

Waarom kende de vlucht Pithiviers op zaterdag 19 mei een rampzalige thuiskomst?

DE LOSSING EN DE THUISKOMST

Op zaterdag 19 mei werden de duiven van Afdeling Brabant 2000 voor een midfondvlucht gelost in Pithiviers, ongeveer 80 km ten zuiden van Parijs. Verschillende lossingen rond Parijs verliepen deze dag moeizaam. De duiven bleven lange tijd in de nabijheid van de losplaats vliegen; blijkbaar konden de duiven de juiste koers niet bepalen. Vooral de thuiskomst van de vlucht Pithiviers kan rampzalig genoemd worden. Na enkele dagen was naar schatting 25 tot 50% van de duiven nog steeds niet thuis. De grote vraag die veel liefhebbers bezig hield was deze: 'wat heeft de duiven zo gestoord bij het vinden van hun thuishokken?'

ONDERZOEK

Vanwege dit bijzondere vluchtverloop is aan MeteoConsult in Wageningen gevraagd een analyse op te stellen van de weersomstandigheden tijdens de vlucht Pithiviers. Aan het Geofysisch Centrum van het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België is gevraagd een beeld te schetsen van de toestand van het aardmagnetisch veld op deze dag. Deze analyses zijn aangevuld met meteorologische gegevens en kaarten van verschillende websites. Op basis van deze gegevens zullen we in dit artikel nagaan welke oorzaken mogelijk hebben geleid tot deze slechte thuiskomst.

HET VERSLAG VAN DE HOOFDCONVOYEUR

We beginnen met het weergeven van het verslag van de vlucht Pithiviers van de Hoofdconvoyeur Christ van der Linden. Dat geeft een goed beeld van hoe de duiven van Pithiviers zijn gelost.

"...Op donderdagavond werd er grif ingekorfd voor de eerste midfond vlucht. De reden laat zich raden. Tot op heden verliepen de vluchten voorspoedig en waren er nauwelijks verliezen. Veel liefhebbers korfden ook nog een eendaags- en meerdaags fondduiven in. Donderdagnacht om 01.30 vertrokken 5 wagens van Brabant 2000 met bijna 30.000 duiven vanuit de verzamelloods in Rucphen. Aan de Franse grens na ongeveer 2 uur rijden werd enkele uren gerust en om 07.00 uur werd de reis vervolgd. Na nog een verzorgingspauze voor mens en duif arriveerden de wagens rond het middaguur op vrijdag op de prachtige losplaats in Pithiviers. Zoals gebruikelijk werden rond 16.00 uur de duiven gevoerd en weer van water voorzien. Het weer was prachtig en het wachten was op zaterdagochtend.

Op zaterdagochtend om 06.15 uur werd voor de eerste keer contact opgenomen met Jan Lamers, de contactpersoon voor ons en inmiddels voor alle lossingen in Nederland.

De vlieglijn was goed alleen er was een strook bewolking net voorbij Parijs en wij stonden net voorbij Parijs. De vraag was hebben onze duiven in Pi-

thiviers daar onoverkomelijke problemen mee of is het risico aanvaardbaar om te lossen. Ik als Hoofdconvoyeur met mijn bijna 20 jaar ervaring schatte het risico als aanvaardbaar in en al snel spraken we af in principe om 07.30 uur te lossen. In Pithiviers was het windstil weer, goed zicht en licht bewolkt. Richting Parijs waar onze duiven naar toe moeten was de lucht nog beduidend beter. Na nog een paar contacten met Jan Lamers, met de wetenschap dat de om 06.55 uur geloste duiven van de Kuststrook in Peronne slecht vertrokken waren, besloten we ons voornemen om te lossen om 07.30 uur uit te voeren. De duiven hadden een slecht vertrek maar de moeilijkheid is dat duiven die gelost zijn niet even terug gefloten kunnen worden. Het slechte vertrek werd aan Jan Lamers doorgegeven en vanaf dat moment is het hopen dat de duiven zich toch kunnen oriënteren en dat ze de goede kant op gaan het goede weer tegemoet. Vanaf Parijs hadden we zoals voorspeld prachtig weer met blauwe lucht en veel zon. Op de terugreis bereikte ons berichten van andere lossingen (o.a. Zuid-Holland in Ablis) met een slecht vertrek van de duiven maar gezien het weer onderweg maakte ik me nog geen grote zorgen. Waaide de wind in Nederland en België vanuit het zuidwesten, in Frankrijk stond een heerlijk briesje vanuit het noordwesten.

Waarom losten de Belgen niet in Pithiviers? De laatste Belgische wagen arriveerde tegen 7.00 uur op de losplaats. De afspraak was dat wij eerst zouden lossen en de Belgen gingen de manden van de touwtjes en loodjes ontdoen en zouden daarna gaan lossen. Het slechte vertrek van ons grote konvooi duiven was voor hen (uiteraard) reden om voorlopig niet te lossen en naar later bleek om definitief niet te lossen. Rond 13.00 uur kwam het telefoonverkeer op gang doordat aankomsten van duiven uitbleven. Om 16.00 bij thuiskomst bleek dat zich een kleine ramp voor onze duivenliefhebbers aan het ontwikkelen was. Er arriveerden nauwelijks duiven op de hokken..." (Bron: www.brabant2000.nl).

Uit dit verslag blijkt dat de omstandigheden tijdens de lossing op het eerste gezicht niet echt slecht waren. In het verder verloop van dit artikel bestuderen we de weersomstandigheden aan de hand van de kaarten en waarnemingen, om uiteindelijk tot een mogelijke verklaring te komen!

DE ALGEMENE WEERSITUATIE

In de nacht van 18 op 19 mei 2007 trok er een koudefront langzaam van west naar oost over Frankrijk. Bij een koudefront stroomt er koude lucht een gebied binnen met warmere lucht. Het passeren van een koudefront gaat meestal gepaard met buien en de daarbij horende stapelwolken, windvlagen, een draaiing van de wind in



De satellietfoto van de bewolking op zaterdag 19 mei 2007, om 8:08 uur (Bron: MeteoConsult, Wageningen)

de richting van de wijzers van de klok, en een verbetering van het zicht. De luchtdruk stijgt meestal. Het front boven Frankrijk in de nacht van 18 op 19 mei 2007 was weinig actief. Het veroorzaakte nauwelijks tot geen neerslag. Wel was er veel bewolking aanwezig. Na het voorbijtrekken van het front klaarde het voorzichtig op, waarbij de wolkenbasis snel in hoogte steeg. Rond 8.00 uur lag het front rond Pithiviers en net ten oosten daarvan. Brede opklaringen bevonden zich op dat tijdstip ten westen van de lijn Alençon, Rouen, Charleroi (B).

BEWOLKING

Rond de losplaats Pithiviers was er sprake van twee soorten bewolking.

1. Licht tot half bewolkt (dichtheid: 2/8 tot 4/8) met een wolkenbasis rond 1300 voet (circa 400 meter), wegtrekkend naar het oosten.
2. Zwaar tot geheel bewolkt (dichtheid: 7/8 tot 8/8) met een wolkenbasis rond 2500 voet (circa 750 meter).

De brede strook bewolking die met het koudefront gepaard ging is ook duidelijk zichtbaar op de satellietfoto van MeteoConsult en op de kaart met bewolkingswaarnemingen in Frankrijk en België. Uit de waarnemingen blijkt dat er in het wolkendeek sprake was van Cumulus, Stratus en Stratocumulus die samen de hemel op de meeste plaatsen helemaal (8/8) of bijna helemaal bedekten.

Een dichte bewolking kan duiven mogelijk hinderen bij het gebruiken van hun zonnecompass. Wetenschappelijke experimenten met duiven hebben bijvoorbeeld aangetoond dat duiven een nauwkeuriger vertrekrichting kiezen als de positie van de zon zichtbaar is [bijv. Keeton, 1970].

NEERSLAG

Afgezien van een enkele kleine, lokale bui, was er geen sprake van neerslag in het vlieggebied. Dat



blijkt uit de waarnemingen, maar ook uit de beelden van de buienradar van De Bilt voor Nederland en België. Dit heeft de duiven dus niet kunnen hinderen.

TEMPERATUUR EN RELATIEVE LUCHTVOCHTIGHEID

De temperatuur bedroeg tijdens de lossing 13 à 14 °C, in de loop van de dag toenemend tot maxima van ongeveer 18 °C. De luchtvochtigheid was hoog, namelijk rond de 90% in de ochtend. Met het wegtrekken van het front, daalde de luchtvochtigheid naar waarden tussen 55 en 80%. Een hoge relatieve luchtvochtigheid, bijvoorbeeld tussen 90 en 100%, kan bijdragen aan een moeizaam vluchtverloop [Den Tonkelaar, 1972].

ZICHT

Het zicht bereikte al in de vroege ochtend op de meeste plaatsen waarden tussen 10 en 20 kilometer, behalve ten zuiden van de losplaats waar nog een tijd zichten van 2 tot 8 km zijn waargenomen. Deze nevel trok tussen 8:30 en 9:30 geleidelijk op tot goede zichten. Het is goed mogelijk dat de duiven die aanvankelijk een zuidelijke vliegrichting hebben gekozen, toch in deze nevel en heigheid zijn beland.

WIND

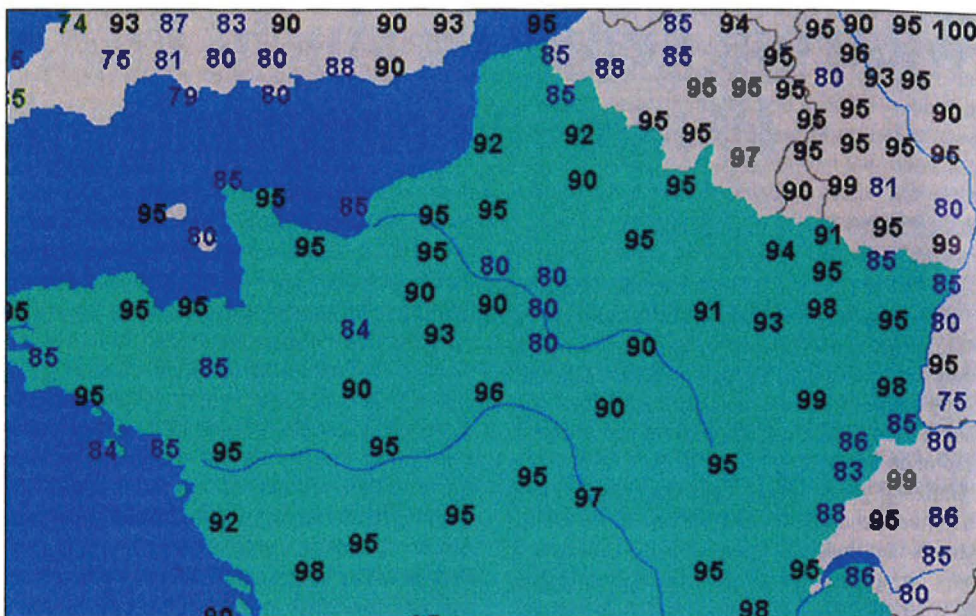
In de nabijheid van het front was weinig wind aanwezig, eerst veranderlijk van richting, draaiend naar richtingen tussen west en noord.

LUCHTDruk

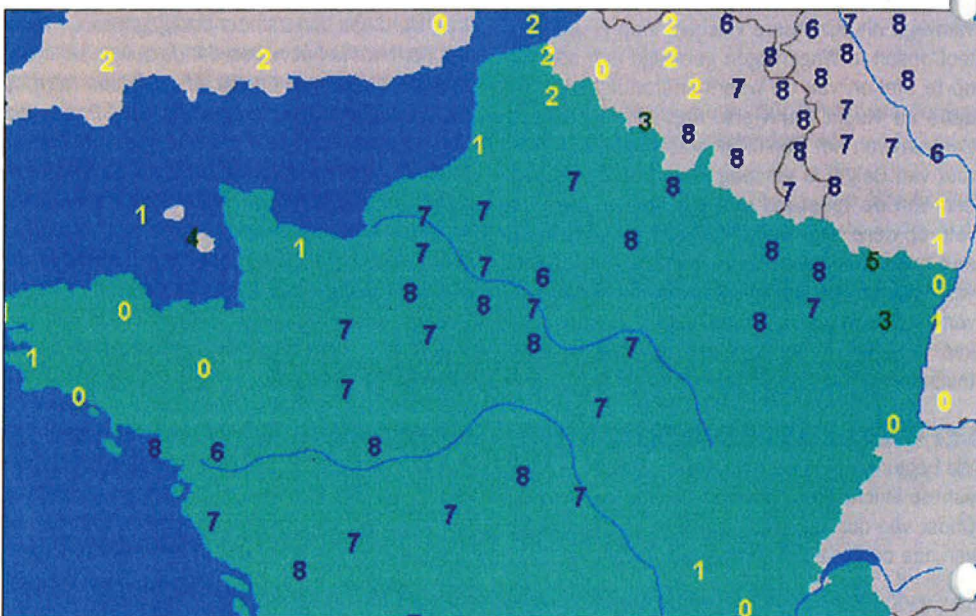
De luchtdruk bedroeg 1014 à 1015 hectoPascal en nam in de richting van Nederland over enkele honderden kilometers met slechts 1 of 2 hPa af. Er was nauwelijks sprake van een verschil in luchtdruk over een gebied van enkele honderden kilometers. Met andere woorden: er was sprake van een 'plateau in het isobarenpatroon'. Dit plateau in de luchtdruk hangt samen met een zwakke wind die geen duidelijke richting lijkt te kunnen kiezen. Na het wegtrekken van het koudefront, steeg de luchtdruk met 1 à 2 hPa.

Precies dezelfde situatie speelde er ook op zondag 10 juni 2007, toen de gezamenlijke lossing in Orléans Saran van de Afdelingen 8, 9, 10 en 11 resulteerde in een erg moeizame thuiskomst! Daarnaast was er toen trouwens ook sprake van een noordoostelijke wind in België, wijd verspreide mistbanken en nevel (zichten van slechts 1 en 2 km) die later op de dag niet oplosten, dichte bewolking en later op de dag zeer zware regenval met veel onweer.

De Belgische meteoroloog Schietecat merkte al op dat een gelijkmatige luchtdruk over een groot deel van het vlieggebied een negatief effect heeft op het vluchtverloop [Schietecat, 1987; blz. 12]. Waarom dat zo is, is niet helemaal duidelijk. Het lijkt er bij het weerbeeld van 19 mei op alsof de duiven gelost worden op een grote zandvlakte, met nergens aan de horizon duidelijke oriëntatiepunten: geen duidelijke windrichting, nauwelijks beweging in de wolken aan de hemel, geen luchtdrukverschillen. Blijkbaar hebben de duiven dit



De relatieve luchtvochtigheid in Frankrijk en België, in procenten, om 7:30 uur (Bron: www.weeronline.nl)



De bewolkingdichtheid in Frankrijk en België, in achtsten bewolking, om 7:30 uur (Bron: www.weeronline.nl)

nodig. Het zou bijvoorbeeld best eens zo kunnen zijn dat een duidelijke windrichting de duiven helpt bij het oriënteren. Als de duiven eenmaal hun koers hebben ingesteld, dan zou een windrichting uit telkens dezelfde richting het hen makkelijker kunnen maken, de juiste koers aan te houden. Het is erg waarschijnlijk dat deze factor een belangrijke rol heeft gespeeld in de slechte thuiskomst van Pithiviers.

AARDMAGNETISCH VELD

Op zaterdag 19 mei was er een waarschuwing van kracht voor een planetaire geomagnetische index A_k van 4 (Bron: www.noa.gov). Er werden kleine magnetische stormen verwacht. Achteraf hebben de Europese meetstations verstoringen gemeten met een K-index van 3 overdag (veranderlijk of onrustig). Het is niet erg waarschijnlijk dat zulke kleine en vaak voorkomende verstoringen de oriëntatie van de duiven zo erg heeft kunnen hinderen. Misschien kun je zelfs opperen dat

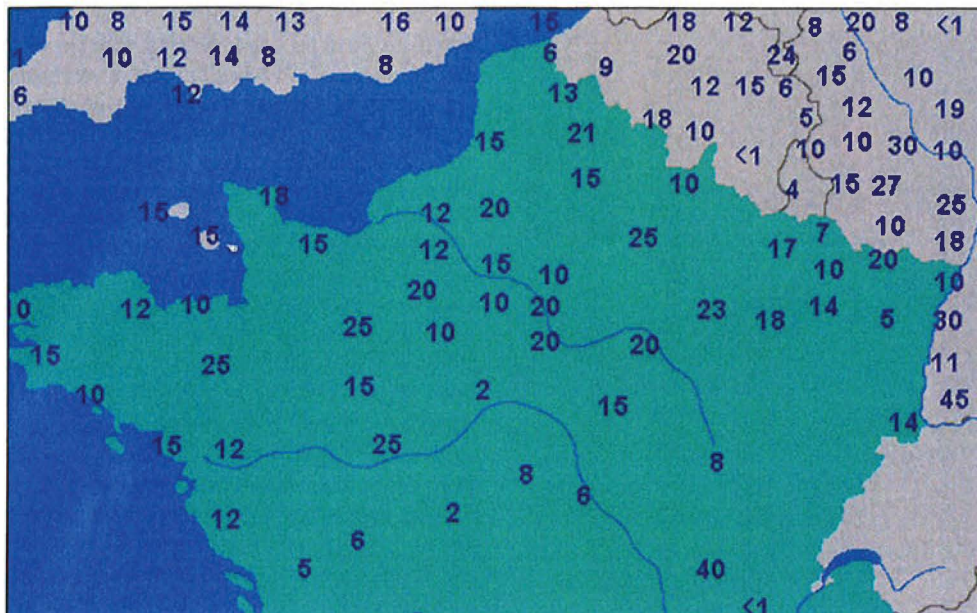
het aardmagnetisme een minimale rol speelt bij de oriëntatie van duiven. Immers; het magneetveld van de aarde heeft de duiven blijkbaar geen aanwijzingen kunnen geven over de juiste vertrekrichting!

HET LOSSINGSADVIES VAN METEOCONSULT

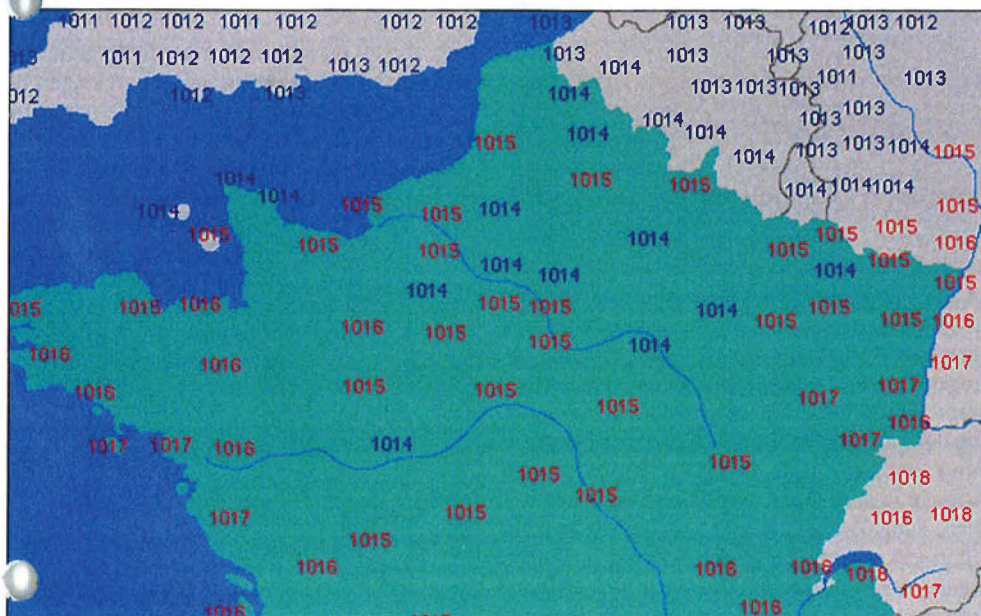
Op 19 mei heeft de meteoroloog van MeteoConsult aangegeven dat de omstandigheden vanuit het westen zouden gaan verbeteren. Aan het Instituut Wedvlucht Begeleiding (IWB) is de betreffende ochtend het advies gegeven om de duiven te lossen, zodra de Lossingscoördinator op de losplaats de omstandigheden als goed genoeg zou beoordelen.

DE EINDCONCLUSIE

De oorzaak voor de slechte oriëntatie van de duiven moet waarschijnlijk worden gezocht in de combinatie van verschillende factoren: 1) een erg gelijkmatige luchtdrukprofiel in het vlieggebied en



Het zicht in Frankrijk en België, in hele kilometers, om 7:30 uur (Bron: www.weeronline.nl)



De luchtdruk in Frankrijk en België, in hectoPascal, om 7:30 uur (Bron: www.weeronline.nl)

de daarmee gepaard gaande variabele, zwakke wind, 2) een dichte bewolking, vooral ten oosten van de losplaats, 3) aanvankelijke nevel en heigheid op korte afstand van de losplaats, 4) een hoge relatieve luchtvochtigheid in de ochtend.

Het was echter in alle redelijkheid niet te verwachten dat deze ervaren duiven zó veel moeite zouden hebben met het gezamenlijke effect van deze omstandigheden. Wel heeft deze vlucht weer eens laten zien dat het lossen van duiven in de buurt van een frontale storing risicovol is. Als lossingen in de omgeving, die te maken hebben met hetzelfde weersysteem, tot een slecht vertrek leiden, moet dat als waarschuwing worden opgevat. Het is dan verstandig te wachten met lossen, het weerbeeld een tweede keer te onderzoeken en zich over het losbesluit nog eens te beraden.

HET WIS EN WAS ONDERZOEK

Om verstoorde thuiskomsten in de toekomst zo

veel mogelijk te kunnen voorkomen, en om een goede basis te leggen voor toekomstig lossingsbeleid, is in 2002 het zogenaamde 'WIS en WAS onderzoek' gestart.

Die studie heeft als doel inzicht te krijgen in

weers- en vluchtfactoren die een risico geven op een verstoorde thuiskomst van de duiven. De aanpak van deze studie is, in het kort, als volgt. Van 287 wedvluchten, gehouden tussen 2002 en 2005, is vastgelegd hoe de thuiskomst was, in procenten van de ingekorfd duiven. Enkele honderden duivenliefhebbers en enkele tientallen verenigingen hebben toen aan dit onderzoek deelgenomen. Van diezelfde wedvluchten is ook een twintig weerskenmerken vastgelegd door het IWB. Op dit ogenblik rond de WOWN de laatste statistische analyses van deze studie af en de rapportage is in een eindstadium. Natuurlijk worden de studies die in het verleden zijn gedaan, in dit rapport nog eens goed op een rijtje gezet. Ook de analyses 'op maat' van de probleemvluchten Pithiviers en Orléans, zijn aan de WIS en WAS rapportage toegevoegd. Nog voor het einde van dit vliegseizoen zullen de resultaten van het WIS en WAS onderzoek gepubliceerd worden!

REAGEREN

Wilt u reageren? Stuur dan een e-mail naar: wowd@npo.nl.

*De commissie Wetenschappelijke Onderzoek Welzijn Duiven,
Koos Gaiser
Geert van Oortmerssen
Hans van der Sluis
Leo van der Waart
Albert Winkel*

BRONNEN

- Keeton W.T., Gobert A., 1970. Orientation by untrained pigeons requires the sun. Proceedings of the National Academy of Sciences 65, No. 4, p. 853-856.
- Schietecat G., 1987. Inleidende studie over mogelijke weerkundige en geofysische invloeden op wedstrijdvluchten voor reisduiven. Onderzoeksrapport van het Koninklijk Meteorologisch Instituut te Brussel. ISSN 0770 - 0261. 63 pag.
- Tamboryn H., 1992. Natuurlijke invloeden op wedstrijdvluchten met postduiven; een studie. Onderzoeksrapport van Meteowing Luchtmacht en KBDB, uitgegeven door Henri Tamboryn. 151 pag.
- Tonkelaar den J.F., 1972. Vluchtbelemmerende weersinvloeden bij postduivenconcoursen. KNMI rapport XVII, n41, 19 pag.

Reclame nationale wedvlucht Blois 23-6-2007

L.Olischlager 2duiven in de prijzen foutieve coördinaten
prijs 219 5e getekende ringnummer 051816820 snelheid 1494.36
prijs 285 2e getekende ringnummer 051816832 snelheid 1470.23.

prijs 219 L.Olischlager ontvangt € 2.00.
prijs 254 Paquay en zoon derft € 2.00.

Laatste twee prijzen vervallen

Bestuur NPO