

Evaluatie vitesseprogramma met een variabele vlieglijn in 2020 en 2021

Samenvatting

Door het voortgaande ledenverlies wordt het spelgebied van verenigingen en van rayons steeds groter, waardoor het effect van windrichting en -kracht zich steeds meer in de uitslag doet gelden met een steeds oneerlijker spel tot gevolg. Om te komen tot een eerlijker verdeling van de prijzen is voorgesteld met de vlieglijn te gaan variëren. Als proef werden daarom in 2020 en 2021 in totaal zes vitessevluchten vanuit het ZO gehouden (waarvan twee op dezelfde dag vanuit verschillende losplaatsen, nl. voor Noord en Zuid apart) en drie vanuit Z. Deze vluchten (m.u.v. de door uitzonderlijke weersomstandigheden zeer slecht verlopen vlucht Blankenheim van 07 aug. 2020) werden door de commissie geëvalueerd. Daaruit blijkt dat deze vitessewedvluchten normaal zijn verlopen m.b.t. concoursduur, verliespercentage en prijsverdeling binnen de rayons. Deze vluchten hadden geen nadelige invloed op het concoursverloop van daarop volgende vluchten. Deze vluchten blijken een aanwinst m.b.t. het organisatorisch aspect. De commissie beveelt aan om de proefneming voort te zetten, en wel met door te gaan met de geëvalueerde variatie in vliegrichting tussen ZZW→NNO en ZO→NW, en daarbij te overwegen de proefneming uit te breiden met vitessevluchten vanuit meer oostelijke richting (met bijbehorende aangepaste rayonindeling) en ook te starten met jonge duiven- en natourvluchten vanuit ZO of O.

Voorgeschiedenis

Het plan om van de vaste vlieglijn af te wijken door op opeenvolgende vitessevluchten geleidelijk met de vlieglijn te draaien van O → W naar uiteindelijk de vaste vlieglijn ZZW → NNO werd in het najaar 2019 in vier rayonoverleggen aan de leden uiteengezet en met hen bediscussieerd. Door het afdelingsbestuur werd vervolgens als proef voorzichtigheidshalve voorgesteld de eerste trainings- en vitessevluchten te vervliegen vanuit ZO om vervolgens langzaam draaiend naar Z te gaan. In de voorjaarsvergadering van 06 maart 2020 werd dit voorstel aangenomen. Door de coronapandemie was men echter genoodzaakt het oorspronkelijk aangenomen vliegprogramma 2020 los te laten en werd deze proefneming beperkt tot drie achtereenvolgende vluchten vanuit ZO en twee weken erna één vlucht vanuit Z (bijlage a, 2020). Deze vluchten werden toen door de "evaluatiecommissie ZO vliegen" geëvalueerd m.b.t. drie aspecten, nl. *de vlucht zelf*, *het wedstrijdelement ("sportieve aspect")* en *de organisatorische kant*. De wedvlucht Blankenheim van 07 aug. 2020 werd in die evaluatie buiten beschouwing gelaten i.v.m. het zeer slechte verloop door de uitzonderlijke weersomstandigheden. Hoewel het aantal vluchten zeer beperkt was concludeerde de commissie dat de vluchten normaal zijn verlopen en dat de nieuwe losplaatsen een welkome uitbreiding bleken te zijn van het arsenaal aan goede losplaatsen. Bovendien werden de betere bereikbaarheid en kwaliteit van de losplaatsen in Duitsland en de minder lastige organisatie daaromheen als een belangrijk voordeel beschouwd. Daarom beval de commissie aan de proefneming voort te zetten. Dat leidde ertoe dat het afdelingsbestuur heeft voorgesteld ook in 2021 de eerste vitessevluchten vanuit ZO draaiend naar Z te laten vervliegen. Dit voorstel werd op de virtuele vergadering van 19 maart 2021 aangenomen. Het betrof opeenvolgend drie trainingsvluchten (waarvan twee op dezelfde dag vanuit verschillende losplaatsen, nl. voor Noord en Zuid apart), twee wedvluchten vanuit ZO en één vanuit Z (bijlage a, 2021). De aanbeveling van de commissie de proefneming uit te breiden met (vitesse-)vluchten vanuit meer oostelijk gelegen losplaatsen en ook te starten met jonge duivenvluchten vanuit ZO werd (nog) niet door het bestuur overgenomen.

De evaluatiecommissie heeft nu de vluchten vanuit ZO draaiend naar Z van zowel 2020 en 2021 als één geheel geëvalueerd. Het resultaat treft u onderstaand aan.

Vlucht zelf

Bij de evaluatie van de vluchten is gekeken naar de concoursduur en naar het verliespercentage. Ter beoordeling van de concoursduur werd het Relatieve SnelheidsVerval (RSV) tussen de laatste duif 1 op 10 en de laatste duif 1 op 3 berekend (RSV 10-33) berekend¹. Ter beoordeling van het verliespercentage werden alle verenigingen aan het begin van het wedstrijdseizoen van 2021 uitgenodigd het aantal duiven door te geven dat op vrijdagmiddag nog niet was teruggekomen van de wedvlucht van het weekeinde

¹ *Formule RSV 10-33: verschil in snelheid tussen die van de laatste duif 1 op 10 en die van de laatste duif 1 op 3, gedeeld door de snelheid van de laatste duif 1 op 10, en uitgedrukt als percentage.*

daarvoor. Hieraan hebben een aantal verenigingen gehoor gegeven, waarvoor de evaluatiecommissie hierbij zijn dank uitspreekt aan deze verenigingen. De verliescijfers zijn voor een beperkt aantal vluchten vergeleken met de verandering in het aantal ingekorfd duiven per liefhebber in de gehele afdeling.

Wat betreft de concoursduur zijn de vluchten vanuit ZO tot vanuit Z vergeleken met die van afd. 11 op dezelfde dag (bijlage b).

Concluderend blijken de eerste vitessevluchten niet trager te zijn verlopen nu ze vanuit plaatsen vanuit ZO draaiend naar Z zijn gelost.

De relevante vraag of op de vluchten vanuit ZO draaiend naar Z meer duiven zijn achtergebleven dan op de wedvluchten van afd. 11 op dezelfde dag kan helaas niet rechtstreeks beantwoord worden, omdat daarover gegevens uit afd. 11 ontbreken. Wel is de afname van het aantal ingekorfd duiven per liefhebber van een beperkt aantal opeenvolgende vluchten (berekend op afdelingsniveau) vergeleken tussen beide afdelingen. Hoewel dit een zeer indirecte en daarom maar matig betrouwbare maat voor verliezen is lijken de afnames in onze afdeling, die in afd. 11 en de percentages achtergebleven duiven, dat door de verenigingen werd opgegeven min of meer met elkaar in overeenstemming (bijlage c).

Concluderend lijken op de eerste vitessevluchten niet meer duiven te zijn achtergebleven nu ze vanuit plaatsen vanuit ZO draaiend naar Z zijn gelost.

Wedstrijdelement

De commissie heeft gezocht naar objectieve gegevens die een indruk zouden kunnen geven over de verdeling van de prijzen binnen een rayon. Om de prijsverdeling tussen verenigingen binnen de rayons te onderzoeken werd gekozen voor een noordelijke en zuidelijke vereniging in hetzelfde rayon waarvan geen leden in een ander rayon vliegen ("splitsleden"). Deze verenigingen werden alleen gevonden in rayon 5 en 6. Het resultaat is weergegeven in bijlage d.

Concluderend lijkt de beperkte verandering van vliegrichting weinig effect te hebben gehad op de van vlucht tot vlucht nogal variërende verdeling van prijzen binnen een rayon.

De commissie heeft geen onderzoek gedaan naar de spelvreugde, die individuele liefhebbers hebben ervaren op de betreffende vitessevluchten met afwijkende vlieglijn.

Effect op concoursverloop van daaropvolgende vluchten vanuit ZZW

Door sommige liefhebbers wordt verondersteld dat de vluchten vanuit ZO een nadelige effect hebben op het concoursverloop van de daarop volgende vluchten vanuit Z en ZZW. Om dat te onderzoeken heeft de commissie gekeken naar de RSV's van de eerste drie vluchten volgend op de vluchten vanuit ZO en die vergeleken met de RSV's van de vluchten van afdeling 11 in dezelfde discipline (vitesse en midfond) op dezelfde dag (bijlage d).

Concluderend lijkt het waarschijnlijk dat de vluchten vanuit ZO de concoursduur van daarop volgende vluchten vanuit Z en ZZW niet nadelig hebben beïnvloed.

Organisatorisch aspect

In de evaluatie van de vluchten vanuit ZO draaiend naar Z in 2020 bleek dat de vervoerscommissie en de lossingscommissie toen zeer tevreden waren over de bereikbaarheid en kwaliteit van de losplaatsen in Duitsland en over de organisatie daaromheen. Er werd aangegeven dat er nauwelijks of geen kans bestaat op kruislossingen, en dat er geen moeizame zoektocht nodig is naar geschikte losplaatsen. Lossingsvergunningen zijn van de Duitse bond gemakkelijk te verkrijgen. Bij recent contact met de vervoers- en lossingscommissie bleken zij niet van mening te zijn veranderd.

Algemene conclusie

De vitessewedvluchten vanuit ZO zijn normaal verlopen m.b.t. concoursduur, verliespercentage en prijsverdeling binnen de rayons. Deze vluchten hadden geen nadelige invloed op het concoursverloop van daarop volgende vluchten. Deze vluchten zijn een aanwinst m.b.t. het organisatorisch aspect.

Motivatatie voor voortzetting van vliegen met variabele vliegrichting

Liefhebbers beleven plezier aan het spelen met duiven. Die spelvreugde wordt helaas aangetast door een al jarenlang voortgaand proces van afkalving van het aantal leden. Dit heeft tot gevolg dat het spelgebied van een vereniging (soms fusievereniging) en van een rayon steeds groter wordt. Windrichting en -kracht bepalen daardoor steeds meer de verdeling van de prijzen binnen het spelgebied. Dit is in bijna de helft van de vluchten het geval in Noord, en als gezamenlijk met afd. 11 wordt gelost ook in Zuid (gegevens getoond op discussieavond over nieuwe rayonindeling op 12 aug. 2021). De aankomst van de duiven en daarmee de klassering in de uitslag worden steeds meer voorspelbaar. De spreiding van de duiven over het spelgebied wordt steeds minder gelijkmatig, het spel daardoor steeds oneerlijker en steeds meer liefhebbers dreigen buiten de uitslag te vallen.

Om het spelen met duiven aantrekkelijk te houden en zo mogelijk zelfs aantrekkelijker te maken lijkt variatie in de vliegrichting een oplossing. Duiven komen dan vanuit steeds andere richtingen het spelgebied binnen en zullen eventueel bestaande vaste routes moeten loslaten. De prijsverdeling over het spelgebied en dus ook de kansen op een goede klassering zal daarmee meer variëren. Steeds weer andere liefhebbers zitten op de voorvlucht en overvlucht. Het spel wordt eerlijker. De voorspelbaarheid van de uitslag van wedvluchten zal afnemen. Variatie in vlieglijn (in elk geval de variatie tussen ZZW→NNO en ZO→NW) staat een vlotte terugkeer van de duiven naar hun hok niet in de weg.

Gezien de geografische ligging van afdeling 10 is variatie in de vliegrichting alleen mogelijk door losplaatsen te zoeken in oostelijk richting. Dit heeft een aantal bijkomstige voordelen:

- de afdeling is vanuit het oosten gezien minder diep (60 km) dan vanuit zuiden (105 km). Dit biedt de mogelijkheid om als gehele afdeling te lossen op de eerste korte vitessevlucht(en), waar we nu nog genoodzaakt zijn Noord en Zuid apart te lossen.
- een mogelijke oplossing voor de aanhoudende moeizame zoektocht naar geschikte losplaatsen en het afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van “correspondenten” ter plekke in België en Frankrijk.
- minder/geen kans op kruislossingen met Nederlandse konvooien; de kans op kruislossingen met konvooien in Duitsland (Duitse, Poolse, Deense lossingen) wordt klein geacht.
- de kans dat duiven met name bij oostelijke windrichtingen, maar ook bij andere windrichtingen afdrijven naar Noord-Holland of zelfs de Noordzee opvliegen (zie recent gepubliceerde GPS-“tracks” in Het Spoor der Kampioenen) wordt kleiner geacht, als de losplaatsen meer oostelijk liggen dan de losplaatsen in het traditionele vliegprogramma met vluchten vanuit ZZW. Dit voordeel geldt waarschijnlijk vooral voor jonge onervaren duiven.

Het doel om het spelplezier van liefhebbers te vergroten d.m.v. variatie in de vliegrichting zou men ook vanuit filosofisch standpunt kunnen beargumenteren. “Stilstand is achteruitgang”. M.a.w. veranderingen moeten beproefd worden voor het behoud van de levensvatbaarheid van en/of ter verbetering van een organisatie. Ook in de duivensport zijn in de afgelopen tijd bepaalde zaken veranderd. Te denken valt aan o.a. het instellen van unieke werkgebieden, het introduceren van elektronisch constateren, onderzoek naar de vliegroutes van individuele duiven d.m.v. GPS ringen en “life-tracking”. Een organisatie binnen de duivensport zou vanuit dit standpunt gezien steeds ruimte moeten bieden aan initiatieven voor vernieuwingen in de sport, waarvan variatie in de vlieglijn er één is.

Aanbevelingen

Passend bij bovenstaande motivatie adviseert de commissie het bestuur en de leden van de afdeling in het algemeen belang van de duivensport de proefneming met vliegen vanuit variabele richtingen voort te zetten, dus met door te gaan met de geëvalueerde variatie in vliegrichting tussen ZZW→NNO en ZO→NW, en daarbij te overwegen de proefneming uit te breiden met (vitesse-)vluchten vanuit meer oostelijk gelegen losplaatsen en ook met het starten met jonge duiven- en natourvluchten vanuit ZO of O. Bij vluchten vanuit O zal de rayonindeling daarop aangepast moeten worden (bijlage f).

De evaluatiecommissie, bestaande uit:

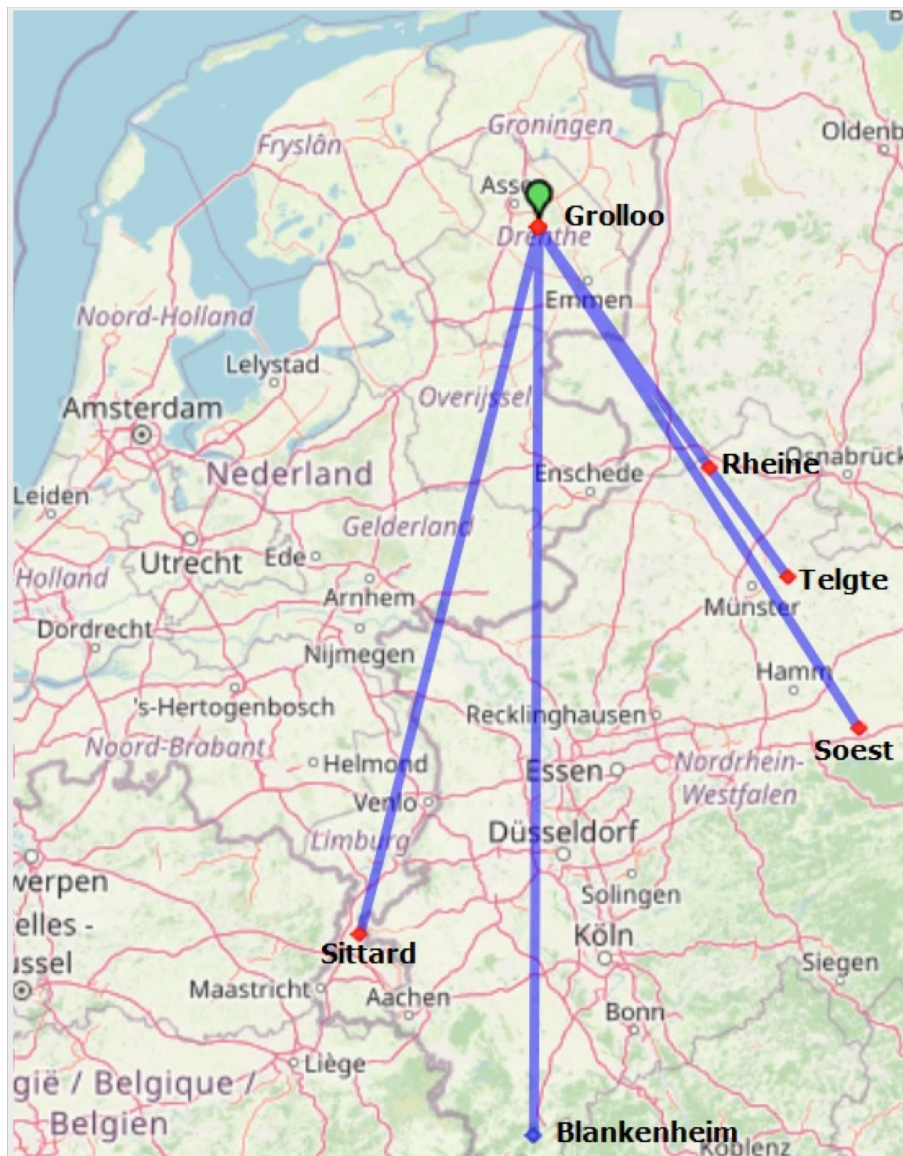
Aart Bakker,
Pierre Berghuis,
Jaap van Doormaal,
Gurbe van der Schaaf,
Klaas Talen (tot mei 2021).

Bijlagen:

- a. Kaartje met losplaatsen en afstanden van de eerste vijf vluchten in 2020 en 2021
- b. Concoursverloop (RSV 10-33) van de vluchten vanuit ZO en Z in 2020 en 2021
- c. Verliezen van de vluchten vanuit ZO en Z in 2020 en 2021
- d. Prijsverhouding tussen verenigingen binnen rayons in 2020 en 2021
- e. Concoursverloop (RSV 10-33) van de vitesse- en midfondvluchten volgend op de vluchten vanuit ZO
- f. Rayonindeling Oost-lijn

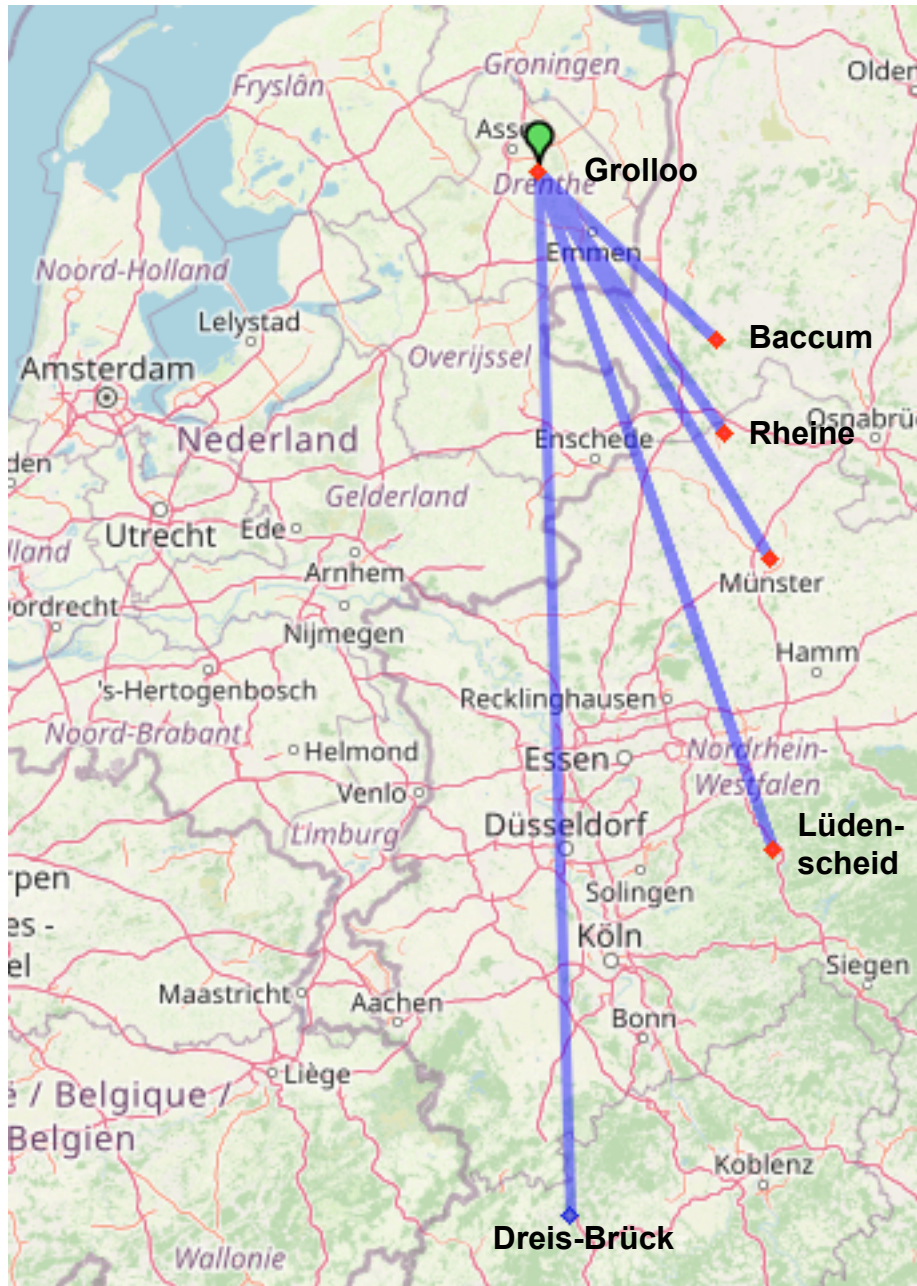
Bijlage a. Kaartje met losplaatsen en afstanden van de eerste vijf vluchten in 2020 en in 2021

2020



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

2021



losplaats	Zoutkamp	Drieborg	Staphorst	Nieuw-Schoonebeek	Grollo
T13 Baccum	118	78	n.v.t.	n.v.t.	68
T13/14 Rheine	141	105	93	56	98
V15 Münster	177	142	122	88	126
V16 Lüdenscheid	253	223	186	165	202
V17 Dreis-Brück	343	328	267	265	297

Bijlage b. Concoursverloop (RSV 10-33) van de vluchten vanuit ZO en Z in 2020 en 2021

RSV = Relatief SnelheidsVerval

RSV 10-33 wordt berekend door het verschil in snelheid tussen de laatste duif 1 op 10 en de laatste duif 1 op 3 te delen door de snelheid van de laatste duif 1 op 10 en de uitkomst uit te drukken 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.

De trainingsvluchten T20 (2020) en T13 en T14 (2021) kunnen niet worden vergeleken met afd.11 wegens ontbreken van een vlucht op dezelfde dag dan wel ontbreken van voldoende gegevens. Ook moet de vlucht vanuit Blankenheim buiten beschouwing worden gelaten omdat het een gezamenlijke lossing betreft. De gemiddelde en middelste RSV's blijken dan tussen de beide afdelingen elkaar nauwelijks te ontlopen.

Voor onze afdeling zijn ook de gemiddelde en de middelste RSV's in Noord en in Zuid apart weergegeven, omdat gebleken is dat de concoursen in Zuid anders verlopen dan in Noord op grond van de volgende feiten:

- concoursen staan in Zuid vrijwel altijd langer open;
- continue snelheidsgradiënt² aanwezig in ca. 40% van de vluchten in Noord en vrijwel niet in Zuid (tenzij bij lossing gezamenlijk met afd. 11);
- duidelijke relatie tussen RSV en verliespercentage in Noord en niet in Zuid (zie verderop).

Voor de vergelijking met afd. 11 zijn de ACG's A t/m D beschouwd als Noord en de ACG's E en F als Zuid.

² Continue snelheidsgradiënt: van W naar O gaande per rayon geleidelijk toenemende of afnemende snelheid van de laatste duif 1 op 3.

Vergelijking van RSV's 10-33 (%) tussen afd. 10 en afd. 11 van vluchten op dezelfde dag in 2020 en 2021

vlucht		afdeling 10								wind	afdeling 11									
jaar	dd	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	Hooge - veen	A1	A2	B1	C1	D1	D2	E1	E2	F1	F2
2020	T20	11,0	9,5	11,5	16,0	17,3	23,9	22,0	29,4	W3										
2020	T21	10,5	10,0	10,7	13,3	12,5	18,3	17,1	19,7	WZW4	8,4	14,2	?	4,7	7,0	8,9	8,2	7,9	6,9	11,6
2020	T22	8,6	8,1	9,2	10,3	9,8	10,1	11,5	14,9	NO3	16,3	16,3	13,2	7,8	10,2	11,8	9,1	10,3	12,8	25,7
2020	V24	8,1	8,5	9,4	10,2	9,1	10,3	10,3	11,6	NNO2	8,6	7,8	7,1	5,8	5,5	7,7	6,6	5,6	5,3	7,1
2021	T13	10,5	11,0	-	-	15,8	-	-	-	NNW3										
2021	T14	-	-	9,7	12,9	13,2	11,6	-	16,9	WNW3										
2021	V15	9,5	8,7	9,2	9,5	11,0	11,2	12,3	11,0	NNW3	10,1	10,2	9,6	8,4	9,1	11,6	10,6	12,5	8,9	15,0
2021	V16	6,5	6,6	7,0	6,7	6,2	7,2	7,4	8,0	N3	8,7	8,9	6,5	6,1	6,9	6,9	7,7	7,2	8,3	9,2
2021	V17	5,9	6,0	5,9	7,1	6,3	6,5	7,6	8,0	WZW3	7,8	7,8	5,3	4,1	4,2	5,0	5,7	5,5	4,6	8,5

2020

afdeling 10

T20 = Rheine

T21 = Telgte

T22 = Soest

V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.11) V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.10)

afdeling 11

T20 = niet gevlogen

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

T22 = Gennep

2021

afdeling 10

T13 = Baccum (Noord), Rheine (Zuid)

T14 = Rheine (dinsdaglossing)

V15 = Münster

V16 = Lüdenscheid

V17 = Dreis-Brück

afdeling 11

T13 = Heino - De Mol (Noord), Duiven (Zuid)

T14 afgelast

V15 = Boxmeer

V16 = Heusden-Zolder

V17 = Burdinne

Vergelijking van RSV's 10-33 (%) in Noord en Zuid tussen afd. 10 en afd. 11 in 2020 en 2021

vlucht		afdeling 10				afdeling 11			
jaar	dd	middelste		gemiddelde		middelste		gemiddelde	
		Noord	Zuid	Noord	Zuid	Noord	Zuid	Noord	Zuid
2020	T20	11,3	23,0	12,0	23,2				
2020	T21	10,6	17,7	11,1	16,9	8,4	8,1	8,6	8,7
2020	T22	8,9	10,8	9,1	11,6	12,5	11,5	12,6	14,5
2020	V24	8,9	10,3	9,0	10,3	7,4	6,1	7,1	6,1
2021	T13			10,7	15,8				
2021	T14			11,9	14,8				
2021	V15	9,4	11,1	9,2	11,4	9,9	11,6	9,8	11,7
2021	V16	6,6	7,3	6,7	7,2	6,9	8,0	7,3	8,1
2021	V17	6,0	7,0	6,2	7,1	5,1	5,6	5,7	6,1
T21,T22,V24,V15,V16,V17 (T20 weggelaten ivm geen T20 in afd. 11)		8,9	10,6	8,6	10,8	7,9	8,1	8,5	9,2
idem zonder V24		8,9	10,8	8,5	10,8	8,4	8,1	8,8	9,8

2020

afdeling 10

T20 = Rheine

T21 = Telgte

T22 = Soest

V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.11)

afdeling 11

T20 = niet gevlogen

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

T22 = Gennep

V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.10)

2021

afdeling 10

T13 = Baccum (Noord), Rheine (Zuid)

T14 = Rheine (dinsdaglossing)

V15 = Münster

V16 = Lüdenscheid

V17 = Dreis-Brück

afdeling 11

T13 = Heino - De Mol (Noord), Duiven (Zuid)

T14 afgelast

V15 = Boxmeer

V16 = Heusden-Zolder

V17 = Burdinne

NB:

- van T13 zijn in afd. 11 geen uitslagen bekend van de ACG's en in afd. 10 slechts van een paar rayons;
- van T14 zijn in afd. 10 zijn slechts uitslagen van enkele verenigingen beschikbaar voor RSV berekening.

Bijlage c. Verliezen van de vluchten vanuit ZO en Z in 2020 en 2021

jaar	vlucht	verlies			
		afdeling 10		afdeling 11	
		opgave verenigingen		afname duiven/liefhebber in gehele afdeling	afname duiven/liefhebber in gehele afdeling
		verlies	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

De vliegomstandigheden bepalen de concoursduur en zijn ook van invloed op het aantal duiven dat van een vlucht (helaas) achterblijft. Er blijkt in Noord bij een totaal aantal van 14 vluchten een behoorlijk sterk verband te bestaan tussen de verliezen (na 1 week) en de RSV 10-33 (eerste plaatje hieronder). Dit verband is wetenschappelijk gezien statistisch significant ($R = 0,6484$, $p = 0.0121$), m.a.w. de kans dat het gevonden verband op toeval berust is slechts iets meer dan 1%. Uit Zuid beschikken we maar over gegevens van 9 vluchten. In Zuid kon geen verband worden aangetoond.

Dat betekent dat de RSV inderdaad een betrouwbare afspiegeling is van het concoursverloop en daarmee van de vliegomstandigheden. Het betekent ook dat de opgave van de verenigingen betrouwbaar is.

Voor de hand liggen de vragen wat een “normale” RSV en een “normaal” verliespercentage is. Beide vragen zijn niet goed te beantwoorden. Kijkend naar het verband tussen RSV en verliespercentage zou een RSV als normaal kunnen worden beschouwd tot het punt waarop het verliespercentage gaat stijgen. Zo’n stijgpunt (“drempelwaarde”) valt echter niet uit het plaatje op te maken; met elk stapje dat de RSV stijgt stijgt ook het verliespercentage.

Kijkt men apart naar het verband tussen het percentage achtergebleven duiven en het RSV op de vluchten vanuit ZO in vergelijking met hetzelfde verband op de vluchten vanuit ZZW en Z, dan blijkt dat beide regressielijnen³ bijna over elkaar heen vallen (tweede plaatje hieronder). Hieruit mag men concluderen dat de verliezen op de vluchten vanuit ZO geheel vallen binnen de variatie die we zien op de vluchten vanuit de traditionele vliegrichting.

³ Een regressielijn is een rechte lijn die zo dicht mogelijk bij de punten in de grafiek ligt.

Percentage achtergebleven duiven in vergelijking met de RSV's in diverse rayons in 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

Percentage achtergebleven duiven in vergelijking met de RSV's in diverse rayons in Zuid

jaar	vlucht	verliezen (%)			RSV 10-33 (%)		
		R5	R6	gem.	R5	R6	gem.
2021	T13	7,3		7,3	15,8		15,8
	T14		1,6	1,6		11,4	11,4
	V15	4,4	5,3	4,9	11,0	11,2	11,1
	V16		1,9	1,9		7,2	7,2
	V17		1,2	1,2		6,5	6,5
2020	T22	3,2		3,2	10,1		10,1
	V23	0,5		0,5	20,0		20,0
	M26	0,0		0,0	5,8		5,8
	V27	0,0		0,0	11,4		11,4

gem. = gemiddeld

2021

T13 = Baccum (Noord), Rheine (Zuid)

T14 = Rheine (dinsdaglossing)

V15 = Münster

V16 = Lüdenscheid

V17 = Dreis-Brück

M18 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 11)

2020

T20 = Rheine

T21 = Telgte

T22 = Soest

V23 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 11)

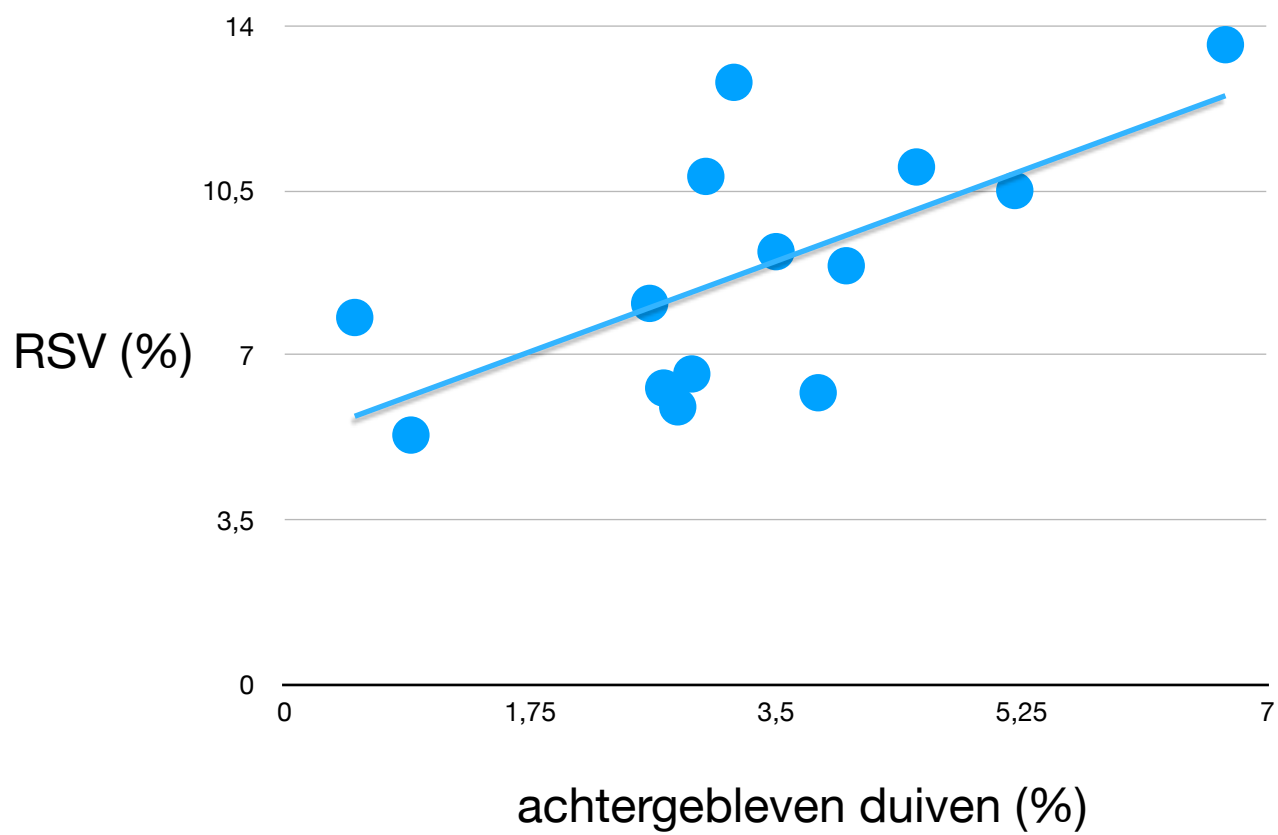
V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.11)

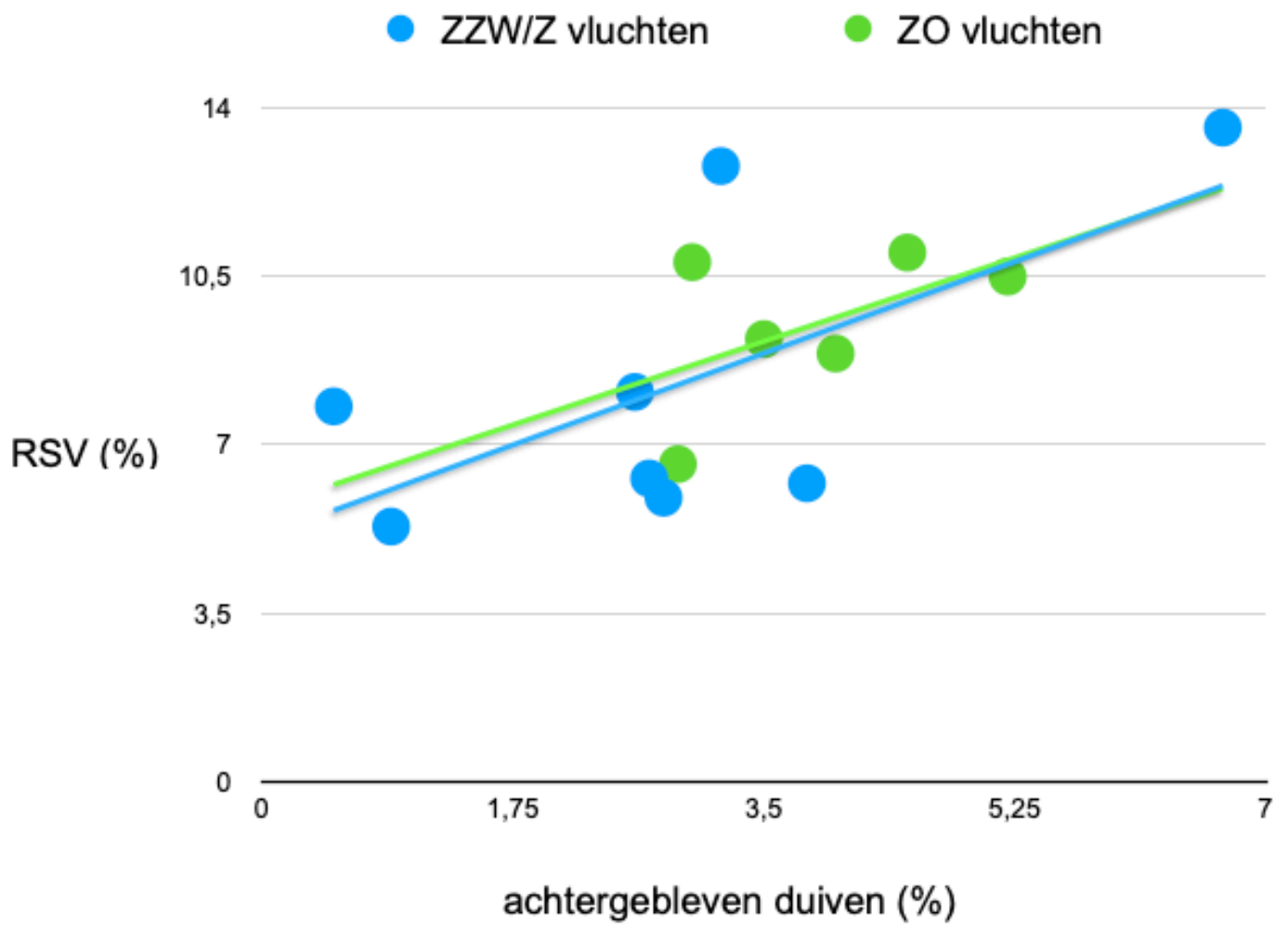
M25 = Arlon

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

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

M28 = Rethel (gezamenlijk los met afd. 11)

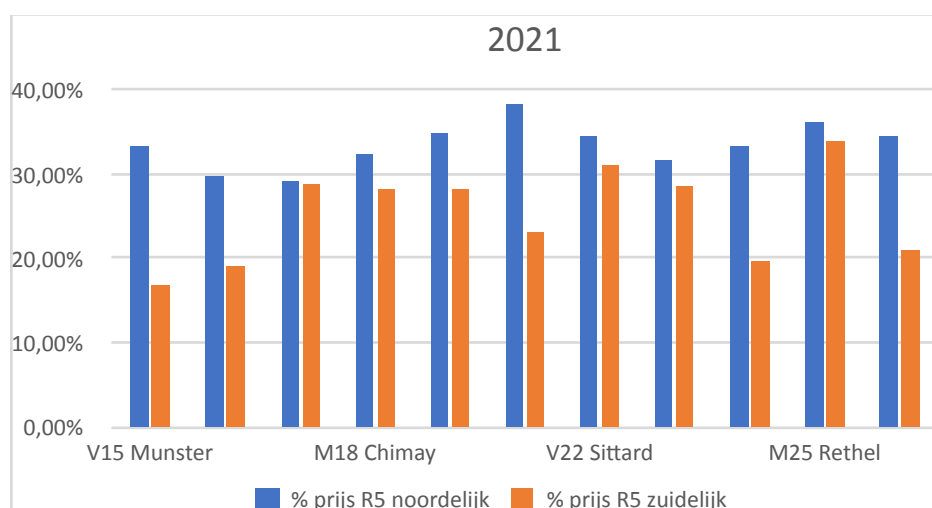
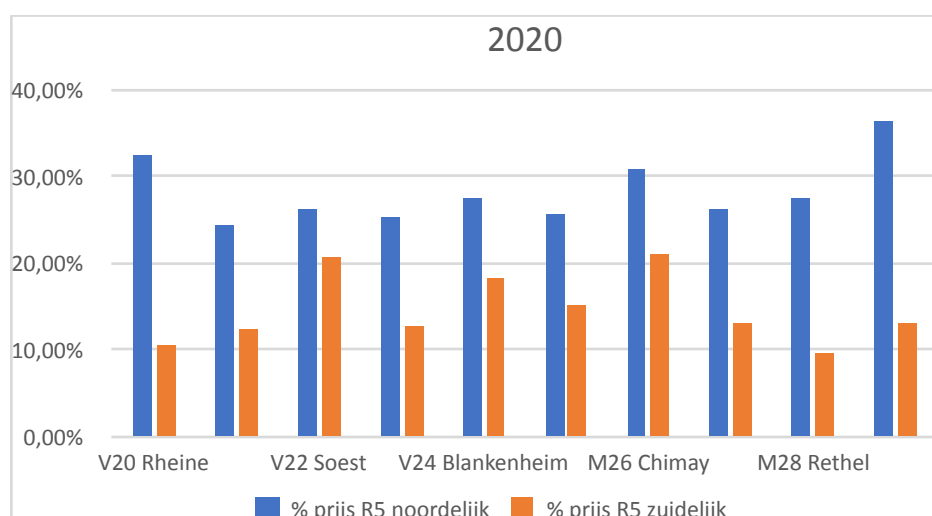
Relatie tussen gemiddelde verliezen (%) en RSV's (%) in Noord

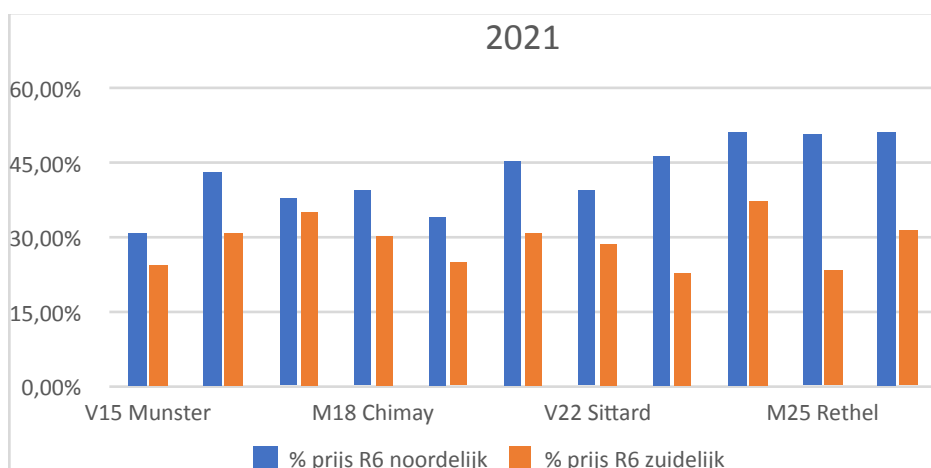
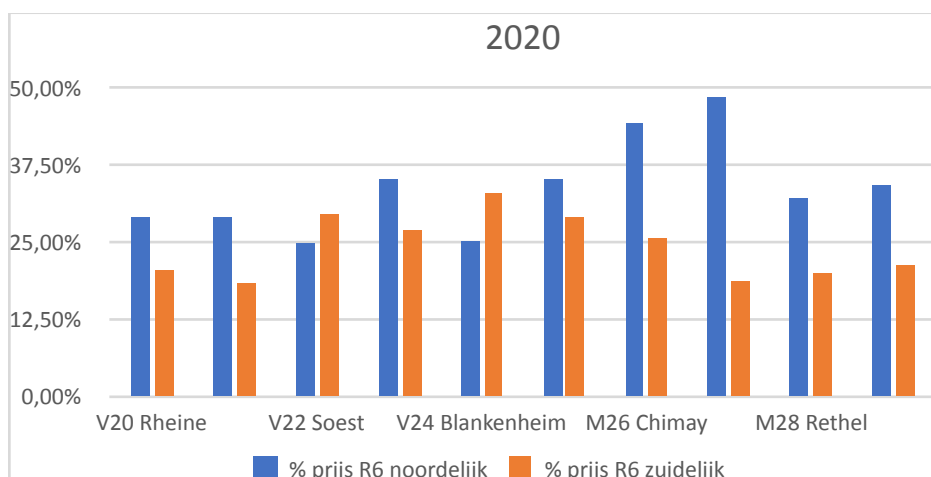


Bijlage d. Prijsverdeling tussen verenigingen binnen rayons in 2020 en 2021

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 ("splijtleden"). In 2020 werden alle 10 vitesse- en midfondwedvluchten geanalyseerd en in 2021 alle 11 vitesse- en midfondwedvluchten. Een deel van die vluchten betreft een gezamenlijke lossing met afd. 11 (zie overzicht van RSV's hierboven in bijlage b). Verandering van vliegrichting lijkt weinig effect te hebben op de verdeling van prijzen binnen beide rayons.

De noordelijk gelegen verenigingen binnen zowel rayon 5 als rayon 6 halen verhoudingsgewijs meer prijzen op de vluchten met eenmalig een uitzondering. Op de vluchten Dreis-Bruck in 2021 en Soest in 2020 halen de verenigingen verhoudingsgewijs ongeveer evenveel prijzen. Dreis-Bruck in 2021 werd vervlogen met wind vanuit W en vliegrichting was Z naar N. Soest in 2020 werd vervlogen met ONO wind en de vliegrichting was ZO naar NW. Beide vluchten hadden dus zijwind.





Tabel: verhouding van prijspercentages in rayon 5 en 6 tussen noordelijk en zuidelijke verenigingen

jaar	vlucht	prijs% in rayon 5		verhouding	prijs% in rayon 6		verhouding
		ver 0342 (Noord)	ver 0429 (Zuid)	ver 0342/ver 0429	ver 0360 (Noord)	ver 0415 (Zuid)	ver 0360/ver 0415
2020	V20 Rheine	32,3	10,5	3,1	29,1	20,3	1,4
2020	V21 Telgte	24,4	12,5	2,0	29,1	18,2	1,6
2020	V22 Soest	26,3	20,8	1,3	24,8	29,4	0,8
2020	V23 t/m M30	28,5	14,6	2,0	36,4	25,0	1,5
2021	V15 Munster	33,4	16,7	2,0	31,1	24,7	1,3
2021	V16 Lüdenscheid	29,8	18,9	1,6	43,1	30,7	1,4
2021	V17 t/m M27	33,9	26,9	1,3	44,1	29,5	1,5

Opmerking: de vluchten vanuit Z (Blankenheim in 2020, Dries-Brück in 2021) zijn meegenomen in het gemiddelde van de overige vluchten vanwege het slechts kleine verschil tussen de vliegrichting vanuit Z en ZZW.

Bijlage e. Concoursverloop (RSV 10-33) van de eerste drie vluchten volgend op de vluchten vanuit ZO

vlucht		afdeling 10					afdeling 11			
jaar	dd	middelste		gemiddelde		wind Hooge- veen	middelste		gemiddelde	
		Noord	Zuid	Noord	Zuid		Noord	Zuid	Noord	Zuid
2020	V23	12,5	18,7	12,3	18,8	ZW 4	7,5	13,6	8,7	12,1
2020	V24	8,9	10,3	9,0	10,3	NNO 2	7,4	6,1	7,1	6,1
2020	M25	6,4	7,3	6,9	7,5	W 2	7,3	6,8	7,5	6,8
2021	V17	6,0	7,0	6,2	7,1	WZW 3	5,1	5,6	5,7	6,1
2021	M18	13,4	15,6	13,5	16,0	ZZO 3	14,5	19,7	14,8	19,7
2021	V20	8,9	10,5	9,5	10,5	ZZW 3	10,5	9,9	10,5	10,8

afdeling 10

V23 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 11)

V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.11)

M25 = Arlon

afdeling 11

V23 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 10)

V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.10)

M25 = Chimay

afdeling 10

V17 = Dreis-Brück

M18 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 11)

V20 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 11)

afdeling 11

V17 = Burdinne

M18 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 10)

V20 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 10)

In bovenstaande tabel staan de RSV's van de eerste drie vluchten volgend op de vluchten vanuit ZO, uitgesplitst in Noord en Zuid (uitleg in bijlage b). De vluchten vanuit Z (V24 (Blankenheim) en V17 (Dreis-Brück)) zijn in deze tabel gelijkgesteld aan die vanuit ZZW vanwege het slechts kleine verschil tussen beide vliegrichtingen. Alleen in 2020 verloopt op de eerste vlucht (V23 (Sittard)) na de drie vluchten vanuit ZO het sowieso al wat moeizaam verlopen concours in afdeling 10 trager dan in afdeling 11. Of er verschillen in de weersomstandigheden op de vlieglijn zijn geweest die daarvoor een verklaring zou kunnen zijn is niet door de commissie onderzocht. In 2021 is er hooguit een klein RSV verschil op de eerste vlucht na de drie vluchten vanuit ZO ten nadele van afd. 10. Dat kan goed worden verklaard uit de wat gunstigere hoek tussen wind- en vliegrichting op de vlucht vanuit Burdinne van afd. 11 in vergelijking met die vanuit Dreis-Brück van afd. 10. Het overigens vlot verlopen concours op de tweede vlucht in 2020 (V24 (Blankenheim)) verloopt in afd. 10 een heel klein beetje trager dan in afd. 11, wat te verklaren is door de iets ongunstigere hoek tussen wind- en vliegrichting (meer kopwind) voor de duiven van afd. 10. De concoursduur van de derde vlucht in 2020 en van de tweede en derde vlucht in 2021 verschillen tussen afd. 10 en 11 niet van elkaar.

Bijlage f. Rayonindeling Oost-lijn

De rayonindeling Oost-lijn is van toepassing als de losplaats is gelegen ten noorden van de lijn die loopt vanuit het gekozen middelpunt van de afdeling (Grolloo; 52.56.00 N; 06.40.30 E) pal naar het zuid-oosten. Die lijn loopt van Assen naar net ten zuiden van Paderborn en Kassel. Alle zuid-oostelijke gelegen losplaatsen tot nu toe liggen onder deze lijn.

Bij de rayonindeling Oost-lijn wordt de afdeling in zes rayons ingedeeld. Deze rayons zijn horizontaal gelegen, lopen van de oostgrens tot aan de westgrens en zijn vanuit het oosten gezien gelijk van breedte. De oostgrens en de westgrens zijn dezelfde als omschreven bij de nieuwe rayonindeling. Dit geldt ook voor de noord- en zuidgrens. De naamgeving is van noord naar zuid rayon Oost-lijn 1, rayon Oost-lijn 2, rayon Oost-lijn 3, rayon Oost-lijn 4, rayon Oost-lijn 5 en rayon Oost-lijn 6. De breedte is 9 latitudeminuten en 25 seconden, wat overeenkomt met een afstand van ca. 17,5 km.

De grenzen zijn bij deze systematiek:

grens rayon Oost-lijn 1 en rayon Oost-lijn 2: 53.14.50

grens rayon Oost-lijn 2 en rayon Oost-lijn 3: 53.05.25

grens rayon Oost-lijn 3 en rayon Oost-lijn 4: 52.56.00

grens rayon Oost-lijn 4 en rayon Oost-lijn 5: 52.46.35

grens rayon Oost-lijn 5 en rayon Oost-lijn 6: 52.37.10

De verdeling van de hokken over de zes rayons Oost-lijn is daarbij als volgt (pijldatum 25 juli 2021):

rayon Oost-lijn 1: 136

rayon Oost-lijn 2: 277

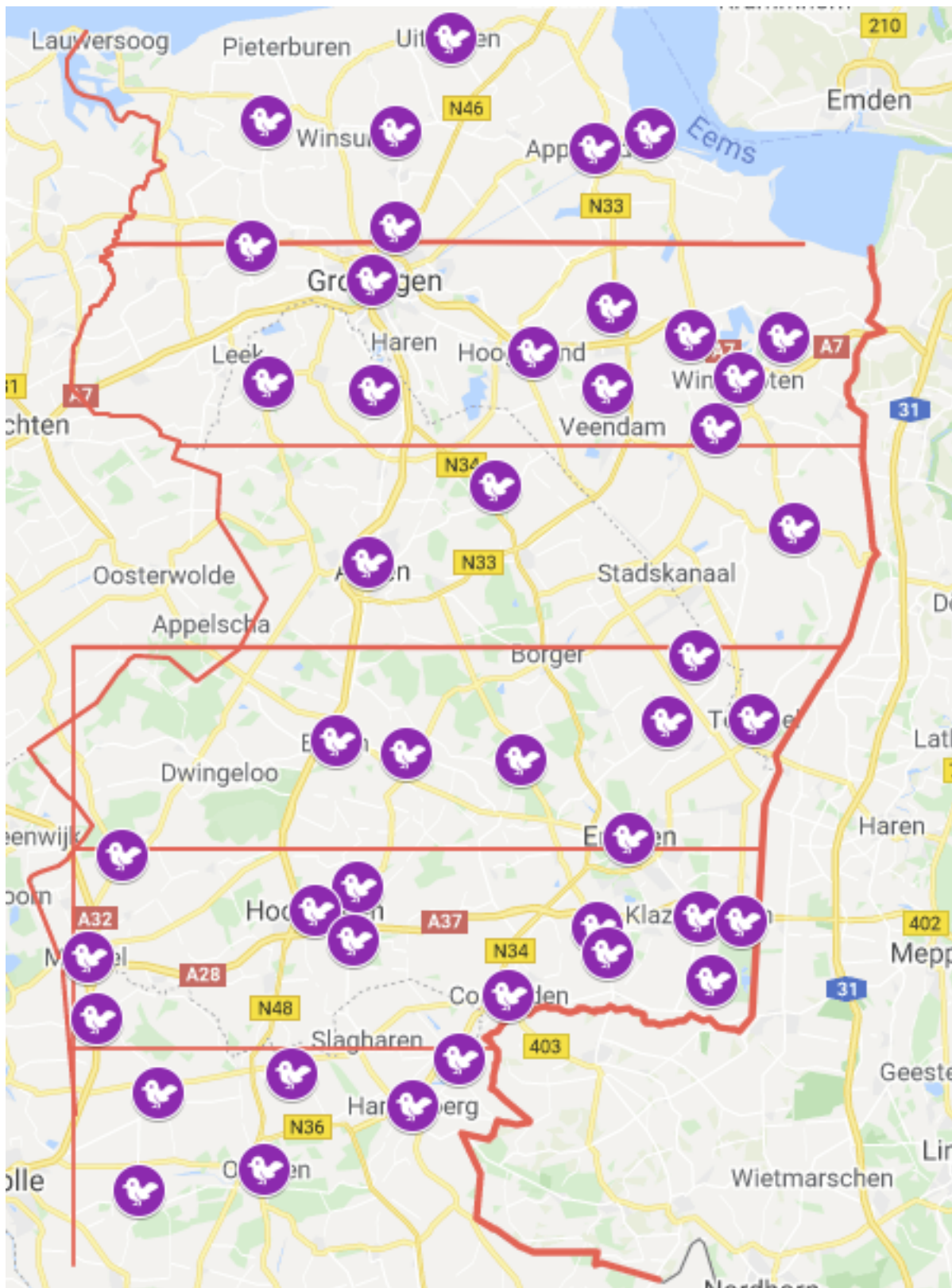
rayon Oost-lijn 3: 114

rayon Oost-lijn 4: 125

rayon Oost-lijn 5: 347

rayon Oost-lijn 6: 101

M.b.t. de puntentelling ten behoeve van de afdelingskampioenschappen zouden de punten verdiend in het rayon Oost-lijn kunnen worden toegevoegd aan de punten die in de N4-Z4-indeling zijn verdiend.



De kaart is te downloaden via: