

Wat ging er mis tijdens 'de Duitsland-vluchten' van 20 en 21 juli 2007?

November 2007

A. Winkel (werkgroep WOWD) en G. van Dijk (Bestuur NPO)

Inleiding

Het weekend van vrijdag 20 en zaterdag 21 juli 2007 zal menig duivenliefhebber zich nog goed kunnen herinneren. In dat weekend is een aantal wedvluchten vanuit losplaatsen in Duitsland en Oostenrijk (zie figuur A) buitengewoon slecht verlopen. Van vluchten als Passau, Steyregg en München bijvoorbeeld, kwamen er op de zaterdag nauwelijks duiven door. Op de meeste vluchten moest er tot ver in de zondagmiddag worden doorgelokt voordat een kwart van de duiven het thuishok had bereikt. In de dagen die volgden kwamen er weinig duiven na. Een weekend om maar snel te vergeten?

Voor Bestuur NPO was dit weekend aanleiding om eens goed te gaan kijken wat er nu mis is gegaan. Deze opdracht is gegeven aan Gerrit van Dijk van Bestuur NPO en aan Albert Winkel van de commissie Wetenschappelijk Onderzoek Welzijn Duiven (WOWD). Er is gezocht naar een antwoord op de volgende drie vragen. **1)** Welke (weers)factoren hebben de slechte thuiskomst veroorzaakt? **2)** Op basis van welke weersinformatie zijn welke lossingsadviezen aan wie gegeven door het Instituut Wedvlucht Begeleiding (IWB)? **3)** Hoe werd het besluit tot lossen genomen door de Lossingscoördinatoren van de betreffende Afdelingen? De antwoorden op deze vragen zijn bedoeld om lering te kunnen trekken voor de toekomst. Het is dus niet de bedoeling om schuldigen aan te wijzen, maar uitsluitend om helder te krijgen wat er precies is misgegaan en hoe dat in de toekomst kan worden voorkomen.

Werkwijze

De analyse van de 'Duitsland-vluchten' is op de volgende manier aangepakt. Allereerst zijn de uitslagen en vervoersverslagen verzameld, om een beeld te kunnen vormen van het concoursverloop. Vervolgens zijn ook de weersverwachtingen, weerkaarten, waarnemingen, satellietfoto's en buienradarbeelden van vrijdag 20 t/m zondag 22 juli verzameld en bestudeerd. Daarna hebben er twee gesprekken plaatsgevonden met Arie van Dam van het Instituut Wedvlucht Begeleiding (IWB) over de weersomstandigheden en over de lossingsadviezen die zijn gegeven aan de Lossingscoördinatoren. Tegelijk is er een brief en een vragenlijst opgesteld, die via de Afdelingssecretarissen is verzonden aan de Lossingscoördinatoren. De vragenlijst bestond uit 10 vragen, zowel meerkeuze als open vragen. Er is daarna nog aanvullende informatie ingewonnen door telefoongesprekken met drie Lossingscoördinatoren van de Afdelingen 2 en 5. Zij waren betrokken bij de lossingen van de vluchten Passau, Steyregg, München en Breisach am Rhein. Met het schrijven van dit verslag geven we tot slot een beeld van de bevindingen en doen we een aanbeveling om vluchten als deze meer en meer te kunnen voorkomen.

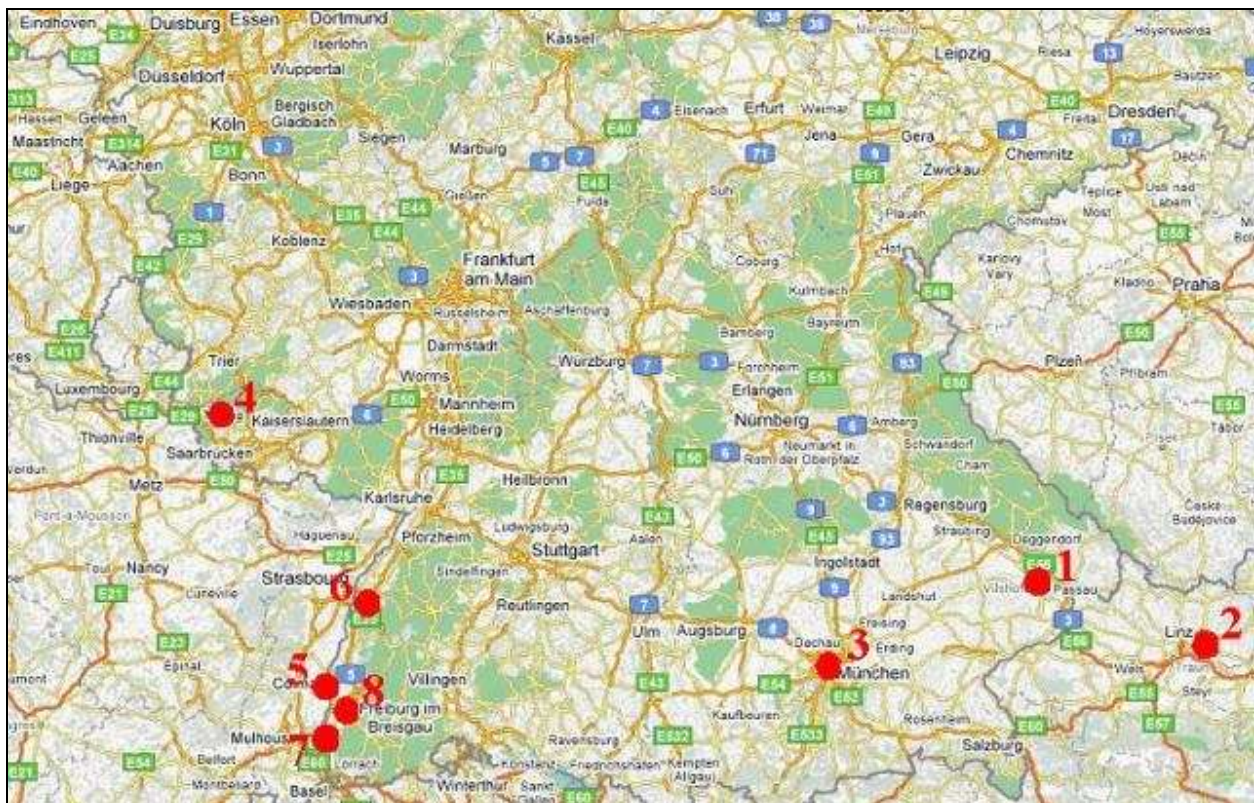
De weersituatie op 20 en 21 juli

Voor vrijdag 20 juli was de weersverwachting van MeteoConsult als volgt. *"...Een vlak en langgerekt lagedrukgebied beweegt van Frankrijk over Nederland en Duitsland. Een bijbehorende actieve storing trekt in de namiddag en avond over voorgenoemd gebied. Achter de storing klaart het op en wordt het droog in de nacht. De passage van de storing gaat gepaard met zeer hevige onweersbuien of wolkbreuken, waarin hagel en zwaar onweer en (zeer) zware windstoten mogelijk zijn. Advies is de duiven niet door deze storing heen te laten vliegen. Inversies: niet significant..."* [Bron: berichtgeving aan het IWB op vrijdagochtend 20 juli 2007 om 6:38 uur]. Op vrijdag 20 juli is het inderdaad erg slecht weer geweest in Nederland en Duitsland. De Nederlandse media berichtten over ondergelopen kelders en de

uitval van treinen door blikseminslagen. In figuur B wordt een beeld gegeven van het bewuste koufront op vrijdagmiddag om 15:00 uur.

Voor zaterdag 21 juli was de verwachting van MeteoConsult als volgt. “...Een actieve storing heeft Nederland en Duitsland gisteren gepasseerd met flinke neerslaghoeveelheden. Vanochtend ligt het restant van de storing nog over het zuidoosten van Duitsland. De rest van het gebied bevindt zich in de heldere lucht achter de frontale zone. Het is droog in het vlieggebied. In de vroege ochtend kan er turbulentiestratus aanwezig zijn, deze zal verdwijnen in de vroege ochtend. De ochtend en middag verlopen halfbewolkt en droog. Inversies: niet significant...” [Bron: berichtgeving aan het IWB op zaterdagochtend 20 juli 2007 om 3:52 uur]. In figuren C en D wordt een beeld gegeven van de bewolking en de neerslag in Duitsland op de zaterdagochtend en -middag.

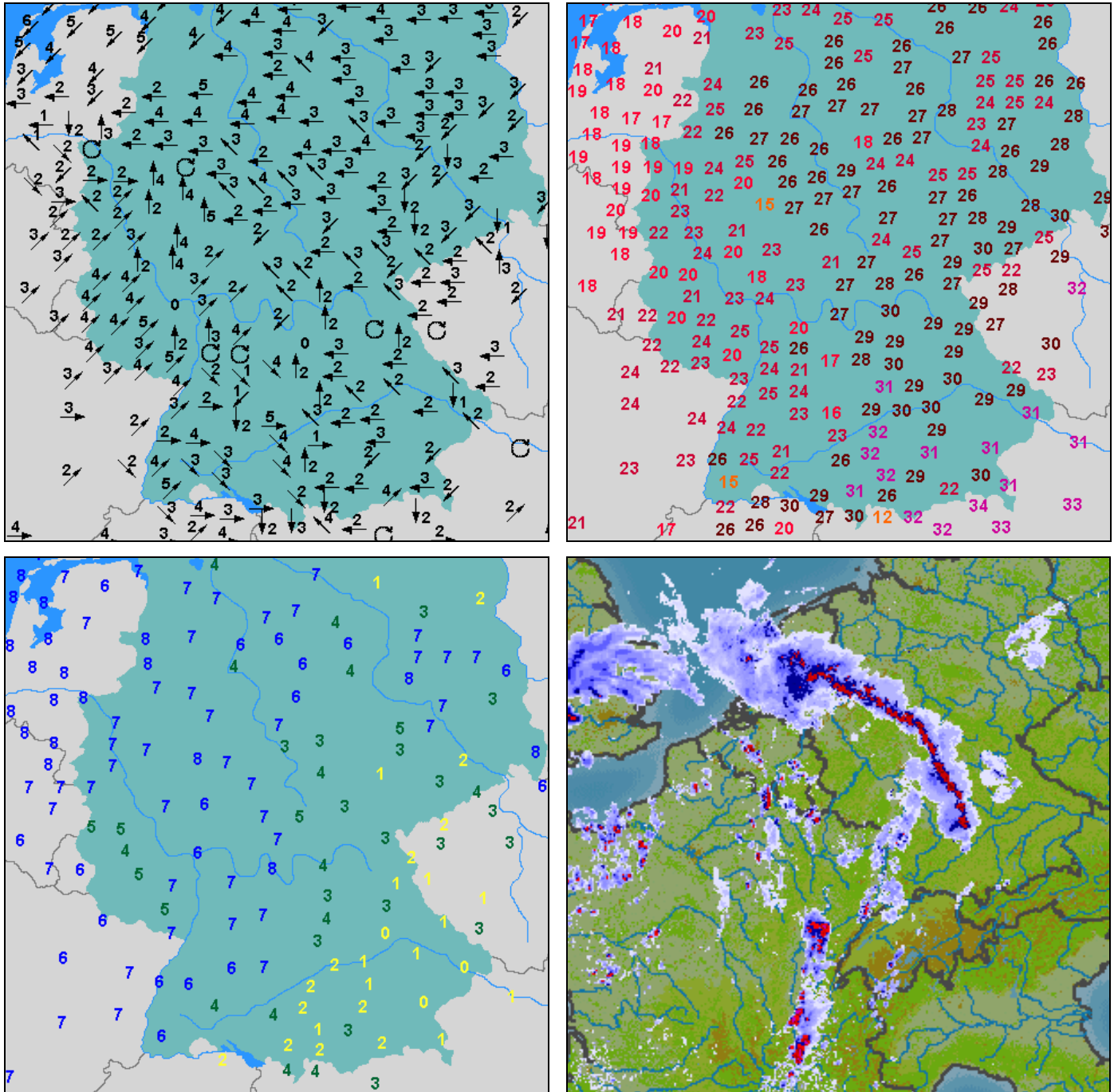
Figuur A. De acht losplaatsen in Duitsland en Oostenrijk, van het weekend van 20-21 juli 2007



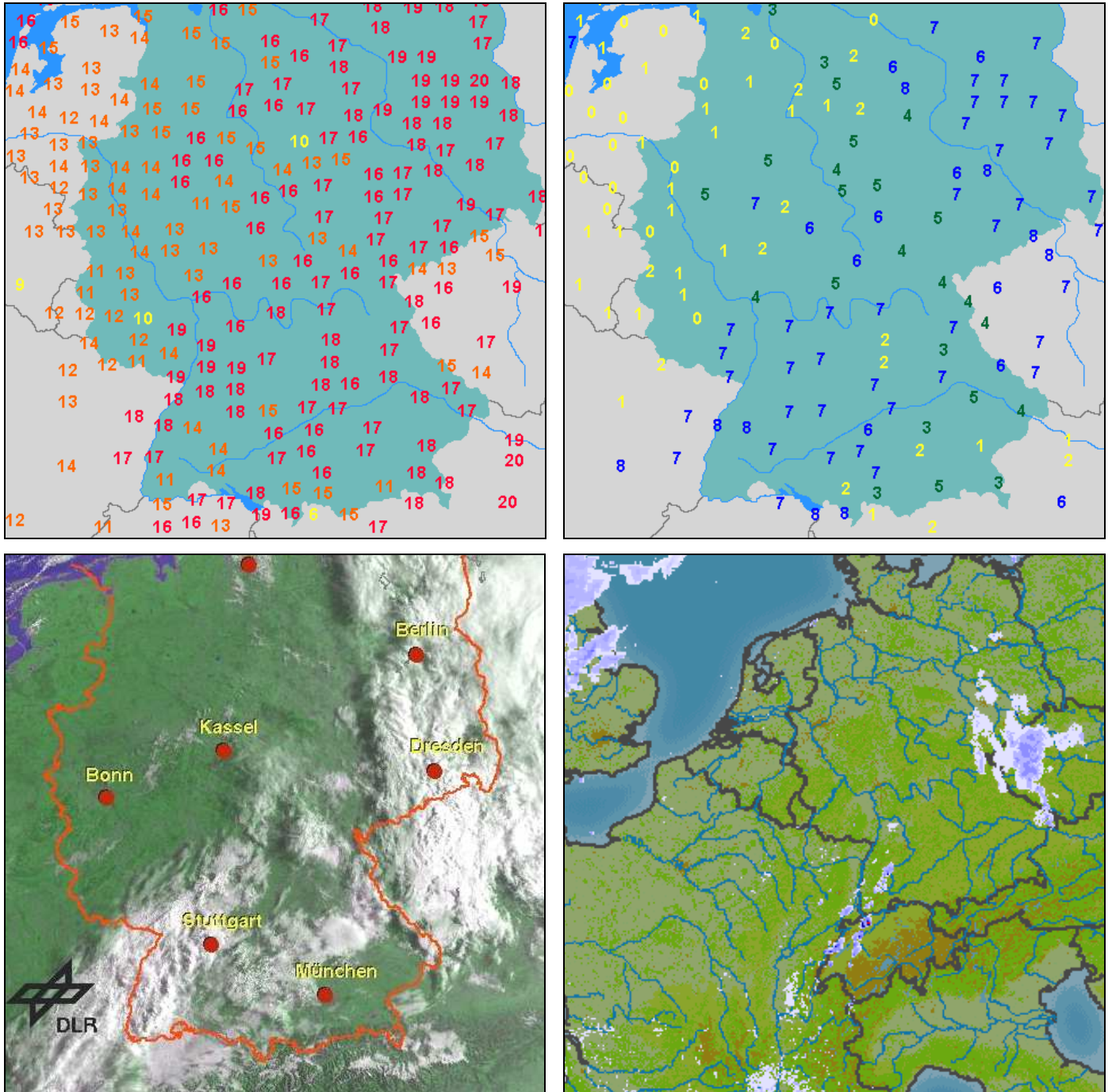
Losplaats	Losdatum	Afdeling(en)	Vluchtsoort
1 Passau	Vrij. 20 juli, 15:00	2	Meerdaagse Fond
2 Steyregg	Zat. 21 juli, 06:45	5, 6 en 12	Meerdaagse Fond
3 München	Zat. 21 juli, 07:15	Internationaal	Eendaagse Fond
4 Beckingen	Zat. 21 juli, 07:15	1	Midfond
5 Breisach am Rhein	Zat. 21 juli, 07:30	5	Eendaagse Fond
6 Offenburg	Zat. 21 juli, 09:45	7 en 9	Eendaagse Fond
7 Müllheim	Zat. 21 juli, 10:00	6	Eendaagse Fond
8 Freiburg im Breisgau	Zat. 21 juli, 10:15/10:30/10:45	3, 8 en 12	Midfond / Eend. Fond

(Afdelingen 10 en 11 hebben niet gelost vanuit Duitsland of Oostenrijk)

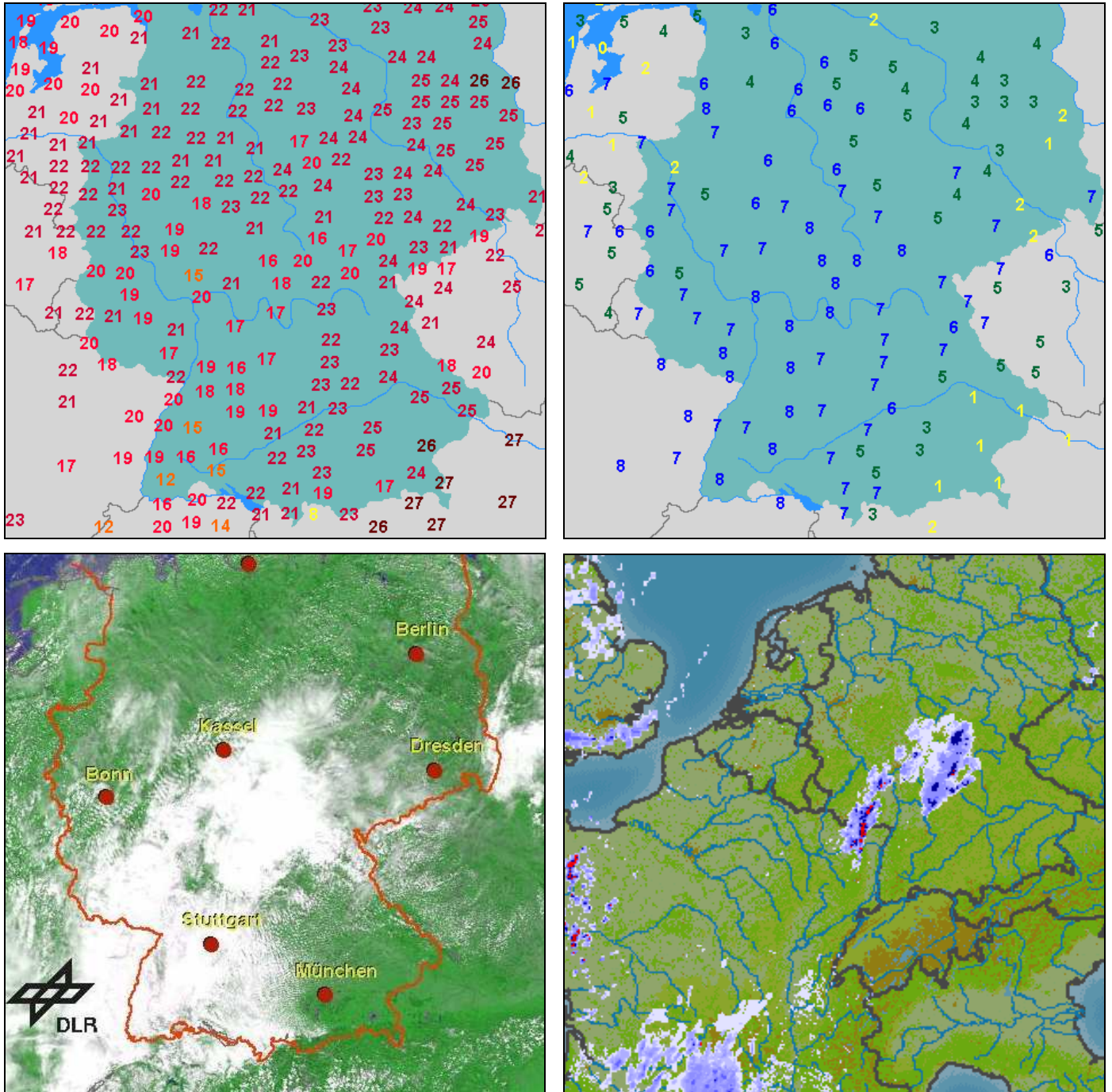
Figuur B. De windrichting/windkracht, temperatuur, bewolkingsdichtheid in achtsten en het neerslagradarbeeld van vrijdagmiddag 20 juli 2007 om 15:00 uur.



Figuur C. De temperatuur, bewolingsdichtheid in achtsten, de satellietfoto (07:22) en het neerslagradarbeeld van zaterdagochtend 21 juli 2007, 07:00 uur.



Figuur D. De temperatuurwaarnemingen (13:00), de bewolkingsdichtheid in achtsten (13:00), de satellietfoto (14:08) en het neerslagradarbeeld (13:00 uur) van zaterdagmiddag 21 juli 2007.



De 'National Oceanic and Atmospheric Administration' (NOAA) in de Verenigde Staten voorspelde voor dit weekend dat het aardmagnetisch veld onrustig zou zijn. "...*The geomagnetic field is expected to be unsettled for 21 July due to a recurrent coronal hole. There is the possibility of isolated active periods. Conditions are expected to return to quiet for 22 - 23 July...*" [Bron: <http://sec.noaa.gov/today>]. De Duitse meetstations in Wingst en Niemegek hebben op vrijdag én zaterdag kleine magnetische stormen gemeten met K-index waarden van 3 en 4. Op zondag 22 juli was het magneetveld weer teruggekeerd in een kalme toestand, bij K-index waarden van 0, 1 en 2.

De gesprekken met IWB en Lossingscoördinatoren

Naar aanleiding van de 'Duitsland-vluchten' is er contact opgenomen met Arie van Dam van het Instituut Wedvlucht Begeleiding (IWB). Het IWB heeft contact met MeteoConsult in Wageningen, heeft toegang tot gedetailleerde weersgegevens, geeft lossingsadviezen aan de Lossingscoördinatoren van de Afdelingen en beheert mede de NOS teletekstpagina 437. Aan het IWB is gevraagd hoe hij de weerssituatie heeft beoordeeld. Maar ook welke lossingsadviezen er zijn gegeven en hoe de lossingsbesluiten tot stand zijn gekomen. Ook met drie Lossingscoördinatoren van de Afdelingen 2 en 5 hebben er gesprekken plaatsgevonden. Men vindt het oprecht vervelend dat deze vluchten zo slecht zijn verlopen en men is van harte bereid om van gedachten te wisselen over wat er nu precies is misgegaan. Van deze gesprekken zijn de bevindingen als volgt.

Op vrijdag 20 juli stonden de lossingen van de Meerdaagse fondvluchten Steyregg (Afd. 5, 6, 12) en Passau (Afd. 2) op het programma. Voor Steyregg, een ochtendlossing, heeft het IWB 's ochtends een negatief lossingsadvies gegeven, vanwege de passage van het actieve koufront op de vrijdagmiddag en de vrijdagavond. Steyregg is uitgesteld naar de zaterdag.

Voor de vlucht Passau was het lossingsadvies, om dezelfde reden, ook negatief. In de middag heeft de Lossingscoördinator van Afdeling 2 nogmaals contact gezocht met het IWB over een mogelijke middaglossing. De Lossingscoördinator was van mening dat een middaglossing om 15:00 in Passau er toch wel in zat. Zijn verwachting was dat, gezien de zwakke wind in Oostenrijk en Zuidwest-Duitsland, de duiven een snelheid van slechts 70 á 75 km/uur zouden ontwikkelen. Bij een lossing om 15:00 uur zouden de duiven dan rond 18:00 aankomen in het gebied waar het koufront actief was. Het zou dan ondertussen drie uren later zijn en verwacht werd dat het koufront in noordelijke richting zou zijn weggetrokken. De duiven zouden dan in het mooie weer achter (dus; ten zuiden van) het front ongehinderd kunnen doorvliegen in de richting van Luxemburg en België. In de avond zouden de duiven in het westen van Duitsland kunnen gaan zitten om de volgende ochtend hun weg te vervolgen. Het IWB vond dit te optimistisch en heeft een lossing stellig afgeraden. Het plan om te lossen in Passau om 15:00 uur, is uitgevoerd.

In de vrijdagmiddag en -avond trok er een langgerekte neerslagzone over Frankrijk, België, Nederland en Duitsland. De langgerekte zone bedekte om 15:00 uur bijna heel Nederland en strekte zich uit tot in het zuidoosten van Duitsland (zie figuur B). Achter de lange lijn van neerslag volgden er nog meer verspreide neerslagzones. Het IWB denkt dat de duiven uit Passau vol het front in zijn gevlogen. Dat de vlucht vervolgens zó slecht is verlopen, zou kunnen komen doordat de duiven langs de frontale grens in noordelijke richting zijn gaan vliegen. Dit vermoeden heeft ook de Lossingscoördinator van Afdeling 2, omdat er nogal wat duiven zijn opgevangen en gemeld uit het noordoosten van Nederland.

De nachtelijke uren zijn grotendeels droog verlopen. Een grote neerslagvlek op de buienradar trok nog vanaf middernacht over Zwitserland en Zuidoost-Duitsland weg. Rond 06:00 uur lag deze neerslagvlek veilig boven het westen van Tsjechië (zie figuur C). Echter; boven Zwitserland en Zuid-Duitsland is dan al een nieuwe lijn met verspreide neerslagspots te zien.

Op zaterdagmorgen was daarom dé vraag voor het IWB: 'waar liggen de restanten van het koufront van vrijdag precies en hoe gaan die zich ontwikkelen?' Hoewel de bewolking en de neerslag in Zuidwest-Duitsland wel meevielen, zou de frontale zone er nog kunnen zijn. Dat wil zeggen: er kan nog steeds een grenszone liggen tussen de koude lucht uit het zuidwesten en de warme lucht in Duitsland. Het gevaar bestaat dat zo'n frontale zone 'in de gang van de dag' zoals dat heet, weer actief wordt.

De berichtgeving van MeteoConsult was echter: 'de ochtend en middag verlopen halfbewolkt en droog'. Telefonisch contact met de werkamer van MeteoConsult bevestigde dat nog een keer. Dit heeft op dat moment geleid tot een positief lossingsadvies voor Steyregg (06:45) en München (07:15). Voor alle losplaatsen ten westen van de frontale zone waren de condities uitstekend. De grens van het front liep in de ochtend ongeveer evenwijdig aan de grens tussen Zuidwest-Duitsland/Zwitserland en Frankrijk (zie figuur C). Voor alle losplaatsen aan de westkant van het front, dus alle losplaatsen in Nederland en België, en voor Afdeling 1 in het Duitse Beckingen, was het lossingsadvies daarom positief. Deze vluchten zijn prima verlopen.

Aan de Lossingscoördinatoren van de losplaatsen in Zuidwest-Duitsland (Breisach, Offenburg, Müllheim en Freiburg), is een positief lossingsadvies gegeven. Wel heeft het IWB geadviseerd te wachten met lossen totdat de omstandigheden op de losplaats voldoende zouden zijn. Ook vond het IWB het verstandig om nog even af te wachten hoe de bewolking en neerslag in Zuidwest-Duitsland zich zou gaan ontwikkelen.

De Lossingscoördinator van Afdeling 5 heeft vermoed dat er nog steeds een koufront aanwezig was. Hoewel de verwachting van MeteoConsult vrij gunstig was, vond men het verstandig om zo snel mogelijk te lossen. Het front zou nog actiever kunnen gaan worden in de loop van de ochtend, en dat risico wilde men voor zijn. Afdeling 5 heeft daarom als eerste om 07:30 gelost in Breisach am Rhein. De Hoofdconvoyeur op de losplaats achtte vanaf dat moment een lossing mogelijk. Achteraf is gebleken dat het rond het tijdstip van lossen volledig bewolkt is geweest. De Lossingscoördinator die contact had met de Hoofdconvoyeur heeft niet daadwerkelijk gevraagd hoe de weersomstandigheden (wind, bewolking, neerslag, zicht) nu precies waren, maar heeft vertrouwd op het algemene oordeel van de Hoofdconvoyeur. Had men geweten dat het geheel bewolkt was, dan had men waarschijnlijk niet gelost. De duiven van Breisach vertrokken vervolgens 'niet geweldig'. Het duurde wat langer dan normaal voordat de duiven zich boven de wagens samenvoegden. Na ongeveer twee minuten vertrokken de duiven in noordelijke richting.

Het nieuws van de lossing in Breisach wordt doorgebeld tussen de konvooien. Volgens het IWB neemt de druk om te gaan lossen daardoor merkbaar toe. Tussen 09:45 en 10:45 zijn vervolgens de duiven in Offenburg, Müllheim en Freiburg op vijf verschillende tijdstippen, gelost. Ook deze Afdelingen hebben gelost bij een positief lossingsadvies en nadat de Hoofdconvoyeur op de losplaats de weerssituatie als voldoende had beoordeeld. De duiven van Müllheim en Freiburg vertrekken in de verkeerde richting (zuidoost) en komen even later in groepen terug. Het IWB denkt dat ook deze duiven, net als die van Passau, de frontale grenslijn zijn gaan volgen in noordelijke of noordoostelijke richting.

Bij het volgen van de weerssituatie in de loop van de zaterdag blijkt de frontale zone, 'in de gang van de dag' actief te worden. Meer en meer rijgen de neerslagspots op de buienradar zich aaneen. In de loop van de middag en in de avond is het koufront dan weer volledig actief, met veel bewolking en neerslag (zie figuur D).

Volgens het IWB is het niet altijd goed mogelijk om in de vroege ochtend vast te stellen of er nog een zwak front aanwezig is. In de vroege ochtend kunnen er nog geen 'zichtbaar licht satellietfoto's' worden gebruikt en een zwak front geeft soms weinig of geen neerslagspots

op de buienradar. Voor de duivensport is het belangrijk dat MeteoConsult meekijkt naar waar er zich fronten bevinden en hoe die zich gaan ontwikkelen.

Volgens het IWB is een frontale zone, dus een grensgebied tussen twee verschillende luchtmassa's, voor duiven funest. Worden de duiven in of nabij een frontale zone gelost, dan willen ze niet wegtrekken of ze vliegen een verkeerde richting op om het front te ontwijken. Komen de duiven onderweg een front tegen, dan vertikken de meeste duiven het om daar doorheen te vliegen. Zwakke fronten met weinig of geen neerslag en redelijke bewolgingscondities kunnen ook voor grote problemen zorgen. Bij de vlucht Passau is er één duif wel door het front heen gevlogen. Deze duif komt als enige op de zaterdag thuis en ligt ruim 350 m/min los in Afdeling 2. Het IWB wijt ook het slechte verloop van de landelijke jubileumvlucht Le Mans (11 juni 2005) en van Pithiviers (19 mei 2005) voor een groot deel aan de aanwezigheid van een frontale zone.

Uitkomsten van de vragenlijst

Om een beeld te krijgen van de besluitvorming van de Lossingscoördinatoren hebben zij een vragenlijst ontvangen met het verzoek die te retourneren. De Afdelingen 6 (Noord Holland), 11 (Friesland '96) en 12 (De Kuststrook) hebben geen gegevens aangeleverd. De afdelingen 2 (Brabant 2000), 5 (Zuid-Holland) en 8 (Gelders Overijsselse Unie) hebben hun gegevens aangeleverd bij Bureau NPO in Veenendaal. De afdelingen 1 (Zeeland '96), 3 (Oost-Brabant), 4 (Limburg), 7 (Midden-Nederland), 9 (Oost-Nederland) en 10 (Noordoost-Nederland) hebben de gegevens per e-mail verzonden aan Gerrit van Dijk. Afdeling 7 heeft tevens een door de Hoofdconvoyeur geschreven brief naar Bureau NPO gezonden. De andere respondenten hebben geen verslag bijgevoegd maar op het enquêteformulier opmerkingen geplaatst over de weersituatie en over de contacten en adviezen van het IWB. Een aantal Afdelingen geeft aan dat de Hoofdconvoyeur geen vervoersverslag maakt.

De ingewonnen weersinformatie

Afdeling 1 maakt, voor zo ver kon worden nagegaan, als enige geen gebruik van Internet. De weersinformatie wordt ingewonnen via de Belgische radio en door te bellen met Afdelingen op naburige losplaatsen. Onder Internet wordt verstaan de diverse websites die weersverwachtingen, weerkaarten en actuele waarnemingen geven en beelden laten zien van de bewolking (satellietfoto's) en van neerslag (buienradarbeelden). Bij Afdeling 8 zijn de 4 Regio's autonoom in hun lossingsbesluit bij de Vitesse, Midfond, Jonge duiven en Navluchten. Daarom is er ook niet een goed beeld wie of wat zij raadplegen en welke criteria zij gebruiken bij het lossen. Bij de Fondvluchten en NPO-vluchten worden de lossingsbesluiten centraal vanuit de Afdeling genomen.

De meeste Lossingscoördinatoren letten op de wind, bewolking, regen, onweer en inversies. Anderen letten daarnaast nog op verstoringen van het aardmagnetisch veld, temperatuur en de te vliegen afstand. De factoren relatieve luchtvochtigheid, UV-index, thermiek en dauwpunt temperatuur zijn onderdelen waaraan de meeste Lossingscoördinatoren weinig of geen aandacht schenken.

Het losbesluit

Als regel gaat men af op de adviezen van het IWB die de algemene toestand op de vluchtlijn weergeeft. Daarnaast weegt de zelf ingewonnen informatie via Internet voor vooral Afdelingen 2 en 4 erg zwaar. Maar ook de andere Afdelingen, met uitzondering van Afdeling 3, geven aan de eigen bevindingen (sterk) te laten meewegen in het lossingsbesluit.

Het opvolgen van lossingsadviezen

Er zijn Lossingscoördinatoren die niet altijd het lossingsadvies opvolgen maar afgaan op eigen waarnemingen en interpretaties (Afdelingen 1, 2, 7 en 10). Zij menen soms voldoende reden te hebben om het lossingsadvies naast zich neer te leggen. Alle afdelingen geven aan achter hun lossingsbesluit te staan ("anders had ik niet gelost", zo schrijft men). Een aantal

Afdelingen geeft aan dat men soms besluit te lossen, met de vrees op een matig verloop (Afdelingen 3, 7, 8, 9, 10).

De structuur van de besluitvorming

De Lossingscoördinatoren van de Afdelingen 2, 5 en 8 geven expliciet aan dat de huidige drie-eenheid van IWB, Hoofdconvoyeur en Lossingscoördinator(en) goed werkt en dat die structuur niet gewijzigd moet worden. In een toelichtend telefoongesprek vindt een Lossingscoördinator van Afdeling 5 desondanks dat de huidige manier van het nemen van lossingsbesluiten beter zal moeten worden ingericht.

De coördinatie

De Lossingscoördinatoren van de Afdelingen 1, 3 en 9 vinden dat er te weinig coördinatie is bij het lossen van de Nederlandse duiven. Men ervaart het als irritant dat als men op het punt staat om te gaan lossen, er plotseling zwermen duiven overvliegen die even eerder op een naburige losplaats zijn gelost. De Afdelingen 9 en 10 geven aan problemen te hebben met de Poolse lossingen in ons land. Ook hier ontbreekt het aan coördinatie, zo vinden zij.

Druk om te lossen

Bijna alle Lossingscoördinatoren geven aan wel eens 'druk' te voelen om te lossen. Die druk kan bijvoorbeeld komen van chauffeurs en convoyeurs van het eigen konvooi, maar soms ook van die van andere Afdelingen. Ook ervaart men soms druk om te lossen vanuit bestuursleden uit de eigen Afdeling. Vooral de Lossingscoördinatoren van Afdeling 5 hebben hier moeite mee. Andere afdelingen geven aan 'zich door niemand te laten opjutten'.

De lossingsbesluiten van 20-21 juli

Alle Afdelingen geven aan dat er op zaterdag 21 juli 2007 contact is geweest met het IWB. Het IWB kwam, op basis van haar weersinformatie, al vlot met een positief lossingsadvies. Echter; op de meeste losplaatsen was het toen nog zwaar bewolkt. Men heeft toen gewacht tot er blauw aan de lucht verscheen. Bij de lossing hadden de duiven een vlot vertrek, zo schrijft men. Afdeling 8 beschrijft dat de duiven, gelost in Freiburg, niet goed vertrokken. De duiven vlogen aanvankelijk naar het zuiden en kwamen na ongeveer 7 minuten terugvliegen. Onderweg naar huis hadden de convoyeurs prima weer met steeds meer zon en de verwachting dat de duiven goed af zouden komen, zo schrijven de Afdelingen 7 en 8. Afd. 5 schrijft dat zij in de veronderstelling verkeerden dat de duiven het Rijndal zouden volgen. De weersituatie in het Rijndal was volgens hen goed.

Verdere opmerkingen

Een aantal Afdelingen heeft gebruik gemaakt van de mogelijkheid om nog aanvullende opmerkingen te plaatsen.

Afdeling 1 merkt op: "hoe men in Zuidoost-Duitsland heeft kunnen lossen is mij een raadsel, omdat de Belgische radio al vroeg aangaf dit niet te doen, vanwege de slechte weersgesteldheid". Afdeling 7 verbaast zich er over dat er een positief lossingsadvies is gegeven terwijl het op de losplaats nog sprake was van een dichte en zware bewolking.

Afdeling 4 schrijft geen fan te zijn van Duitsland-vluchten, integendeel. Zij geeft aan dat er in het verleden veel Duitsers zijn geweest die naar Frankrijk zijn vertrokken om daar te gaan spelen. München wordt als voorbeeld aangehaald waarop het bijna altijd moeilijk gaat. Ook Afdeling 8 schrijft geen fan te zijn van de Duitsland-vluchten en haalt de bijna jaarlijkse moeilijkheden bij het verloop van München nog eens aan. Afdeling 5 merkt op dat zij graag voor het vliegseizoen een avond met MeteoConsult zou willen beleggen.

Tot slot uit Afdeling 10 zijn ergernis over Afdelingen die lossen als een dubbel minteken (--) op NOS teletekstpagina 437 is geplaatst. Dat betekent een negatief advies en daarom mag er absoluut niet worden gelost, zo vind men.

Conclusies

Uit deze analyse kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

1). Het slechte verloop van Passau, gelost op vrijdag 20 juli om 15:00 uur, is toe te schrijven aan het koufront van de vrijdagmiddag en -avond. In dit koufront is het erg slecht weer geweest. Uit het buienradarbeeld en de waarnemingen van vrijdagmiddag om 15:00 uur blijkt dat de afstand van Passau tot het front op het moment van lossen 150 tot 200 kilometer bedroeg. Tot aan het front was er de eerste 100 kilometer sprake van matige oostelijke winden, temperaturen rond 30°C, een relatieve luchtvochtigheid rond de 50% en een ruim zicht. Dit betekent waarschijnlijk dat de duiven al voor 18:00 het frontale gebied zijn ingevlogen. Er zijn aanwijzingen dat de duiven vervolgens naar het noorden zijn gaan vliegen in een poging het front te ontwijken.

2). Wat ging er mis in het lossingsbesluit van Passau? Het risico dat de duiven van Passau het front in zouden gaan vliegen, was tussen 14:00 en 15:00 uur in te schatten. De ligging, omvang en ontwikkeling van het front zijn niet goed geïnterpreteerd. Het front bevond zich op slechts 150 tot 200 km van de losplaats en passeerde niet zo snel. Achter de frontlijn was er niet sprake van een heldere luchtmassa, maar bevonden er zich nog meer neerslagzones die tot middernacht voor slecht weer zouden gaan zorgen. Men veronderstelde daardoor ten onrechte dat de duiven achter de passage van het front langs zouden kunnen vliegen. Het IWB vond deze redenering te optimistisch, en gaf een stellig negatief lossingsadvies. Men meende voldoende redenen te hebben het advies niet op te volgen en dacht dat de ervaren duiven het wel zouden redden. Daarmee is een risico genomen.

3). Het slechte verloop van de zaterdaglossingen is toe te schrijven aan het koufront van dat nog steeds in Zuidwest-Duitsland aanwezig was. Hoewel dit front weinig actief was, lag het er nog wel. Dit weinig actieve front is voor de duiven een moeilijk doordringbare barrière gebleken. Ook op de vlucht Pithiviers (Afdeling 2) van 19 mei 2007 was dit het geval. Waarschijnlijk zijn de duiven in noordelijke of noordoostelijke richting, evenwijdig aan het front, gaan vliegen om het front te ontwijken of deze aan de noordzijde/bovenlangs te passeren. Zo kunnen de duiven te maken hebben gehad met het steeds actiever wordende koufront, terwijl zij normaal gesproken Zuid- en Midden-Duitsland al zouden hebben verlaten.

4). Wat ging er mis in de lossingsbesluiten op de zaterdagochtend? Uit de waarnemingen in Zuidwest-Duitsland kon men zien dat er een front aanwezig was die opnieuw actief leek te worden. Het IWB, en in ieder geval de Lossingscoördinator van Afdeling 5, hebben op basis van de weergegevens ook vermoed dat het koufront er nog lag. Volgens de verwachting van MeteoConsult echter, stelde het front niet veel meer voor en zou de middag half bewolkt en droog verlopen. Deze prognose heeft een belangrijke rol gespeeld bij het vroege positieve lossingsadvies voor Steyregg (06:45) en München (7:15). De Lossingscoördinatoren van de lossingen in Breisach, Offenburg, Müllheim en Freiburg hebben gelost ná een positief advies van het IWB en hebben gewacht met lossen totdat de omstandigheden op de losplaats als voldoende werden beoordeeld. Het is echter twijfelachtig of Hoofdconvoyeurs altijd een voldoende nauwkeurig beeld schetsen van de omstandigheden ter plaatse. Een belangrijke vraag is geweest waaraan men meer belang moest hechten: de trend in de actuele buienradarbeelden, satellietfoto's, enzovoort, of de prognose van MeteoConsult. Achteraf kan worden vastgesteld dat de verwachting van MeteoConsult onjuist is geweest.

Wat kan men hieruit leren? Ook zwakke fronten zijn voor de duiven in veel gevallen een probleem. Het vermoeden van de aanwezigheid van een front zou voor het IWB en de Lossingscoördinatoren aanleiding moeten zijn tot achterdocht en het opnieuw bestuderen van de weerssituatie en prognoses. Fronten blijken nog steeds bij veel slechte vluchten de boosdoener te zijn. Met MeteoConsult zou goed moeten worden afgestemd welke weersfactoren voor de duivensport van groot belang (gevaar) zijn.

5) In hoeverre de kleine magnetische stormen (K-index 4) het vluchtverloop hebben beïnvloed, is lastig te zeggen. Er zijn hoe langer hoe meer aanwijzingen dat een hoge K-index tot in ieder geval waarde 5 à 6, geen verband houdt met een moeizaam vluchtverloop of met verliezen van duiven.

6) Uit de vragenlijst en de gesprekken blijkt dat verschillende betrokkenen denken dat het uitwijken naar losplaatsen in Zuid-Duitsland op zich al een reden is tot moeilijker concoursen. Onze duiven zijn immers vanaf hun start als jonge duif telkens getraind om uit een zuidwestlijn naar huis te vliegen. In de zuidwestlijn is het landschap vrij vlak, terwijl in Duitsland het landschap al snel heuvelachtig wordt. Dat betekent voor de duiven dat ze moeten laveren door dalen, en heuvels moeten trotseren, terwijl ze daar geen of weinig ervaring mee hebben. Ook dit aspect heeft misschien een rol gespeeld bij het slechte verloop van deze vluchten. Verschillende Lossingscoördinatoren geven aan dat het beter zou zijn helemaal af te zien van lossingen in Zuid-Duitsland, Zwitserland en Oostenrijk. Een oostelijke vlieglijn vanuit de richting Berlijn of Dresden wordt als mogelijk alternatief genoemd.

7). Uit de vragenlijst en gesprekken blijkt dat de organisatie van het nemen van de lossingsbesluiten op dit moment voor verbetering vatbaar is. Dat leidt soms tot verliezen met duiven, die met een betere organisatie hadden kunnen worden voorkomen. Er vallen tenminste 3 verbeterpunten op.

In de eerste plaats ontbreekt het aan een eenduidige en objectieve methode voor het nemen van lossingsbesluiten. Lossingscoördinatoren raadplegen elk zo hun eigen websites, teletekstpagina's, radiozenders en contacten. Die verschillende informatie wordt vervolgens met een verschillende zwaarte meegewogen in de lossingsbesluiten. Sommige Lossingscoördinatoren wegen factoren mee, waaraan anderen weinig belang hechten. In sommige Afdelingen is er één persoon verantwoordelijk voor het losbesluit, in andere Afdelingen vindt er altijd ruggespraak plaats met een Lossingscommissie. Dus; de één doet het zus, de ander zo. Lossingsbesluiten staan daarnaast onder druk van de ongevraagde meningen of kritiek van convoyeurs en chauffeurs, andere konvooien, omstanders bij de lossing, bestuursleden en liefhebbers. Als de weersomstandigheden ongunstig zijn, is er geen centraal orgaan die op een 'landelijke stopknop' kan drukken. Kortom, lossingsbesluiten komen niet op een eenduidige en objectieve manier tot stand.

In de tweede plaats beschrijven de Lossingscoördinatoren, dat het soms ontbreekt aan coördinatie tussen de lossingen. Een aantal Lossingscoördinatoren ervaart dit als erg vervelend. Het uniformeren of afstemmen van vluchtprogramma's, samenwerking tussen Afdelingen en het verminderen van het aantal losgroepen zijn voorbeelden van mogelijke verbeteringen.

In de derde plaats is er op sommige plaatsen in de keten van 'MeteoConsult – IWB – Lossingscoördinator – Hoofdconvoyeur' niet altijd voldoende deskundigheid van de duivensport of van het waarnemen en interpreteren van het weer. Terugkijkend op het seizoen 2007 zijn er verschillende vluchtdagen geweest waarop er veel verliezen met oude duiven zijn geleden, zoals zaterdag 19 mei, zondag 10 juni en zaterdag 21 juli. Meestal is het goed verklaarbaar, soms voor de hand liggend, waarom deze vluchten slecht zijn verlopen. Het kan dan niet zo zijn dat vluchtverslagen spreken van verbazing over het vluchtverloop, dat men schrijft in het duister te tast over de oorzaken en dat er geen pogingen worden ondernomen om tot verklaringen en leerpunten te komen.

Aanbeveling

Naar aanleiding van deze analyse adviseren we Bestuur en Kiesmannen om opnieuw kritisch te gaan kijken naar de manier waarop het nemen van de lossingsbesluiten nu is georganiseerd. Met eenduidige/objectieve, gecoördineerde en professionele

lossingsbesluiten kunnen moeizame en slechte vluchten voor een deel worden voorkomen. Dat kan bijdragen aan minder verliezen met duiven, een verantwoorde beoefening van de duivensport en een groter plezier in onze hobby.