



# Onderzoeksrapport extreem verloop vlucht Quievrain 11 juni 2023

## INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
2. Aantallen duiven
3. Transport
4. IWB adviezen, reacties
5. Lossing
6. Enquetes
7. Autopsie rapport
8. Laboratoriumonderzoek/ rapport Henk de Weerd
9. Mogelijke oorzaken
10. Conclusies/
11. Aanbevelingen
  
12. Bijlages:
  - 1-Convoyeursrapport, feitenrelaas
  - 2-Verslag lossingscommissie
  - 3-Op de Hoogte: weekend om snel te vergeten
  - 4-Van de NPO bestuurstafel; vluchten 10 en 11 juni
  - 5-IWB rapportage 11 juni 2023
  - 6-Enquetes Zeeland '6 en Brabant 2000
  - 7-Autopsie/ rapport Roeland van Wynsberghe
  - 8-Onderzoeksrapport Henk de Weerd
  - 9-GPS Analyse 10-11 juni 2023 Michel Beekman

Besturen Afdelingen Brabant 2000 en Zeeland '96  
7 Augustus 2023

# 1. Inleiding

Het extreme en slechte verloop van de vlucht vanuit Quiévrain op zondag 11 juni 2023 vormt de aanleiding tot het opstellen van dit onderzoeksrapport,

De voor zaterdag 10 juni geplande dagfondvlucht E23 vanuit Chateauroux kon helaas door het algemene slechte weerbeeld onderweg niet in Chateauroux worden gelost. Vanwege hoger ingeschatte lossingskansen werd er na overleg gekozen voor het korter gelegen Vierzon. Ook daar bleef zondag het lossingsadvies negatief, waarna na overleg met IWB besloten werd om korter naar huis terug te keren.

Zo werd doorgereden tot Quiévrain waarvoor een positief IWB-lossingsadvies gold. Zie hiervoor o.a. ook bijlage 5: IWB advies 11 juni 2023.

De duiven werden in Quiévrain gelost met mooi weer, kalme oosten wind en 29 graden Celcius.

De vlucht kende net als bijna alle vluchten in andere afdelingen gedurende hetzelfde weekend ook voor onze beide afdelingen een zeer moeizaam verloop (zie ook bijlages NPO bestuur, GPS Analyse Michel Beekman).

Ook in België werd er bij de in hetzelfde weekend vanuit Orleans teruggekeerde duiven die in Niergnies werden gelost een zeer slecht vluchtverloop geconstateerd. Veel duiven kwamen na een vluchtje van ca. 125 km verre van fit thuis, hadden weinig eetlust en vertoonden braakneigingen en herstel duurde vaak meerdere dagen.

De weersomstandigheden/-invloeden hebben dus duidelijk ook een belangrijke negatieve rol gespeeld. Het grote verschil met andere afdelingen was bij ons het dramatische verloop met vele achterblijvers en zelfs een groot aantal dode duiven na aankomst op het thuishok.

Reden te meer voor de afdelingsbesturen van de afdelingen Brabant 2000 en Zeeland '96 om samen een onderzoek in te stellen naar de mogelijke oorzaken van dit extreme verloop van een vlucht van ca. 125 kilometer met ervaren oude duiven. Om de omvang van het probleem vast te stellen werd besloten tot het houden van een enquête onder de verenigingen om op basis van werkelijk feitenmateriaal het aantal weergekeerde en overleden duiven te achterhalen..

De meeste verenigingen reageerden hierop positief.

Opvallend waren de talrijke constatering dat er een week na thuiskomst op vele hokken een groot aantal nieuwe ziektegevallen werd gesignaleerd.

## 2. Aantallen duiven

Brabant 2000: 3183 duiven, 126 Oomens manden

Zeeland '96: 2184 duiven, 95 Ruco manden

### 3. Transport /verzorging/reisschema

Transportcombinatie:



De Zeeuwse duiven zijn volgens de van tevoren gemaakte afspraak door de firma Geuze aangeleverd in Rucphen.

Het vervoer vanaf Rucphen is verder verzorgd door Brabant 2000.

De duiven van Brabant 2000 zaten in Oomens manden in de voorwagen en die van Zeeland '96 in grote Ruco manden met 27 duiven per mand in de aanhangwagen.

Een bekende en beproefde wagen-combinatie die de laatste jaren al diverse malen tot grote tevredenheid is ingezet bij onze gezamenlijke concoursen en voorzien van 2 verschillende watertanks

Zo ook nog op de recente vervangende vlucht vanuit Chateauroux op 24 juni 2023 (zie bovenstaande foto 24 juni 2023)

Beide wagens voldoen aan de huidige NPO eisen.

Ook de aanhangwagen heeft zelfstandige mechanische verluchting bestaande uit 5 ventilatoren. Recent nog voorzien van nieuwe accu's.

De Mechanische verluchting is onderweg constant in gebruik geweest.

De chauffeur en bijrijder/convoyeur zijn beiden zeer ervaren.

De totale capaciteit van de aanhangwagens bedraagt 140 manden  
Aan beide zijden 7 rijen breed en 10 lagen hoog.  
Dus ruimte in overschot met de 2 bovenste lagen leeg

#### **Watervoorziening:**

De watertanks van zowel de voorwagens als de aanhanger zijn 's maandags voorafgaand aan het vertrek van de wagens leeg gemaakt.  
Donderdags voor het vertrek zijn deze gevuld met vers leidingwater.  
Het drinkwater in de aanhangwagens wordt per mand voorzien d.m.v. één standaard drinkbak.  
Vanaf het vertrek in Rucphen waren de drinkbakken zoals gebruikelijk gevuld en onderweg zijn deze op gezette tijden gecontroleerd en bijgevoerd.  
De drinkbakken zijn nooit leeg geweest.

#### **Voeren:**

De duiven werden volgens de Brabant 2000 standaard gevoerd met popcornmais.  
Uit dezelfde partij waarmee op vele andere vluchten van Brabant 2000 is gevoerd.  
Het voer was kurkdroog en schimmelvrij.  
Er is op alle andere vluchten waar hetzelfde voer is toegediend geen enkel probleem gesignaleerd.  
Ook is er op dit punt niet afgeweken van de jarenlang gehanteerde vaste procedures

#### **Reisschema:**

Vertrek Rucphen: vrijdag 9 juni 2023, omstreeks 01.30 uur  
Menen, ca. 03.30 uur  
Limours, ca. 10.30 uur  
Chateauroux, ca. 13.30  
Vertrek naar Vierzon, zaterdag, ca. 15.15 uur. Aankomst Vierzon 16.15 uur.  
Vertrek Vierzon, zondag ca. 6.45 uur bij ca. 12 graden  
Onderweg tussen Orleans en Parijs bar en boos weer, mistlampen aan  
Aankomst Quievrain, 12.00 uur bij 29 graden  
Lossing Brabant 2000: 13.00 uur en Zeeland '96 om 13.15 uur  
Thuiskomst Rucphen tegen 17.00 uur.

## **4. IWB adviezen, reacties**

Onze beide afdelingen onderhouden wekelijks goede contacten met IWB, overleggen indien nodig en volgen de adviezen van het IWB.

Tot veler verbazing was er voor het bewuste weekend geen hitteprotocol of andere maatregel van kracht.  
Dit ondanks het feit dat de weersvoorspellingen voorafgaand aan dit weekend al een week lang onveranderd slecht waren.  
Die weersvoorspellingen zijn ook volledig uitgekomen.  
De vraag waarom er geen (hitteprotocol-) maatregel door IWB/NPO is afgekondigd is tot nu toe helaas onbeantwoord gebleven.

Terug naar Quievrain:

Op advies van IWB is op zondag terug gereden vanuit Vierzon naar Quievrain, dus zeer ruim boven de aangegeven gevarezone Amiens – Reims.

Desondanks zijn we toch met een extreem verloop van de vlucht vanuit Quievrain geconfronteerd.

Voor verdere details verwijzen we o.a. naar diverse bijlages.

Op 31 juli kregen we na lang wachten de volgende reactie van het IWB:

---

Contacten IWB en Zimoa van dinsdag 6 juni tot zondag 11 juni.

Dinsdag 6 juni inkorven sector 2 Bordeaux.

Woensdag 7 juni om 09.35 uur. Temperaturen boven 25 graden alleen ten zuiden van Parijs. Geen hitteprotocol geadviseerd aan bestuur NPO. Verwachtingen voor vrijdag Bordeaux slecht door front ten zuiden van Parijs.

Donderdag 8/6 om 17.40 uur contact met Zimoa. Advies Zimoa voor Bordeaux niet lossen op vrijdag.

Vrijdag 9 juni. Contact met Zimoa om 09.30 uur. Bordeaux naar zaterdag. Zaterdag ligt het front nog steeds over de vlieglijn.

Zaterdag 10 juni. 06.00 uur

Alle stations ten zuiden van het front niet lossen.

Afdelingen 6-9-10-12 kunnen lossen. Alle Vitesse vluchten zijn gelost.

Zondag 11 juni.

Contact 06.00 uur.

Geen wijziging in weersituatie. Advies niet lossen.

Afdelingen 5-7-8 lossen toch.

Afdelingen 1-2-3-4 besluiten naar dichterbij te gaan.

Temperaturen rond het middaguur 30 graden.

Afdeling 4 Limburg lost in Sens. Afdeling 3 in Roye om 11.30. Afdelingen 1-2 lossen vanaf 13.00 uur in Quiévrain. Temperaturen zijn hoog, verder geen weerkundige belemmeringen.

---

Ondanks het feit dat er volgens het IWB geen weerkundige belemmeringen waren om te lossen verliepen andere concoursen ook zeer moeizaam. (zie bijlages)

Opvallend is wel dat er na dit beruchte weekend bij verschillende weertypes en temperaturen nu wel tal van hitteprotocollen zijn ingesteld.

Vragen en stof genoeg dus om voor het volgend seizoen bij stil te staan.

## 5. Lossing

Bij de lossing Quievrain was het mooi weer (zie foto's) , oosten wind, 29 graden

De duiven van Brabant 2000 zijn gelost om 13.00 uur

Die van Zeeland '96 om 13.15 uur

De duiven hadden een prima vertrek, er waren geen achterblijvers in de manden en geen bijzonderheden.

## Foto's van de losplaats Quievrain:



## 6. Enquêtes

De response op de enquête onder de verenigingen van Zeeland'96 leverde een score op van ruim 86%.

De uitkomst van deze enquête kunnen we dus representatief noemen.

Op zondag arriveerde 69% van onze duiven.

Na ongeveer een week was 88% thuis.

4% bleek na thuiskomst toch gestorven.

34% van de duiven werden door de liefhebbers niet in staat geacht aan de volgende vlucht.

Het herstel van de duiven duurde vaak opvallend lang tot zelfs een paar weken toe.

Of de ogenschijnlijk opgeknapte duiven nog tot grote prestaties in staat zijn moet nog blijken.

De response op de enquête onder de verenigingen van Brabant 2000 leverde een score op van 92,7%

Op zondag arriveerde 66,8%

Nagekomen 21,7 %

Totaal 88,5%

1,5% bleek na thuiskomst gestorven

28,6% van de duiven niet geschikt voor het inzetten op de volgende vlucht

Opvallend derhalve dat de gegevens nagenoeg overeenstemmen tussen Br 2000 en Zeeland 96 m.u.v. het aantal dode duiven.

Dat verschilt ook veel tussen de verschillende vlieggebieden en tussen de meer westelijke en oostelijke vlieggebieden van Br 2000.

Aanvullend werd onderzocht of er onderscheid kon worden gemaakt tussen het aantal dode doffers en duivinnen.

Voor Zeeland '96 was dit 75% doffers en 25% duivinnen en voor Br 2000 82% doffers en 18 % duivinnen.

Voor details zie bijgaande enquête rapporten (bijl. 6).

## **7. Autopsie rapport**

Een duif van Ronald Zeegers werd voor autopsie aangeboden aan dierenarts Roeland van Wynsberghe. Hierbij is tevens het laboratorium Zoolyx ingeschakeld. Een duidelijke doodsoorzaak is hieruit niet gebleken. Zie bijlages en ook de reactie van Henk de Weerd.

## **8. Laboratoriumonderzoek/ Rapportage Henk de Weerd**

We hebben de expertise van Henk de Weerd ingeroepen.

Zo zijn er door hem praktijkproeven van het drinkwater op levende duiven toegepast. Hieruit is geconcludeerd dat de kwaliteit van het drinkwater tijdens het transport niet de oorzaak van de gerezen problemen is.

Als oorzaak van de problemen noemt de heer de Weerd hittestress, waarbij sommige organen overbelast kunnen worden (vooral de nieren) door de dehydratie (uitdroging), als de duiven te weinig hebben gedronken. Zie bijlage 8.

## **9. Genoemde mogelijke oorzaken**

Van diverse zijden hebben wij als mogelijke oorzaken te horen gekregen:

- Onweersdreiging
- storingen in de atmosfeer
- O/ZO-wind
- luchtdrukverschillen
- hoge temperatuur/snelle temperatuurwisseling
- Onvoldoende gedronken
- te korte rusttijd in Quiévrain
- duiven opgefokt door verplaatsingen, loodjes verwijderen waardoor niet gedronken voor de lossing
- drinken zeewater
- onderweg besmet oppervlaktewater gedronken
- Coli uitbraak
- hittestress
- front/breuklijn over lijn Brussel-Franse grens

## 10. Conclusies

Uit dit onderzoek valt geen eenduidige oorzaak voor het extreme en dramatische verloop van de vlucht vanuit Quievrain aan te wijzen.

De oorzaak zal dus gezocht moeten worden in een combinatie van een aantal factoren, zoals:

- hittestress
- grote omslag in temperatuur (van 12 naar 29 graden in amper 5 uur)
- temperatuur, weersinvloeden, stormen in de atmosfeer, lossing in de nabijheid van een front
- te weinig gedronken
- te korte rusttijd voor de lossing

Over de weersinvloeden en atmosferische stormen hebben we van het IWB geen aanvullende of achteraf gewijzigde info/inzichten ontvangen.

Recent kregen we van IWB de reactie dat geen weerkundige belemmeringen waren en dat de temperatuur hoog was (zie reactie IWB van 31 juli 2023).

Het blijft abnormaal dat er zo veel ervaren oude duiven van een vluchtje van ca. 125 km achterblijven en zelfs na thuiskomst sneuvelen. De temperatuur bij het lossen van 29 graden C kan o.i. alleen niet de oorzaak zijn, maar mogelijk heeft wel de snelle temperatuurwisseling hierbij mede een rol gespeeld.

## 11. Aanbevelingen

Door het feit dat er geen éénduidige oorzaak door ons kon worden vastgesteld, zullen we de oorzaken van het moeizaam tot slechte verloop van Quievrain moeten zoeken in een combinatie van adviezen zoals:

- hitteprotocol eerder in acht nemen
- ingeval het toch misgaat een IWB/NPO evaluatie/onderzoek instellen naar mogelijke oorzaken
- leren en communiceren van/over ervaringen
- zelf als afdeling initiatief nemen /maatregelen treffen / vlucht aflassen
- In geval kleine (standaard) drinkbakken: altijd 2 ipv 1 drinkbakken per mand toepassen
- extra waakzaam zijn bij grote omslag naar hogere temperaturen
- standaard 2 uur rusttijd in acht nemen
- Later op de dag lossen in Quievrain (koeler)/ tijdstip lossing heroverwegen
- duiven terug brengen naar de lokalen / vervoerscentrum
- zo min mogelijk verplaatsing op de lossingsdag

Voldoende gespreksstof dus voor a.s. winterperiode



## **12.Bijlages:**

**1-Convoyeursrapport, feitenrelaas**

**2-Verslag lossingscommissie**

**3-Op de Hoogte: weekend om snel te vergeten**

**4-Van de NPO bestuurstafel; vluchten 10 en 11 juni**

**5-IWB rapportage 11 juni 2023**

**6-Enquetes Zeeland '6 en Brabant 2000**

**7-Autopsie/ rapport Roeland van Wynsberghe**

**8-Onderzoeksrapport Henk de Weerd**

**9-GPS Analyse Michel Beekman 10-11 juni 2023**

### **Bijlage 1**

#### **Feitenrelaas reis en lossing Chateauroux / Vierzon / Quievrain d.d. 9, 10 en 11 juni 2023.**

Op donderdag 8 juni 2023 werden door de wagens van Brabant 2000 en Zeeland '96 de duiven opgehaald voor een mooie Dagfondvlucht vanuit Chateauroux. De aantallen vielen niet mee en dat resulteerde er in dat samenwerking in vervoer gewenst was. De duiven van Brabant 2000 (totaal 3.183 duiven) en Zeeland '96 (totaal 2.168 duiven) werden in een voorwagen van Brabant 2000 (126 Oomens manden) geladen en de duiven van Zeeland '96 (94 Ruco manden) in een daarvoor bestemde aanhanger. De afgelopen jaren is dit vaker gedaan op diverse vluchten. Voor vertrek vanuit Rucphen vrijdagochtend rond 01.30 uur werden de drinkbakken gevuld met water. Chauffeur op de wagen Patrick van den Hurk, een gepassioneerd duivenliefhebber en duivenrijder uit Meteren (Afd. 7 Midden-Nederland). Maakt al jaren naar volle tevredenheid tijd vrij om duiven te rijden voor Brabant 2000 en ZLU. Bijrijder Christ van der Linden uit Dongen in jonge jaren een fanatiek duivenliefhebber en sinds ongeveer 40 jaar (hoofd)convoyeur van Brabant 2000 en volledig bevoegd om een vrachtauto te besturen. - Vertrek loods Brabant 2000 in Rucphen ongeveer 01:30 uur - Eerste stop aan de Franse grens in Menen om ongeveer 03:30 uur - Gewisseld van chauffeur en ongeveer 4 uur gereden naar Limours net voorbij Parijs - Waterbakken gecontroleerd en enkele uren gerust. - Vertrek in Limours rond 10:30 uur - Aankomst in Chateauroux rond 13:30 uur. Na aankomst als eerste de drinkbakken gevuld. - Rond 16:00 uur de duiven gevoerd. Wat meer gevoerd dan normaal gezien de zware vluchten die de duiven al voor hun kiezen hadden gehad en de te verwachte wederom zware vlucht met noordoosten wind vanuit Chateauroux. De vooruitzichten voor het weekend waren niet best. Onze zuiderburen hadden om die reden hun fond vluchten een dag vervroegd naar vrijdag. - Vrijdagavond rond 21:00 uur nog een keer de drinkbakken gevuld - Zaterdagmorgen 10 juni al vroeg contact gehad met Frank Nulle de lossingscoördinator van Brabant 2000. Op vrijdagavond was er ook telefonisch contact geweest met Piet Geijs de lossingscoördinator van Zeeland '96. Al vrij snel bleek dat een verantwoorde lossing op zaterdag niet mogelijk was. Niet echt verrassend. - Samen met de chauffeur van Oost-Brabant Henk Hendriks de dag doorgebracht. - De lossingscoördinator van Brabant 2000, na o.a. overleg met Piet Geijs, stelde voor naar Vierzon te gaan om meer kans te hebben om te lossen op zondag en om dichterbij huis te staan indien ook op zondag lossen voor een Dagfond vlucht niet mogelijk zou zijn. Met de NPO was afgestemd dat Vierzon voor alle leden van Brabant 2000 en Zeeland '96 mee mocht tellen voor de Nationale kampioenschappen. - Zondagochtend om 06:00 uur leek het goed weer te worden in Vierzon maar binnen een half uur trok de lucht dicht en was lossen niet meer mogelijk. Zeeland '96 en Brabant 2000 kozen voor zekerheid en dat was de vlucht verder vergeten en in eerste instantie richting Roye rijden om eventueel daar later op de dag te lossen. - Tussen Orleans en Parijs was het weer bar en boos en er reden zelfs wagens met de mist lampen aan. - Na Parijs klaarde het weer op en leken er goede mogelijkheden te komen om te kunnen lossen. - Overleg tussen Adri de Dooij, Piet Geijs en ondergetekende leverde op we gaan geen onnodige risico's nemen en rijden door

naar Quievrain. Dit mede door de verwachte onweersbuien in Noord-Frankrijk. Doordat Patrick en ikzelf beide mochten rijden konden de rijtijden nageleefd worden. - Aankomst in Quievrain 12:00 uur. Onderweg al toestemming van de Belgisch Bond gevraagd en gekregen en de beheerder van de losplaats Quievrain verwittigd. Na aankomst onmiddellijk de wagens belucht en de drinkbakken gevuld. Verder de loodjes verwijderd en de lossing voorbereid zoals we al jaren gewend zijn. - De omstandigheden in Quievrain waren uitstekend (zie foto's) met een temperatuur van 29 graden. Een paar keer contact gehad met Adri de Dooij en Adri met Piet Geijs. Lossen om 13.00 Brabant 2000 en 13.15 Zeeland '96 werd afgesproken. - Zo gezegd zo gedaan. Het vertrek van de duiven was naar verwachting prima. Niets wees er op dat er problemen konden ontstaan. Zowel Adri de Dooij als Piet Geijs beloofde te bellen zodra de eerste duiven thuis arriveerde. Als eerste belde Piet Geijs met de mededeling dat hij 5 van de 10 duiven thuis had en Piet bedankte voor de prettige samenwerking en de verzorging. Rond 15.15 uur liet Adri de Dooij weten dat hij 3 van de 4 duiven thuis had. - Wij waren tevreden met deze berichten en rond 14.45 uur stopten we bij een eetgelegenheden vlak voor Houdeng. - Onze thuiskomst tegen 17.00. Vermoeid maar voldaan. De klus geklaard. - Ik was nog maar net thuis toen de eerste berichten binnen liepen van grote problemen voor onze duiven. Ik baalde als een stekker. Zoveel moeite gedaan om geen risico te nemen en proberen te zorgen dat de duiven goed hun hok konden bereiken. Dit is niet gelukt. Ik kan geen reden bedenken. Wij hebben er alles aan gedaan wat binnen onze mogelijkheden ligt. Mogelijke oorzaken zijn volgens mij: - De oosten wind in combinatie met de hoge temperaturen - Storingen door onweer in Noord Frankrijk zoals aangegeven door o.a. Meteo France - ??? Om de zoveel jaar maak je teleurstellingen mee na het lossen van de duiven. Deze teleurstelling is hard aangekomen.

Christ van der Linden  
Hoofdconvoyeur Brabant 2000

## **Bijlage 2**

### **Verslag van Chateauroux – Vierzon – Quievrain Zaterdag 10 en zondag 11 juni 2023 Zaterdag 10 juni : Chateauroux •**

Voor de zuidelijke afdelingen een moeilijke dag voor de dagfondvluchten. In een brede strook ten zuiden van Parijs zware bewolking met reeds in de ochtend onweersbuien; • In de streek van Noyon is het prachtig weer en is alleen de oostelijke wind een handicap en zal de temperatuur snel oplopen. Los om 6.45 uur met een vlot vertrek en dito aankomsten. • 07.15 uur terugkoppeling vanaf de losplaats Chateauroux: Donkere lichten en onweer in de omgeving; • 09.30 uur uitgesteld naar morgen. • In de loop van de ochtend is in overleg met het IWB gekeken naar de mogelijkheden voor de zondag. Op basis van het meteogram van Chateauroux is gekeken naar een alternatief met meer kans om te kunnen lossen op zondag. Optie Vierzon is onderzocht en voorgelegd aan het NPO bestuur. De afdelingen 1, 2 en 3 mogen uitwijken naar de alternatieve losplaats. • 14.30 uur besluit dat we de vlucht verplaatsen naar Vierzon met meer kans om te lossen. • Frank draagt de coördinatie over aan Adri i.v.m. privé omstandigheden op zondag. Zondag 11 juni : Vierzon • 6.15 uur IWB : goedemorgen allen, verwachting van gisteren vermeld is waarheid geworden. Voor de dagfond zien we geen kansen vandaag om te lossen. Buien activeren al rondom Parijs en de bewolking en vocht die er nu nog hangt naar aanleiding van de neerslag gisteren heeft hele ochtend nodig om te verbeteren. En als dat enigszins verbetert zijn onderweg de buien aan het activeren. Kan het helaas niet mooier maken. Keuze is dan eigenlijk overstaan of terug en zorgen boven de lijn Amiens Reims te komen; • 6.24 contact met Chr. v/d Linden met terugkoppeling vanaf de losplaats; • 6.30 uur overleg met Piet Geijs. We zien geen andere optie dan de deuren te sluiten en op huis aan te gaan; • 6.37 besluit genomen om te vertrekken met Chr. v/d Linden • 6.40 LC B2000 :jullie hebben het bericht van het IWB kunnen lezen. Ter plaatse van Vierzon is de situatie slecht met een volledig betrokken hemel. In overleg met Zeeland besloten om de deuren te sluiten en terug op huis aan te gaan om dan mogelijk op een kortere afstand te lossen. Jammer, maar het is niet anders. Wij

wensen geen risico te nemen en er is een 6e reserve vlucht in het vliegschema opgenomen voor de dagfondliefhebbers. • 7.10 publicatie op de website B2000, komen dicht bij huis • 7.11: Afd 4 was al vroeg vertrokken zonder overleg met de andere afdelingen en nog voor het IWB advies > later gelost in Sens om 9.30 uur • 7.34: Peter Wezenbeek gebeld, geen gehoor • 7.34: Ton de Rooij gebeld en situatie met Toon besproken • 7.43: Overleg met Christ die op dat moment rond Orleans zijn met alleen maar donker weer en slechte zichten (mistlampen aan !) • 7.04: Situatie besproken met Peter Wezenbeek • 8.35: Overleg met Christ betreffende de losplaats waar we de duiven in vrijheid willen stellen. Omdat we geen onnodig risico willen lopen en met een warme ONO wind de duiven onnodig willen vermoeien besluiten we om terug te rijden naar Quievrain; • 8.47 : IWB in kennis gesteld dat we met de duiven terugkeren naar Quievrain en krijgen daar alleen een positieve respons op; • 10.19: Overleg met Rinus Norbart betreffende vervoer e.a. zaken en gedeeld dat we terug gaan naar Quievrain • 11.52 : Gesprek met Frank Nulle waarin we met elkaar gedeeld hebben dat de vluchten vanuit Quievrain 's ochtends redelijk verlopen waren. Bij de oude duiven 10 minuten en jonge duiven 20 minuten concoursduur. Op basis van deze informatie zagen wij geen risico om de duiven om 13.00 uur in Quievrain te lossen. Ook van de zijde van het IWB (Ton de Vries) hebben we alleen maar een duimpje omhoog gekregen. • 12.03 : Christ meldt dat de wagen staat opgesteld en de deuren zijn geopend; • 12.11 : Piet Geijs communiceert dat we in Quievrain zijn en dat B2000 om 13.00 en Zeeland om 13.15 uur willen lossen. Hierop akkoord van het IWB ontvangen. • 13.02 : Christ meldt dat de lossing is uitgevoerd en met een goed vertrek

### **Bijlage 3** Op de Hoogte van 16 juni 2023



## **Op (de) Hoogte**

**NPO Nieuwsbrief, uitgave 16 juni 2023 | week 24**

### **Voorwoord**

Weekend om snel te vergeten

Begin vorige week liet het zich al aanzien: het zou opnieuw een pittig weekend worden voor de duiven. Het was ook daarom dat het NPO Bestuur op dinsdag al heeft aangegeven om voor de losplaatsen te kiezen met een zo kort mogelijke afstand tot de hokken, geldende voor de Dagfond. Een aantal afdelingen heeft daar ook gebruik van gemaakt. Voor afdelingen die losplaatsen hadden met een zo klein mogelijke afstand tot de thuishaven was dat uiteraard niet nodig. Ook voor het onderdeel Vitesse is er door een aantal afdelingen voor kortere afstanden gekozen. Het seizoen is al vanaf de eerste wedvlucht pittig voor de duiven. Wij kunnen de keuzes maken, de duiven niet. Het is dus aan ons, de liefhebbers.

Het valt mij door de jaren heen op dat er vaak complexe weersituaties zijn rond de eerste dagfondvluchten. Het heeft vast te maken met de stijgende temperaturen begin juni en het weer wat daardoor ontstaat met de nodige, vaak hardnekkige storingen.

Het was de weersituatie onder Parijs die niet goed genoeg was om duiven te lossen. Het

resultaat kennen wij inmiddels, vluchten met een traag verloop. Voor een uitgebreide terugblik en mogelijke consequenties voor de toekomst verwijs ik graag naar het stuk "vluchten weekend van 10 en 11 juni" in de rubriek "Van de NPO Bestuurstafel".

Ik wil ook graag aandacht vragen voor de uitvoerige analyses in deze nieuwsbrief van Michel Beekman van de hierboven genoemde vluchten naar aanleiding van de input die de GPS tracks opleveren. Michel besteedt er wekelijks veel aandacht aan in het belang van de duivensport. Dank! Aan het einde van dit seizoen maken wij samen de balans op.

Om dit deel van het voorwoord af te sluiten wil ik graag kwijt dat er in het verleden ook momenten waren waarop de duiven eigenlijk niet gelost konden worden. Toen werd er dan indien nodig, het besluit genomen om de duiven in verband met de weersomstandigheden terug te brengen naar de lokalen of onder de Afdeling te lossen. Natuurlijk iedereen heeft zijn/haar duiven de gehele week voorbereid op een wedvlucht, maar uiteindelijk is het toch het aller belangrijkste dat de duiven gezond en wel weer terugkeren. Er komen daarna ook weer voldoende wedvluchten, denk er eens aan lossingsverantwoordelijken! Ik weet als de beste dat het achteraf allemaal heel erg gemakkelijk is, maar het uitgangspunt 'bij twijfel niet inhalen' is ook te gebruiken bij de duivensport. Dat wil zeggen bij twijfel niet lossen!

## **Bijlage 4 van de NPO bestuurstafel**

13-6-2015

Van de NPO Bestuurstafel

Vluchten weekend 10 en 11 juni

### **Gang van zaken**

In het weekend van 10 en 11 juni stonden er in elke afdeling een Vitesse en Dagfond vlucht op het programma evenals een Marathon vlucht in Sector 2, in totaal dus 23 vluchten. Het NPO Bestuur heeft de afdelingen op dinsdag 6 juni laten weten dat gezien de zwaarte van het seizoen het NPO bestuur ging meewerken aan het inkorten van de geplande vluchten voor het weekend van 10 en 11 juni. Het merendeel van de afdelingen heeft daar tijdig gebruik van gemaakt en veel vluchten zijn op voorhand reeds ingekort. Meteorologisch was de verwachting voor noord Frankrijk en de Benelux goed. Voor midden en zuid Frankrijk werd een lastiger situatie verwacht door een daar aanwezige storing. De elf Vitesse vluchten op zaterdag verliepen normaal. De duiven werden tijdig gelost, hadden ook deze week te maken met pittige omstandigheden maar kwamen regulier naar huis. Bij de Dagfond hebben alleen de vier noordelijk gelegen afdelingen de duiven op zaterdag gelost. Dit had te maken met de ligging van een storing over zuid en midden Frankrijk. De overige zeven Dagfond vluchten werden uitgesteld tot zondag. De Dagfond duiven van de afdelingen 9, 10 en 11 die op zaterdag werden gelost kregen een pittige maar uitvoerbare opgave voorgeschoteld. Het verloop van de vlucht in afdeling 6 op zaterdag was matig waarbij een klein deel van de prijzen nog op zondagmorgen was te verdienen. De uitgestelde Dagfond vluchten zijn in de nacht van zaterdag op zondag verplaatst naar losplaatsen welke wellicht betere omstandigheden zouden bieden op zondag. Op zondag bleken de omstandigheden onvoldoende verbeterd. De afdelingen 5, 7 en 8 besloten ondanks een negatief advies van het IWB de duiven toch te lossen. Dat gold ook voor de Marathon vlucht van de afdelingen 5 en 6 (Sector 2). Al deze vluchten verliepen zeer traag met op zondag nog meerdere achterblijvers. De afdelingen 3 en 4 besloten terug te rijden naar Vitesse afstanden en daar de duiven te lossen. Het verloop was matig. De afdelingen 1 en 2 zijn terug gereden naar Quiévrain en hebben daar de duiven gelost. Deze lossing resulteerde in achterblijvers op zondag en dit ondanks de relatief korte afstand van 100-150 km.

### **Wat valt hieruit te leren**

Het protocol lossingen is vastgesteld door de NPO Ledenraad en te vinden op de website van de NPO. In het protocol is opgenomen dat het NPO bestuur een onderzoek instelt wanneer afdelingen ondanks een negatief advies van het IWB toch lossen. Het onderzoek is uitgevoerd en er is geconstateerd dat er inderdaad ondanks een negatief advies van het IWB is gelost door de afdelingen 5, 7 en 8 op zondag. Dat is betreurenswaardig. De huidige afspraken gaan uit van samenwerking maar helaas houden goede intenties niet altijd stand onder moeilijke omstandigheden. Het is lastig uit te leggen aan duivenliefhebbers, buitenstaanders en overheid dat we een pakket aan hulpmiddelen en kundige mensen in het IWB hebben voor het verantwoord lossen van duiven welke niet gebruikt worden of dat belangrijke adviezen kunnen worden genegeerd. Het NPO bestuur zal daarom voor de najaar NPO ledenraad van november 2023 een amendement op de huidige afspraken agenderen waarin wordt vastgelegd dat een lossingscommissie van een afdeling toestemming van het IWB nodig heeft om te mogen lossen. Voor alle duidelijkheid met deze aanvulling geeft het IWB geen opdracht tot lossing, dat blijft bij de afdeling, maar om te mogen lossen is toestemming nodig van het IWB. Deze extra waarborg kan ertoe leiden dat er niet gelost wordt maar het belang van de duiven staat voorop en daarom acht het NPO Bestuur deze maatregel nodig en proportioneel. Afdelingen hoeven niet te wachten tot de najaar Ledenraad maar kunnen hun lossingscommissie per direct opdracht geven om niet te lossen zonder instemming van het IWB. De vluchten van de afdeling 1 en 2 behoeven ook een nadere analyse gezien het verloop. De afdelingen 1 en 2 hebben dit zelf al voortvarend ter hand genomen en het NPO Bestuur en IWB zullen hun bijdrage leveren aan dit onderzoek waar mogelijk.

### **Tot slot**

Het is goed om ons te realiseren dat elk weekend vrijwilligers druk zijn in lossingscommissies van de afdelingen en IWB om onze duiven zo verantwoord mogelijk te lossen. Deze mensen verdienen ons respect. Bij goede weersomstandigheden is het allemaal niet zo moeilijk maar het komt ook voor dat de omstandigheden lastig zijn zoals in het weekend van 10 en 11 juni. Het achteraf constateren hoe het allemaal beter of anders had gekund en bekritisieren van de verantwoordelijke functionarissen is eenvoudig maar het gaat erom voortdurend te blijven leren en verbeteren. En dat is de insteek van het NPO Bestuur zoals aangegeven in deze notitie met de voorgestelde aanpassing van het lossingsprotocol.  
Het NPO Bestuur

### **Bijlage 5**

#### **IWB RAPPORT: WEERSSITUATIE VANDAAG**

##### **Zondag 11 juni 2023;**

Tot de lijn Amiens-Troyes-Dijon goede losmogelijkheden, verder zuidelijk een uitdaging. Een opvallend lagedrukgebied boven centraal Frankrijk en een in betekenis afnemende frontale storing van Normandier tot Monaco die daar vrijwel stationair ligt houdt in dat het om 08.00 uur tot op de lijn Amiens-Troyes-Dijon overwegend zwaar bewolkt is met lage bewolking en met lokaal nog een enkele regenbui en lokaal ook matige zichten. Deze lage wolkenbasis en matige zichten zullen pas eind van de ochtend verdwenen zijn waarna er door aanwarming dan weer meerdere regenbuien kunnen ontstaan. De wind is zwak W-lijk en de temperatuur ligt rond de 18C. Ten noorden van die lijn wordt het geleidelijk licht bewolkt, is het droog en zijn de zichten goed bij een zwakke ZW-lijke wind. Van belemmerende warmte op hoogte is geen sprake. Eenmaal op de vlieglijnen is er weinig bewolking en komt er een matige O- tot ZO-lijke wind te staan. Wel loopt de temperatuur snel op naar 25C. De maximumtemperatuur wordt 29-31C. Tevens is er in de middag boven België een hele kleine kans op een regen/onweersbui met dan matige zichten.

##### **Zondag 11 juni 2023 Bordeaux (sector2);**

Bordeaux wordt puzzelen.

Een opvallend lagedrukgebied ligt om 14.00 uur boven het centrum van Frankrijk, hierbij ligt er een in betekenis afnemende frontale storing vrijwel stationair over de lijn Le Havre-Monaco. In een zone rond die frontale storing is het overwegend zwaar bewolkt met enkele regenbuien. Dit sterft na 21.00 uur geleidelijk uit. Rond lossingstijd is het op de losplaats wisselend bewolkt. Hierbij waait er een zwakke NW- tot N-lijke wind en zijn de zichten goed. De temperatuur is 22-25C. Gezien de nog aanwezige frontale storing geen ideale omstandigheden om te lossen. Voorlopig advies is dus ook om zeker niet te vroeg te lossen. Indien de lossing toch plaats vindt moeten de duiven op hun vlieglijnen weer door de eerdergenoemde frontale storing heen, iets wat een risico met zich meebrengt, mits ze daar na 21.00 uur arriveren. Dan is de frontale storing dermate verdwenen dat het niet belemmerend hoeft te zijn. Dit bij een maximumtemperatuur van 24-27C (zuid van Parijs). Ten noorden van die dan verzwakte storing wordt het voor het vervolg van de vlucht geleidelijk licht tot half bewolkt met goede zichten en wordt de wind zwak tot matig O- tot ZO-lijk. De minimumtemperatuur ligt rond de 17-19C. In de ochtend loopt de temperatuur wel snel op naar 25C en de maximumtemperatuur wordt 28-30C. in de middag is er boven België een hele kleine kans op een regen/onweersbui met dan matige zichten.

## Bijlage 6

### Enquete Quievrain 11 juni 2023

#### AFDELING Brabant 2000

##### rayon 1

ver.nr	Plaats	aantal mee	zondag thuis	nagekomen	thuis	gestorven	conditieverlies
1907	Bergen op Z	72	44	20	64	3	32
1913	Dinteloord	67	49	15	64	0	20
1928	Lepelstraat	288	219	36	255	2	134
1983	Hoogerheide	153	117	30	147	2	27
1984	Ossendrecht	134	83	45	128	5	26
	totaal	714	512	146	658	12	239
	percentage		72%	20%	92%	2%	36%

##### rayon 2 west

ver.nr	Plaats	aantal mee	zondag thuis	nagekomen	thuis	gestorven	conditieverlies
1924	Heijningen	96	68	16	84	3	18
1932	Klundert	17	8	7	15	2	7
1947	Oudenbosch*	55	33	14	47	4	9
1953	Nispen	130	105	10	115	1	12
1955	Roosendaal	62	24	27	51	1	16
1968	Zegge*	33	25	8	33	0	2
	totaal	393	263	82	345	11	64
	percentage		67%	21%	88%	2,8%	19%

rayon 2 oost

ver.nr	Plaats	aantal mee	zondag thuis	nagekomen	thuis	gestorven	conditieverlies
1918	Etten Leur	238	129	70	199	2	119
1919	Etten Leur						
1952	Rijsbergen	81	59	15	74	0	3
1963	Rucphen	81	61	13	74	6	20
1964	Sprundel	68	30	18	48	5	24
1995	Zundert	138	91	40	131	2	59
	totaal	606	370	156	526	15	225
	percentage		61%	26%	87%	3%	43%

rayon 3 union de baronie

ver.nr	Plaats	aantal mee	zondag thuis	nagekomen	thuis	gestorven	conditieverlies
1910	Breda	94	57	18	75	0	41
1935	Made*	84	67	8	75	2	8
1939	Oosterhout	137	76	44	120	0	63
1950	Raamdonksveer	98	69	16	85	1	30
1977	Terheijden	48	33	6	39	0	13
1979	Nieuwendijk	42	32	4	36	1	26
	totaal	503	334	96	430	4	181
	percentage		66%	19%	85%	1%	42%

rayon 4 de langstraat

ver.nr	Plaats	aantal mee	zondag thuis	nagekomen	thuis	gestorven	conditieverlies
2002	Dongen	42	21	16	37	1	12
2013	Kaatsheuvel	145	102	35	137	0	18
2019	Sprang Capelle	157	95	40	135		22
2025	Waalwijk	24	19	5	24	0	0
	totaal	368	237	96	333	1	52
	percentage		64%	26%	90%	0%	16%

rayon 4 hart van brabant

ver.nr	Plaats	aantal mee	zondag thuis	nagekomen	thuis	gestorven	conditieverlies
1902	Gilze						
2006	Alphen	68	42	20	62		12
2007	Goirle	191	143	24	167	1	43
2021	Tilburg	107	70	22	92		85
	totaal	366	255	66	321	1	140
	percentage		70%	18%	88%	0%	44%

## Afdeling Zeeland '96

<b>West</b>							
ver.nr	Plaats	aantal mee	zondag thuis	nagekomen	thuis	gestorven	conditieverlies
1804	Arnhemuiden	226	156	50	206	4	106
1832	Westkapelle	164	108	33	141	4	34
1835	Middelburg	220	187	9	196	11	52
1837	Breskens	76	40	16	56	6	31
1842	Oostburg	170	103	43	146	10	54
1843	Schoondijke	43	31	11	42	3	20
	<b>totaal</b>	<b>899</b>	<b>625</b>	<b>162</b>	<b>787</b>	<b>38</b>	<b>297</b>
	<b>percentage</b>		<b>70%</b>	<b>18%</b>	<b>88%</b>	<b>4%</b>	<b>38%</b>
<b>Midden</b>							
ver.nr	Plaats	aantal mee	zondag thuis	nagekomen	thuis	gestorven	conditieverlies
1805	Axel						
1810	Lewedorp	98	80	10	90	1	34
1816	Goes	131	90	29	119	0	6
1829	Kapelle	28	20	7	27	0	7
1853	Sas van Gent	121	60	30	90	0	40
1859	Sluiskil	75	44	18	62	0	30
1862	Zaamslag				0		
1870	Zierikzee	78	43	20	63	0	23
	<b>totaal</b>	<b>531</b>	<b>337</b>	<b>114</b>	<b>451</b>	<b>1</b>	<b>140</b>
	<b>percentage</b>		<b>63%</b>	<b>21%</b>	<b>85%</b>	<b>0,2%</b>	<b>31%</b>
<b>Oost</b>							
ver.nr	Plaats	aantal mee	zondag thuis	nagekomen	thuis	gestorven	conditieverlies
1826	Hulst	137	104	18	122	13	49
1828	Heikant	60	47	8	55	1	17
1850	Kruiningen	71	44	15	59	2	27
1863	Oud Vossemeer	124	87	29	116	1	15
1864	Scherpenisse	60	54	6	60	2	11
	<b>totaal</b>	<b>452</b>	<b>336</b>	<b>76</b>	<b>412</b>	<b>19</b>	<b>119</b>
	<b>percentage</b>		<b>74%</b>	<b>17%</b>	<b>91%</b>	<b>5%</b>	<b>29%</b>
	<b>Afdeling Zeeland '96</b>						
	<b>totaal</b>	<b>1882</b>	<b>1298</b>	<b>352</b>	<b>1650</b>	<b>58</b>	<b>556</b>
	<b>percentage</b>		<b>69%</b>	<b>19%</b>	<b>88%</b>	<b>4%</b>	<b>34%</b>
Opm.:	In concours 2184 duiven						
	Een kleine week na thuiskomst stijgt het aantal duiven met conditieverlies nog opvallend						
	Peildatum 17 juni 2023						
rev.	190623						



## **Bijlage 7 Laboratorium /autopsierapport Roeland van Wynsberghe**

DIERENARTSPRAKTIJK ROELAND VAN WYNSBERGHE

DAP Roeland Van Wynsberghe  
Gravenstraat 68A 9970 Kaprijke  
Tel: 0498/142997  
Ordnummer: N4932  
Datum: 29/06/2023

Onderwerp: Autopsie duif met ringnummer NL212106198 van Dhr Ronald Zeegers.


Op 14/06/2023 werd bovenvermelde duif mij ter autopsie aangeboden. De duif was na de vlucht van het voorgaande weekend ziek en uiteindelijk gestorven. De duif werd direct gebracht en onmiddellijk autopsie op uitgevoerd. Macroscopisch waren volgende afwijkende zaken waar te nemen: - geel etterige ontstekingshaard in de rechter thoracale luchtzak - bleke en gestuwde lever - gestuwde nieren - pasteuze darminhoud Doodsoorzaak was vermoedelijk sepsis door een nog nader te bepalen kiem. Een swab werd genomen van het letsel thv de rechter luchtzak en bij labo Zoolyx aangeboden voor bacterieel onderzoek. De geïsoleerde kiem is *Vibrio* spp. die in dit ganse verhaal van massale ziekte en sterfte van duiven die aan dezelfde vlucht deelnamen weinig anders kan zijn dan de veroorzaker van cholera. Deze kiem komt voor in oppervlaktewater. Gezien de korte afstand van de lossingsplaats tot de hokken, en de goede verzorging van de duiven op de vrachtwagens, lijkt het eerder onwaarschijnlijk dat deze duiven allemaal gaan drinken zijn op weg naar het hok (en al zeker op dezelfde plaats).

Ondergetekende,  
Dierenarts Roeland Van Wynsberghe

ZEEGERS RONALD  
WESTSTRAAT 19  
NL-4501 JE SLUIS

VAN WYNSBERGHE ROELAND  
GRAVENSTRAAT 88 A  
BE-9970 KAPRIJKE

Uw ref.:

	<b>REISDUIF, NL212106198</b>	Pedigree	NL212106198	<b>VOLLEDIG</b>
	Duif			17/06/2023
Ons ref.	<b>2306-31288</b>			
Ontvangst	<b>14/06/2023</b>			

Resultaat	Vorige Resultaten	Eenheid	Referentie
-----------	-------------------	---------	------------

### KLINISCHE GEGEVENS

Probleemomschrijving	*
	Sterfte van duiven die gelost zijn dit weekend in Quivrain van NPO. Autopsie vertoont etterige ontsteking van luchtzak, lever en nier. <b>GEEN ANTIBIOGRAM VEREIST, ENKEL IDENTIFICATIE VAN DE KIEM.</b>
Antibioticabehandeling	Nee

### BACTERIOLOGIE

Orgaan	*
Eigen	x
SALMONELLA KULTUUR	Neg
AEROBE KULTUUR	↑ Pos
Kiem 1	Vibrio sp. 2+

### OPMERKINGEN

Opmerking	21/6; Bevestiging indentificatie Vibrio sp. Indien verdere typering gewenst is kan deze kiem doorgestuurd worden naar het Nationale referentiecentrum.
Versie rapport: 22/06/2023 00:30	
Werd gevalideerd door Da. Roel Haesendonck	

De online versie gepubliceerd op zoolyx.be is de enige geldende versie. Het rapport mag enkel in zijn geheel gereproduceerd worden. De resultaten hebben enkel betrekking op de geteste monsters. De inzender is verantwoordelijk voor de primaire identificatie en/of herkomst van de monsters.

## Bijlage 8 Onderzoek /rapportage Henk de Weerd

Hierbij een kort verslagje van de "watertest".

Van de secretaris van Afd. 2 van de NPO, de heer Ton de Rooy, ontving ik 3 monsters water die uit de tanks kwamen waaruit de duiven te drinken kregen in het weekend van 9 juni, te weten de vlucht vanuit Quievrain (oorspronkelijk Chateauroux) op 11 juni jl. Van elk monster kregen 3 gezonde duiven water opgespoten na 2 dagen vasten. Alle in totaal 9 duiven kregen van mij ± 30 ml water rechtstreeks in de krop. Géén van deze duiven vertoonde braakneigingen noch slechte ontlasting. De volgende dag was er geen enkele duif met 'problemen', ook na enkele dagen zagen duiven er normaal uit.

Betreffende het autopsierapport van duif met ringnummer NL21-2106198 uitgevoerd door dierenarts dr. R. Van Wynsberghe het volgende: Er werd bij die duif een etterige ontsteking van luchtzak, lever en nier gevonden, waaruit een Vibrio bacterie werd gekweekt.

Dit is bij duiven een vrij zeldzame bacterie en kan niet de oorzaak zijn van de problemen die zich na de vlucht bij een aantal duiven manifesteerden.

Naar mijn mening is de oorzaak van de problemen zgn. hittestress, waarbij sommige organen overbelast kunnen worden (vooral de nieren) door de dehydratie (uitdroging), als de duiven te weinig hebben gedronken.

Met vriendelijke groeten,

Dr. H.J.M. de Weerd  
Dierenarts

### **Bijlage 9: GPS Analyse Michel Beekman 10-11 juni 2023**

#### *Dit zouden we niet moeten willen*

Dinsdag 13 juni 2023. Er zijn van die weken dat het niet meevalt iets te schrijven, er zijn ook van die weken dat het niet mee valt niet te veel te schrijven. En deze week valt zonder twijfel in de laatste categorie. Het was me namelijk het weekend wel. Met op voorhand een slechte weersvoorspelling en een wind uit een verkeerde richting (tussen Oost en Zuidoost) was er een explosief mengsel voor dramatische vluchten voorhanden.

Het deed mijn gedachten teruggaan naar het eerste Dagfond-weekend in mijn laatste actieve seizoen (2017). Toen speelde ik mijn halve hok leeg (inclusief een aanzienlijk aantal topduiven) op een vlucht vanuit Gien. Ik had op voorhand ogenschijnlijk succesvol gelobbyd voor een Oostelijkere losplaats maar het resultaat was door een krachtige Zuidoostenwind nog steeds ronduit dramatisch.

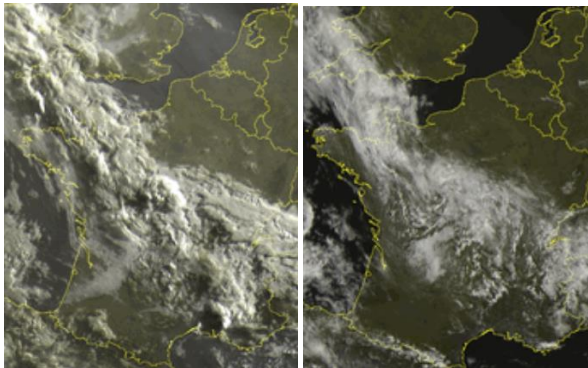
Het deed mij besluiten GPS-ringen aan te schaffen, om het verloop van dit soort vluchten in kaart te brengen. Iets dat mijzelf niet direct lukte, maar dat inmiddels door de hulp van vele liefhebbers en het project van de NPO steeds beter lukt (al zou een betere vormgeving van de ring nog wel veel vooruitgang kunnen brengen). De uitkomsten hiervan leest u wekelijks in deze artikelenreeks. En die uitkomsten zijn/waren zeer duidelijk. Duiven raken bij omstandigheden als die van afgelopen zaterdag (en in mindere mate zondag) boven zee. Voeg daaraan toe dat er afgelopen zaterdag en zondag een zone met een front voorspeld was (en er ook daadwerkelijk lag) plus temperaturen boven de 30 graden, en je hebt de poppen aan het dansen.

Het blijft echter triest dat de duivensport zo'n gebrekkig lerend vermogen kent. De uitkomsten van de vluchten van afgelopen week waren namelijk op voorhand te voorspellen en dus te vermijden. Duiven boven zee en duiven totaal gedesoriënteerd door de lossing in de nabijheid van een front zouden we niet moeten willen. En hetzelfde geldt voor het lossen op het heetst van de dag. Het is slecht voor de duiven in kwestie, slecht voor de sportbeleving en daarnaast is het ook nog een bijzonder slechte PR naar de buitenwereld.

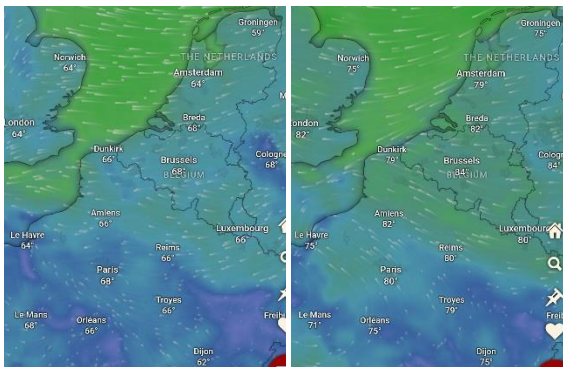
Hieronder staan de satellietbeelden van afgelopen zaterdag 7:00 en 12:00 uur. Een toelichting is nauwelijks nodig. Prachtig weer maar met een gevaarlijke wind (vooral voor de afdelingen grenzend aan zee) boven Parijs en een afschuwelijke buien/bewolkingszone onder Parijs. Dit zorgde ervoor dat de afdelingen die in Châteauroux/Blois stonden niet konden lossen. Echter hoe Noord-Holland tot het besluit kwam om wel te lossen in Fontenay sur Eure is mij een volstrekt raadsel. Helaas heb ik geen tracks uit het Noord-Hollandse om de consequenties te kunnen zien. Team Paap (Zandvoort) was zo verstandig om zuinig te spelen, en door het feit dat Martijn van Zelst (Midden-Beemster) zijn GPS-duif nog niet terug mocht begroeten. Helaas was dit niet de enige Noord-Hollandse duif die nog onderweg is.

Voor de Noordelijke afdelingen was er geen groot probleem, zij stonden minder diep en konden “gewoon” los, alhoewel het uiteindelijk ook moeilijke vluchten opleverde. Helaas is ook de duif van Albert Meester nog onderweg.

*Afbeelding A en B Satellietbeeld 10 juni 0700 en 1200 uur*

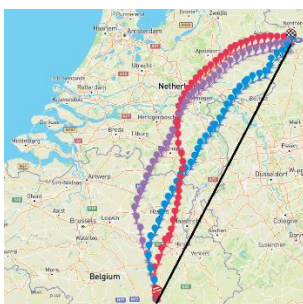


*Afbeelding I en II Windbeeld 10 juni 0700 en 1200 uur*



Behalve de dagfondvluchten stonden er ook Vitessevluchten op het programma. Veel liefhebbers besloten hun duiven niet te spelen op de Dagfond en kozen voor de kortere vluchten. Met het gebruikelijke optimisme dat het ondanks de weersvoorspelling met de gevaarlijke afluwindige OZO-wind wel los zou lopen. Hetgeen meestal niet het geval is, helaas

*Afbeelding 1 Marche en Famenne 10 juni Vincent Bonnes Overzicht*



Dat laatste gold wel voor de lossing van Afdeling Oost-Nederland die losten in Marche en Famenne. Niet helemaal toevallig een losplaats die voor Nederlandse begrippen best wel Oostelijk gelegen is. De duiven kwamen niet in de buurt van de zee. Door het vroege lostijdstip vlogen drie tracks duiven van Vincent Bonnes (De Lutte) vlot naar huis (één in tijd). De vierde is echter op het moment van schrijven nog niet teruggekeerd. Hetgeen impliceert dat het toch niet zo gemakkelijk was/. Dat de losplaats (Niergnies) en het vlieggebied (Zuid-Holland) een grote rol spelen in hoe een vlucht verloopt bewijzen de onderstaande tracks van Richard van den Bos (Stad aan ’t Haringvliet). Drie van de vier tracks gingen de zee op.

*Afbeelding 2 Niergnies 10 juni Richard van den Bos Overzicht*



De rode track deed dit al onder Duinkerken. De 22-662 (een doffer) vloog vlak voordat hij de zee opging maar liefst 1967 mpm en op 276 meter hoogte. Het klassieke patroon bij een losplaats kort bij zee en een afluende wind op de staart. Gelukkig corrigeerde de 662 zijn koers na enige tijd en ook liep de snelheid terug tot 700 mpm op het tegenwind stuk. De 662 arriveerde uiteindelijk slechts zo'n 40 minuten na de prijzen. Ondanks dat hij 115 kilometer te veel vloog! Het onderschrijft in mijn ogen de stelling dat het de kopduiven zijn die de zee opknallen.

Zelfs de twee bruine tracks (Fondduiven die ingespeeld worden) raakten boven zee. Hun snelheid bij zee bedroeg respectievelijk 1250 mpm bij een vlieghoogte van 57 meter en 1193 mpm bij een vlieghoogte van 11 meter. Het verklaart waarschijnlijk waarom ze niet zo ver boven zee geraakten. De Blauwe track hield als enige beter koers en vloog zelfs in tijd. Opmerkelijk genoeg vloog 22-602 veel langzamer en minder hoog. Hetgeen de theorie bevestigt dat de duiven die wat langzamer vliegen op reguliere vluchten op vluchten als Niergnies naar voren komen. Het verklaart ook dat op dergelijke vluchten de overnachtfondduiven zich vaak wel in tijd weten te klasseren en op reguliere vluchten niet. Deze trekken namelijk ook vaak hun eigen plan.

*Afbeelding 3 Niergnies 10 juni Richard van den Bos Overzicht Details traject zee*



Overigens werd de 5e duif die GPS-ring droeg, een 4-jarige doffer, dood gevonden in een sloot in Sommeldijk. Nog geen 10 kilometer van het hok. Verdronken tijdens het drinken.

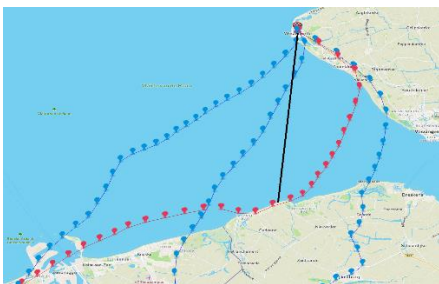
Dat de vlieghoogte en de snelheid van de duiven zelf een rol spelen bij omstandigheden als afgelopen zaterdag bewijzen de tracks van Piet Hengst uit Westkapelle.

*Afbeelding 4 Morlincourt 10 juni Piet Hengst Overzicht*



De duiven kwam relatief compact naar huis. En op het eerste gezicht is er niet veel bijzonders te zien. Echter wanneer we kijken naar de topsnelheid van de duiven dan lag die aanzienlijk lager, waar de gemiddelde snelheid door de geringe omweg stukken hoger lag, dan de duiven in Zuid-Holland. Ook de absolute vlieghoogte verschilt aanzienlijk. Waar deze hoogte in Zuid-Holland opliep tot 768 meter (gemeten boven zee), bleef de vlieghoogte van de Zeeuwse GPS-dragers onder de 294 meter. Tenslotte lag de Zeeuwse losplaats (Morlincourt) meer Zuidelijk ten opzichte van het werkgebied, in vergelijking tot de Zuid-Hollandse losplaats Niergnies.

*Afbeelding 5 Morlincourt 10 juni Piet Hengst Overzicht Details Aankomsten*



Hierboven voor de volledigheid de details qua oversteek van de Westerschelde. Een aantal duiven verkoos de brede monding boven de traditionelere passage over het smalle deel. Het verklaart waarom de eerste duiven in het afdelingsconcorso allen in Westkapelle vielen. De Friese duiven werden deze week gelost in Heusden Zolder. An sich een niet eens zo heel Westelijk gelegen losplaats, maar in combinatie met de windrichting en de ligging van het werkgebied nog altijd een tricky locatie. Het betekende voor de zoveelste keer dit seizoen dat de Friese duiven in een allesbehalve rechte lijn naar huis trokken. Inmiddels weten we dat er dan drie mogelijkheden zijn. Twee mogelijkheden zien we heel regelmatig, die via de Flevopolder of de route via Enkhuizen richting Stavoren.

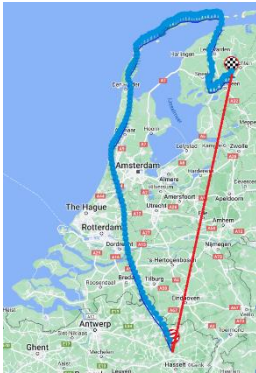
*Afbeelding 6 Heusden Zolder 10 juni Albert Meester Overzicht*



De derde route is zeldzamer. Het is de route "om de Noord". Dat wil zeggen over de Waddeneilanden om dan ergens via het smalste deel van de Waddenzee weer terug te steken naar het vaste land. Zie

onderstaande afbeelding. De 22-113 van Albert Meester (Tijnje) legde deze route af en klokte af op zo'n 420 kilometer (concours afstand 226 kilometer)

*Afbeelding 7 Heusden Zolder 10 juni Albert Meester 22-8039113*



Deze route "om de Noord" wordt overigens niet alleen door de Friese duiven gevolgd. Vele Noord- en Zuid-Hollandse duiven worden na vluchten als afgelopen zaterdag ook in Friesland en Groningen opgeven.

Dat niet alleen de duiven uit de kustprovincies het moeilijk hadden met de afluende wind bewezen de tracks van John Ruttenberg uit Baarn. Zoals u zelf kunt constateren vloog de groene track een groot deel van de route naar huis boven zee. Terwijl de overige tracks zich ook veel te Westelijk van de ideale vlieglijn bevonden. En wederom was de losplaats Niergnies en wederom kende de track met de hoogste topsnelheid en absolute vlieghoogte de meeste kilometers boven zee. Opvallend is wel dat alle duiven van Ruttenberg gaan drinken, waar de duiven van Bonnes, Van den Bos en Hengst dit niet of nauwelijks deden. Zou dit iets te maken kunnen hebben met de verzorging? Of het klimaat in de containers?

*Afbeelding 8 Niergnies Vliegveld 10 juni John Ruttenberg*

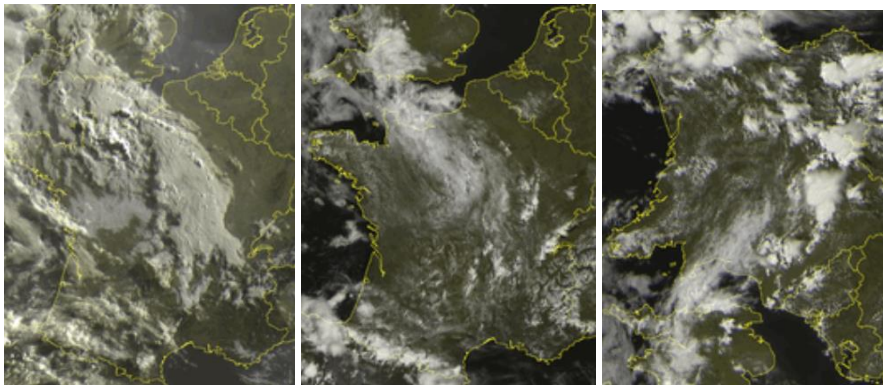


*Afbeelding 9 Morlincourt 10 juni Andre van der Wiel*

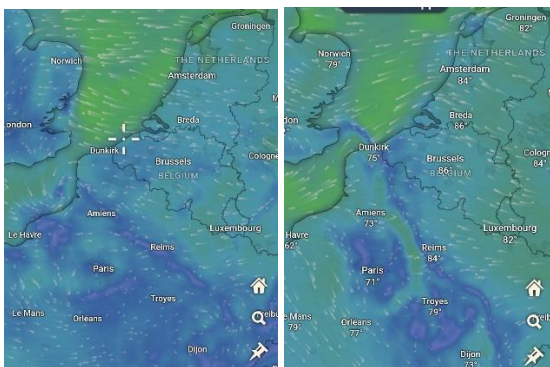


Dat de afstand tot de zee ogenschijnlijk ook van invloed is bewijzen de tracks van de duiven van André van der Wiel. Gelost in Morlincourt maken ze een grote boog maar komen nooit in de buurt van de zee. Wel gaan twee van de drie duiven naar de grond om te drinken/te pauzeren. Al bij al verliepen de Vitessevluchten zeer moeizaam (vooral in het Westelijk deel van Nederland) en werden veel liefhebbers die hun duiven thuishielden voor de Dagfond en deze alsnog inkorfd en voor de Vitesse gestraft met veel lege plekken bij het vallen van de avond. Het weerbeeld was op zondag niet veel anders dan op zaterdag. Het front onder Parijs was minder hevig dan op zaterdag maar de vliegcondities waren nog altijd allesbehalve ideaal zoals u op de satellietbeelden kunt zien. Ook verslechterden de condities in de middag snel. Hetgeen er voor zorgde dat het voor de laatkomers/de trage starters niet eenvoudig was om hun hokken te bereiken.

*Afbeeldingen C, D en E Satellietbeeld 11 juni 0700, 1300 en 1600 uur*



*Afbeelding III en IV Windbeeld 11 juni 0600 en 1400 uur*



Ondanks het moeilijke/verraderlijke weer besloten drie afdelingen (5, 7 en 8) hun Dagfondvlucht toch te lossen. En het werden geen prettige vluchten om het mild te verwoorden. Helaas is het aantal beschikbare tracks van de Dagfond te gering om echt goede conclusies te kunnen trekken maar ik vraag mij oprecht af wat de betreffende afdelingen heeft doen besluiten om toch te lossen. Men had lering kunnen trekken uit de lossing van Noord-Holland de dag ervoor. De enige beschikbare tracks werden geleverd door Richard van den Bos. Hij speelde 4 duiven met een GPS-ring en heeft er op het moment van schrijven 2 thuis. Waarbij de 21-727 (een duivin) zich zelfs keurig in tijd wist te klasseren met een 23<sup>e</sup> tegen 546 duiven. Onderstaande afbeelding toont aan dat ze ondanks de goede klassering toch nog wel een behoorlijk stuk werd afgedreven. Ze vloog overigens gewoon non-stop naar huis. Hetgeen niet veel duiven op zondag deden. Soms is een afbeelding niet wat het lijkt. De rode track vertoont grote overeenkomst qua route maar arriveerde maar liefst 7 uur later dan zijn hokgenoot. Debet hieraan waren de vele drinkpauzes. De ervaren 3-jarige doffer had het verblijf duidelijk niet goed verteerd want 40 minuten na de lossing had hij pas 10 kilometer afgelegd. In de verkeerde richting bovendien.



*Afbeelding 10 Nevers 11 juni Richard van den Bos Overzicht*



Dat veel duiven afgelopen zondag het verblijf in de manden niet goed verteerden blijkt ook uit de tracks van de duiven uit de afdelingen die terug reden en “naderbij” losten (Sector 1). In alle gevallen was dit nu niet bepaald een groot succes om het eufemistisch te verwoorden. Te beginnen bij Brabant 2000. Hier leverde een reeds op zaterdag geactiveerde track van een duif van Dick Hoogkamer als bijvangst een schat aan informatie op. De duif zat vermoedelijke dichtbij de uitgang en de ring maakte al op de losplaats Chateauroux contact met de satelliet en hierdoor zien we dat de vrachtwagens uiteindelijk omstreeks 15:14 uur zijn gaan rijden naar Vierzon. Alwaar ze een uurtje later reeds aankwamen. In Vierzon toont de track weer vele bewegingen die worden veroorzaakt doordat er wederom contact was met de satelliet. Men bleef in Vierzon tot zondagmorgen 6:45 uur. Toen besloot men de vlucht echt naderbij te laten komen, door naar Quiévrain te rijden. Waar ze om iets voor 12 uur aankwamen. Waarna de duiven om 13:00 uur gelost werden. De onderstaande tracks tonen het niet direct maar ook deze duiven hadden grote dorst. Beide GPS-dragers van Hoogkamer gingen namelijk naar de grond om te drinken. De eerste reeds 12 minuten na de lossing en de tweede na 1:21 minuten! Naast het verblijf in de mand speelt vermoedelijk ook de lossing op het heetst van de dag een grote rol. Veel gang zat er dan ook niet in ondanks dat de twee GPS-duiven als 7<sup>e</sup> en 8<sup>e</sup> op het hok arriveerden.

*Afbeelding 11 Quiévrain 11 juni Dick Hoogkamer Overzicht*



Ook de duiven van Oost-Brabant werden op zondag “naderbij” gebracht. In al hun wijsheid kozen de lossingsverantwoordelijken voor de superwestelijke losplaats Roye. Een beslissing die niet iedereen in Oost-Brabant kon begrijpen. En een beslissing die door velen betreurd zal worden omdat er 's avonds veel duiven op het appel ontbraken. In Roye werden de duiven al om 11:30 uur gelost en dit roept vragen op over het tijdstip waarop men is gaan rijden en/of men wel voldoende rusttijd in acht genomen heeft om de duiven de kans te geven om te drinken. Helaas is er geen bijvangst bij een track om dit in kaart te brengen.

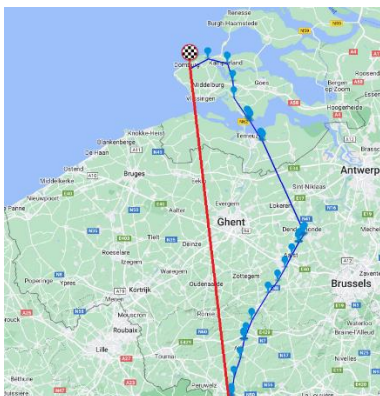
De enige track die André van der Wiel kon leveren arriveerde pas op maandagmorgen op zijn hok. Helemaal tegen de verwachting in vloog ze de juiste route richting Brussel, waar ze na 2:18 uur dronk aan het kanaal Brussel-Charleroi, en waar ze vermoedelijk door iets opgejaagd werd want ze vloog totaal fout, oostwaarts. Waarna de nacht werd doorgebracht in de omgeving van Luik! Op maandagochtend vloog ze daar om 05:58 uur weer op. Opvallend was daarnaast dat de batterij het langer volhield dan de 35 uur. Bijna 48 uur! De overige 2 GPS-dragers arriveerden ook in de loop van de maandag.

*Afbeelding 12 Rode 11 juni Andre vd Wiel Overzicht*



Ook de laatste track kwam uit een lossing/vlucht die nu niet bepaald vlekkeloos verliep. Het is een track opgetekend door een fondduif van Ferdinand Provoost uit Aagtekerke

*Afbeelding 13 Quiévrain 11 juni Ferdinand Provoost*



Het betreft de enige Zeeuwse track die ik mocht analyseren. Heel veel informatie valt er niet uit de halen. Echter een bericht op de site van de afdeling Zeeland verraadt meer over het verloop van de vlucht vanuit Quiévrain. Daar schreef men namelijk het volgende: “Helaas zijn we gisteren getroffen door een extreem verloop van onze vlucht vanuit Quiévrain. We zullen met betrokken partijen een onderzoek instellen naar de mogelijke oorzaken van dit slechte verloop”. Persoonlijk ben ik erg nieuwsgierig naar de uitkomsten van dit onderzoek. En feitelijk zouden meer afdelingen, inclusief het NPO-bestuur, dit moeten doen. Zaterdag en zondag als die van afgelopen weekend zouden we namelijk echt niet moeten willen.

Sungai Buloh, Michel Beekman