

Effecten van wel/niet samen los

Effecten zijn bekeken mbt de volgende aspecten:

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

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

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

Conclusies m.b.t. "continue snelheidsgradiënt" in afd.10:

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

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

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

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

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

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

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

2021: afdeling 10

T13 = Baccum (Noord), Rheine (Zuid)

T14 = Rheine (dinsdaglossing)

V15 = Münster

V16 = Lüdenscheid

V17 = Dreis-Brück

M18 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 11)

afdeling 11

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

T14 afgelast

V15 = Boxmeer

V16 = Heusden-Zolder

V17 = Burdinne

M18 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 10)

2020: afdeling 10

T20 = Rheine

T21 = Telgte

T22 = Soest

V23 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 11)

V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.11)

M25 = Arlon

M26 = Chimay

V27 = Deurne

M28 = Rethel (gezamenlijk los met afd. 11)

afdeling 11

T20 = niet gevlogen

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

T22 = Gennep

V23 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 10)

V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.10)

M25 = Chimay

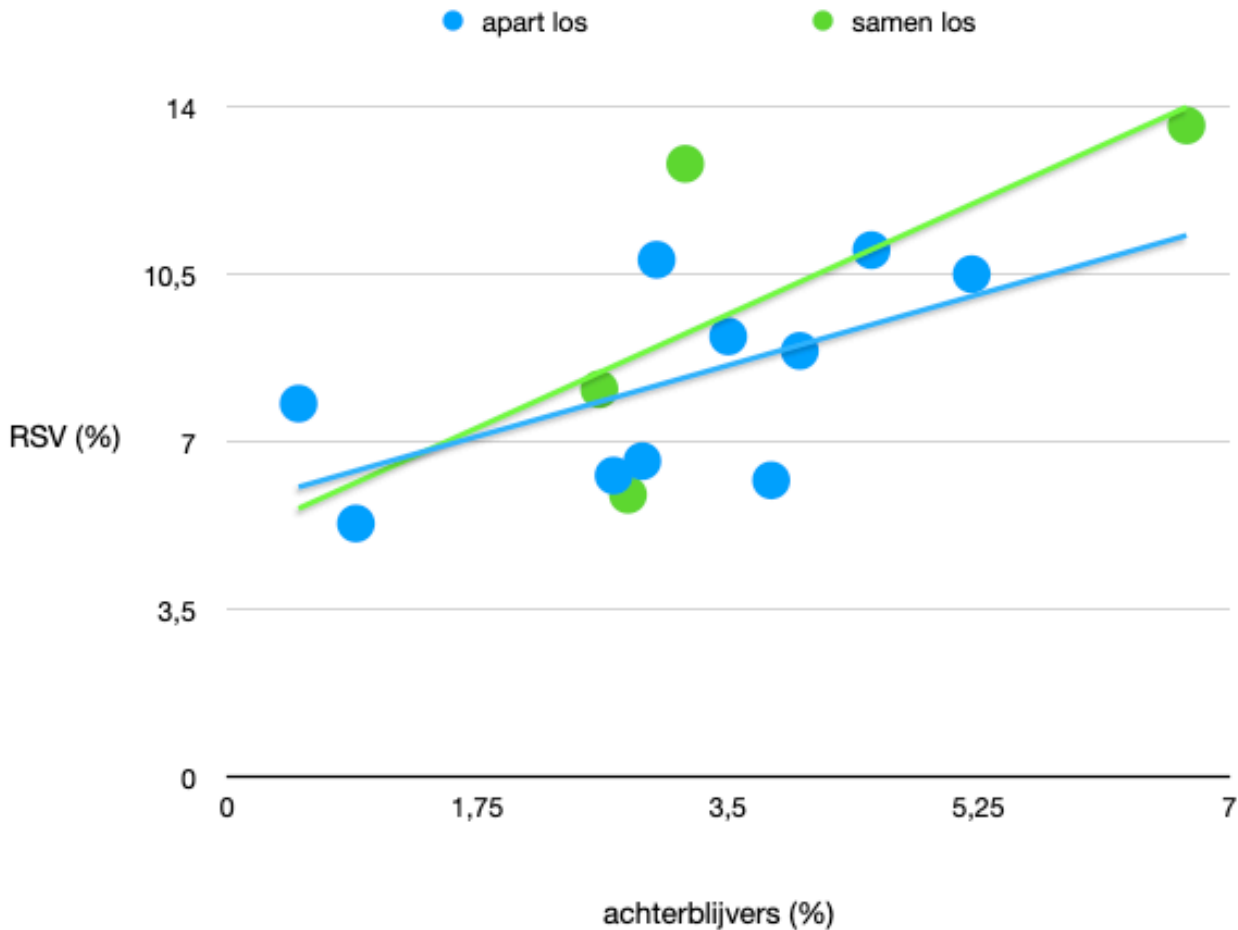
Tabel 2: Verliezen in verenigingen vs RSV's per rayon 1 t/m 4 (Noord)

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

R: rayon; gem. : gemiddelde

Vluchten met gezamenlijke lossing in rood weergegeven

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



Interpretatie grafiek:

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

Conclusies:

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

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

Method

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Interpretatie Tabel 4:

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

Conclusies:

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

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

Methode

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

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

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

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

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

2020

afdeling 10

V23 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 11)
 V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.11)
 M28 = Rethel (gezamenlijk los met afd. 11)
 M30 = Arlon (gezamenlijk los met afd. 11)

afdeling 11

V23 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 10)
 V24 = Blankenheim (gezamenlijk los met afd.10)
 M28 = Rethel (gezamenlijk los met afd. 10)
 M30 = Arlon (gezamenlijk los met afd. 10)

NB: M32 = Blankenheim weggelaten ivm slecht concoursverloop door hitte

2021

afdeling 10

M18 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 11)
 V20 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 11)
 M21 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 11)
 V22 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 11)
 M23 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 11)
 M24 = Arlon (gezamenlijk los met afd. 11)
 M25 = Rethel (gezamenlijk los met afd. 11)
 M27 = Châlons (gezamenlijk los met afd. 11)

afdeling 11

M18 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 10)
 V20 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 10)
 M21 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 10)
 V22 = Sittard (gezamenlijk los met afd. 10)
 M23 = Chimay (gezamenlijk los met afd. 10)
 M24 = Arlon (gezamenlijk los met afd. 10)
 M25 = Rethel (gezamenlijk los met afd. 10)
 M27 = Châlons (gezamenlijk los met afd. 10)

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

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

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

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

2020

afdeling 10

T22 = Soest

M25 = Arlon

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

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

afdeling 11

T22 = Gennep

M25 = Chimay

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

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

NB:

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

2021

afdeling 10

V15 = Münster

V16 = Lüdenscheid

V17 = Dreis-Brück

afdeling 11

V15 = Boxmeer

V16 = Heusden-Zolder

V17 = Burdinne

NB:

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

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

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

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

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

2020

J34 = Burdinne

J35 = Arlon

J36/N36 = Venlo

J37 = Châlons en Champagne

N37 = Burdinne

2021

J32 = Burdinne

NB:

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

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

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

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

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

2020

afdeling 10

J30 = Venlo

J31 = Sittard

J33 = Tongeren

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

N35 = Venlo

afdeling 11

J30 = Gennep

J31 = Venlo

J33 = Sittard

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

N35 = Gennep

2021

afdeling 10

J29 = Kalkar

J30 = Gennep

afdeling 11

J29 = Kalkar

J30 = Venlo

NB:

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

Tabel 5: *Samengevoegde resultaten*

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

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

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

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

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

Opmerkingen en interpretatie Tabel 5 en Tabel 6:

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

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

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

Conclusies:

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