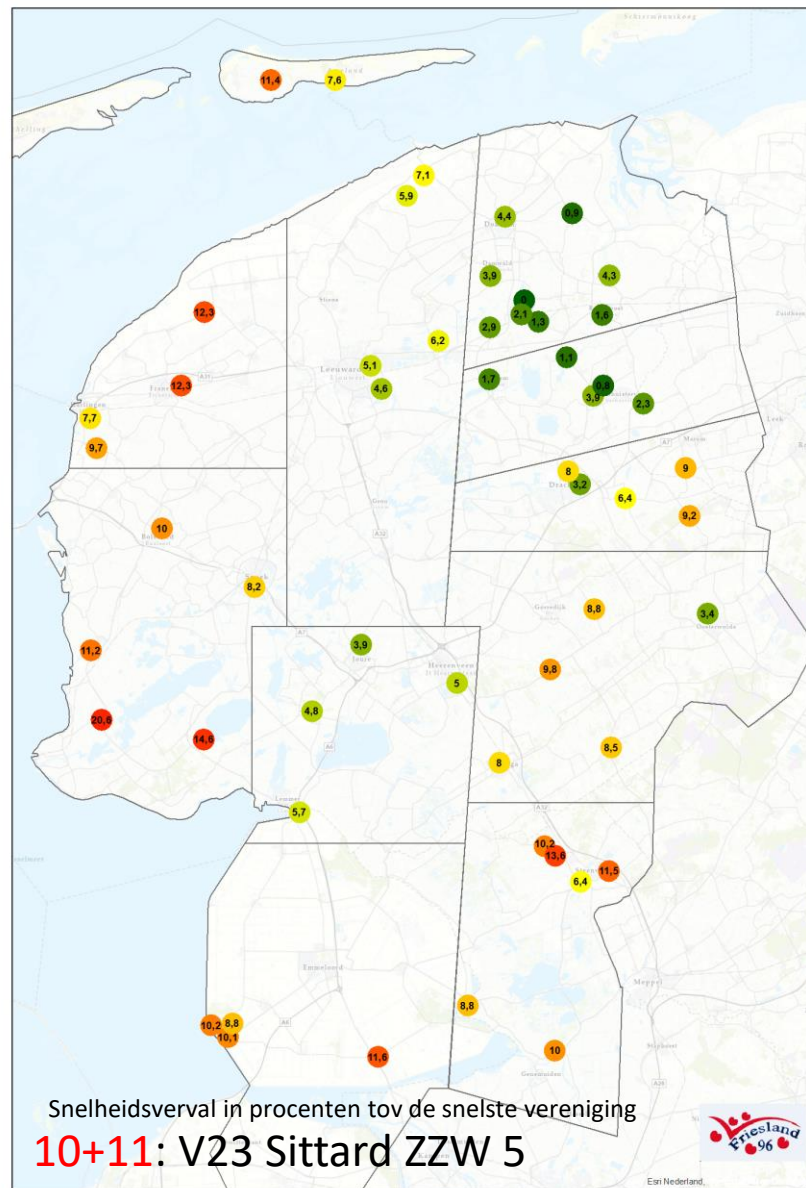
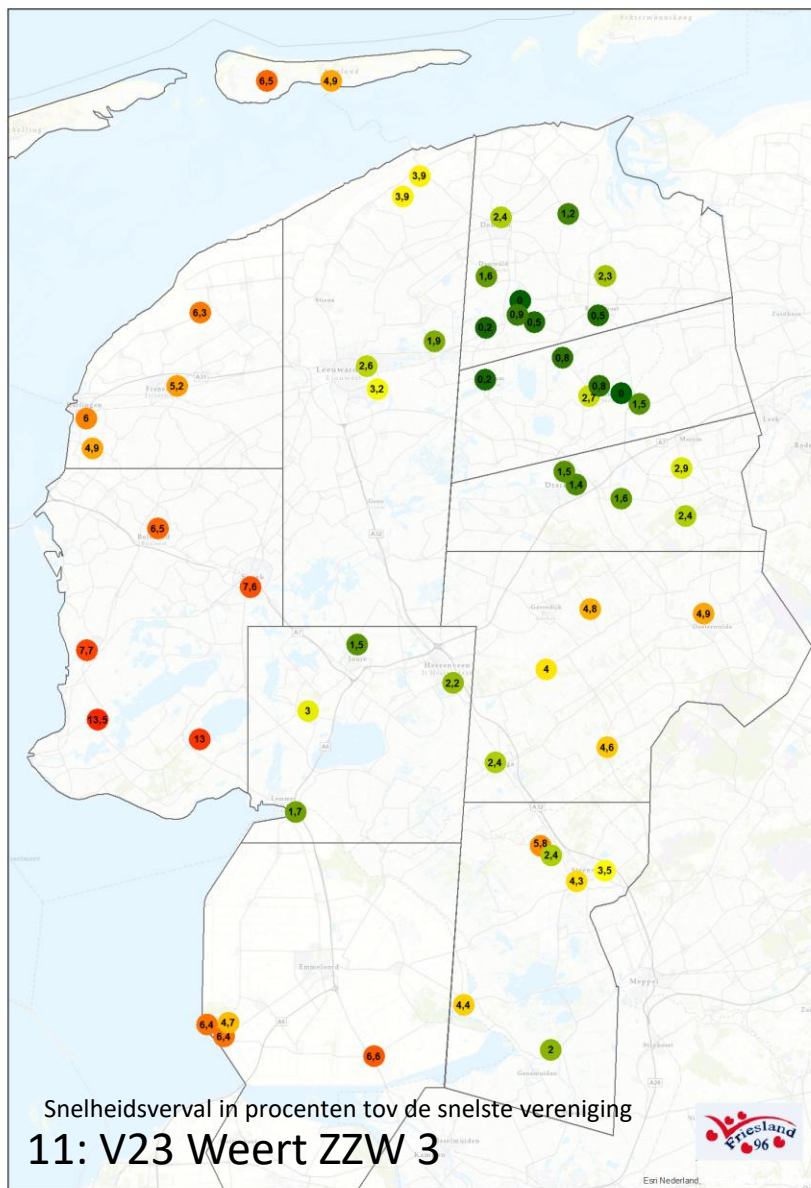
Groen/geel: Snelheidsval is klein
Rood/oranje: Snelheidsval is groot

Groen/licht groen: Snelheidsval wordt groter
Rood/oranje/geel: Snelheidsval wordt kleiner



Groen/geel: Snelheidsval is klein
Rood/oranje: Snelheidsval is groot

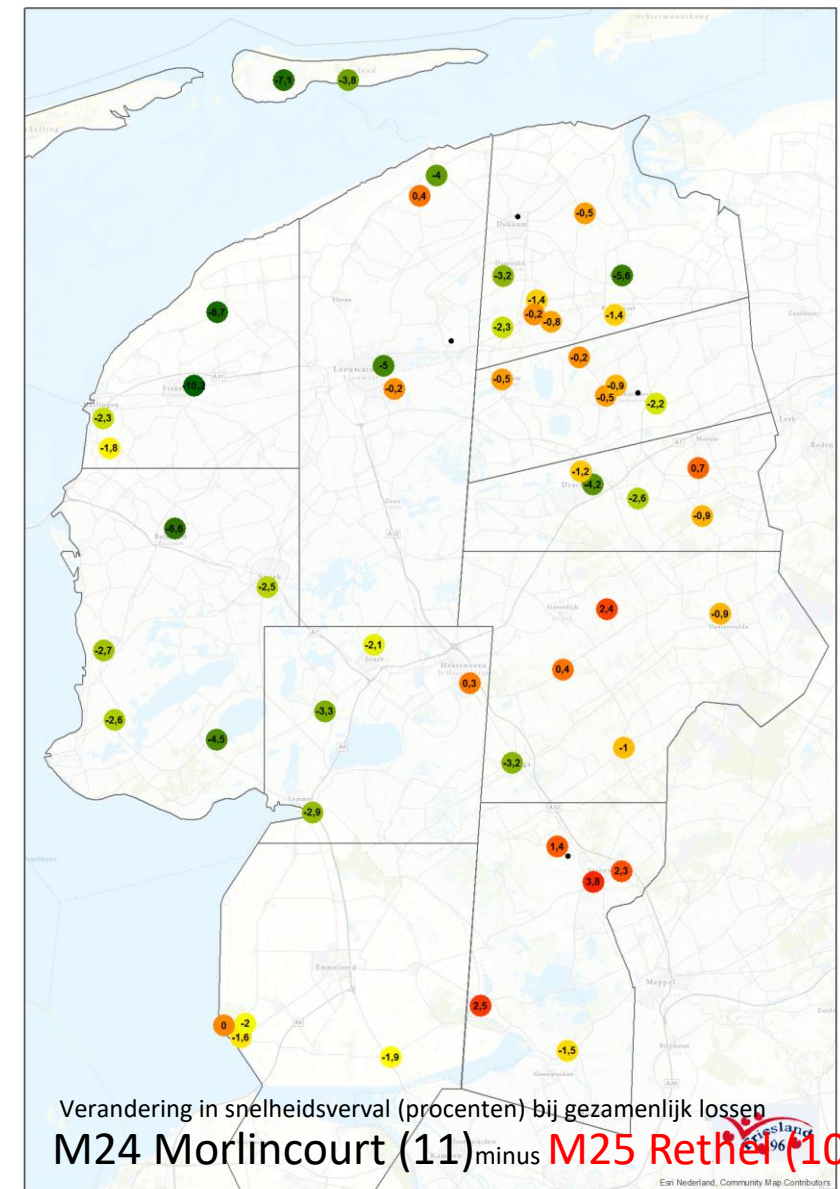
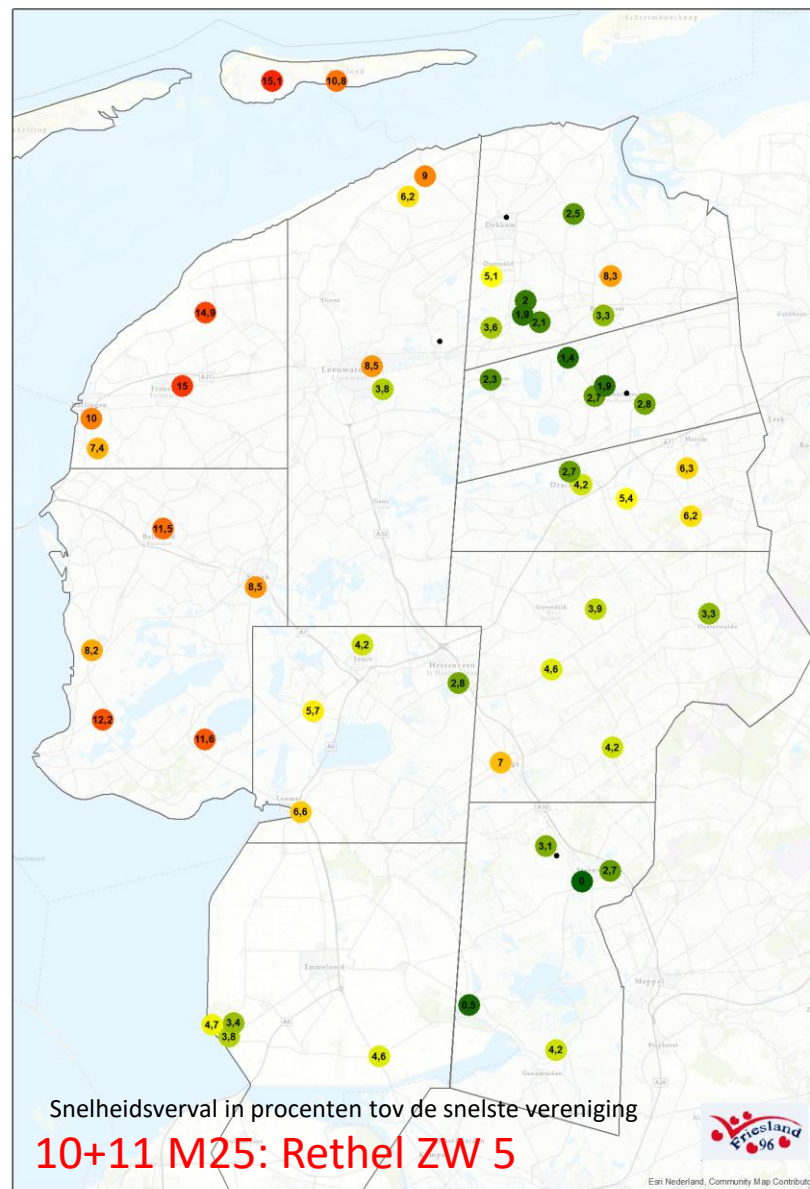
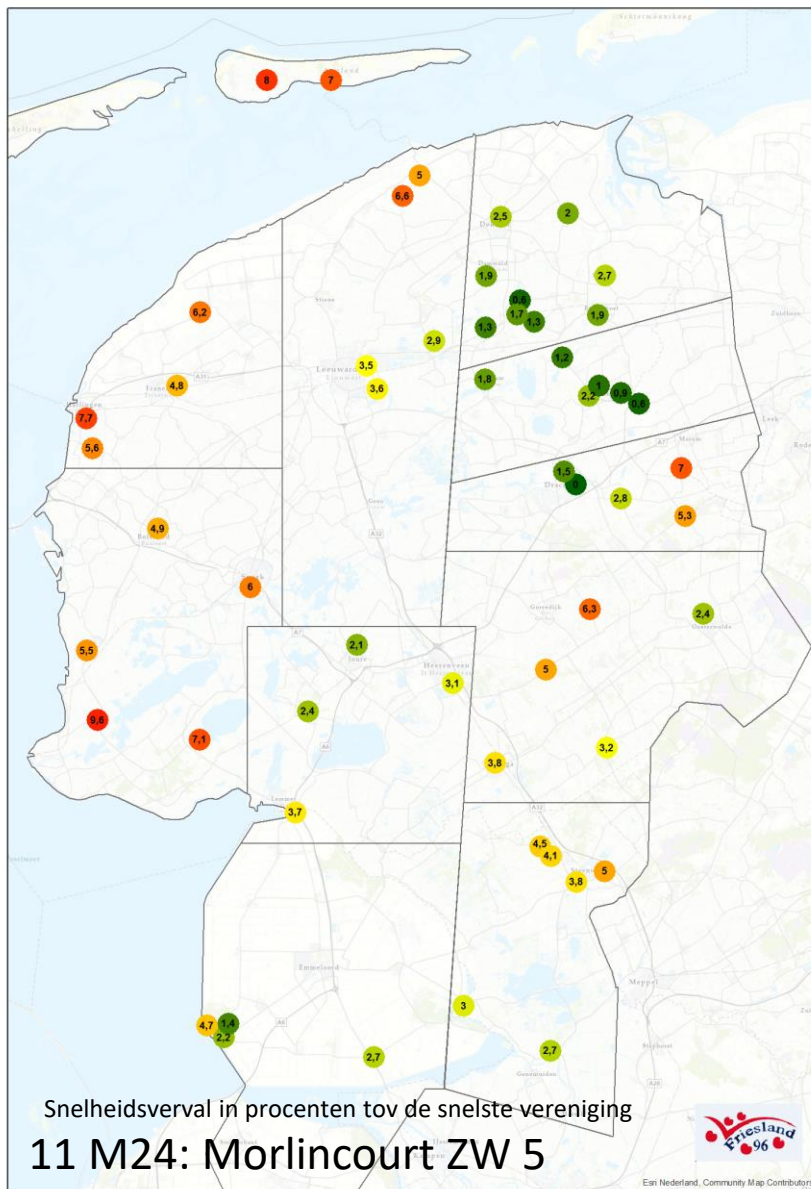
Groen/licht groen: Snelheidsval wordt groter
Rood/oranje/geel: Snelheidsval wordt kleiner



Groen/geel: Snelheidsverval is klein
Rood/oranje: Snelheidsverval is groot

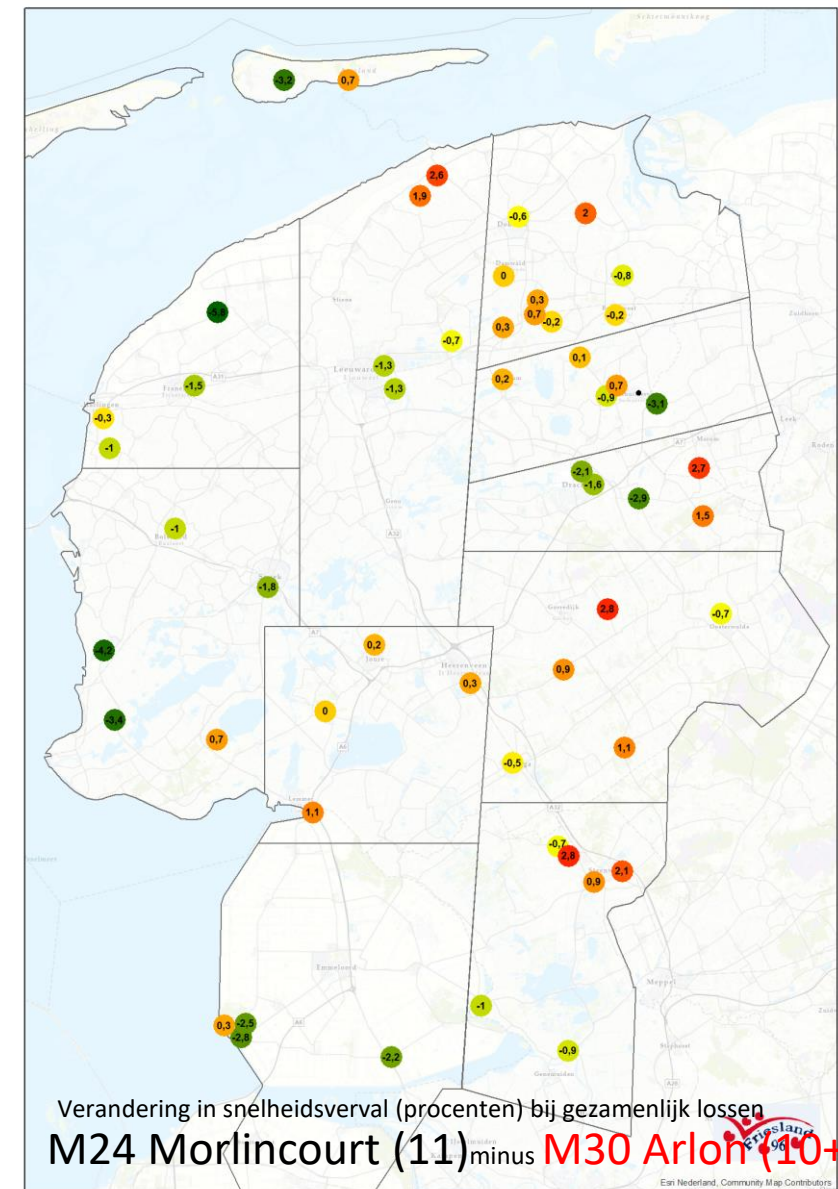
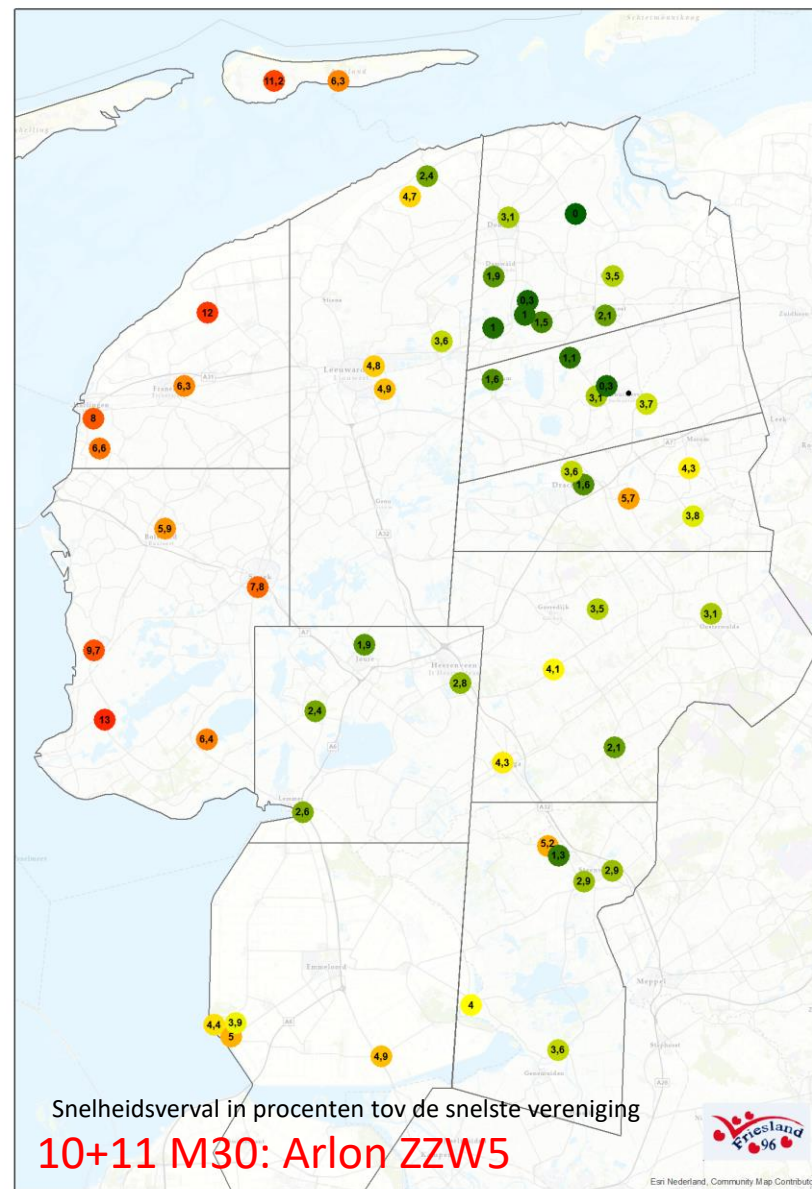
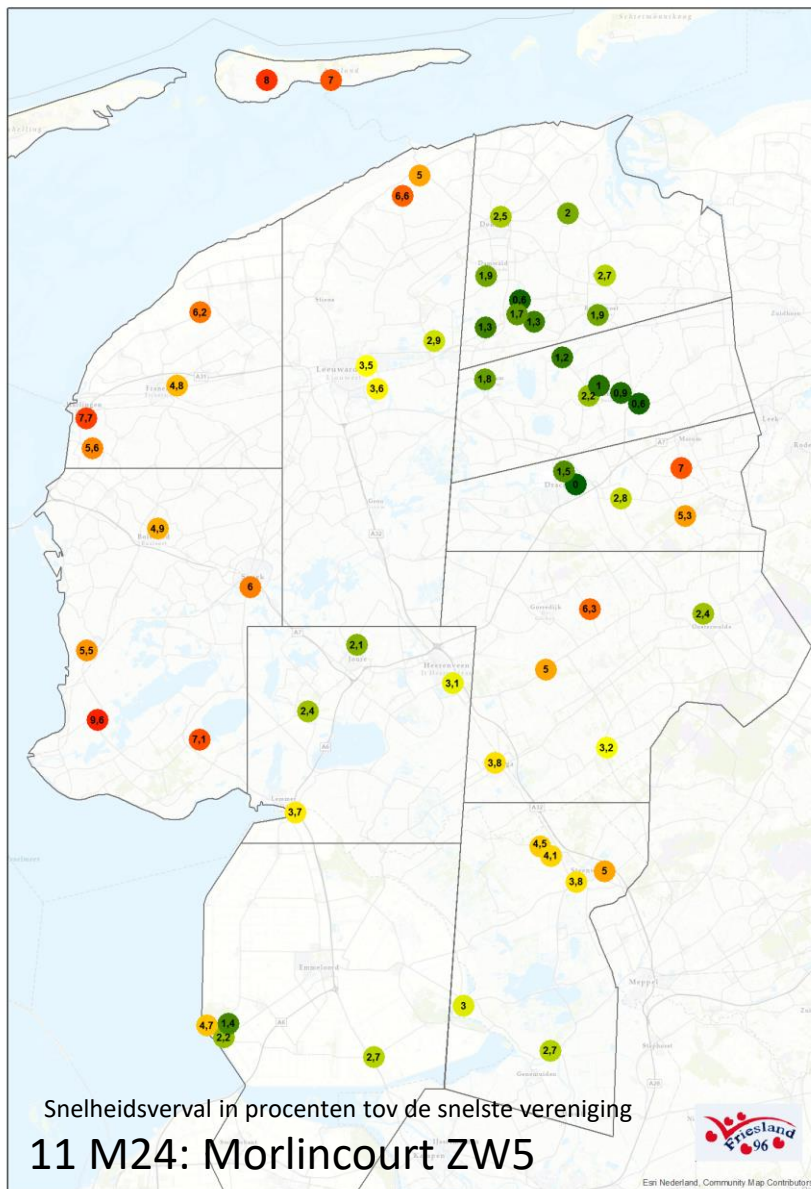
Groen/licht groen: Snelheidsverval wordt groter
Rood/oranje/geel: Snelheidsverval wordt kleiner

Snelheid Midfond



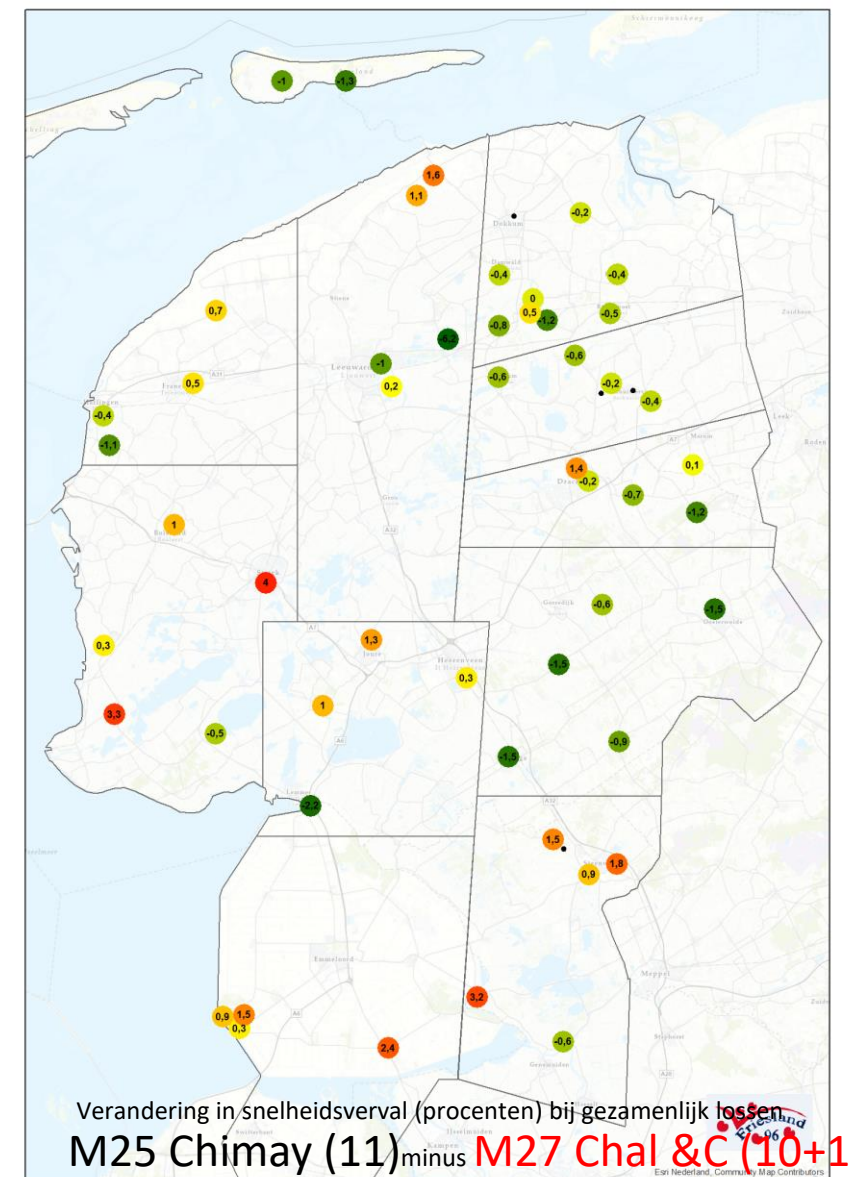
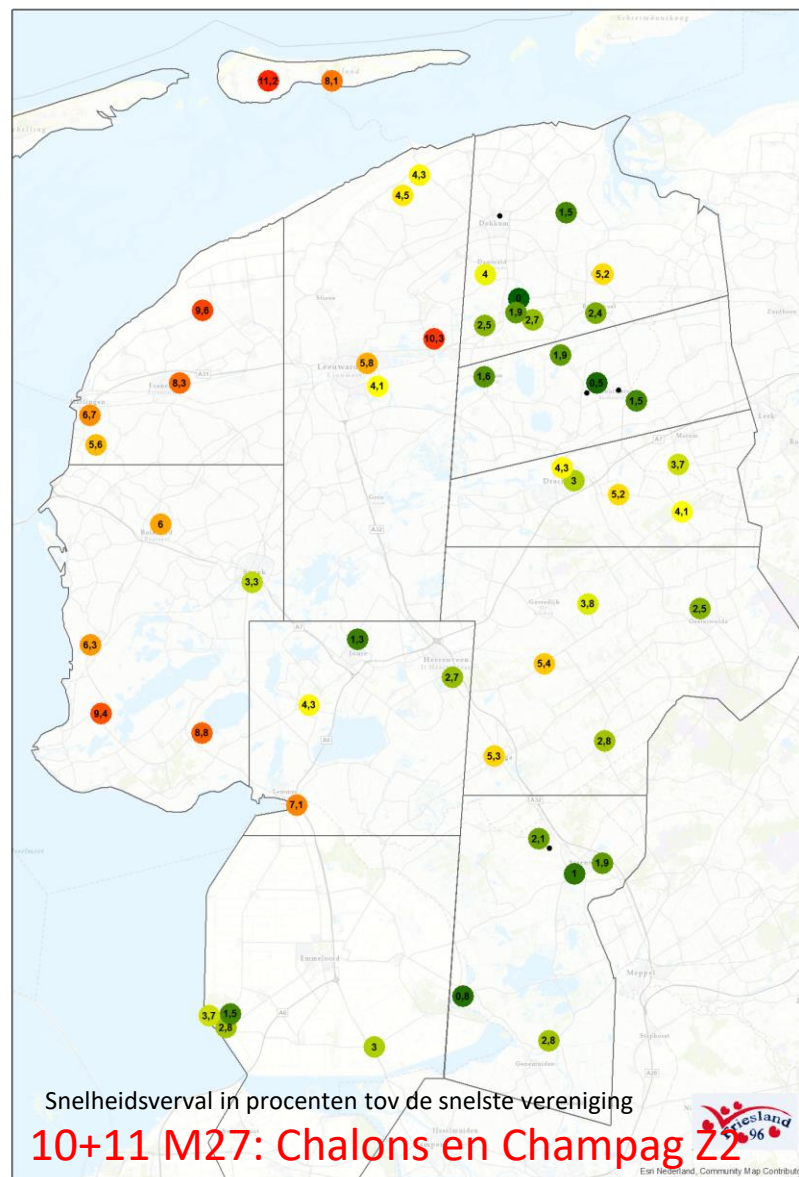
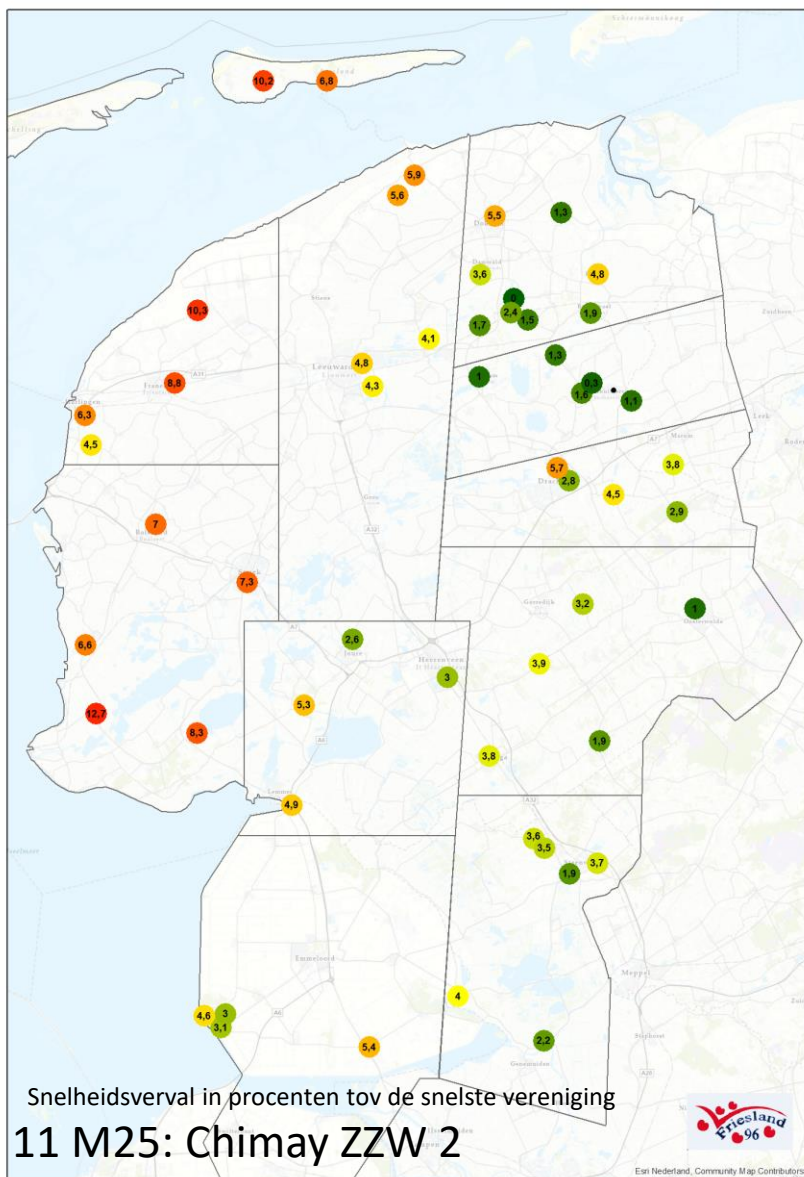
Groen/geel: Snelheidsverval is klein
Rood/oranje: Snelheidsverval is groot

Groen/licht groen: Snelheidsverval wordt groter
Rood/oranje/geel: Snelheidsverval wordt kleiner



Groen/geel: Snelheidsverval is klein
 Rood/oranje: Snelheidsverval is groot

Groen/licht groen: Snelheidsverval wordt groter
 Rood/oranje/geel: Snelheidsverval wordt kleiner



Groen/geel: Snelheidsverval is klein
Rood/oranje: Snelheidsverval is groot

Groen/licht groen: Snelheidsverval wordt groter
Rood/oranje/geel: Snelheidsverval wordt kleiner