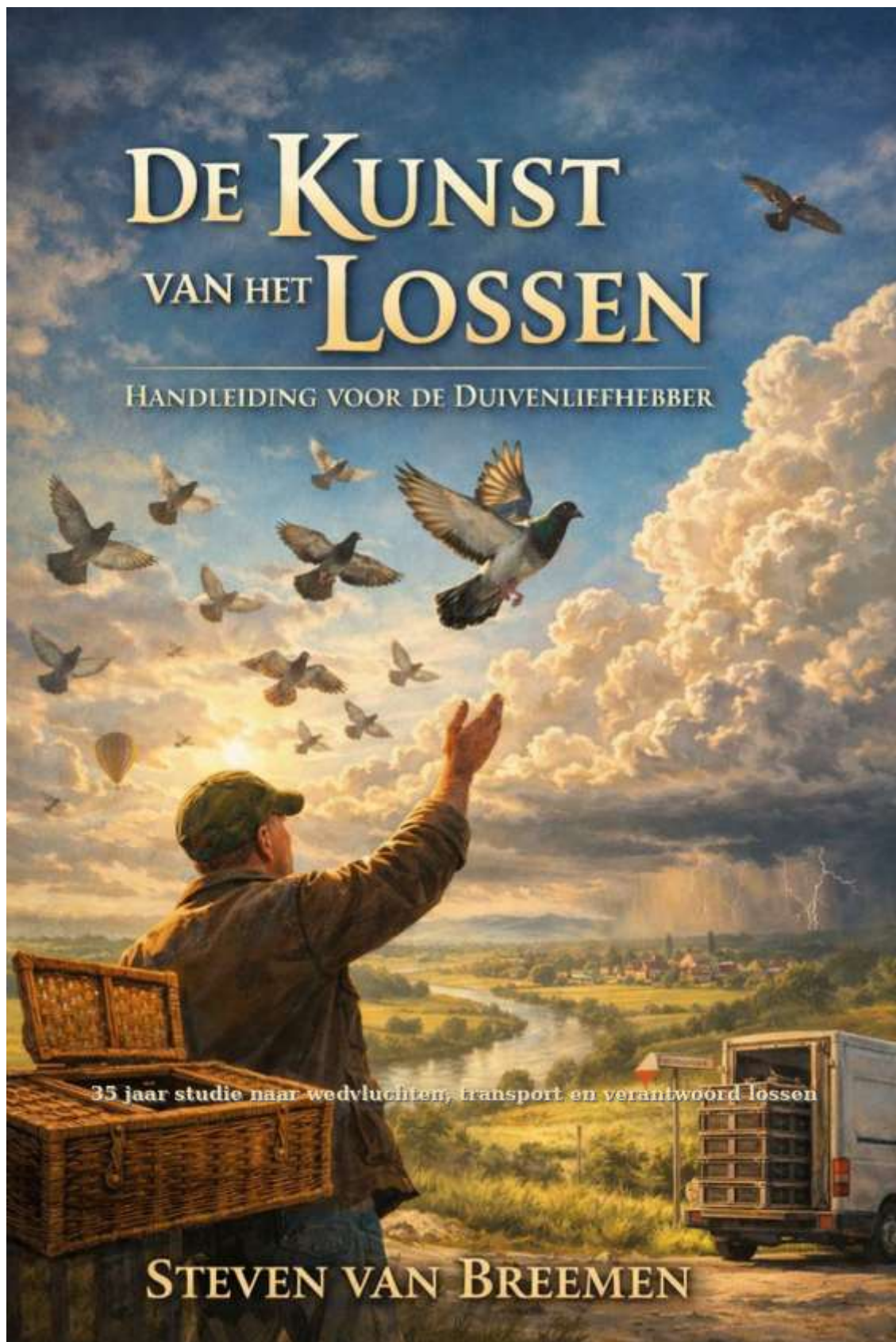


De Kunst van het lossen



Verantwoord lossen: meer dan een knop indrukken

Op een vroege zaterdagochtend staan ergens in België of Frankrijk duizenden postduiven in manden te wachten op het moment van lossing.

Voor veel liefhebbers thuis lijkt dat een eenvoudig moment: de deuren gaan



met een druk op de knop open en de vlucht begint. Maar wie het proces van volgt, weet dat het lossen van duiven allesbehalve eenvoudig is.

Tussen inkorven en thuiskomst speelt zich een complex samenspel af van biologische, meteorologische en organisatorische factoren.

De duif moet haar weg vinden door een voortdurend veranderende atmosfeer. Wind, lichtstructuur, bewolking en temperatuur beïnvloeden haar vlucht op manieren die niet altijd onmiddellijk zichtbaar zijn.

Voor degene die verantwoordelijk is voor het lossen van de duiven betekent dat een grote verantwoordelijkheid. Een verkeerde beslissing kan een vlucht veranderen in een moeilijke of zelfs desastreuze onderneming.

Toch wordt in de duivensport vaak gesproken over lossen alsof het een eenvoudige handeling is: het openen van de containermanden wanneer het weer goed lijkt.

De werkelijkheid is veel ingewikkelder.

Dit boek is geschreven vanuit de overtuiging dat verantwoord lossen begint met **begrijpen**. Begrijpen hoe duiven navigeren, begrijpen hoe de atmosfeer werkt en begrijpen hoe verschillende factoren elkaar kunnen versterken.

Alleen wanneer die kennis aanwezig is, kan de juiste beslissing worden genomen.

De kunst van het lossen is daarom niet alleen een kwestie van ervaring, maar ook van inzicht.

Inhoudsopgave

Verantwoord lossen: meer dan een knop indrukken	2
DEEL I — Inleiding	8
Opbouw van het boek	8
Hoofdstuk 1. Waarom dit boek geschreven moest worden	11
Opdracht	13
Voorwoord en Inleiding	15
Hoofdstuk 2. Leeswijzer en achtergrond	18
Leeswijzer – optimaal gebruik van dit e-book	18
Over de auteur – Steven van Breemen	21
De grillige zon.....	25
Copyright en Disclaimer.....	29
DEEL II — Het oriëntatiesysteem van de postduif en andere diersoorten.....	30
Hoofdstuk 3. Hoe duiven hun weg vinden	31
De wedvluchtketen.....	31
De geschiedenis van het denken over duivenoriëntatie.....	34
Het oriëntatiesysteem van de postduif	38
Nachttrek bij vogels – navigeren in het donker	43
Monarchvlinders: Meesters van de Nachtelijke Navigatie	48
Navigatiesystemen bij migrerende dieren	51
Natuurlijke kompassen in de dierenwereld	53
Overzicht van natuurlijke navigatiesystemen	57
De zeven kompassen van de natuur	58
De navigerende aarde	61
Het complexe oriëntatiesysteem van de postduif.....	64
Het eerste uur van de vlucht.....	77
Oriëntatie in topvorm	82
Van welzijn naar oriëntatie	85
Hoofdstuk 4. Licht en navigatie	92
Ultraviolet licht, diffuus licht en probleemvluchten	93
De Ideale Lossingsatmosfeer: een gids voor optimale omstandigheden	97
Hoofdstuk 5. Wanneer het navigatiesysteem faalt	100

DEEL III — Geschiedenis van vervoer en wedvluchten	104
Hoofdstuk 6. De ontwikkeling van wedvluchten.....	105
Van rieten mand tot modern transport per duivencontainer	106
Hoofdstuk 7. Innovatie in transport	113
De Hilversumse wonderwagen	114
Hoofdstuk 8. Cultuur van de duivensport.....	117
De psychologie van de wedvlucht	118
Waarom verandering in de duivensport vaak weerstand oproept	123
Hoe vernieuwingen uiteindelijk toch hun weg vinden in de sport	125
Dertien misverstanden in de duivensport	128
DEEL IV — Transport, Lossing en Vluchtvoorbereiding	133
Hoofdstuk 9. De reis naar de losplaats	134
Belading als stille winstfactor	135
De mand als microklimaat	139
De opstelling van de containers: veiligheid is geen bijzaak	141
Hoofdstuk 10. De laatste 24 uur	143
De 24 uur vóór de lossing	144
Energieverbruik en herstel bij topprestaties	151
Stress is geen moment, maar een belasting in tijd	155
Hoofdstuk 11. Vluchtvoorbereiding	157
Voorwaarden voor het lossen: transport en verzorging vóór de lossing	158
Lossen is geen startpunt	163
Eerlijk lossen begint bij gelijktijdig lossen	163
De laatste 24 uur: operationeel protocol	167
Wat de duivensport ons leert over mensen	171
DEEL V — De kunst van het lossen	173
Hoofdstuk 12 . Het moment van de beslissing.....	174
Waarom sommige vluchten ontsporen.....	174
Het beslismoment – de kunst van het lossen	178
De atmosfeer als landschap.....	182
De ideale lossingsatmosfeer – wanneer hemel en vlucht in balans zijn	186
Beslisboom voor het lossen van postduiven	191

De bandbreedte van verantwoord lossen.....	195
Hoofdstuk 13. De verantwoordelijkheid van de convoyeur en lossingscoördinator ..	199
De nacht van de lossingscoördinator	200
DEEL VI — De atmosfeer waarin duiven vliegen.....	202
Hoofdstuk 14. Zicht en lichtcondities	203
Helder zicht, veilige vlucht	204
De onzichtbare vijand: mist en oriëntatie	209
Het lezen van de wolken.....	214
Wanneer regen een bondgenoot of vijand wordt.....	220
De maan: ritme, licht en oriëntatie	226
Hoofdstuk 15. Wind en luchtstructuur	232
Wind: de onzichtbare spelleider van wedvluchten.....	233
Noordenwind in het voorjaar – een onderschatte spelbreker	237
Wind in lagen: waarom hoogte snelheid maakt	240
Thermiek: onzichtbare stromen die de wedvlucht bepalen	247
Hoofdstuk 16. Atmosferische verstoringen	252
Onweer: een gevaar dat geen duif kan ontwijken	253
Magnetische en elektromagnetische invloeden: onzichtbare factoren voor oriëntatie en prestatie	258
Elektromagnetische velden, zendmasten en hoogspanningskabels — een onderschatte omgevingsfactor?	265
De zon als kompas	269
Inversie de onzichtbare hinderpaal	275
Technisch kader: inversie, UV-refractie en de kunst van het juiste losmoment.....	282
DEEL VII — Vluchtverloop en risico's	287
Hoofdstuk 17. Waarom vluchten mislukken	289
Vluchtverloop: waarom snelheid niets zegt zonder context.....	289
Cumulatie van risico's: waarom probleemvluchten zelden één oorzaak hebben ..	296
De rekensom van verliezen bij jonge duiven	300
Hoofdstuk 18. Omgevingsinvloeden	305
Landschap, structuur en omvliegen – waarom de Veluwe anders wordt benaderd door de duiven	305

Waarom duiven liever over land vliegen dan over water	310
Roofvogels en de losplaats: waarom blind lossen onverstandig is	313
DEEL VIII — Fysiologie van de wedvlucht	318
Waarom de eerste tien minuten van de vlucht alles bepalen	319
Hoofdstuk 19. Energie en spierfysiologie van de vlucht	322
Spierfysiologie, glycogeen en het vertrekvermogen	322
De eerste minuten na het lossen.....	326
DEEL IX — Organisatie van lossingen	328
Hoofdstuk 20. Structuur van de lossingsorganisatie	329
Portret WOWD — randvoorwaarden boven prestaties.....	329
Portret IWB — het beslissingscentrum achter de lossing	331
Vak indeling en lossingscoördinatie langs vluchtlijnen.....	334
Hoofdstuk 21. Opleiding en kennis	338
Opleiding, verantwoordelijkheid en kennisoverdracht	339
Voorstel voor een opleidingsstructuur verantwoord lossen	344
De kunst van het lossen doorgeven	348
DEEL X — Reflectie en toekomst.....	352
Hoofdstuk 22. Wat de liefhebber kan leren.....	353
Hoe bereid je je duiven voor op de vluchten?	354
Voorbereiding van de vlieglijn: veilig en verantwoord opleten	364
Referentiekader: Veilig en verantwoord opleten	366
Transport en rust vóór de lossing	368
Wat de liefhebber thuis kan aflezen aan een vlucht	377
Hoofdstuk 23. Toekomst van verantwoord lossen	383
Elke lossing is ook een les	387
Waarom ervaring soms faalt bij extreme omstandigheden	387
Notitie voor lossingsverantwoordelijken en convoyeurs	389
De toekomst van verantwoord lossen.....	391
Een model voor de ideale lossingsbeslissing	394
Het vervoer van postduiven in de toekomst	397
De postduivencontainer van 2040.....	403
De zeven kwetsbare momenten in een wedvlucht	411

De vluchtketen	413
De wedvlucht gezien vanuit de postduif.....	416
Maatschappelijke context	418
Kijken, begrijpen en verantwoordelijkheid nemen.....	420
Bijlage: Het welzijn van wedstrijd duiven tijdens vervoer, lossing en op het thuishok	421
Tien inzichten uit het boek.....	440
Wat de duif ons leert over natuur en verantwoordelijkheid	441
Tot slot.....	443
De toekomst van de duivensport ligt in verantwoordelijkheid	445
Epiloog.....	447
Voor liefhebbers die verder willen kijken	455



DEEL I — Inleiding

Opbouw van het boek

De Kunst van het Lossen beschrijft stap voor stap alles wat een rol speelt bij een wedvlucht van postduiven.

Van de biologische navigatie van de duif tot de uiteindelijke beslissing om wel of niet te lossen.

Het boek bestaat uit tien delen en drieëntwintig hoofdstukken.

Deel I – Inleiding

Waarom verantwoord lossen belangrijker is dan ooit en waarom dit boek geschreven moest worden.

Deel II – Het oriëntatiesysteem van de postduif

Hoe duiven hun weg vinden met behulp van zon, lichtstructuur, geur, magnetisme en landschapsherkenning.

Deel III – Geschiedenis van wedvluchten en transport

De ontwikkeling van de duivensport van rieten manden tot modern transport met gespecialiseerde containers.

Deel IV – Transport en voorbereiding

Wat er gebeurt tussen inkorven en lossing: transport, rust, ventilatie, stress en energieverbruik.

Deel V – De kunst van het lossen

Het moment waarop de lossingsverantwoordelijke moet beslissen of een vlucht verantwoord kan beginnen.

Deel VI – De atmosfeer waarin duiven vliegen

De rol van wind, zicht, wolken, thermiek, inversie en andere atmosferische factoren.

Deel VII – Vluchtverloop en risico's

Waarom sommige vluchten probleemloos verlopen en andere moeilijk of zelfs dramatisch eindigen.

Deel VIII – Fysiologie van de wedvlucht

Beschrijft het energieverbruik en de fysiologie van de spieren van de duif.

Deel IX – Organisatie en verantwoordelijkheid

De structuur van lossingsorganisaties, de rol van coördinatoren en de opleiding van verantwoordelijken.

Deel X – Reflectie en toekomst

Wat de duivensport kan leren van het verleden en hoe verantwoord lossen ook in de toekomst gewaarborgd kan blijven.

"Magic Olympic Grizzle"

1e Adult Dagfond Afd 7 1994
 1e Adult Totaal Afd 7 1994
 1e Adult Dagfond NABuP 1994
 1e Adult Totaal NABuP 1994
 2e Nationale Adult Dagfond 1994
 2e Olympiade Adult Dagfond 1994
 2e Olympiade Adult Alround 1995
 5e Olympiade FCI Alround Unesco 1995

1e NPO Bourges	6319 d.
3e NPO Orleans	5540 d.
3e Etampes	672 d.
4e Vancennes	3947 d.
8e NPO Chateauroux	5009 d.
11e Orleans	2542 d.
16e St. Ghislain	4265 d.
17e St. Ghislain	2944 d.
43e Strombeek	4619 d.
43e Orleans	4711 d.



"Magic Skyleader Olympiad"

3e Olympiade FCI Midfond Brussel 2017
 1e Olympiade Adult Midfond 2017
 13e Olympiade FCI Snelfonds Brussel 2017
 6e Olympiade Adult Snelfonds 2017
 1e Nationale Adult Midfond Pira Rankings 2016
 1e Adult Midfond Afdeling 7 2015
 3e Nationale Adoffler WHZB 2015
 Beste Nationale Adult WHZB Midfond 7/7 prijzen 2015
 Beste Nationale Jaarling Adoffler WHZB 2015

1e Pont St Maxence	1494 d.
1e St. Quentin	1013 d.
1e Pont St Maxence	676 d.
1e Pont St Maxence	559 d.
1e Pont St Maxence	516 d.
2e Pont St Maxence	1067 d.
5e Pont St Maxence	1593 d.
7e Melun	3873 d.
9e Niergras	5700 d.
10e NPO Pont St Maxence	8244 d.



♂ NL 93-2353516
 Fotografie/ Ontwerp: Henk Storm



stevenvanbreemen.nl



♂ NL 14-1775931
 www.postduiven-fotograaf.nl

Hoofdstuk 1. Waarom dit boek geschreven moest worden

Wanneer de mand opengaat, begint de vlucht.

Maar of zij goed verloopt, wordt al veel eerder bepaald.



De postduivensport is een sport met een lange traditie. Generaties liefhebbers hebben hun kennis opgebouwd uit ervaring, observatie en onderlinge uitwisseling. Veel van wat we vandaag weten, is ontstaan in de hokken, inkorflokken en bij het gezamenlijk bespreken van wedvluchten.

Toch roept elke generatie opnieuw dezelfde vragen op.

Waarom verloopt de ene vlucht vrijwel probleemloos, terwijl een andere vlucht — onder ogenschijnlijk vergelijkbare omstandigheden — plotseling moeilijk of zelfs problematisch wordt? Waarom komen duiven op sommige dagen als vanzelf naar huis, terwijl ze op andere dagen moeite lijken te hebben hun richting te vinden?

Lange tijd werden zulke verschillen vaak verklaard met eenvoudige oorzaken: sterke tegenwind, een fikse regenbui onderweg of een ongelukkig gekozen lossingstijdstip. Maar wie langer en nauwkeuriger naar vluchten kijkt, merkt dat het verhaal zelden zo eenvoudig is.

Een duivenvlucht speelt zich af in een complex samenspel van factoren: weersituatie, lichtomstandigheden, luchtstructuren, windrichting, transportomstandigheden en de fysiologische toestand van de duif zelf. Geen van die factoren staat op zichzelf. Ze beïnvloeden elkaar voortdurend.

In de praktijk worden veel van deze elementen wel afzonderlijk herkend, maar zelden in hun onderlinge samenhang bekeken.

Dit boek is ontstaan uit de behoefte om juist die samenhang beter te begrijpen.

Gedurende meer dan vijfendertig jaar zijn wedvluchten geobserveerd, uitslagen bestudeerd en weersituaties vergeleken. Niet alleen de uitzonderlijke vluchten, maar vooral ook de ogenschijnlijk gewone concoursen leverden waardevolle inzichten op. Langzaam werd duidelijk dat het verloop van een vlucht vaak verklaarbaar is wanneer men bereid is verder te kijken dan de behaalde snelheid alleen.

De bedoeling van dit boek is daarom niet om regels op te leggen of achteraf gelijk te halen. Het is ook geen reglement en geen beleidsdocument.

Het is een poging om ervaringen, observaties en analyses bijeen te brengen die kunnen helpen het lossen van duiven beter te begrijpen.

Want uiteindelijk komt iedere wedvlucht neer op één moment: het moment waarop de manden open gaan.

Op dat moment stijgen duizenden duiven tegelijk op. Voor hen begint dan een reis die volledig afhankelijk is van hun oriëntatievermogen, hun fysieke toestand en de omstandigheden in de lucht.

De verantwoordelijkheid voor dat moment ligt bij mensen.

Maar de vlucht zelf behoort toe aan de duif.

Dit boek is geschreven vanuit respect voor dat eenvoudige gegeven — en vanuit de overtuiging dat beter inzicht kan bijdragen aan eerlijker, veiliger en beter begrepen wedvluchten.

Met sportieve groet,

Steven van Breemen.

Opdracht

Aan Ben Koster – Convoyeur pur sang



Aan *Ben Koster* uit Doetinchem draag ik dit e-boek op. Al meer dan **27 jaar staat Ben aan het roer als convoyeur voor Afdeling 9 Oost**, een rol die hij met onverminderde toewijding, liefde voor de postduif en verantwoordelijkheidsgevoel vervult. Zijn diepe betrokkenheid bij de duiven en zijn bereidheid om alles wat hij onderweg meemaakt open en eerlijk te delen, getuigt van een bijzondere passie voor onze sport – een openhartigheid die velen inspireert en voor anderen een voorbeeld is om het ook zo te doen.



Ben ademt het postduivenvirus al van jongs af aan. Het begon met een buurman die hem introduceerde in de duivensport, en het groeide uit tot een levenslange betrokkenheid die hem uiteindelijk ook naar het duivenvervoer bracht. Gedurende decennia heeft hij zich niet alleen ingezet om de duiven veilig en verantwoord op hun weg te brengen, maar heeft hij ook zichtbaar bijgedragen aan de professionalisering en het welzijn van het postduivenvervoer in Nederland.

Wat Ben onderscheidt, is niet alleen zijn vaardigheid en ervaring, maar vooral zijn **authentieke benadering**: hij toont wat hij doet, zonder iets te verbergen, vooral via de vele live-momenten en filmpjes op sociale media - een voorbeeld van transparantie dat de duivensport vooruit helpt. Dat verdient respect.

Dank je, Ben, voor je jarenlange inzet, je nuchtere kijk, je warme betrokkenheid en de wijze waarop je onze duiven en onze sport hebt gediend. Dit boek komt voort uit dezelfde liefde voor het vak die jij onmiskenbaar draagt.

Steven van Breemen

Auteur – “De kunst van het lossen”.

Maart 2026

“De openheid en verantwoordelijkheid die in dit boek centraal staan, zijn geen theorie — ze leven bij mensen die het dagelijks doen.”

Voorwoord en Inleiding

Over vervoer, lossen en de verantwoordelijkheid van inzicht



De postduivensport speelt zich af in een wereld die we slechts ten dele beheersen.

Tussen het moment waarop een duif wordt gelost en het moment waarop zij weer op het hok arriveert, ligt een traject dat wordt bepaald door een samenspel van krachten waar de mens slechts beperkt invloed op heeft: wind, licht, luchtlagen, temperatuurverschillen en het subtiele landschap van de atmosfeer.

Wie jarenlang wedvluchten volgt, ziet het steeds opnieuw gebeuren.

Soms verlopen wedvluchten bijna moeiteloos. De duiven vallen regelmatig, het verloop is vlot en voorspelbaar. Op andere dagen, ogenschijnlijk onder vergelijkbare omstandigheden, gaat het mis. De eerste duiven laten lang op zich wachten, groepen raken verspreid en verliezen lopen op.

In de duivensport is lange tijd geaccepteerd dat dergelijke gebeurtenissen nu eenmaal bij de sport horen. Dat we simpelweg niet weten waarom sommige vluchten goed verlopen en andere niet. Die houding is begrijpelijk, maar in de huidige tijd steeds moeilijker vol te houden.

De duivensport staat immers niet los van de wereld om haar heen.

Liefhebbers investeren emotioneel en materieel in hun duiven, en ook vanuit de samenleving groeit de aandacht voor dierenwelzijn en verantwoordelijkheid. Wanneer vluchten problematisch verlopen, roept dat vragen op. Niet alleen bij liefhebbers, maar ook bij buitenstaanders.

Juist daarom is het belangrijk om beter te begrijpen wat er werkelijk gebeurt tussen losplaats en thuishok.

Dit e-boek is geschreven vanuit die gedachte. Het is geen reglement, geen beslissingsmodel en geen beleidsdocument. Het pretendeert ook niet de absolute waarheid te geven. Wat het wel wil doen, is bijdragen aan een beter begrip van de factoren die het verloop van een wedvlucht kunnen beïnvloeden.

Het lossingsgebeuren blijkt in de praktijk namelijk veel complexer dan vaak wordt aangenomen.

Een wedvlucht speelt zich niet alleen af op de losplaats en niet alleen in het weer dat daar op dat moment zichtbaar is. Duiven vliegen door een voortdurend veranderende atmosfeer. Hoe langer de afstand, hoe groter de kans dat omstandigheden onderweg veranderen.

Factoren die bij de lossing onschuldig lijken, kunnen verderop in het traject een geheel andere betekenis krijgen. Veranderingen in luchtlagen, windstructuren, lichtomstandigheden of atmosferische stabiliteit kunnen het oriëntatievermogen en het vluchtverloop beïnvloeden.

Dit boek is ontstaan uit vele jaren van observatie.

Door vluchtverlopen te vergelijken met weerssituaties, door patronen te zoeken en door problematische vluchten te analyseren, ontstaat geleidelijk een beeld van omstandigheden die vaker samen lijken te vallen met moeilijke vluchten.

Daarbij komt ook aandacht voor factoren die in de dagelijkse weersverwachting nauwelijks een rol spelen, maar mogelijk wél relevant zijn voor duiven. Eén daarvan is het ultraviolet licht (UV) in de atmosfeer, dat een rol kan spelen in de oriëntatie van duiven en dat onder bepaalde omstandigheden sterk kan variëren.

Het benoemen van dergelijke verbanden is nadrukkelijk geen kritiek op degenen die verantwoordelijk zijn voor het vervoer en het lossen van duiven. Integendeel. Wie ooit betrokken is geweest bij het organiseren van wedvluchten weet hoe complex die verantwoordelijkheid is. Convoyeurs en lossingsverantwoordelijken moeten vaak onder tijdsdruk beslissingen nemen op basis van onvolledige informatie.

Juist daarom kan het delen van kennis en waarnemingen helpen.

Dit boek probeert zichtbaar te maken waarmee rekening gehouden kan worden wanneer duiven aan een vlucht beginnen. Niet om beslissingen voor te

schrijven, maar om inzicht te vergroten in de omstandigheden waarin die beslissingen worden genomen.

Wie met open blik naar het lossingsgebeuren kijkt, ontdekt al snel dat het geen eenvoudige ja-of-nee-kwestie is.

Elke keuze – lossen, wachten of uitstellen – heeft gevolgen. Ook niet beslissen, of beslissen onder druk van traditie, planning of verwachtingen, is uiteindelijk een keuze.

De mogelijkheden om weersinformatie te verzamelen zijn de laatste decennia sterk toegenomen. Tegelijkertijd zijn ook de omstandigheden veranderd waarin duiven vliegen: intensiever luchtverkeer, veranderende klimaatpatronen en een groeiende maatschappelijke aandacht voor dierenwelzijn.

In dat spanningsveld wordt inzicht steeds belangrijker.

Wanneer wedvluchten plaatsvinden onder gunstige omstandigheden, resulteert dat doorgaans in een rustiger vluchtverloop, een eerlijker competitie en minder verliezen. Wanneer omstandigheden verkeerd worden ingeschat, kunnen de gevolgen groot zijn.

Door waarnemingen te delen en patronen te benoemen, ontstaat ruimte voor reflectie. Reflectie bij liefhebbers, bij convoyeurs, bij lossingsverantwoordelijken en bij organisaties.

Uiteindelijk kan dat bijdragen aan een duivensport die niet alleen steunt op traditie, maar ook op kennis en verantwoordelijkheid.

Dit boek wil aan die ontwikkeling een bescheiden bijdrage leveren.

Niet door stellige conclusies op te leggen, maar door te proberen beter te begrijpen wat zich afspeelt in dat vaak onzichtbare gebied tussen losplaats en thuishok.

Wie dat gebied beter leert lezen, ontdekt dat een vlucht niet alleen een wedstrijd is, maar ook een ontmoeting tussen de duif en het landschap van de atmosfeer.

Met sportieve groet,

Steven van Breemen

Maart 2026.

Hoofdstuk 2. Leeswijzer en achtergrond

Leeswijzer – optimaal gebruik van dit e-book



Dit digitale boek is met zorg samengesteld om prettig te lezen en eenvoudig te navigeren, ongeacht of u het bekijkt op een computer, tablet of laptop.

Onderstaande aanwijzingen helpen u om het maximale leescomfort en gebruiksgemak te bereiken.

◆ 1. Lezen in volledig scherm

Wilt u zich volledig op de tekst concentreren?

Klik in het menu van uw PDF-lezer op **Weergave → Modus volledig scherm** (of gebruik **Ctrl + L**).

- Bladeren kan met de **spatiebalk** of de **pijltoetsen**.
- Druk op **Esc** om terug te keren naar de normale weergave.
Het resultaat is een rustig, helder leesbeeld dat sterk lijkt op een echt boek.

◆ 2. Snel naar hoofdstukken en onderdelen

De **interactieve inhoudsopgave** brengt u direct naar elk gewenst hoofdstuk.

Klik eenvoudig op de titel en u springt er meteen heen.

Via de knop *Terug* of **Alt + pijl links** keert u naar de vorige pagina.

◆ 3. Zoeken in het boek

Druk op **Ctrl + F** (Windows) of **Command + F** (Mac) en typ uw zoekwoord.

Alle overeenkomsten worden geel gemarkeerd.

Met de pijltjes in het zoekvenster bladert u door de resultaten.

Wilt u meerdere woorden combineren, typ ze met een spatie ertussen, bijvoorbeeld vitaliteit spieren.

◆ 4. Beeld, video en interactie

Dit e-book bevat diverse **video's** en interactieve afbeeldingen.

Klik op het **pijltje** in de afbeelding om de video te openen in YouTube.

Daar kunt u op het **rode afspeelpictogram** klikken voor volledig scherm.

Sluit na afloop het tabblad om verder te lezen.

◆ 5. Bladwijzers en notities

U kunt zelf **bladwijzers** plaatsen waar u gebleven bent, of **aantekeningen** maken bij belangrijke passages.

Gebruik het bladwijzer-icoon in het navigatievenster van uw PDF-lezer, of sneltoets **Ctrl + B** (indien beschikbaar).

Zo bouwt u uw eigen persoonlijke kennisarchief binnen het boek.

◆ 6. Tekstgrootte en leesmodus

- **Ctrl + +** → tekst vergroten
- **Ctrl + -** → tekst verkleinen
- Kies eventueel voor **Donkere modus/ Nachtwoergave** voor rustiger lezen bij weinig licht.

Gebruik *Weergave* → *Paginaweergave* om te wisselen tussen één pagina, dubbele pagina of paginabreedte.

◆ 7. Miniatuurweergave voor snel bladeren

Via de **miniatuurweergave** links in het scherm ziet u alle pagina's als kleine beelden. Handig voor visueel bladeren of terugvinden van tabellen, kaders en illustraties.

◆ 8. Offline lezen

Het boek is volledig offline te gebruiken.

Download het bestand, sla het op een vaste locatie op en maak eventueel een

reservekopie.

Zo kunt u ook zonder internet verder lezen of studeren.

◆ 9. Gebruik op tablet of laptop

Leest u op een tablet, kies dan voor **liggende stand** (horizontaal) en schakel de automatische rotatie uit.

Met een stylus of pen kunt u notities maken of markeringen aanbrengen.

◆ 10. Extra sneltoetsen (voor gevorderden)

Functie	Toets combinatie
Pagina op 100% zoom	Ctrl + 0
Verberg menu's voor rustiger beeld	Ctrl + H
Automatisch bladeren	Ctrl + Shift + H
Volledig scherm aan/uit	Ctrl + L
Terug naar vorige pagina	Alt + ←
Vooruit naar volgende pagina	Alt + →

◆ Tot slot

Dit e-book is een schat aan kennis, inzicht en inspiratie voor iedere liefhebber van de moderne duivensport.

Neem de tijd om te lezen, te reflecteren en te herontdekken.

Bedankt voor uw aandacht,
en met hartelijke groet,

Steven van Breemen.

Over de auteur – Steven van Breemen



Steven van Breemen (1951) behoort tot de meest invloedrijke denkers en praktijkmensen in de moderne duivensport. Al meer dan 65 jaar wijdt hij zich aan de kunst van het selecteren, koppelen en kweken van postduiven. Zijn naam is verbonden met een unieke combinatie van klassieke duivenwijsheid, wetenschappelijke precisie en een

levenslange passie voor het verbeteren van de duif.

Wat hem drijft is eenvoudig samen te vatten: inzicht, ervaring, kweektechniek en een voortdurende zoektocht naar vooruitgang. Die houding bracht hem niet alleen tal van kampioenschappen, nationale overwinningen en Olympische kwalificaties, maar ook een eigen stam die internationaal bekend staat om vitaliteit, kracht en duurzame erfelijkheid.

Van jeugdige nieuwsgierigheid naar vakmanschap

Zijn reis begon op jonge leeftijd toen hij, als veertienjarige, het boek *Renpaarden van het luchtruim* van André Vanbruaene en Piet de Weerd in handen kreeg. Dat boek werd een keerpunt. De beschrijvingen van grootheden als Valère Desmet-Matthijs, Huyskens-Van Riel, de Gebroeders Catrysse en Maurice Delbar wekten een verlangen om te begrijpen waarom juist hún duiven zo uitzonderlijk waren.

De geschriften van Piet de Weerd vormden daarbij een leidraad. Van Breemen zag in De Weerd een meester die klassieke kennis wist te vertalen naar praktische kweektechniek en koppelkunde. Diezelfde helderheid en systematiek zouden later kenmerkend worden voor zijn eigen werk.

Ook de ontmoetingen met de grote namen — de Gebroeders Janssen in Arendonk, Bernard Achtermann, Raymund Hermes, Mauricio Jemal en vele anderen — waren bepalend. Het moment waarop Charel en Janneke Janssen

zijn “312” en “411” beoordeelden, groeide uit tot een levenslange bevestiging van zijn eigen selectiemethodiek. Het fundament van zijn stam vindt daar nog steeds zijn oorsprong.

Leermeesters, wetenschap en de kunst van selectie

Naast de praktijkervaring had Van Breemen het geluk te leren van mensen met een uitzonderlijke blik op erfelijkheid en prestatie. Zijn samenwerking met Prof. Alfons Anker — het vertalen, analyseren en herschrijven van diens Hongaarse werk — gaf hem diepe inzichten in populatiegenetica, selectie en postduivenkweek.

Ook zijn jaren aan de afdeling Fysiologie van het AMC speelden een belangrijke rol. Het onderzoek naar ionkanalen en fysiologische processen leidde tot een belangrijk inzicht: dat dezelfde principes van energiehuishouding en functionele efficiëntie bij duiven betrekking hebben op spieren, zuurstofopname en prestatievermogen. Deze combinatie van wetenschap en praktijk werd de basis van zijn latere boeken.

Reizen, hokken, ervaring en het zoeken naar topmateriaal

Zijn internationale bezoeken — van België tot Mexico, van Duitsland tot de Verenigde Staten, van Zuid-Afrika tot Thailand — maakten hem tot een van de meest bereisde duivenkenners van zijn generatie. Overal waar hij kwam, keek hij met dezelfde scherpe blik: hoe is het hok opgebouwd? Hoe wordt er gespeeld? Wat is de rol van voeding, lucht, medicijnen en ritme? Maar altijd kwam hij tot dezelfde conclusie: niets vervangt topmateriaal en de kunst om dat te herkennen en generaties lang te verbeteren.

Die kunst — selecteren op gevoel, inzicht en erfelijkheid — vormt de rode draad door zijn hele oeuvre.

Bruggenbouwer en kennisdeler

Van Breemen ziet zichzelf graag als een bruggenbouwer tussen generaties en tussen denksystemen. Hij brengt de inzichten van grootmeesters als Piet de Weerd en Prof. Anker samen met moderne genetica, fysiologie, praktische ervaring en een hedendaagse blik op dierenwelzijn.

Zijn inzet voor het welzijn van de postduif en voor verantwoord vervoer, verzorging en lossingsbeleid is omvangrijk. Met artikelen, rapporten en onderzoeken heeft hij een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van het moderne lossingsbeleid in Nederland en ver daarbuiten.

Zijn journalistieke werk — duizenden artikelen, reportages en analyses over meerdere continenten — heeft hem een wereldwijd lezerspubliek opgeleverd. Met zijn grote online community (100.000+ volgers) en zijn boeken blijft hij een van de meest gevolgde stemmen in de internationale duivensport.

Organisator, onderzoeker en kampioen

Naast zijn rol als schrijver en kweker was Van Breemen actief als bestuurder, organisator en onderzoeker. Hij stond aan de wieg van de moderne duivencontainer, leverde jarenlang wekelijkse vluchtanalyses, ontwikkelde de “Lossingswijzer” en leidde verschillende verenigingen en organisaties.

Sportief behoort hij tot de meest constante kampioenen van de afgelopen decennia, met talloze nationale en regionale overwinningen, Olympische prestaties en topposities in de grote competities.

De erfenis van een stammaker

Het werk van Steven van Breemen is meer dan een verzameling boeken: het is een nalatenschap van inzichten, ervaringen en technieken die voortkomen uit een leven lang observeren, experimenteren, analyseren en verbeteren. In de serie *Vleugels van Succes* en in zijn klassieke werken *De Kunst van het Kweken*, *De Kunst van het Koppelen*, *Kweken en Selecteren* en de trilogie *De Kunst van het Kijken* reikt hij liefhebbers methodes aan om structureel betere duiven te kweken.

Voor hem is de diepste voldoening niet een beker of een titel, maar het moment waarop een liefhebber zegt: *“Dankzij jouw kennis begrijp ik mijn duiven beter en heb ik sportief enorme stappen vooruit kunnen zetten.”*

Vooruitkijken

Van Breemen gelooft dat de toekomst van de duivensport ligt in het begrijpen van erfelijkheid, vitaliteit, mentale kracht en het vermogen om jonge en herintredende liefhebbers te inspireren. Zijn laatste boek, *De erfenis van de Stammakers*, zal dit perspectief afronden.

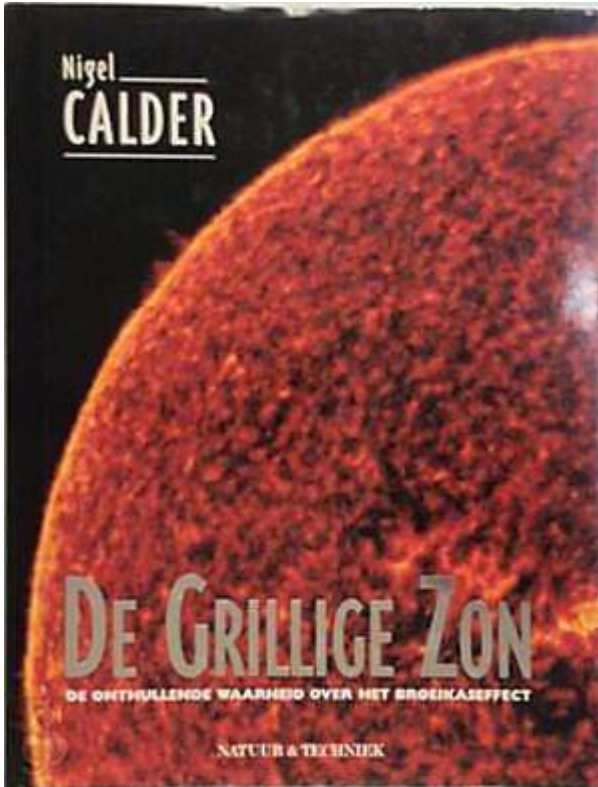
Wie zijn boeken leest, krijgt niet alleen inzicht in kweektechniek en selectie, maar ook een levensfilosofie: wie leert kijken, analyseren, doorzetten en experimenteren, bouwt niet alleen aan een betere stam — maar tilt zichzelf naar een steeds hoger niveau.



Het eerste boek uit de serie postduiven “Kunst” uit 1986. Nog steeds het meest gelezen en geprezen boek over postduiven! De “Kunst van het Kweken” is op aanvraag als e-boek verkrijgbaar bij de auteur.

De grillige zon

Soms kom je een boek tegen dat je manier van kijken naar de wereld verandert. Voor mij was dat in 1997 het boek *De Grillige Zon* van Nigel Calder.



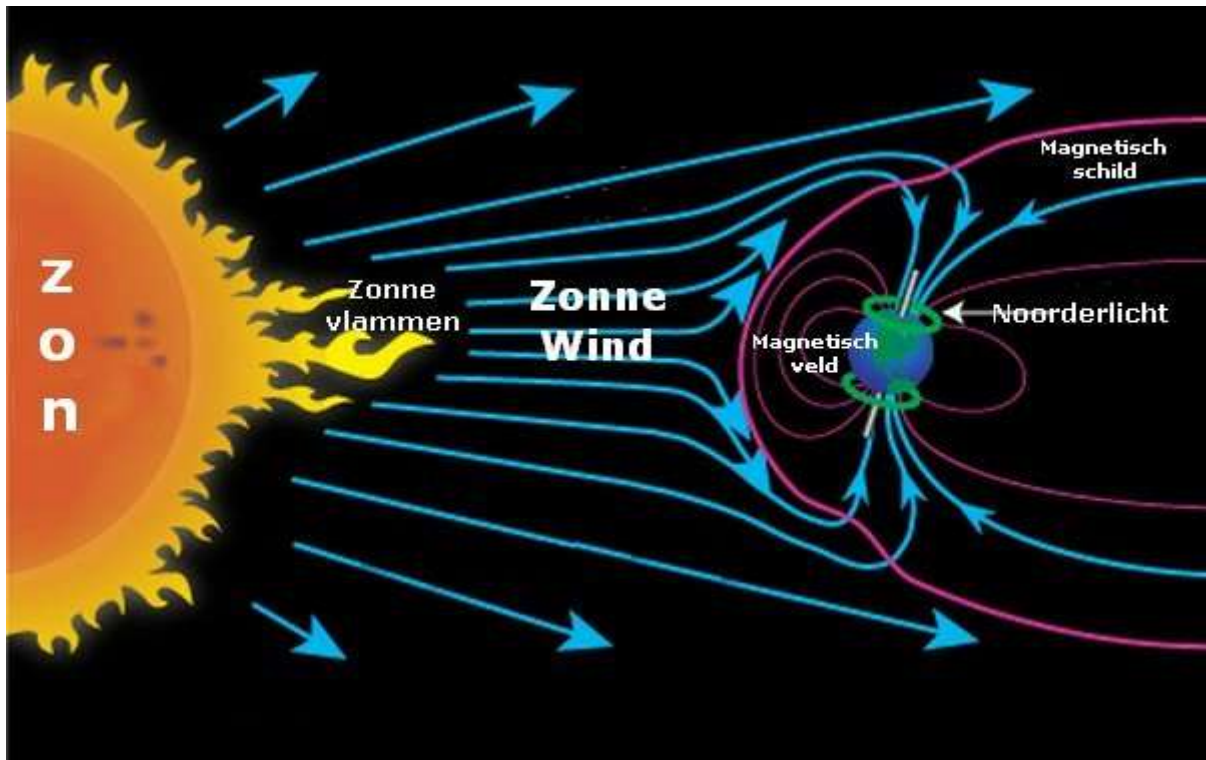
Ik las het in een periode waarin ik al veel nadacht over de vraag waarom duivenvluchten soms zo grillig verlopen. Waarom gaan sommige vluchten vlekkeloos, terwijl bij andere vluchten ineens grote verliezen optreden? Vaak werd daar een simpele verklaring voor gegeven: een beetje tegenwind, een bui onderweg of een verkeerde lossing. Maar dat voelde voor mij nooit als het hele verhaal.

Het boek van Calder liet mij zien dat de natuur vaak veel ingewikkelder in elkaar zit dan wij denken.

Wij zijn geneigd om de zon te zien als een stabiele bron van licht en warmte. Elke dag komt ze op, ze verwarmt de aarde en 's avonds gaat ze weer onder. Maar in werkelijkheid is de zon helemaal niet zo rustig en constant. Ze is een dynamisch systeem vol magnetische stormen, uitbarstingen en cycli. De activiteit van de zon verandert voortdurend.

Wetenschappers ontdekten dat de zon een krachtige stroom geladen deeltjes de ruimte in blaast: de zogenaamde zonnewind. Tegelijkertijd komt vanuit het heelal een andere stroom deeltjes naar de aarde: kosmische straling. Dat zijn uiterst energierijke deeltjes die ontstaan bij enorme explosies van sterren ergens in het universum.

Wat Calder beschrijft is dat deze twee processen elkaar beïnvloeden. Wanneer de zon zeer actief is, vormt haar magnetische veld een soort schild dat een deel van de kosmische straling tegenhoudt. Wanneer de zon rustiger is, kan meer kosmische straling de atmosfeer van de aarde bereiken.



En daar wordt het interessant. Sommige onderzoekers ontdekten dat kosmische straling een rol kan spelen bij de vorming van wolken. Meer kosmische straling kan leiden tot meer wolken, en meer wolken kunnen het zonlicht gedeeltelijk terug de ruimte in kaatsen. Daardoor kan de temperatuur op aarde veranderen.

Het fascinerende aan dit verhaal is dat verschijnselen die zich op enorme afstand van ons afspelen — explosies van sterren, activiteit van de zon — uiteindelijk invloed kunnen hebben op het weer en het klimaat op aarde.

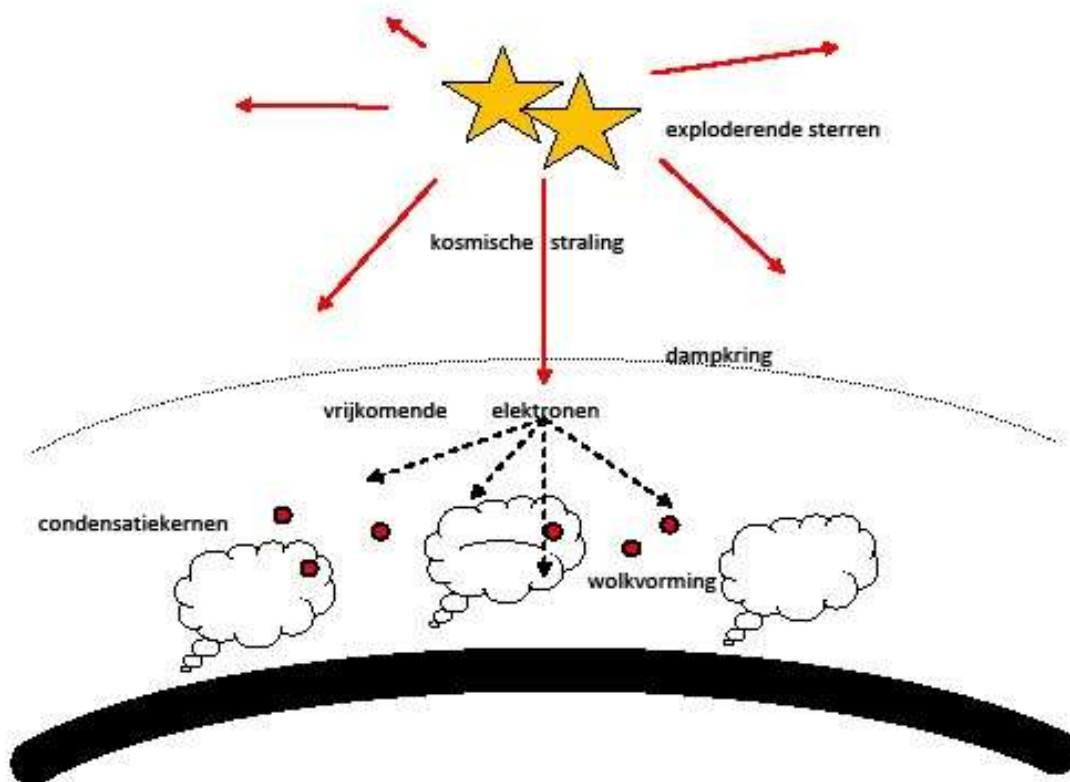
Maar misschien nog belangrijker was de manier waarop Calder het ontdekkingsproces beschreef. Het ging niet alleen over natuurkunde en klimaat, maar ook over hoe wetenschap werkt. Nieuwe ideeën botsen vaak met bestaande overtuigingen. Soms duurt het jaren voordat een nieuw inzicht serieus wordt genomen.

Voor mij zat de echte waarde van het boek in iets anders: het liet zien hoe sterk alles in de natuur met elkaar verbonden is. De aarde is geen losstaand systeem. Ze staat in voortdurend contact met de zon en met de ruimte om ons heen.

Toen ik dat boek gelezen had, begon ik ook anders naar duivenvluchten te kijken.

In de duivensport proberen we vaak één oorzaak aan te wijzen wanneer een vlucht slecht verloopt. Het was te warm. Of er stond teveel tegenwind. Of de lossing was niet goed. Maar net als bij het klimaat spelen er meestal meerdere factoren tegelijk.

Het weer, de temperatuur, luchtstromingen, vochtigheid, magnetische invloeden, de conditie van de duiven en het moment van lossen — alles werkt samen in één complex systeem.



Net zoals de zon niet altijd hetzelfde is, is ook de atmosfeer waarin onze duiven vliegen voortdurend in beweging.

Wie zich verdiept in het lossen van duiven merkt dat het zelden een simpel vraagstuk is. Soms lijken de omstandigheden ideaal, maar verloopt een vlucht toch moeizaam. Op andere dagen verwacht je problemen en komen de duiven juist uitstekend naar huis.

Dat is precies de les die ik uit De Grillige Zon heb meegenomen: de natuur laat zich niet altijd vangen in eenvoudige regels. Ze is dynamisch. Ze verandert

voortdurend. En soms spelen er invloeden waar we ons nauwelijks van bewust zijn.

Misschien is dat wel de reden dat de duivensport na al die jaren nog steeds zo fascinerend is. Hoeveel ervaring je ook hebt, de natuur blijft je verrassen.

En wie goed kijkt, blijft steeds weer nieuwe verbanden ontdekken.

Wanneer we duiven lossen kijken we meestal naar de lucht boven ons: naar wolken, wind en zon. Maar in werkelijkheid speelt het spel zich in een veel groter decor af. De atmosfeer waarin onze duiven vliegen staat in verbinding met de zon en zelfs met de ruimte daarachter. Net zoals Nigel Calder beschreef in *De Grillige Zon*, is de natuur geen stilstaand geheel maar een voortdurend bewegend systeem.

Misschien verklaart dat waarom geen enkele vlucht ooit helemaal hetzelfde is. Elke lossing vindt plaats in een unieke combinatie van omstandigheden die zich nooit precies herhalen.

Voor de duivenliefhebber betekent dat maar één ding: blijven kijken, blijven nadenken en vooral blijven leren van wat de natuur ons laat zien.

Want hoe meer ervaring je krijgt in de duivensport, hoe duidelijker één waarheid wordt: de natuur laat zich nooit volledig voorspellen — maar ze belooft wel degene die goed leert kijken.

Een goede lossing begint niet bij de mand, maar eigenlijk bij het begrijpen van de natuur.

Copyright en Disclaimer

© 2026 Steven van Breemen. Alle rechten voorbehouden.



Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen of openbaar gemaakt, in welke vorm of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de auteur. Korte citaten voor recensie, studie of educatief gebruik zijn toegestaan mits voorzien van volledige bronvermelding.

Dit e-boek is uitsluitend bestemd voor persoonlijk gebruik. Doorsturen, kopiëren of digitaal verspreiden zonder toestemming is niet toegestaan. Respecteer dit werk, dat tot stand kwam vanuit tientallen jaren studie, observatie en praktijkervaring binnen de duivensport.

Deze publicatie is gebaseerd op persoonlijke inzichten en analyses. Lossen wordt hierin benaderd als het sluitstuk van een keten van omstandigheden, waarin voorbereiding, transport, weersituatie en duif gebonden factoren samenkomen. De beschreven overwegingen zijn bedoeld ter verdieping van inzicht en ondersteuning van besluitvorming en vormen geen vaste voorschriften of garanties.

De beoordeling van concrete situaties en het nemen van beslissingen blijft de verantwoordelijkheid van degene die handelt. De auteur aanvaardt geen aansprakelijkheid voor besluiten of gevolgen voortvloeiend uit het toepassen van deze inzichten.

Voor toestemming of informatie:
st.van.breemen@wxs.nl

DEEL II — Het oriëntatiesysteem van de postduif en andere diersoorten

Een postduif vindt haar weg niet door toeval, maar door een subtiel samenspel van zintuigen en natuurkrachten.

Inleiding

Voor wie een vlucht wil begrijpen, begint alles bij de vraag hoe een duif haar weg vindt. Dat lijkt vanzelfsprekend: men laat een duif los en zij vliegt naar huis. Maar achter dat ogenschijnlijk eenvoudige gedrag gaat een opmerkelijk navigatiesysteem schuil dat biologen, natuurkundigen en duivenliefhebbers al decennialang fascineert.

De postduif beschikt niet over één enkel kompas, maar over een samenspel van verschillende oriëntatiesystemen. Zonlicht, magnetische velden, geuren, landschapskenmerken en lichtstructuren in de atmosfeer kunnen allemaal een rol spelen bij het bepalen van de richting naar huis. In dit deel worden deze systemen stap voor stap verkend. Daarbij komt ook de invloed van licht, polarisatiepatronen in de hemel en atmosferische omstandigheden aan bod.

Wie het gedrag van duiven tijdens een vlucht wil begrijpen, moet eerst begrijpen hoe zij hun positie bepalen in de wereld. Dit deel vormt daarom het wetenschappelijke fundament van het boek. Het laat zien dat navigatie bij duiven geen mysterie is, maar een subtiel samenspel van natuurkundige en biologische processen.

Hoofdstuk 3. Hoe duiven hun weg vinden

De wedvluchtketen

Waarom een goede vlucht nooit door één factor wordt bepaald

Wanneer een wedvlucht goed verloopt, lijkt het soms alsof alles vanzelf gaat. De duiven worden gelost, kiezen vrijwel direct hun richting en keren in een mooi tempo naar huis terug. Voor de liefhebber is het dan eenvoudig om de vlucht als “goed” te bestempelen. Maar wie wat dieper kijkt, weet dat zo’n vlucht nooit het resultaat is van één enkele factor. Zij ontstaat uit een samenspel van omstandigheden die elkaar beïnvloeden en versterken.

Een duivenvlucht is in werkelijkheid een keten van gebeurtenissen. Elke schakel in die keten heeft invloed op wat er later gebeurt. Als één schakel verzwakt of breekt, heeft dat gevolgen voor het verdere verloop van de vlucht. Soms zijn die gevolgen klein, soms groot. Maar nooit staat een element volledig op zichzelf.

De voorbereiding van de liefhebber vormt het begin van die keten. De conditie van de duiven, de training, de gezondheid en het voerschema bepalen met welke fysieke reserves de duif aan de vlucht begint. Vervolgens komt het moment van inkorven, waar rust, organisatie en verzorging al een eerste rol spelen.

Daarna volgt het transport. Tijdens het vervoer worden duiven blootgesteld aan temperatuur, luchtstroming, trillingen en dichtheid in de containers. Hoe beter deze omstandigheden worden beheerst, hoe groter de kans dat de duiven uitgerust en in balans op de lossingsplaats aankomen.

Op de lossingsplaats zelf speelt het mandklimaat een belangrijke rol. Rust, ventilatie en tijd om te herstellen bepalen hoe de duif zich fysiologisch voorbereidt op de vlucht. Dit is de fase waarin stress kan afnemen, maar ook kan toenemen wanneer omstandigheden ongunstig zijn.

Daarna komt het moment waarop alles samenkomt: de lossingsbeslissing.

Op dat punt kruisen twee werelden elkaar. Aan de ene kant de organisatie van de mens, aan de andere kant de dynamiek van de atmosfeer. Wind,

temperatuur, zicht, luchtstromen en thermiek bepalen samen het luchtlandschap waarin de duif moet navigeren. Tegelijkertijd wordt het navigatiesysteem van de duif geactiveerd: het samenspel van zonoriëntatie, magnetische gevoeligheid, reuk, landschap en ervaring.

Vanaf dat moment begint de vlucht zelf. De duif moet haar koers bepalen, haar energie verdelen en zich aanpassen aan de omstandigheden onderweg. Pas aan het einde van die keten verschijnt het resultaat dat voor de liefhebber zichtbaar is: de thuiskomst.

Wanneer men de wedvlucht zo bekijkt, wordt duidelijk dat het verloop van een vlucht nooit door één enkele oorzaak kan worden verklaard. Goede vluchten ontstaan wanneer de verschillende schakels elkaar ondersteunen. Slechte vluchten ontstaan vaak wanneer meerdere schakels tegelijk onder druk komen te staan.

In die hele keten neemt het lossen echter een bijzondere plaats in. Het is het moment waarop alle voorgaande factoren samenkomen en waarop het verdere verloop van de vlucht in belangrijke mate wordt bepaald. Een goede lossing kan gunstige omstandigheden benutten; een slechte lossing kan zelfs sterke duiven in moeilijkheden brengen.

Daarom kan een wedvlucht het best worden begrepen als een samenhangend systeem: een reeks opeenvolgende schakels die gezamenlijk bepalen hoe de vlucht verloopt. Wie dat systeem begrijpt, ziet dat verantwoordelijkheid niet bij één persoon of één moment ligt, maar verdeeld is over het gehele proces.

Een goede vlucht ontstaat wanneer alle schakels van deze keten in balans zijn.



De geschiedenis van het denken over duivenoriëntatie

Van mysterie tot wetenschap



Wie vandaag de dag naar een postduif kijkt die honderden kilometers aflegt om naar haar hok terug te keren, beseft vaak niet hoe lang mensen zich al afvragen hoe dat mogelijk is. Het vermogen van duiven om hun weg naar huis te vinden heeft eeuwenlang tot de verbeelding gesproken. Voor liefhebbers was het een wonder van de natuur, voor wetenschappers een raadsel dat maar langzaam werd ontrafeld.

De geschiedenis van het denken over duivenoriëntatie is daarom niet alleen een wetenschappelijk verhaal, maar ook een verhaal over verwondering, experimenten en geleidelijk groeiend inzicht.

De tijd van het mysterie

In de negentiende eeuw en het begin van de twintigste eeuw was het navigatievermogen van duiven grotendeels een mysterie. Men wist dat duiven hun weg naar huis konden vinden vanaf onbekende plaatsen, maar hoe zij dat

deden bleef onduidelijk. In die periode ontstonden allerlei theorieën die vaak meer gebaseerd waren op veronderstellingen dan op experimenten.

Sommigen dachten dat duiven een uitzonderlijk scherp zicht hadden en simpelweg herkenningspunten in het landschap volgden. Anderen meenden dat de vogels een soort instinctieve richtinggevoel bezaten dat hen altijd naar hun thuisgebied leidde. Ook werd wel gedacht dat duiven zich oriënteerden op basis van de stand van de zon of de sterren.

Hoewel sommige van deze ideeën later gedeeltelijk juist bleken, ontbrak het in die tijd aan systematisch onderzoek. De duivensport groeide snel, maar de wetenschap stond nog maar aan het begin van het begrijpen van het navigatievermogen van vogels.

De eerste wetenschappelijke experimenten

In het begin van de twintigste eeuw begonnen biologen het probleem van vogeloriëntatie serieuzer te onderzoeken. Door duiven op verschillende plaatsen los te laten en hun gedrag te observeren, probeerden onderzoekers patronen te ontdekken.

Een belangrijke stap was het inzicht dat duiven niet simpelweg bekende herkenningspunten volgen. Wanneer duiven op onbekende plaatsen werden losgelaten, bleken zij vaak toch relatief snel de juiste richting te vinden. Dat betekende dat zij over een vorm van kompasinformatie moesten beschikken.

In dezelfde periode ontstond ook het idee dat duiven meerdere navigatiesystemen tegelijk gebruiken. In plaats van één enkel mechanisme bleek hun oriëntatievermogen een combinatie te zijn van verschillende zintuigen en informatiebronnen.

Het zonkompas

Een belangrijke doorbraak kwam toen onderzoekers ontdekten dat veel vogels de zon gebruiken als kompas. Door experimenten waarbij de interne biologische klok van duiven kunstmatig werd verschoven, bleek dat hun

vliegrichting veranderde op een manier die overeenkwam met een verkeerd geïnterpreteerde zonnestand.

Dit betekende dat duiven de positie van de zon combineren met hun interne tijdsgevoel om richting te bepalen. Het zonkompas werd daarmee een van de eerste navigatiesystemen die experimenteel kon worden aangetoond.

Deze ontdekking veranderde het denken over vogeloriëntatie ingrijpend. Navigatie bleek niet alleen gebaseerd op instinct of geheugen, maar ook op een verfijnde interpretatie van natuurlijke signalen.

Het magnetisch kompas

Later ontdekten onderzoekers dat veel vogels ook gevoelig zijn voor het aardmagnetisch veld. Door kleine magneten aan duiven te bevestigen of het magnetisch veld rond de dieren te veranderen, konden wetenschappers aantonen dat hun oriëntatiegedrag hierdoor beïnvloed werd.

Het magnetisch kompas lijkt vooral belangrijk wanneer andere navigatiesignalen minder duidelijk zijn, bijvoorbeeld bij bewolking. Het biedt de duif een extra referentiepunt dat helpt bij het bepalen van richting.

De ontdekking van magnetische gevoeligheid maakte duidelijk dat vogeloriëntatie een complex samenspel is van meerdere systemen.

Geur als kaart

Een van de meest intrigerende inzichten uit later onderzoek was dat duiven mogelijk ook geur gebruiken om hun positie te bepalen. Volgens deze theorie leren jonge duiven in hun thuisgebied hoe geuren uit verschillende richtingen samenhangen met windpatronen. Wanneer zij later op onbekende plaatsen worden losgelaten, kunnen zij die geurpatronen gebruiken om te schatten waar zij zich bevinden.

Experimenten waarbij het reukvermogen van duiven tijdelijk werd uitgeschakeld, lieten zien dat hun oriëntatievermogen daardoor vaak verslechterde. Hoewel het exacte mechanisme nog steeds onderwerp van

onderzoek is, lijkt geur inderdaad een rol te spelen in het navigatiesysteem van duiven.

Een netwerk van systemen

Het moderne inzicht in duivenoriëntatie verschilt sterk van de vroege theorieën waarin één enkel mechanisme werd gezocht. Tegenwoordig wordt aangenomen dat duiven een netwerk van navigatiesystemen gebruiken die elkaar aanvullen.

Het zonkompas, het magnetisch kompas, visuele herkenning van het landschap, geurpatronen en mogelijk nog andere signalen vormen samen een geïntegreerd systeem. Wanneer één bron van informatie minder betrouwbaar is, kunnen andere systemen het overnemen.

Dit maakt het navigatievermogen van duiven bijzonder robuust. Tegelijk verklaart het waarom vluchten soms toch moeilijk verlopen. Wanneer meerdere signalen tegelijk worden verstoord – bijvoorbeeld door atmosferische omstandigheden – kan het navigatiesysteem tijdelijk minder effectief worden.

Van mysterie naar respect

Hoewel de wetenschap vandaag de dag veel meer begrijpt van vogeloriëntatie dan honderd jaar geleden, is het raadsel nog lang niet volledig opgelost. Elk nieuw onderzoek laat zien hoe complex en verfijnd de navigatiesystemen van vogels werkelijk zijn.

Voor de duivensport betekent dit dat het vermogen van de postduif om haar weg naar huis te vinden niet alleen een kwestie is van training of instinct. Het is het resultaat van een uitzonderlijke biologische capaciteit die zich in miljoenen jaren evolutie heeft ontwikkeld.

Wie zich verdiept in de geschiedenis van het onderzoek naar duivenoriëntatie, krijgt daardoor niet alleen meer kennis, maar vaak ook meer bewondering voor het dier zelf. De vlucht van een postduif is niet alleen een sportieve prestatie, maar ook een klein natuurwonder dat zich telkens opnieuw voltrekt.

Het oriëntatiesysteem van de postduif

Hoe een duif haar weg naar huis vindt



Voor de meeste mensen blijft het een raadsel hoe een postduif haar weg naar huis vindt. Een mand duiven wordt honderden kilometers van het hok geopend, de lucht lijkt leeg en richtingloos, en toch draaien de duiven na enkele cirkels vrijwel altijd naar huis.

Wie dit fenomeen oppervlakkig bekijkt, denkt al snel dat een duif beschikt over een soort ingebouwd kompas dat automatisch de juiste richting aanwijst.

De werkelijkheid is echter veel complexer en tegelijk veel indrukwekkender. Een postduif gebruikt namelijk niet één navigatiesysteem, maar een **samenspel van meerdere oriëntatiemechanismen** die elkaar aanvullen en ondersteunen.

Dat verklaart ook waarom duiven onder bepaalde omstandigheden probleemloos naar huis vliegen, terwijl onder andere omstandigheden plotseling grote verliezen kunnen optreden. Het navigatiesysteem van de duif functioneert namelijk alleen optimaal wanneer de informatie waarop het gebaseerd is ook daadwerkelijk beschikbaar en betrouwbaar is.

Om te begrijpen waar liefhebbers, convoyeurs en lossingsverantwoordelijken op moeten letten, is het daarom noodzakelijk eerst te begrijpen **hoe het oriëntatiesysteem van de postduif werkelijk werkt**.

Navigatie als samenspel van meerdere systemen

Het eerste belangrijke inzicht is dat een duif haar weg niet vindt met één enkel kompas. In werkelijkheid beschikt zij over een reeks verschillende oriëntatiesystemen die elkaar overlappen. Wanneer één systeem tijdelijk minder goed functioneert, kan een ander systeem dat gedeeltelijk opvangen.

Dat verklaart waarom duiven zelfs onder moeilijke omstandigheden vaak toch nog thuis kunnen komen.

Maar het verklaart ook waarom probleemvluchten ontstaan. Wanneer meerdere systemen tegelijk worden verstoord, raakt de informatie waarop de duif haar koers bepaalt gedeeltelijk of volledig verstoord. In zulke omstandigheden zien we dat duiven langer rond de losplaats blijven draaien, verkeerde richtingen kiezen of verspreid naar huis komen.

De belangrijkste componenten van dit navigatiesysteem zijn het zonkompas, het waarnemen van lichtstructuren in de hemel, de geurkaart van de omgeving, het aardmagnetisch veld en uiteindelijk de herkenning van het landschap.

Het zonkompas

Het fundament van de navigatie van de postduif wordt gevormd door de zon. De zon fungeert als een natuurlijk kompas dat de duif in staat stelt haar vliegrichting te bepalen.

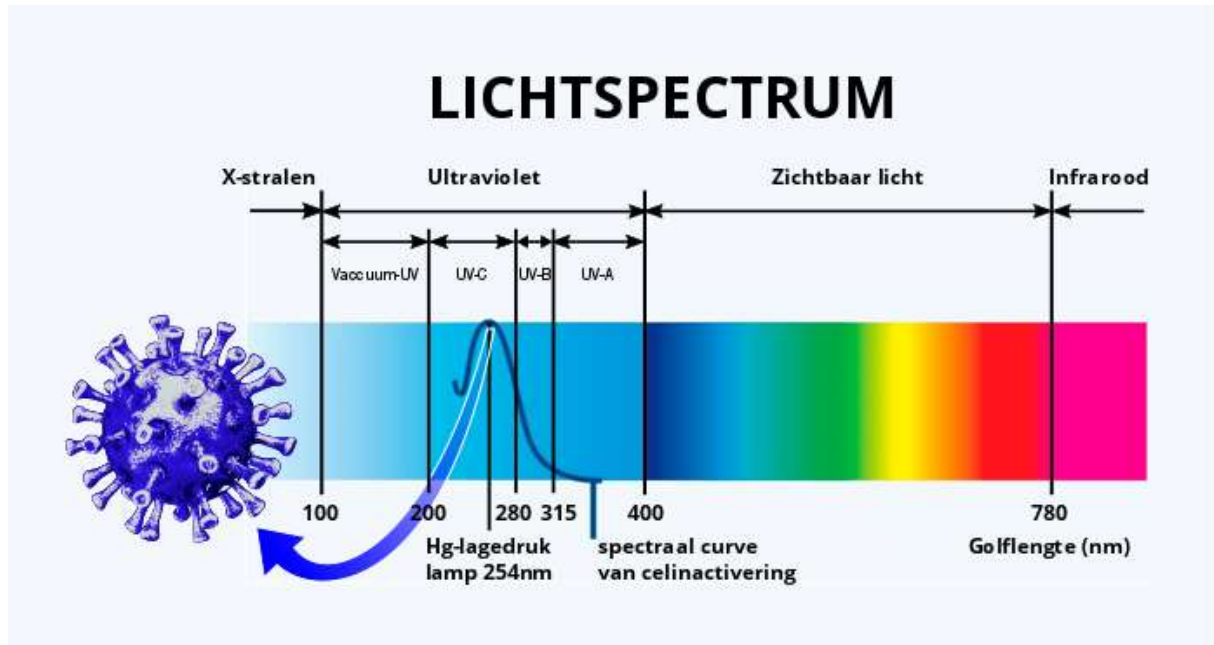
Een duif doet daarbij iets bijzonders: zij combineert de positie van de zon met haar interne biologische klok. Daardoor kan zij de beweging van de zon aan de hemel compenseren. Een duif weet bijvoorbeeld dat de zon in de ochtend in het oosten staat en in de middag in het zuiden of westen. Door deze kennis kan zij uit de positie van de zon afleiden waar noord en zuid liggen en daarmee ook de richting van haar hok bepalen.

Zelfs wanneer de zon gedeeltelijk achter wolken verborgen zit, kan de duif vaak nog voldoende informatie uit het licht van de hemel halen om haar koers te bepalen. Dat is mogelijk omdat het licht van de hemel een duidelijke structuur bevat die samenhangt met de positie van de zon.

De rol van ultraviolet licht en hemelstructuren

Postduiven zien de wereld anders dan mensen. Waar het menselijk oog slechts drie kleurkanalen kent, beschikken vogels over een extra kleurreceptor die gevoelig is voor ultraviolet licht. Hierdoor kunnen zij delen van het lichtspectrum waarnemen die voor ons volledig onzichtbaar blijven.

Voor een duif is de hemel daarom geen egaal blauw vlak, maar een rijk patroon van lichtstructuren, intensiteitsverschillen en polarisatiepatronen. Deze patronen hangen samen met de positie van de zon en veranderen voortdurend gedurende de dag.



Veel onderzoekers zijn tegenwoordig van mening dat deze lichtstructuren een belangrijke rol spelen bij de navigatie van vogels. Zelfs wanneer de zon niet direct zichtbaar is, kan de duif via deze patronen nog steeds bepalen waar de zon zich ongeveer bevindt.

Wanneer atmosferische omstandigheden deze lichtstructuren verstoren, kan dat grote gevolgen hebben voor de oriëntatie. Dichte bewolking, vochtige lucht, nevel of luchtvervuiling kunnen het licht zo sterk verstrooien dat de structuur van de hemel grotendeels verdwijnt. In zulke omstandigheden wordt het voor duiven veel moeilijker om hun zonkompas correct te gebruiken.

De geurkaart van de omgeving

Naast visuele informatie maakt de postduif ook gebruik van geuren. Rond het thuishok leren duiven geleidelijk welke geuren uit welke windrichting komen. In feite bouwen zij een soort geurkaart van hun omgeving op.

Wanneer een duif op een onbekende losplaats wordt vrijgelaten, kan zij de geuren die daar aanwezig zijn vergelijken met de geurpatronen die zij rond het

hok heeft geleerd. Op basis daarvan kan zij bepalen uit welke richting zij zich ongeveer ten opzichte van haar hok bevindt.

Dit systeem werkt echter alleen goed wanneer de atmosfeer stabiel genoeg is om geursporen te transporteren. Sterke turbulentie, snel wisselende luchtstromen of intensieve regen kunnen deze geurstructuren verstoren. Wanneer dat gebeurt, wordt de informatie waarop de duif haar positie baseert minder betrouwbaar.

Het aardmagnetisch kompas

Duiven beschikken daarnaast over het vermogen om variaties in het aardmagnetisch veld waar te nemen. Dit systeem lijkt vooral te functioneren als een aanvullend kompas dat richting informatie kan geven wanneer andere systemen minder betrouwbaar worden.

Onderzoekers vermoeden dat duiven magnetische informatie kunnen waarnemen via gespecialiseerde receptoren, mogelijk in combinatie met lichtgevoelige processen in het oog. Hoewel dit magnetische systeem waarschijnlijk niet het primaire navigatiemechanisme vormt, kan het een belangrijke rol spelen wanneer visuele informatie ontbreekt.

Landschapsherkenning en ervaring

Wanneer duiven dichterbij huis komen, schakelen zij geleidelijk over op herkenning van het landschap. Rivieren, kustlijnen, snelwegen, spoorlijnen en steden vormen herkenbare structuren die duiven helpen hun koers te verfijnen.

GPS-onderzoek heeft aangetoond dat veel duiven na verloop van tijd vaste routes ontwikkelen die zij bij herhaalde vluchten blijven gebruiken. Deze routes worden steeds efficiënter naarmate de duif meer ervaring opdoet.

Hier zien we dat navigatie niet alleen een aangeboren vermogen is, maar ook sterk afhankelijk is van **ervaring en geheugen**.

Wanneer het systeem faalt

Zolang deze verschillende navigatiesystemen goed functioneren, kan een duif haar koers met opmerkelijke precisie bepalen. Problemen ontstaan echter wanneer meerdere informatiebronnen tegelijk worden verstoord.

Dat kan bijvoorbeeld gebeuren wanneer zwaar diffuus licht de hemelstructuur onzichtbaar maakt, terwijl tegelijk sterke atmosferische lagen de luchtstroming verstoren. In zulke omstandigheden verliezen duiven een belangrijk deel van hun oriëntatie-informatie.

De gevolgen daarvan zijn in de praktijk bekend: duiven die lang rond de losplaats blijven draaien, groepen die uiteen vallen of vluchten die uitzonderlijk traag verlopen.

Het belang voor lossingen

Voor liefhebbers en lossingsverantwoordelijken ligt hier een belangrijke les. Bij het beoordelen van een lossing moet men niet alleen naar wind en regen kijken, maar ook naar de **kwaliteit van de oriëntatie-informatie in de atmosfeer**.

Lichtstructuur, zichtcondities en atmosferische stabiliteit kunnen daarbij een even grote rol spelen als windrichting of temperatuur.

Wie begrijpt hoe het navigatiesysteem van de duif werkt, kijkt daarom anders naar de lucht. Niet alleen naar het weer, maar naar de structuur van de atmosfeer waarin de duiven hun koers moeten bepalen.

En precies daar ligt vaak het verschil tussen een probleemvlucht en een vlucht die probleemloos verloopt.

Nachttrek bij vogels – navigeren in het donker



Wie in een heldere herfstnacht naar de hemel luistert, hoort soms zachte roepjes hoog boven zich. Kleine stipjes bewegen door de sterrenhemel, nauwelijks zichtbaar, maar massaal aanwezig. Miljoenen vogels trekken dan door de nacht.

Voor veel mensen lijkt dat paradoxaal. Waarom zouden vogels juist in het donker vliegen, wanneer het zicht beperkt is? Toch behoort nachtmigratie tot de meest verbreide strategieën in de vogelwereld. Vooral zangvogels leggen hun grote trekafstanden grotendeels 's nachts af.

De vraag hoe zij dat doen – navigeren zonder daglicht – heeft biologen decennialang gefascineerd. Inmiddels weten we dat nachttrekken beschikken over een opmerkelijk complex navigatiesysteem waarin verschillende kompasmechanismen samenwerken.

De nacht als strategische keuze

Het eerste belangrijke inzicht is dat nachtelijke trek geen toevalligheid is. Het is een evolutionair voordeel.

Tijdens de nacht zijn de atmosferische omstandigheden vaak rustiger. Overdag zorgt zoninstraling voor thermiek, turbulentie en opstijgende luchtstromen. Voor grote zwevers zoals ooievaars of roofvogels zijn die thermiekbellen juist gunstig, maar voor kleine zangvogels niet. Zij vliegen met eigen spierkracht en hebben baat bij stabiele luchtlagen. In de nacht is de atmosfeer vaak gelijkmatiger opgebouwd, waardoor het energieverbruik tijdens lange vluchten lager kan zijn.

Daarnaast speelt temperatuur een rol. De koelere nachtlucht voorkomt oververhitting en vermindert vochtverlies. Voor vogels die duizenden kilometers migreren kan dit verschil aanzienlijk zijn.

Ook predatie is een factor. Veel roofvogels jagen overdag op zicht. Door 's nachts te vliegen verkleinen kleine vogels de kans om onderweg gegrepen te worden.

Ten slotte maakt nachttrek een efficiënt dag-nachtritme mogelijk. Overdag kunnen vogels rusten, foerageren en hun energievoorraad aanvullen. 's Nachts vliegen ze verder naar het volgende gebied.

Het sterrenkompas

Een van de meest intrigerende navigatiemiddelen van nachttrekkers is het **sterrenkompas**.

Experimenteel onderzoek heeft aangetoond dat jonge vogels de sterrenhemel gebruiken om richting te bepalen. In planetariumexperimenten werden vogels blootgesteld aan een kunstmatige sterrenhemel. Wanneer de sterrenhemel werd gedraaid, veranderde ook de vliegrichting van de vogels. Dat betekende dat zij zich oriënteren op de rotatie van de sterren rond de hemelpool.



Het gaat daarbij niet zozeer om één specifieke ster, maar om het **patroon van rotatie rond het hemelse noorden**. Door die rotatie herkennen vogels waar het noorden ligt en kunnen ze hun migratierichting bepalen.

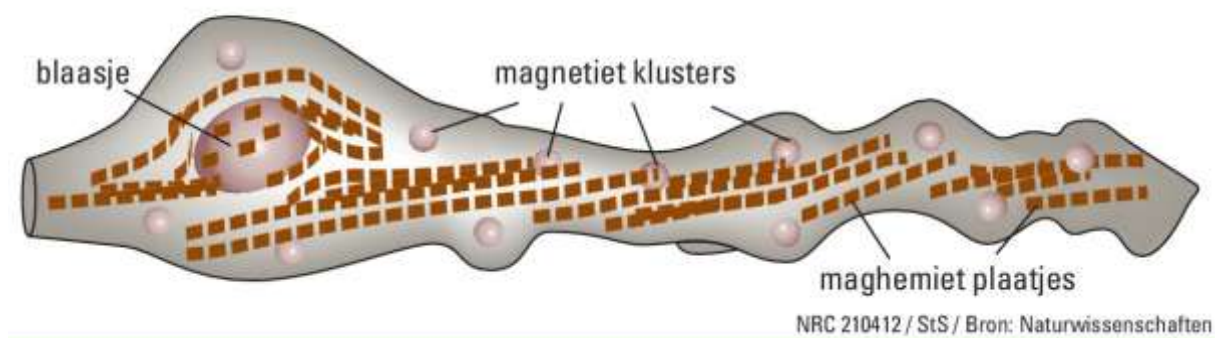
Dit systeem blijkt bovendien leerbaar. Jonge vogels moeten tijdens hun eerste levensmaanden de sterrenhemel zien om het kompas correct te kalibreren.

Wanneer zij in die periode geen zicht op de sterren hebben gehad, ontwikkelen zij een minder stabiel oriëntatiesysteem.

Het sterrenkompas functioneert vooral tijdens heldere nachten, wanneer de hemel zichtbaar is. Maar de natuur heeft nog andere systemen voorzien voor momenten waarop wolken het zicht belemmeren.

Het magnetisch kompas

Zenuwuiteinde volgens Fleissner c.s.



Een tweede essentieel navigatiemechanisme is het vermogen om het **aardmagnetisch veld** waar te nemen. Veel vogelsoorten beschikken over magnetoreceptoren die veranderingen in het magnetisch veld detecteren.

Het magnetisch veld van de aarde heeft twee belangrijke eigenschappen: richting en hellingshoek. Die hellingshoek – de hoek waarmee de magnetische veldlijnen de aarde binnendringen – verandert geleidelijk van de evenaar naar de polen. Vogels kunnen deze hellingshoek waarnemen en zo hun positie en richting bepalen.

Er zijn sterke aanwijzingen dat dit magnetisch kompas deels in het **netvlies van het oog** werkt. Bepaalde lichtgevoelige eiwitten reageren op magnetische velden en veroorzaken subtiele veranderingen in het visuele beeld. Vogels zouden het magnetisch veld als het ware “zien” als een soort visueel patroon over hun gezichtsveld.

Het bijzondere is dat dit systeem alleen goed functioneert bij zwak licht, zoals schemering of maanlicht – precies de omstandigheden waarin veel nachtmigratie plaatsvindt.

Polarisatie van licht

Naast sterren en magnetische velden speelt ook **polarisatie van licht** een rol.

Wanneer zonlicht of maanlicht door de atmosfeer wordt verstrooid, ontstaat een karakteristiek patroon van gepolariseerd licht. Dat patroon verandert afhankelijk van de positie van de zon of maan aan de hemel.

Veel vogels kunnen deze polarisatiepatronen waarnemen. Vooral rond zonsopkomst en zonsondergang – momenten waarop veel trekvogels hun koers instellen – vormt dit een betrouwbaar kompas. Het helpt vogels hun interne navigatiesystemen te kalibreren.

Zelfs wanneer de zon niet zichtbaar is, kan het polarisatiepatroon in de hemel aanwijzingen geven over de richting van het licht.

Interne navigatieprogramma's

Naast externe signalen beschikken trekvogels over een sterk **intern migratieprogramma**.

In het voorjaar en najaar verandert hun hormonale balans. Vetreserves worden opgebouwd en er ontstaat een rusteloze activiteit die biologen "*Zugunruhe*" noemen: trekdrang. Vogels in gevangenschap vertonen in die periode dezelfde nachtelijke activiteit als wilde vogels, vaak zelfs in de juiste migratierichting.

Dit suggereert dat een deel van de trekroute genetisch is vastgelegd. Jonge vogels kunnen hun eerste migratie uitvoeren zonder begeleiding van ervaren dieren. Later wordt dat genetische programma verfijnd door ervaring en geheugen.

Zo ontstaat een combinatie van aangeboren richting informatie en aangeleerde geografische kennis.

Integratie van meerdere navigatiesystemen

Het meest indrukwekkende aspect van nachtmigratie is dat vogels niet afhankelijk zijn van één enkel kompas. Zij combineren meerdere systemen.

Wanneer de sterren zichtbaar zijn, kan het sterrenkompas dominant zijn. Bij bewolking neemt het magnetisch kompas het over. Polarisatiepatronen helpen bij het kalibreren van beide systemen. Daarnaast spelen ook geur, landschapsherkenning en mogelijk infrasone geluidsgolven een rol bij de laatste fase van de navigatie.

Dit netwerk van sensoren maakt het navigatiesysteem robuust. Als één informatiebron tijdelijk ontbreekt, blijven andere bronnen beschikbaar.

De schaal van de nachtelijke trek

Radaronderzoek heeft aangetoond dat nachtmigratie op enorme schaal plaatsvindt. Tijdens pieknachten in het trekseizoen bewegen miljoenen vogels gelijktijdig door de lucht. Ze vliegen vaak op hoogtes tussen enkele honderden meters en meer dan twee kilometer.

Voor een waarnemer op de grond blijft dit spektakel meestal verborgen. Alleen op heldere nachten zijn soms kleine silhouetten tegen de maan zichtbaar of klinken korte contactroepjes vanuit de duisternis.

Toch is boven onze hoofden elke trekperiode een indrukwekkende luchtstroom van leven onderweg.

Wat dit ons leert over navigatie

Nachttrekkende vogels tonen hoe verfijnd biologische navigatiesystemen kunnen zijn. Zij combineren astronomische informatie, magnetische signalen en atmosferische patronen tot een geïntegreerd kompas dat onder zeer uiteenlopende omstandigheden blijft functioneren.

Voor onderzoekers van oriëntatie – ook in de duivensport – is dit bijzonder leerzaam. Het laat zien dat navigatie zelden afhankelijk is van één enkel mechanisme. In plaats daarvan gaat het om een samenspel van sensoren die elkaar aanvullen en corrigeren.

De nachtelijke trek herinnert ons eraan dat boven de ogenschijnlijk stille hemel een wereld van beweging bestaat. Terwijl de aarde draait en de sterren langzaam verschuiven, volgen miljoenen vogels hun route door het donker – geleid door een navigatiesysteem dat de wetenschap nog altijd blijft verbazen.

Monarchvlinders: Meesters van de Nachtelijke Navigatie

De ongelooflijke trek van de monarch



De migratie van de **monarchvlinder** is een van de meest indrukwekkende trektochten in de dierenwereld. Elk jaar ondernemen miljoenen monarchvlinders een reis van duizenden kilometers van hun broedgebieden in Noord-Amerika naar overwinteringsplaatsen in de bergen van centraal Mexico. Deze reis strekt

zich uit over meerdere generaties, waardoor geen enkel individu ooit de volledige lus voltooit, maar elk de juiste richting weet te vinden. Dit roept de vraag op: hoe oriënteren deze vlinders zich op zo'n enorme tocht zonder kaart, ervaring of ouderlijke begeleiding?

Het tijd gecompenseerde zonkompas

Centraal in het navigatiesysteem van de monarch staat het **tijd gecompenseerde zonkompas**. Door de positie van de zon te combineren met een interne klok kunnen de vlinders hun zuidelijke koers behouden. Naarmate de zon beweegt, passen de vlinders hun richting aan volgens hun interne klok. Experimenteel werk toont aan dat verstoring van deze interne klok de migratierichting verstoort, waardoor het zonkompas essentieel is voor hun nauwkeurige migratie.

Neurologische verwerking van lichtinformatie

Binnen de hersenen van migrerende monarchen zijn specifieke neuronen actief die reageren op de positie van de zon en aanverwante lichtpatronen. Dit neuronale netwerk is verfijnder bij migrerende vlinders dan bij niet-migrerende individuen, waardoor zij subtiel kunnen corrigeren tijdens de trek. De interne klok en het zonkompas vormen zo een geïntegreerd systeem dat de koers over duizenden kilometers begeleidt.

Magnetische oriëntatie als back-up

Wanneer de zon niet zichtbaar is door bewolking, gebruiken monarchvlinders een **magnetisch kompas**. Dit systeem stelt hen in staat om de hellingshoek van het aardmagnetisch veld waar te nemen en zo hun zuidelijke koers te behouden. Experimentele studies laten zien dat veranderingen in het magnetisch veld de vluchtrichting van de vlinders beïnvloeden, wat bewijst dat dit een functioneel en cruciaal onderdeel van hun navigatiesysteem is.

De cruciale rol van de antennes

Niet de hersenen, maar de **antennes** van monarchvlinders vormen de belangrijkste interface voor het navigatiesysteem. Zij bevatten fotoreceptoren die zonlicht, ultraviolet licht en magnetische signalen waarnemen. Bij experimenten waarbij de antennes werden verwijderd, verloren de vlinders hun migratierichting, ondanks intacte hersenen. Het navigatiesysteem van de monarch is zo een samenspel tussen sensoren in de antennes en verwerking in de hersenen.

Migratie zonder kaart

Monarchvlinders hebben geen cognitieve kaart van hun eindbestemming. Hun navigatie is volledig gebaseerd op het behouden van een richting — zuidwaarts in het najaar en noordwaarts in het voorjaar. De combinatie van zonkompas, interne klok en magnetisch kompas is voldoende om deze enorme reis succesvol te volbrengen, generatie na generatie.

Flexibele kalibratie en aanpassing

Het navigatiesysteem van monarchvlinders is flexibel. Onder overwinteringscondities kunnen ze hun zonnen- en magnetisch kompas opnieuw afstemmen, afhankelijk van omgevingsfactoren zoals temperatuur. Dit toont dat hun interne navigatie niet statisch is, maar adaptief reageert op de uitdagingen van de migratie.

Een wonder van evolutie

Wat de migratie van de monarchvlinder zo bijzonder maakt, is niet alleen de afstand of het multi-generatieproces, maar vooral de **complexiteit en verfijning van hun ingebouwde navigatiesysteem**. Het integreert zonlicht, interne tijd, magnetische signalen en mogelijk andere cues via gespecialiseerde sensoren en neurale circuits. Monarch 's laten zien hoe evolutie zelfs bij kleine insecten een navigatiecapaciteit kan voortbrengen die de grenzen van ons begrip tart.

Navigatiesystemen bij migrerende dieren

Dier / groep	Migratie-afstand	Belangrijkste oriëntatiesystemen	Bijzonderheden
Postduiven	honderden tot >1000 km	Zonkompas, magnetisch veld, geuren, landschap	Zeer ontwikkeld “kaart-en-kompas” systeem; leren routes door ervaring
Trekvogels (zangvogels)	2000 – 10.000 km	Sterrenkompas, magnetisch veld, zonkompas, polarisatie van licht	Nachttrekkers gebruiken sterrenpatronen rond de hemelpool
Monarch vlinder	tot 4000 km	Tijd gecompenseerd zonkompas, magnetisch veld	Migratie over meerdere generaties
Noordse Stern	tot 70.000 km per jaar	Zon, sterren, magnetisch veld, windsystemen	Langste migratie van alle dieren
Zeeschildpad	duizenden km	Magnetisch veld (kaart + kompas), oceaanstromen	Herkent geboortegebied via magnetische signatuur
Zalm	duizenden km	Geursporen, magnetisch veld, stromingen	Keert terug naar exacte geboorterivier
Paling	± 5000 km	Magnetisch veld, oceaanstromen	Trek van Europa naar de Sargassozee
Libelle (Dragonfly)	> 2000 km	Zonkompas, windpatronen	Insectenmigratie vergelijkbaar met vogels
Bultrug (Walvis)	tot 8000 km	Magnetisch veld, zonpositie, oceaansstructuren	Zeer rechte migratieroutes over oceanen

De universele navigatieprincipes

Wanneer men deze soorten naast elkaar zet, wordt duidelijk dat de natuur telkens dezelfde fundamentele navigatieprincipes gebruikt.

Een eerste principe is het **kompas**. Dit bepaalt de richting. Dat kompas kan gebaseerd zijn op de zon, de sterren of het aardmagnetisch veld. Vogels en insecten gebruiken vaak een zonkompas dat gekoppeld is aan een interne biologische klok. Zeeschildpadden en sommige vissen vertrouwen sterker op magnetische informatie.

Een tweede principe is het **kaartmechanisme**. Daarmee kan een dier bepalen waar het zich bevindt ten opzichte van een doelgebied. Bij duiven gebeurt dit waarschijnlijk via geurgradiënten en landschapsherkenning. Bij zeeschildpadden lijkt het aardmagnetisch veld een soort geografische kaart te vormen. Bij zalm speelt geur een cruciale rol.

Een derde principe is **kalibratie**. Navigatiesystemen worden voortdurend bijgesteld. Trekvogels kalibreren hun magnetisch kompas bij zonsopkomst en zonsondergang. Monarchvlinders stemmen hun interne klok af op het daglicht. Zeeschildpadden leren de magnetische signatuur van hun geboortegebied.

Wat dit betekent voor oriëntatieonderzoek

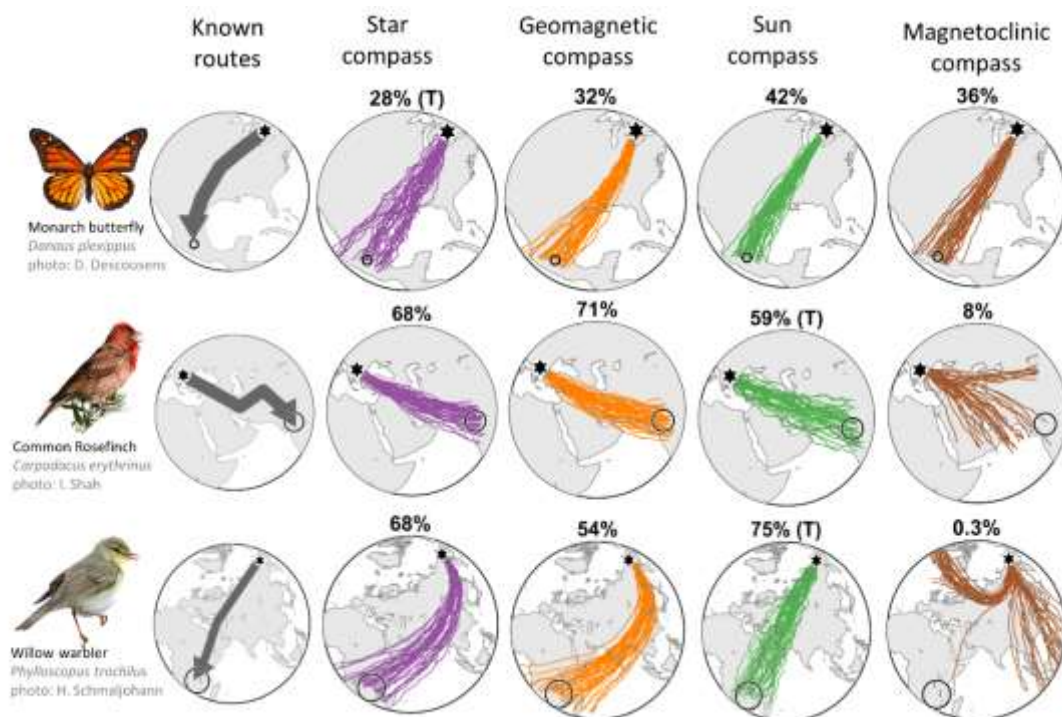
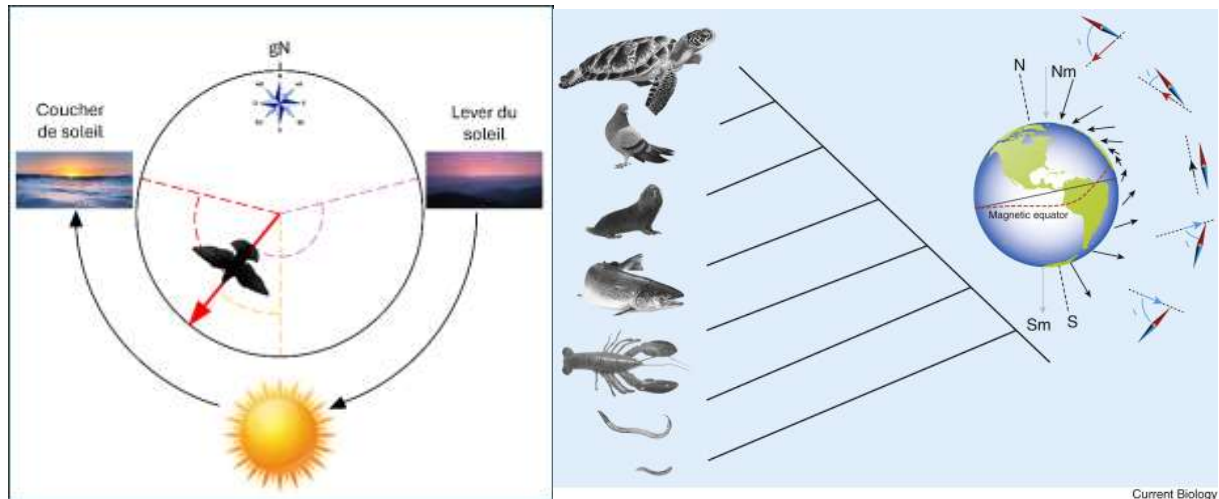
Wanneer men het geheel overziet, ontstaat een opmerkelijk beeld. Dieren gebruiken zelden één enkel navigatiesysteem. Vrijwel altijd gaat het om een **samenspel van meerdere sensoren**. Zon, sterren, magnetisch veld, geuren, landschappen en interne biologische klokken vormen samen een geïntegreerd navigatienetwerk.

Dat maakt migratie robuust. Als één systeem tijdelijk uitvalt – bijvoorbeeld door bewolking – kan een ander systeem het overnemen. Juist deze redundantie verklaart hoe dieren duizenden kilometers kunnen afleggen met een precisie die voor menselijke navigatie lange tijd ondenkbaar was.

Voor een boek over oriëntatie, en zeker in relatie tot postduiven, is dit inzicht van grote waarde. Het laat zien dat de navigatie van duiven niet op zichzelf

staat, maar onderdeel is van een **breed biologisch principe dat door de hele natuur terugkomt.**

Natuurlijke kompassen in de dierenwereld



Wanneer men migrerende dieren wereldwijd bestudeert, valt één opmerkelijke conclusie op. De natuur gebruikt een beperkt aantal **fundamentele oriëntatiesystemen**, maar combineert die op talloze manieren. Vogels, insecten, vissen en zeedieren beschikken over verschillende sensoren die

samen een navigatienetwerk vormen. Sommige systemen geven richting, andere leveren informatie over positie, en weer andere zorgen voor kalibratie.

Het resultaat is een biologisch navigatiesysteem dat vaak betrouwbaarder blijkt dan één enkel kompas.

Het zonkompas: richting via licht en tijd

Veel migrerende dieren gebruiken de zon als een richtingsreferentie. De zon beweegt echter voortdurend langs de hemel. Daarom moet een dier beschikken over een **interne biologische klok** die corrigeert voor dit dagelijkse verloop.

Dit wordt een **tijd gecompenseerd zonkompas** genoemd. Zonder die klok zou een dier dat 's morgens oostwaarts vliegt 's middags automatisch naar het zuiden afdrijven. Door de interne klok blijft de richting constant.

Onder andere de **Monarch vlinder**, bijen en veel trekvogels gebruiken dit systeem.

Het sterrenkompas: navigatie in de nacht

Nachttrekkende vogels maken gebruik van de sterrenhemel. Zij oriënteren zich niet op één ster, maar op het **rotatiepatroon van de sterren rond de hemelpool**.

Experimenten in planetaria hebben aangetoond dat jonge vogels deze patronen moeten leren. Wanneer de sterrenhemel kunstmatig wordt gedraaid, veranderen de vogels ook hun migratierichting.

Dit sterrenkompas is vooral belangrijk bij nachtelijke trekvogels.

Het magnetisch kompas: het kompas van de aarde

Veel dieren kunnen het **aardmagnetisch veld** waarnemen. Dat veld geeft niet alleen richting (noord–zuid), maar ook een **hellingshoek** die verandert met breedtegraad.

Dieren kunnen deze hellingshoek gebruiken als een soort geografische aanwijzing. Zo kunnen ze grofweg bepalen of ze noordelijker of zuidelijker bewegen.

Dit systeem speelt een belangrijke rol bij soorten zoals de **Zeeschildpad** , **Atlantische Zalm** en vele **trekvoegels**.

Polarisatielicht: een verborgen patroon in de hemel

Wanneer zonlicht door de atmosfeer wordt verstrooid, ontstaat een patroon van **gepolariseerd licht**. Dit patroon vormt een soort geometrische structuur in de hemel die informatie bevat over de positie van de zon, zelfs wanneer die achter wolken verborgen is.

Veel insecten en sommige vogels kunnen dit patroon waarnemen. Het wordt vooral gebruikt om andere navigatiesystemen te **kalibreren**, bijvoorbeeld bij zonsopkomst en zonsondergang.

Geur en chemische kaarten

Bij sommige dieren speelt geur een verrassend grote rol.

Zalm herkent bijvoorbeeld de chemische samenstelling van de rivier waarin hij geboren is en kan daar jaren later naar terugkeren. Ook bij postduiven is aangetoond dat **geurgradiënten** een rol spelen bij het bepalen van hun geografische positie.

Dit systeem lijkt te functioneren als een soort **chemische kaart van het landschap**.

Navigatie door geluid en stromingen

Naast visuele en magnetische signalen gebruiken sommige dieren ook minder voor de hand liggende informatiebronnen.

Er zijn aanwijzingen dat bepaalde vogels en mogelijk ook postduiven **infrageluid** kunnen waarnemen: extreem lage geluidsgolven die ontstaan door

oceaangolven of bergketens en zich over enorme afstanden kunnen voortplanten.

Zeedieren zoals walvissen en schildpadden combineren hun magnetisch kompas vaak met **oceananstromingen**, temperatuurverschillen en zelfs zoutgehalte.

Een netwerk van sensoren

Het belangrijkste inzicht uit al deze onderzoeken is dat migrerende dieren zelden afhankelijk zijn van één enkel navigatiesysteem. Vrijwel altijd gaat het om een **combinatie van meerdere sensoren**.

Wanneer de zon verdwijnt achter wolken kan het magnetisch kompas het overnemen. Wanneer magnetische informatie verstoord raakt, kunnen sterren of landschappen richting geven.

De natuur heeft dus geen enkel kompas gebouwd, maar een **volledig navigatienetwerk**.

Betekenis voor het begrijpen van oriëntatie

Wanneer men deze systemen samen beschouwt, ontstaat een indrukwekkend beeld van biologische navigatie. Kleine insecten, vogels en zeedieren beschikken over sensoren die zonlicht, magnetische velden, geursporen en hemelstructuren kunnen detecteren en integreren.

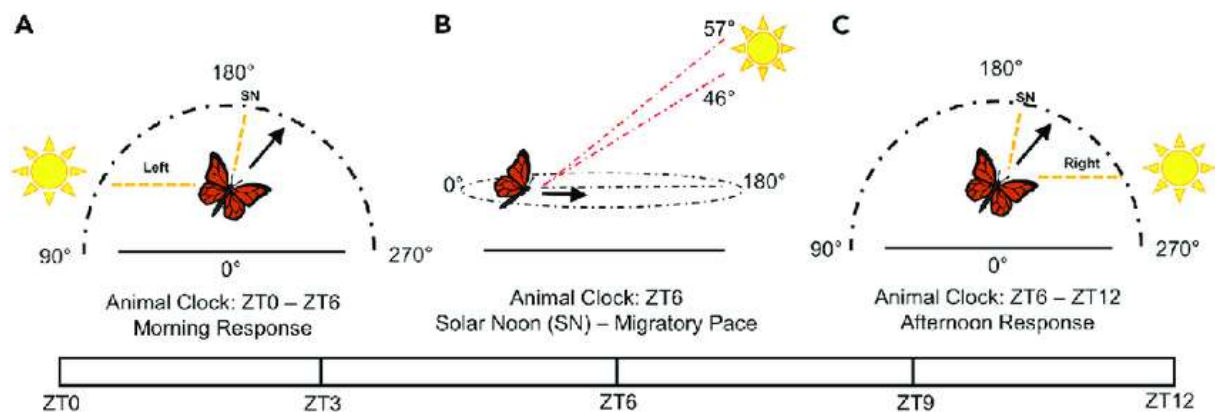
Migratie blijkt daarmee geen eenvoudig instinct, maar een **complex samenspel van fysica, biologie en gedrag**.

Voor een boek over oriëntatie – en zeker in relatie tot postduiven – biedt dit een bredere context. Het laat zien dat de navigatie van duiven deel uitmaakt van een universeel verschijnsel in de natuur: het vermogen van levende organismen om zich over enorme afstanden te verplaatsen en toch hun weg te vinden in een wereld zonder kaarten.

Overzicht van natuurlijke navigatiesystemen

Navigatiesysteem	Wat wordt waargenomen	Dieren die het gebruiken	Bijzonder mechanisme
Zonkompas	positie van de zon aan de hemel	trekvogels, bijen, vlinders, libellen	gekoppeld aan interne biologische klok
Sterrenkompas	sterrenpatronen en rotatie rond hemelpool	nachtelijke trekvogels	leren sterrenpatronen tijdens jeugd
Magnetisch kompas	richting en hellingshoek aardmagnetisch veld	vogels, schildpadden, vissen, insecten	mogelijk via magnetiet of lichtgevoelige eiwitten
Polarisatie van licht	gepolariseerde lichtpatronen in de hemel	bijen, vogels, insecten	zichtbaar zelfs bij bewolkte hemel
Geurkompas	geografische geurgradiënten	postduiven, zalm	chemische “kaart” van de omgeving
Landschapsherkenning	rivieren, bergen, kustlijnen	vogels, duiven, zoogdieren	visueel geheugen
Infrageluid	lage frequentie geluidsgolven	mogelijk duiven, zeevogels	geluid draagt honderden kilometers
Oceaanstromingen	stromingsrichting en temperatuur	schildpadden, vissen, walvissen	combinatie met magnetisch veld

De zeven kompassen van de natuur



Wanneer men de migratie van dieren wereldwijd bestudeert, valt een opmerkelijk patroon op. Ondanks de enorme verscheidenheid aan soorten – van insecten en vogels tot vissen en zeeschildpadden – blijken zij in essentie gebruik te maken van een beperkt aantal **fundamentele navigatiesystemen**.

Deze systemen kunnen worden gezien als de **natuurlijke kompassen van de aarde**. Sommige geven richting, andere helpen bij het bepalen van positie, en weer andere dienen om de andere systemen te kalibreren. Het bijzondere is dat dieren vrijwel altijd **meerdere systemen tegelijk gebruiken**. Juist die combinatie maakt hun navigatie zo betrouwbaar.

Het zonkompas

Een van de meest verbreide navigatiesystemen is het zonkompas. Hierbij wordt de positie van de zon aan de hemel gebruikt om richting te bepalen. Omdat de zon zich gedurende de dag verplaatst, moet dit kompas gekoppeld zijn aan een **interne biologische klok**. Alleen zo kan een dier zijn koers corrigeren terwijl de zon langs de hemel beweegt.

Veel trekvogels, bijen en vlinders maken gebruik van dit systeem. Ook de migrerende **Monarch butterfly** gebruikt een verfijnd tijd gecompenseerd zonkompas om duizenden kilometers zuidwaarts te vliegen.

Het sterrenkompas

Voor dieren die 's nachts migreren biedt de sterrenhemel een betrouwbaar referentiepunt. Vooral kleine zangvogels oriënteren zich op het patroon van sterren rond de hemelpool. Het gaat daarbij niet om één specifieke ster, maar om de **rotatie van de sterrenhemel**.

Onderzoek heeft aangetoond dat jonge vogels deze patronen leren tijdens hun eerste levensfase. Wanneer de sterrenhemel in experimenten kunstmatig wordt gedraaid, veranderen de vogels ook hun vliegrichting. Dit toont aan hoe sterk hun navigatie gekoppeld is aan de structuur van de nachtelijke hemel.

Het magnetisch kompas

Veel migrerende dieren kunnen het **aardmagnetisch veld** waarnemen. Dat veld geeft niet alleen richting aan, maar bevat ook informatie over breedtegraad via de hellingshoek van de magnetische veldlijnen.

Dieren kunnen deze hellingshoek gebruiken als een soort geografische aanwijzing. Dit systeem speelt een belangrijke rol bij soorten zoals **de Zeeschildpad**, maar ook bij trekvogels, vissen en sommige insecten.

Polarisatie van licht

Wanneer zonlicht door de atmosfeer wordt verstrooid ontstaat een patroon van **gepolariseerd licht**. Dit patroon vormt een geometrische structuur in de hemel die informatie bevat over de positie van de zon, zelfs wanneer die niet direct zichtbaar is.

Veel insecten en vogels kunnen deze polarisatiepatronen waarnemen. Ze gebruiken ze vooral om hun zon- en magnetisch kompas te **kalibreren**, bijvoorbeeld tijdens zonsopkomst en zonsondergang.

Het geurkompas

Bij sommige dieren speelt geur een verrassend belangrijke rol. Geurstoffen verspreiden zich in de atmosfeer en in water in herkenbare patronen. Door deze patronen te analyseren kunnen dieren hun positie bepalen.

Zalm herkent bijvoorbeeld de chemische samenstelling van zijn geboorterivier en kan daar na jaren in zee naar terugkeren. Ook bij postduiven wordt aangenomen dat **geurgradiënten** een rol spelen bij het bepalen van hun geografische positie.

Landschapsherkenning

Veel dieren gebruiken visuele herkenning van het landschap als aanvullende navigatie. Rivieren, kustlijnen, bergketens en steden kunnen fungeren als herkenningspunten.

Voor vogels die regelmatig dezelfde routes vliegen kan dit systeem bijzonder belangrijk worden. Het vormt als het ware een **mentale kaart van het landschap**.

Infrageluid en andere verborgen signalen

Sommige dieren lijken ook gebruik te maken van signalen die voor de mens nauwelijks waarneembaar zijn. Eén daarvan is **infrageluid**, extreem lage geluidsgolven die ontstaan door oceaangolven, stormen of bergketens en zich over honderden kilometers kunnen voortplanten.

Er zijn aanwijzingen dat bepaalde vogels en mogelijk ook postduiven deze geluidsgolven kunnen detecteren en gebruiken als grootschalige geografische referentie.

Navigatie als samenspel

Het meest fascinerende inzicht uit al deze onderzoeken is dat dieren zelden vertrouwen op één enkel kompas. Vrijwel altijd wordt een **combinatie van systemen** gebruikt.

Wanneer wolken de zon verbergen kan het magnetisch kompas de richting overnemen. Wanneer magnetische signalen verstoord raken, kunnen sterren of landschappen richting geven. Geur en geluid kunnen helpen om de positie verder te verfijnen.

De natuur heeft dus geen enkel navigatie-instrument ontwikkeld, maar een **compleet navigatienetwerk**.

Juist dit samenspel van sensoren maakt het mogelijk dat dieren – van kleine insecten tot grote zeezoogdieren – over duizenden kilometers migreren en toch hun bestemming vinden.

De navigerende aarde

Wanneer men alle migrerende dieren naast elkaar zet – vogels, insecten, vissen en zeedieren – ontstaat een opmerkelijk beeld. Het lijkt alsof de aarde zelf een gigantisch navigatiesysteem vormt waarin talloze signalen voortdurend beschikbaar zijn voor wie ze kan waarnemen. Zonlicht beweegt langs de hemel en vormt een dagelijks kompas. 's Nachts verschijnen de sterren en bieden zij een stabiel referentiekader dat al miljoenen jaren onveranderd is. Tegelijkertijd loopt door de planeet een onzichtbaar netwerk van magnetische veldlijnen dat richting en breedtegraad verradt.

Daarboven komt de atmosfeer, die patronen van gepolariseerd licht vormt die zelfs door wolken heen informatie geven over de positie van de zon.

Windstromen, temperatuurverschillen en geuren verspreiden zich over landschappen en oceanen en bouwen langzaam een chemische en fysieke kaart van de wereld op. Zelfs geluidsgolven met extreem lage frequenties kunnen zich over honderden kilometers verplaatsen en zo een akoestisch landschap creëren dat dieren mogelijk kunnen waarnemen.

Voor de mens zijn veel van deze signalen nauwelijks zichtbaar of zelfs volledig onmerkbaar. Maar voor dieren vormen ze een rijk palet aan informatie. Een trekvogel die hoog in de nachtelijke lucht vliegt kan tegelijk het magnetisch veld voelen, de sterrenhemel zien en de richting van de wind ervaren. Een vlinder kan de positie van de zon koppelen aan een interne klok. Een zalm die vanuit de oceaan een rivier nadert herkent de chemische signatuur van zijn geboortegebied.

Navigatie in de natuur berust daarom zelden op één enkel systeem. Het is eerder een **samenspel van meerdere signalen**, die elkaar aanvullen en corrigeren. Wanneer wolken de zon verbergen kan het magnetisch kompas richting geven. Wanneer magnetische informatie verstoord raakt kunnen sterren, geursporen of landschapsstructuren de koers stabiliseren. Het resultaat is een robuust navigatiesysteem dat zelfs onder veranderende omstandigheden blijft functioneren.

In dit perspectief krijgt migratie een bijna kosmische dimensie. De beweging van de zon, de rotatie van de sterrenhemel, de magnetische structuur van de aarde en de dynamiek van atmosfeer en oceanen vormen samen een soort **natuurlijk coördinatenstelsel**. Dieren hebben zich in de loop van de evolutie ontwikkeld tot uiterst gevoelige ontvangers van deze signalen.

Wie dat beseft, kijkt anders naar een koppel duiven die in de verte verdwijnen, naar een zwerm vogels die 's nachts door de hemel trekt of naar een vlinder die een continent oversteekt. Zij bewegen niet willekeurig door de ruimte. Zij bewegen in een wereld die vol richtingsinformatie zit.

De aarde zelf wijst hen de weg.



Het complexe oriëntatiesysteem van de postduif

Hoe lichaam, omgeving en verzorging samen bepalen of een duif thuis komt

Voor veel mensen blijft het een raadsel hoe een postduif haar weg naar huis vindt. Een mand duiven wordt honderden kilometers van het hok geopend, de lucht lijkt leeg en richtingloos, en toch draaien de meeste duiven na enkele cirkels vrijwel onmiddellijk in de juiste richting.

Wie dit verschijnsel probeert te begrijpen, ontdekt al snel dat er niet één navigatiesysteem bestaat. Net als bij trekvogels, zeezoogdieren en zelfs insecten werkt de navigatie van de postduif via een **complex netwerk van verschillende sensoren** die elkaar aanvullen en corrigeren. Zonlicht, magnetische velden, geuren, landschappen en interne biologische processen worden in de hersenen samengebracht tot één geïntegreerd navigatiesysteem.

Juist die combinatie maakt de duif zo betrouwbaar. Wanneer één systeem tijdelijk minder goed werkt, kan een ander systeem het gedeeltelijk overnemen. Maar wanneer meerdere systemen tegelijk verstoord raken, ontstaan de problemen die liefhebbers kennen: desoriëntatie, vertraagde aankomsten en verliezen.

Om dat te begrijpen moeten we eerst kijken **waar deze systemen zich in het lichaam van de duif bevinden**.

Het navigatienetwerk in het lichaam van de duif

De navigatie van een postduif wordt vooral aangestuurd door drie lichaamsgebieden:

de ogen en het visuele systeem

de neus en het reuksysteem

de hersenen

In deze drie systemen worden de belangrijkste navigatiesignalen opgevangen en verwerkt.

Het oog van de duif is niet alleen een orgaan om te zien. Het is ook een uiterst gevoelig instrument dat veranderingen in licht, polarisatie van licht en mogelijk zelfs magnetische velden kan registreren.

Onderzoek bij vogels heeft aangetoond dat bepaalde lichtgevoelige eiwitten in het netvlies reageren op het aardmagnetisch veld. Daardoor kan een vogel als het ware een subtiel magnetisch patroon in zijn gezichtsveld waarnemen.

Dat betekent dat het magnetisch kompas waarschijnlijk via het **visuele systeem** werkt. Het is dus letterlijk gekoppeld aan de ogen en aan de oogzenuwen die de informatie naar de hersenen sturen.

Het tweede belangrijke zintuig is het **reuksysteem**. De reukreceptoren in de neus registreren geurstoffen uit de lucht. Door tijdens hun jeugd rond het hok te vliegen bouwen jonge duiven een soort **geurkaart van hun omgeving** op. Deze geurgradiënten vormen een biologisch kaartmechanisme waarmee de duif haar positie kan bepalen.

Alle informatie uit ogen en neus wordt vervolgens verwerkt in de hersenen, vooral in gebieden die betrokken zijn bij ruimtelijk geheugen en navigatie. Bij vogels speelt onder andere de **hippocampus** hierin een belangrijke rol. Wanneer de hersenen gezond en goed doorbloed zijn, kunnen zij deze verschillende signalen combineren tot één duidelijke koers.

Het resultaat is een biologisch navigatiesysteem dat uit meerdere lagen bestaat.

De natuurlijke kompassen van de postduif

Wanneer een duif wordt gelost, gebruikt zij verschillende referenties tegelijk om haar richting te bepalen.

Het eerste en waarschijnlijk belangrijkste kompas is het **zonkompas**. Veel dieren gebruiken de zon als richtingsreferentie. Omdat de zon zich gedurende de dag over de hemel verplaatst, moet de duif deze beweging corrigeren met behulp van een interne biologische klok. Daardoor kan zij haar koers constant houden terwijl de zon verschuift.

Naast de zon gebruikt de duif ook **gepolariseerd licht**. Wanneer zonlicht door de atmosfeer wordt verstrooid ontstaat een patroon van gepolariseerd licht dat

zelfs zichtbaar blijft wanneer de zon achter wolken staat. Vooral rond zonsopkomst en zonsondergang vormt dit patroon een belangrijk referentiepunt om het navigatiesysteem te kalibreren.

Een derde systeem is het **magnetisch kompas**. Het aardmagnetisch veld heeft een richting en een hellingshoek die overal op aarde licht verschillend is. Vogels kunnen deze subtiele verschillen waarnemen en gebruiken als extra richtingsinformatie.

Maar richting alleen is niet voldoende. De duif moet ook weten **waar zij zich bevindt**. Daarvoor gebruikt zij haar kaartmechanisme.

De geurkaart van de duif

Een van de meest fascinerende ontdekkingen uit het duivenonderzoek is het bestaan van een zogenaamde **geurkaart**.

Tijdens hun eerste levensmaanden maken jonge duiven talrijke oefenvluchten rond het hok. Tijdens deze vluchten nemen zij voortdurend geuren waar die door windstromen uit verschillende richtingen worden aangevoerd. Door deze informatie te koppelen aan windrichting en locatie bouwen zij geleidelijk een geografische geurkaart van hun omgeving op.

Wanneer een duif op een onbekende plaats wordt gelost, kan zij via de geurstructuur van de lucht bepalen uit welke richting zij zich ten opzichte van het hok bevindt. Dat geeft haar een eerste globale koers.

Daarom is het zo belangrijk dat jonge duiven **leren trekken rond het hok**. Tijdens deze zwervende vluchten bouwen zij de basis van hun navigatiekaart op. Zonder deze ervaring is hun oriëntatiesysteem onvolledig ontwikkeld.

Het landschap als herkenningkaart

Naarmate de duif dichterbij haar thuisgebied komt, wordt een ander systeem steeds belangrijker: **visuele herkenning van het landschap**.

Duiven herkennen rivieren, wegen, kustlijnen en andere geografische structuren. Dit visuele geheugen wordt in de hersenen opgeslagen en later gebruikt om de laatste kilometers naar het hok nauwkeurig af te leggen.

Het navigatiesysteem van de duif is dus eigenlijk een combinatie van drie niveaus:

1. een **kompas** dat richting geeft
2. een **kaart** die positie bepaalt
3. een **geheugen** dat de laatste route naar huis herkent

Wanneer al deze systemen goed functioneren, ontstaat de indrukwekkende oriëntatiecapaciteit die de postduif zo beroemd heeft gemaakt.

Maar deze systemen zijn ook kwetsbaar.

Wanneer het navigatiesysteem verstoord raakt

Omdat veel oriëntatiesignalen via de ogen en de hersenen worden verwerkt, kan elke verstoring van deze systemen direct gevolgen hebben voor de navigatie.

Een van de meest onderschatte oorzaken is **slechte gezondheid van de kop**.

Luchtweginfecties, slijmvliesontstekingen en aandoeningen die in de duivensport vaak onder de verzamelnaam “kopziekten” vallen, beïnvloeden niet alleen de ademhaling maar ook het functioneren van de ogen, sinussen en zenuwbanen. Wanneer deze structuren ontstoken zijn, kan de overdracht van navigatiesignalen naar de hersenen worden verstoord.

Het gevolg is dat de duif wel wil oriënteren, maar dat de signalen waarop zij vertrouwt minder duidelijk zijn.

Ook de algemene gezondheid van het hok speelt hierin een grote rol.

Overbevolking en slechte ventilatie leiden tot ophoping van schadelijke gassen zoals ammoniak en kooldioxide, wat luchtwegaandoeningen en verminderde vitaliteit kan veroorzaken.

Wanneer het ademhalingssysteem onder druk staat, krijgen hersenen en spieren minder zuurstof. Dat heeft niet alleen invloed op de conditie, maar ook op de werking van de hersenen die het navigatiesysteem aansturen.

Het belang van een gezond hok

Voor de liefhebber begint goede oriëntatie daarom niet bij de losplaats, maar **op het eigen erf.**

Een goed hok heeft voldoende ventilatie, een stabiel klimaat en een bezetting die de luchtkwaliteit niet aantast. In zo'n omgeving blijven de luchtwegen gezond en functioneren de ogen en zenuwbanen optimaal.

Daarnaast hebben duiven mineralen nodig voor een goede werking van het zenuwstelsel. Mineralen zoals magnesium, kalium en zink spelen een rol bij de geleiding van zenuwsignalen. Wanneer duiven hier een tekort aan hebben, kan ook de neurologische coördinatie achteruitgaan.

Gezondheid, voeding en hokklimaat vormen dus samen de basis van een goed werkend navigatiesysteem.

De kwetsbaarheid van jonge duiven

Jonge duiven zijn in dit geheel extra kwetsbaar.

Hun navigatiesysteem is nog in ontwikkeling en hun fysiologie is gevoeliger voor stress. Onder zware omstandigheden, zoals hitte, uitdroging of slechte ventilatie tijdens transport, kan hun lichaam tijdelijk ontregeld raken.

Onderzoek en praktijkervaring wijzen erop dat uitdroging en verhoogde CO₂-waarden de hersenfunctie kunnen beïnvloeden, vooral in gebieden die betrokken zijn bij navigatie.

Zelfs wanneer een jonge duif na enkele uren rust weer normaal lijkt, kan het navigatiesysteem nog tijdelijk verstoord zijn. Dat verklaart waarom sommige jonge duiven na een moeilijke vlucht niet meer thuiskomen, terwijl oudere duiven onder dezelfde omstandigheden wel terugkeren.

De invloed van transport

Naast de omstandigheden op het hok speelt ook het vervoer een belangrijke rol.

Wanneer duiven in een container onvoldoende ventilatie, water of ruimte krijgen, kunnen hitte, uitdroging en stress snel oplopen. Dit heeft directe gevolgen voor het functioneren van het zenuwstelsel en de hersenen.

Zelfs subtiele factoren zoals stralingswarmte of een te hoge dichtheid in de mand kunnen de lichaamstemperatuur verhogen en het metabolisme ontregelen. Dat kan de navigatiecapaciteit verminderen nog voordat de duiven worden gelost.

Daarom is goed transport niet alleen een kwestie van dierenwelzijn, maar ook van **navigatiekwaliteit**.

Navigatie is een systeem — geen enkel mechanisme

Wanneer men alles samenneemt ontstaat een duidelijk beeld.

De postduif beschikt niet over één geheim kompas, maar over een **biologisch navigatienetwerk** waarin verschillende systemen samenwerken:

lichtsignalen via de ogen

magnetische informatie via het visuele systeem

geuren via de neus

landschapsherkenning via het geheugen

en verwerking in de hersenen

Samen vormen zij een robuust systeem dat miljoenen jaren evolutie heeft doorstaan.

Maar dit systeem werkt alleen optimaal wanneer de duif gezond is, haar omgeving kent en niet wordt blootgesteld aan extreme stress.

Voor de liefhebber ligt hier een belangrijke les.

Wie wil dat zijn duiven hun natuurlijke navigatievermogen maximaal benutten, moet niet alleen kijken naar de losplaats of het weer. Hij moet beginnen bij de basis: gezonde duiven, een goed hok, voldoende training rond het hok en zorgvuldig vervoer.

Wanneer die voorwaarden aanwezig zijn, kan het navigatiesysteem doen waarvoor het is ontworpen.

De weg naar huis vinden.

De drie navigatiefasen van een vlucht

LOSPLAATS



FASE 1 – ORIËNTATIE **(na het lossen)**

Duiven cirkelen en verzamelen informatie uit de omgeving

Systemen die hier het belangrijkst zijn:

- zonkompas
- gepolariseerd licht
- magnetisch kompas
- eerste geurwaarneming

Doel:

bepalen waar zij zich bevinden en in welke richting het hok ligt



FASE 2 – NAVIGATIE **(het grootste deel van de vlucht)**

De duif vliegt doelgericht naar het thuisgebied

Systemen die samenwerken:

- geurkaart (positie bepalen)

- zonkompas (richting corrigeren)
- magnetisch kompas (extra referentie)
- interne biologische klok

Doel:

de juiste koers naar de regio van het hok aanhouden



FASE 3 – HOMING

(de laatste kilometers)

De duif herkent het landschap van haar thuisgebied

Belangrijkste systemen:

- visueel geheugen
- herkenning van rivieren, wegen en landschappen
- ervaring van eerdere vluchten

Doel:

het hok nauwkeurig terugvinden

De drie navigatiefasen van een vlucht

LOSPLAATS



FASE 1 – ORIËNTATIE

(na het lossen)

Duiven cirkelen en verzamelen informatie uit de omgeving

Systemen die hier het belangrijkste zijn:

- zonkompas

- gepolariseerd licht
- magnetisch kompas
- eerste geurwaarneming

Doel:

bepalen waar zij zich bevinden en in welke richting het hok ligt



FASE 2 – NAVIGATIE

(het grootste deel van de vlucht)

De duif vliegt doelgericht naar het thuisgebied

Systemen die samenwerken:

- geurkaart (positie bepalen)
- zonkompas (richting corrigeren)
- magnetisch kompas (extra referentie)
- interne biologische klok

Doel:

de juiste koers naar de regio van het hok aanhouden



FASE 3 – HOMING

(de laatste kilometers)

De duif herkent het landschap van haar thuisgebied

Belangrijkste systemen:

- visueel geheugen
- herkenning van rivieren, wegen en landschappen
- ervaring van eerdere vluchten

Doel: het hok nauwkeurig terugvinden

Wat deze drie fasen verklaren

Wanneer men dit proces begrijpt, worden veel verschijnselen uit de praktijk logisch.

Als het **oriëntatiesysteem direct na het lossen** verstoord raakt – bijvoorbeeld door stress, hitte of slecht transport – kunnen duiven al bij het vertrek moeite hebben om de juiste richting te vinden.

Wanneer het probleem **onderweg** ontstaat – bijvoorbeeld door vermoeidheid, uitdroging of slecht ontwikkelde geuroriëntatie – raken duiven pas later hun koers kwijt.

En wanneer een duif **dicht bij huis nog verdwaalt**, ligt de oorzaak vaak in een onvoldoende ontwikkeld landschapsgeheugen. Dat komt vooral voor bij jonge duiven die hun omgeving nog niet goed hebben leren kennen.

Door deze drie fasen te begrijpen wordt duidelijk dat navigatie geen enkel moment is, maar een **continu proces waarin verschillende systemen elkaar opvolgen en ondersteunen**.

Wat de liefhebber zelf kan beïnvloeden

Wanneer men begrijpt hoe het oriëntatiesysteem van de duif werkt, wordt ook duidelijk hoeveel factoren daarvan afhankelijk zijn van de omstandigheden op het eigen hok.

De meeste navigatiesignalen worden namelijk verwerkt via de ogen, de reukorganen en de hersenen. Dat zijn gevoelige systemen die alleen goed functioneren wanneer de duif gezond is en in een goede omgeving leeft.

Een slecht hokklimaat kan daarom direct gevolgen hebben voor de oriëntatie. Wanneer ventilatie onvoldoende is en de lucht zwaar wordt door stof, vocht of ammoniak, raken de luchtwegen geïrriteerd. In veel gevallen ontstaan dan de aandoeningen die liefhebbers samenvatten onder de naam “kopziekten”.

Hierbij zijn juist de organen betrokken die een belangrijke rol spelen bij de navigatie: ogen, sinussen en neusgangen. Wanneer deze structuren ontstoken zijn, functioneren de zintuigen die het navigatiesysteem voeden minder goed.

Ook jonge duiven hebben tijd nodig om hun navigatiesysteem op te bouwen. Tijdens het trekken rond het hok leren zij de omgeving kennen en bouwen zij

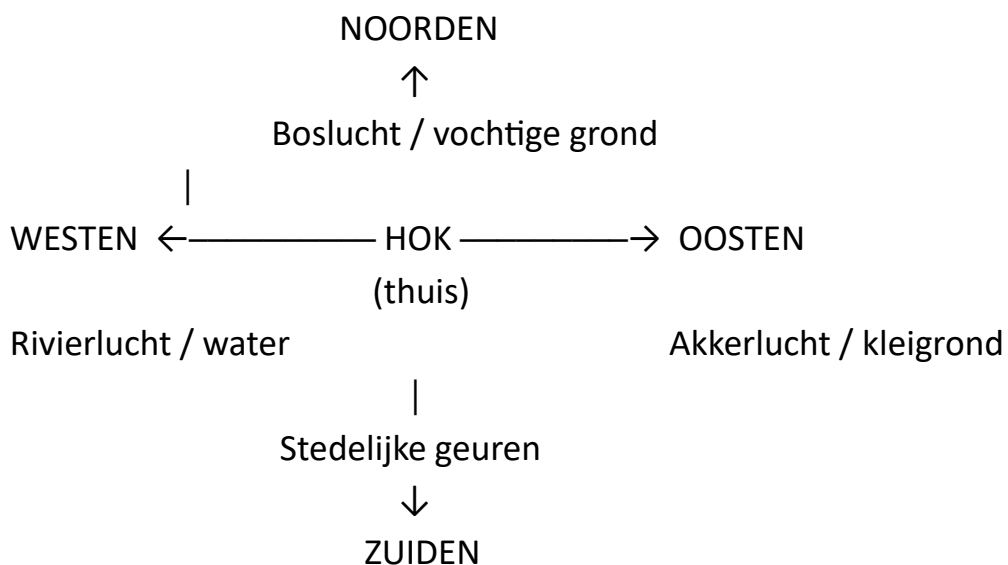
hun geurkaart en landschapsgeheugen op. Wanneer jonge duiven te weinig vrijheid krijgen om rond het hok te zwerven, blijft deze kaart onvolledig ontwikkeld. Later kan dat leiden tot onzekerheid of desoriëntatie tijdens vluchten.

Daarnaast speelt algemene vitaliteit een rol. De hersenen die de navigatiesignalen verwerken zijn afhankelijk van een goede zuurstofvoorziening, een stabiele stofwisseling en voldoende mineralen. Duiven die verzwakt zijn door ziekte, stress of slechte voeding beschikken simpelweg over minder reserves om hun navigatiesysteem optimaal te laten functioneren.

Daarom begint goede oriëntatie niet bij de losplaats, maar thuis op het erf van de liefhebber. Een gezond hok, goede ventilatie, sterke duiven en voldoende training rond het hok vormen de basis waarop alle andere navigatiesystemen kunnen werken.

Wanneer deze basis klopt, kan de duif gebruikmaken van haar volledige natuurlijke vermogen. En dat vermogen is indrukwekkend: een samenspel van zon, magnetisme, geuren, geheugen en ervaring dat haar uiteindelijk weer naar huis leidt.

Hoe jonge duiven een geurkaart van hun omgeving opbouwen



Wat hier gebeurt

Rond ieder hok hangt een **unieke mengeling van geuren** die afkomstig zijn uit verschillende richtingen:

- vochtige boslucht uit een natuurgebied
- klei- of akkerlucht uit landbouwgebied
- waterlucht van rivieren of meren
- stedelijke geuren uit dorpen of industrie

Windstromen voeren deze geuren voortdurend aan uit verschillende richtingen.

Wanneer jonge duiven rond het hok vliegen, registreren hun reukorganen deze geuren terwijl hun hersenen tegelijk de **windrichting en vliegrichting** opslaan. Op die manier ontstaat geleidelijk een **geografische geurkaart**.

De duif leert bijvoorbeeld onbewust:

- als ik deze specifieke lucht ruik, ligt het hok **ten oosten**
- ruik ik een andere geur, dan ligt het hok **ten zuiden**

Later, wanneer de duif op een onbekende plaats wordt gelost, kan zij via de geurstructuur van de lucht inschatten **aan welke kant van haar thuisgebied zij zich bevindt**. Dat geeft haar de eerste globale koers naar huis.

Waarom trekken rond het hok zo belangrijk is

Dit systeem kan alleen goed ontstaan wanneer jonge duiven **voldoende vrijheid krijgen om rond het hok te vliegen en te zwerven**.

Tijdens die trektochten:

- leren zij de geuren van hun regio kennen
- koppelen zij die geuren aan windrichtingen
- bouwen zij hun eerste navigatiekaart op

Jonge duiven die weinig trekken, ontwikkelen deze kaart minder volledig. Daardoor missen zij later een belangrijk onderdeel van hun navigatiesysteem.

Het grotere geheel

Wanneer de duif later op een africhting of wedvlucht wordt gelost, werkt haar navigatie ongeveer als volgt:

1. **de geurkaart** helpt bepalen waar zij zich bevindt
2. **zon- en magnetisch kompas** geven de juiste richting
3. **landschapsherkenning** brengt haar de laatste kilometers naar het hok

Navigatie bij de postduif is dus geen enkel mechanisme, maar een **samenspel van kaart, kompas en geheugen**.

**“Een jonge duif leert haar wereld kennen door te vliegen.
Wie haar dat leert, geeft haar later de sleutel naar huis.”**

Het eerste uur van de vlucht

Wanneer de richting wordt bepaald



Wanneer de deuren van de wagen open gaan en de duiven massaal de lucht in stromen, lijkt het voor de toeschouwer alsof de vlucht onmiddellijk begint. In werkelijkheid is dat slechts het begin van een proces dat vaak onzichtbaar blijft voor de liefhebber: het eerste uur van de vlucht. In dat eerste uur worden de fundamenteën gelegd voor alles wat daarna gebeurt.

Veel van wat later op de vlucht wordt waargenomen – snelle thuiskomsten, vertraagde aankomsten of zelfs grote verliezen – vindt zijn oorsprong in die eerste fase na de lossing. Daar, boven de lossingsplaats en in de eerste tientallen kilometers van de vlucht, moeten de duiven hun positie bepalen, hun navigatiesystemen afstemmen en hun uiteindelijke koers kiezen.

Het is een fase waarin biologie, atmosfeer en gedrag samenkomen.

De eerste minuten: verzamelen en ordenen

Direct na de lossing stijgen de duiven meestal snel op. De zwerm vormt een bewegende wolk die zich boven de lossingsplaats begint te organiseren. In deze eerste minuten vliegen de duiven zelden direct naar huis. Eerst ontstaat een periode van verzamelen en ordenen.

De zwerm draait vaak in cirkels of beschrijft brede bogen boven het landschap. Dat gedrag is geen teken van onzekerheid, maar een onderdeel van het oriëntatieproces. Terwijl de zwerm zich vormt, beginnen de duiven informatie te verzamelen uit hun omgeving. Ze registreren de positie van de zon, de richting van de wind, de structuur van het licht in de hemel en de visuele kenmerken van het landschap onder hen.

Tegelijkertijd proberen de duiven hun individuele informatie te combineren met het gedrag van de groep. In de natuur is het vaak voordelig om samen te vliegen. Een zwerm kan sneller tot een stabiele richting komen dan een individuele vogel.

Het kalibreren van de kompassen

Duiven beschikken niet over één enkel navigatiesysteem. Zij gebruiken meerdere systemen die elkaar aanvullen. In het eerste deel van de vlucht moeten deze systemen als het ware opnieuw worden afgestemd op de omstandigheden van dat moment.

Het zonkompas speelt daarbij een belangrijke rol. Door de positie van de zon te combineren met hun interne biologische klok kunnen duiven bepalen in welke richting zij zich bevinden ten opzichte van hun thuislocatie. Tegelijkertijd levert het aardmagnetisch veld aanvullende informatie over richting en positie.

Ook de patronen van gepolariseerd licht in de hemel zijn van betekenis. Deze patronen vormen een subtiel maar betrouwbaar referentiekader dat duiven helpt om de positie van de zon te interpreteren, zelfs wanneer die gedeeltelijk achter wolken verborgen is.

Het eerste uur van de vlucht kan daarom worden gezien als een periode waarin deze verschillende kompassen op elkaar worden afgestemd. Wanneer dat proces soepel verloopt, ontstaat er snel een duidelijke vliegrichting.

De keuze van de koers

Zodra de duiven hun positie hebben bepaald, begint de zwerm zich te verplaatsen in een meer uitgesproken richting. Dat moment kan soms plotseling lijken. Waar de zwerm eerst nog boven de lossingsplaats draaide, vormt zich nu een langgerekte groep die wegtrekt over het landschap.

Deze overgang markeert een belangrijke stap: de keuze van de koers.

Het is niet altijd zo dat deze eerste koers meteen perfect is. Soms moeten duiven hun richting later nog bijstellen. Maar wanneer de eerste koers goed wordt gekozen, kan de vlucht zich daarna relatief efficiënt ontwikkelen.

In deze fase speelt ook de wind een rol. Duiven proberen vaak een vliegrichting te vinden die zowel richting huis als aerodynamisch gunstig is. Een lichte zijwind kan bijvoorbeeld leiden tot een kleine koerscorrectie die later op de vlucht weer wordt aangepast.

Wanneer het eerste uur moeilijk verloopt

Niet elke vlucht begint even harmonieus. Soms blijven duiven langer draaien boven de lossingsplaats. Soms vertrekken groepen in verschillende richtingen. In andere gevallen trekt de zwerm wel weg, maar verspreiden de duiven zich al snel over een groter gebied.

Dat soort situaties kan verschillende oorzaken hebben. Instabiele luchtlagen, plotselinge veranderingen in windrichting of een onduidelijke lichtstructuur kunnen het oriëntatieproces bemoeilijken. Ook lokale weersverschijnselen, zoals mistbanken of thermische turbulentie, kunnen een rol spelen.

Wanneer duiven in die omstandigheden hun koers moeten bepalen, kan het langer duren voordat een stabiele richting ontstaat. Soms moeten zij eerst een

grotere afstand afleggen voordat hun navigatiesystemen voldoende betrouwbare informatie hebben verzameld.

Voor de liefhebber aan het thuisfront blijven deze processen meestal verborgen. Pas later, wanneer de aankomsten trager verlopen of groepen uit onverwachte richtingen komen, wordt duidelijk dat het begin van de vlucht niet optimaal is geweest.

De stille basis van een goede vlucht

Wanneer een vlucht goed verloopt, is het eerste uur vaak onopvallend. De duiven verzamelen zich snel, kiezen een duidelijke richting en verdwijnen als één geheel uit het zicht. Daarna verloopt de rest van de vlucht vaak stabiel en voorspelbaar.

Juist omdat dit proces zo geruisloos kan verlopen, wordt het belang ervan soms onderschat. Toch vormt het eerste uur van de vlucht de stille basis waarop de rest van de wedstrijd wordt gebouwd.

Het is het moment waarop de duiven hun plaats in het landschap bepalen, hun kompassen afstemmen en de koers kiezen die hen uiteindelijk naar huis zal leiden.

Wie het gedrag van duiven op de lossingsplaats goed observeert, kan soms al in deze eerste fase aanwijzingen zien voor het verdere verloop van de vlucht. Een zwerm die snel richting kiest en krachtig wegtrekt, geeft vaak een heel ander beeld dan een groep die lang blijft draaien of zich in meerdere richtingen verspreidt.

In dat eerste uur wordt niet alleen de richting bepaald, maar vaak ook het karakter van de hele vlucht.



Oriëntatie in topvorm

Bij postduiven draait alles om één kernbegrip: **conditie**, vaak ook aangeduid als vorm. Een goede algemene conditie is een essentiële voorwaarde voor een succesvolle terugkeer naar het thuishok. Zonder voldoende lichamelijke en mentale fitheid komt geen enkel oriëntatiemechanisme volledig tot zijn recht.

Wanneer duiven worden ingezet voor een wedvlucht, is het belangrijk te beseffen dat postduiven geen gewone trekvogels zijn. Het zijn topsporters, atleten pur sang, die gebruikmaken van een samenspel van aangeboren vermogens en aangeleerde vaardigheden om hun weg naar huis te vinden. Dat proces is complexer dan vaak wordt aangenomen.

Leren oriënteren

Oriëntatie is geen vast gegeven, maar een leerproces. Vooral jonge duiven moeten dit proces nog ontwikkelen. Na de lossing moeten zij zo snel mogelijk een juiste vertrekrichting bepalen, iets wat alleen mogelijk is door ervaring op te doen.

Regelmatige training speelt daarbij een grote rol. Training rond het hok, gecombineerd met korte opleervluchten, draagt bij aan het ontwikkelen en verfijnen van het oriëntatievermogen. Door herhaling leert de duif omgaan met verschillende omstandigheden en leert ze vertrouwen op haar eigen navigatiesystemen.

De lichamelijke conditie vormt daarbij steeds de basis. Een duif die niet volledig gezond, onvoldoende voorbereid of verzwakt is, zal zich moeilijker oriënteren. In de praktijk leidt dat vaak tot een vertraagde thuiskomst en soms tot het helemaal uitblijven daarvan. Het beoordelen van die conditie en belastbaarheid is en blijft een verantwoordelijkheid van de liefhebber.

Prestatievermogen en mogelijkheden

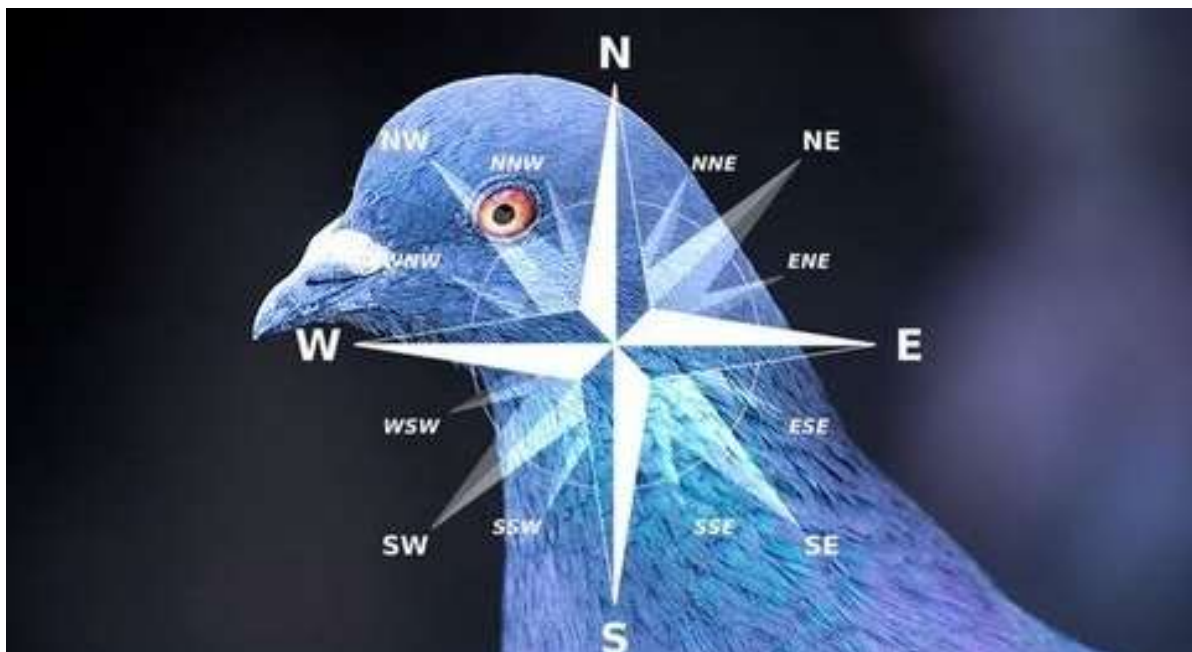
Een duif die in goede conditie verkeert, beschikt over een opmerkelijk prestatievermogen. Onder gunstige omstandigheden zijn lange vliegtijden en

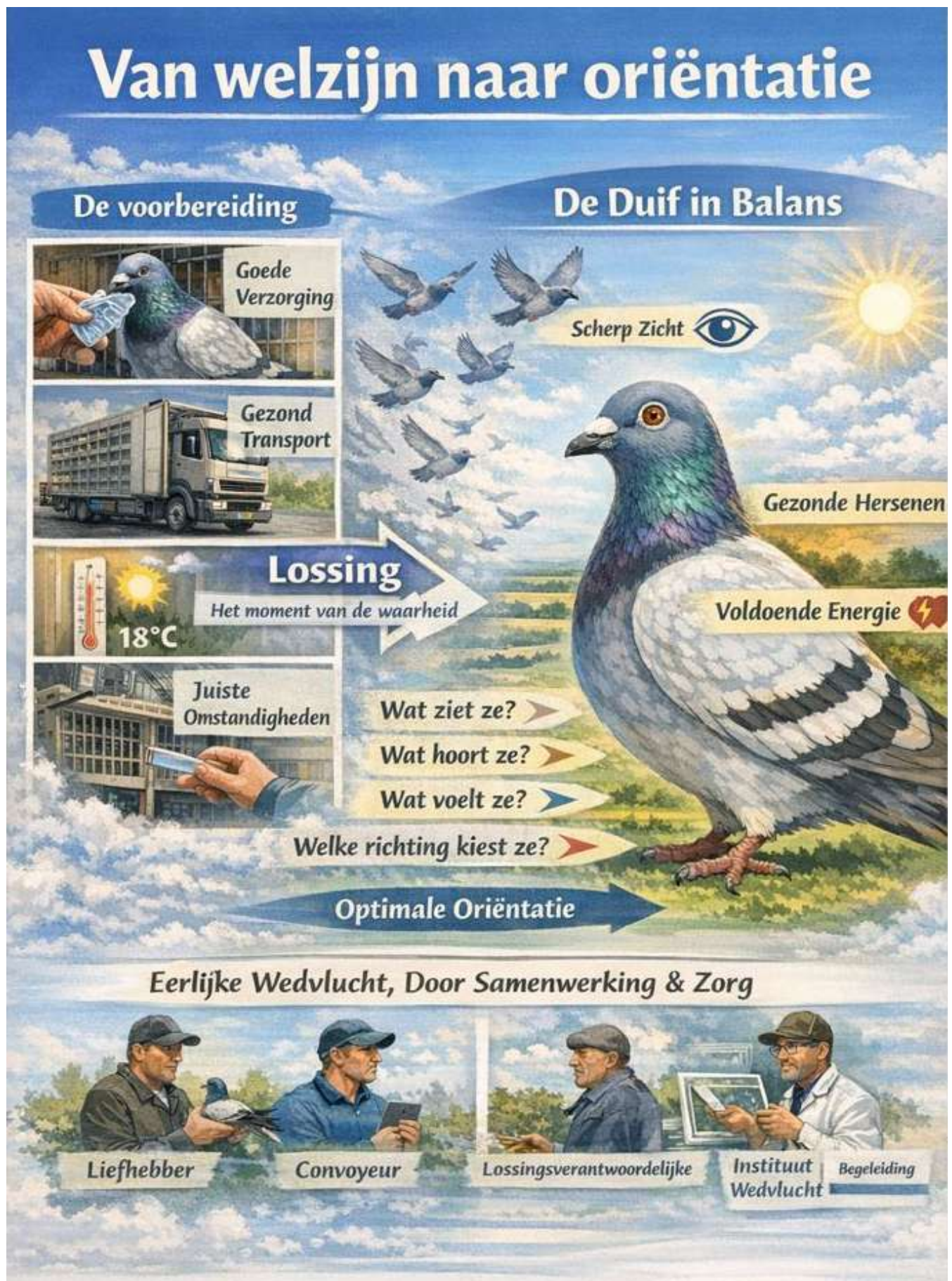
hoge snelheden mogelijk, ook over afstanden van 700 tot 800 kilometer en soms nog wel verder. Daarbij spelen factoren als windrichting en luchtdruk een duidelijke rol. Met staartwind vliegt een duif doorgaans hoger, bij kopwind juist lager, wat invloed heeft op het energieverbruik en het vluchtverloop.

Niet elke duif beschikt echter over dezelfde fysieke en mentale mogelijkheden. Er bestaan duidelijke individuele verschillen. Wat voor de ene duif haalbaar is, kan voor een andere net buiten bereik liggen. Dat besef is essentieel bij het beoordelen van prestaties en verliezen.

Eén algemene constatering staat daarbij overeind: een duif die gezond is, goed is voorbereid en gemotiveerd aan de start verschijnt, beschikt over een groot aanpassingsvermogen. Het creëren van die uitgangspositie ligt in handen van de liefhebber, via voeding, training, huisvesting en motivatie.

Bekijk de video over het orientatievermogen via het aardmagnetisch veld:





Van welzijn naar oriëntatie

Veel wat wordt beschreven, speelt zich af **vóór** het lossen. Het gaat over randvoorwaarden, zorg, verantwoordelijkheid. Over temperatuur, ventilatie, mandbezetting, water, rust en voeding. Zaken die ogenschijnlijk losstaan van wat veel liefhebbers als “het echte werk” zien: de vlucht zelf. Maar precies daar zit de denkfout.

Want op het moment dat de manden opengaan, draagt elke duif haar hele voorgeschiedenis met zich mee. Niet alleen haar genetische aanleg en haar trainingsuren, maar ook de **kwaliteit van het vervoer**, de **mate van stress**, haar **vochtbalans**, de **zuurstofvoorziening van haar hersenen** en de **rust of onrust** waarmee zij de lossing ingaat.

Oriëntatie is geen losstaand vermogen dat je aan- of uitzet bij het lossen. Het is een **fysiologisch en neurologisch proces** dat alleen optimaal functioneert wanneer het lichaam van de duif in balans is. Een uitgedroogde duif oriënteert slechter. Een oververhitte duif verwerkt prikkels trager. Een gestreste duif neemt andere beslissingen — vaak de verkeerde.

Wie het lossen wil begrijpen, moet daarom eerst begrijpen **in welke staat de duif zich op dat moment bevindt**.

Pas als welzijn, verzorging en transport op orde zijn, ontstaat de situatie waarin een duif haar natuurlijke oriëntatievermogen volledig kan aanspreken. Dan pas wordt zichtbaar wat training, ervaring, aanleg en intelligentie werkelijk waard zijn. Dan pas kun je spreken van een eerlijke lossing.

Vanuit dat besef maken we nu de stap naar de kern van dit boek.

In het volgende hoofdstuk staat niet de lossingsplek centraal, maar **de duif zelf**. Haar vermogen om informatie te verwerken. Haar manier van kijken, voelen en beslissen. Haar oriëntatie — niet als mysterie, maar als samenspel van biologie, ervaring en omstandigheden.

Hoe oriënteert een duif zich wanneer alles klopt?

Wat ziet zij, wat voelt zij, en welke signalen gebruikt zij om richting te kiezen?

En vooral: hoe herken je als liefhebber het verschil tussen een duif die *kan* oriënteren en een duif die daartoe werkelijk *in staat wordt gesteld*?

Dat is waar *De kunst van het lossen* nu écht begint.

Een gezamenlijke opdracht

Wat volgt in dit boek is geen handleiding voor één persoon, en ook geen pleidooi voor één functie. De kunst van het lossen is per definitie **collectief werk**.

Een goed verlopen wedvlucht ontstaat niet door één beslissing op één moment, maar door een reeks juiste keuzes, genomen door verschillende mensen, ieder vanuit zijn eigen rol en verantwoordelijkheid.

Daarom is dit boek tegelijk een uitnodiging én een opdracht:

Aan de individuele liefhebber:



Om verder te kijken dan de uitslag en het prijspercentage, en zich af te vragen in welke staat zijn duiven werkelijk aan de start verschijnen. Om welzijn niet te zien als kostenpost, maar als voorwaarde voor prestatie. En om te beseffen dat iedere duif die gezond en helder gelost wordt, een investering is in de toekomst van de sport.

Aan de convoyeur:



Die dag en nacht waakt over de duiven onderweg, vaak buiten beeld, maar van onschatbare waarde. Zijn observaties, zorg en beslissingen vormen de brug tussen voorbereiding en lossing. Wat hij ziet, voelt en rapporteert, kan het verschil maken tussen een vlucht die ontspoord en een vlucht die slaagt.

Aan de lossingsverantwoordelijke:



Hij is de regisseur van het beslissende moment. De spil tussen convoyeur en

Instituut Wedvlucht Begeleiding. Waar observatie, advies en realiteit samenkomen, daar ligt zijn verantwoordelijkheid.

De convoyeur ziet, hoort en voelt wat er in de wagen gebeurt. Het IWB analyseert weerkaarten, stromingen en risico's. Maar uiteindelijk is het de lossingsverantwoordelijke die de informatie weegt en het besluit draagt. Niet als formaliteit, maar als eindverantwoordelijke.

Leiderschap betekent hier: zelfstandig durven denken. Niet verschuilen achter schema's, protocollen of groepsdruk. Niet automatisch lossen omdat het "altijd zo ging". Maar op dat ene moment de situatie integraal beoordelen — luchtmassa's, zicht, rust in de manden, temperatuur, trekgedrag — en de consequenties van het besluit volledig aanvaarden.

Hij moet kunnen vertragen wanneer anderen willen versnellen. Twijfel durven benoemen wanneer de druk toeneemt. En desnoods nee zeggen wanneer omstandigheden niet kloppen, ook al is dat onpopulair.

Want op het moment van lossen is er geen correctie meer mogelijk. De manden gaan open — of niet.

Daarin schuilt zijn leiderschap. En daarin ligt de bescherming van het welzijn van duizenden duiven tegelijk.

Aan het Instituut Wedvlucht Begeleiding:

Om hun rol te blijven vervullen als kenniscentrum, geweten en kompas van de sport. Niet alleen door protocollen en codes, maar door het blijvend verbinden van wetenschap, praktijk en verantwoordelijkheid. En door de moed te hebben om soms *nee* te zeggen, wanneer omstandigheden het welzijn van de duiven in gevaar brengen.

En aan ons allemaal gezamenlijk:

Om te erkennen dat een perfect verlopen wedvlucht nooit vanzelfsprekend is. Dat zij het resultaat is van samenwerking, vertrouwen en gedeelde

verantwoordelijkheid. En dat juist daarin de kracht en de toekomst van de duivensport liggen.

Met die gezamenlijke opdracht in gedachten richten we nu de blik volledig op de duif zelf.

Op haar oriëntatievermogen — wanneer alles klopt.

Op haar keuzes — wanneer zij helder en onbelemmerd kan waarnemen.

Op haar terugkeer — als stille beloning voor goed werk vooraf.

Welzijn als voorwaarde voor oriëntatie

Oriëntatie is geen losstaand vermogen. Het is het resultaat van goed functionerende lichaams- en hersenprocessen.

Voor een duif vraagt oriëntatie om een juiste balans tussen zuurstofopname, vochtvoorziening, temperatuurregeling en neurologische verwerking. Wanneer die balans wordt verstoord, raakt niet alleen het lichaam overbelast, maar ook het vermogen om richting en koers te bepalen.

Stress, uitdroging, oververhitting en zuurstoftekort hebben directe invloed op de hersenfunctie. Juist die hersenprocessen zijn cruciaal in de eerste minuten na het lossen, wanneer de duif haar positie bepaalt en een vertrekbeslissing neemt.

Een duif die zich niet goed voelt, kan zich niet goed oriënteren.

Dat maakt welzijn geen bijkomende zorg of idealistisch streven, maar een functionele voorwaarde voor een verantwoorde lossing. Problemen die zich bij het lossen manifesteren, vinden hun oorsprong vaak in een verstoring van deze balans, die al vóór de losplaats is ontstaan.

Welzijn is meer dan thermisch comfort

In richtlijnen en welzijnsdocumenten ligt de nadruk begrijpelijkerwijs op meetbare factoren zoals temperatuur, luchtvochtigheid en ventilatie. Deze

parameters zijn belangrijk en vormen de basisvoorwaarden voor verantwoord transport en verblijf van duiven.

Wat daarbij vaak onderbelicht blijft, is de kwaliteit van de informatie die de atmosfeer aan de duif aanbiedt. Een luchtlaag kan thermisch acceptabel zijn, maar tegelijk arm aan visuele referenties, verstoord door diffuus licht, UV-belasting of gelaagde miststructuren.

Voor een duif betekent dit geen fysiek ongemak, maar cognitieve belasting. Oriëntatie vraagt dan extra verwerking, twijfel en herhaalde besluitvorming. Dat uit zich in gedrag dat voor de waarnemer zichtbaar is: stilte in de mand, langdurig cirkelen na lossing, fragmentatie van de groep en het uitblijven van een duidelijke trekriching.

Welzijn houdt daarom niet alleen verband met lichamelijk comfort, maar ook met mentale rust. Een atmosfeer die weinig of verwarrende informatie biedt, ondermijnt die rust — zelfs wanneer temperatuur en ventilatie binnen de normen vallen.

Mijn wens

Ik heb dit boek geschreven vanuit één overtuiging: dat duiven beter presteren wanneer wij het zelf op alle fronten beter doen.

Mijn wens is dan ook eenvoudig, maar niet vrijblijvend. Dat wie dit leest, bij elke inkorving en elke lossing even stilstaat bij de vraag: *heb ik vandaag alles gedaan wat in mijn vermogen ligt om deze duiven een eerlijke start te geven?*

Ik hoop dat dit boek bijdraagt aan meer begrip voor wat duiven nodig hebben vóórdat ze gelost worden. Aan meer respect voor de mensen die daar dagelijks hun verantwoordelijkheid in nemen. En aan meer samenwerking, juist op momenten dat het spannend wordt en beslissingen moeilijk zijn.

Als het ertoe leidt dat duiven rustiger worden gelost, zich beter oriënteren en vaker beter en gezond thuiskomen, dan is voor mij het doel bereikt.

Niet omdat het zo hoort, maar omdat het zo moet — voor de duif, en voor de toekomst van onze sport.

Beluister de Podcast over verliezen met jonge duiven:



Hoofdstuk 4. Licht en navigatie



Ultraviolet licht, diffuus licht en probleemvluchten

Een vergeten sleutel in de navigatie van postduiven

Wie jarenlang wedvluchten analyseert, merkt vroeg of laat dat sommige vluchten zich moeilijk laten verklaren met de gebruikelijke meteorologische factoren. Wind, temperatuur en neerslag geven vaak een eerste verklaring voor het verloop van een vlucht, maar soms treden er problemen op terwijl deze factoren ogenschijnlijk gunstig zijn.

Het zijn precies die vluchten die liefhebbers zich jaren later nog herinneren. De duiven vertrekken goed, het weer lijkt rustig, maar toch blijven tijdige aankomsten uit of komen de duiven sterk verspreid naar huis.

Wie dergelijke vluchten systematisch bestudeert, ontdekt dat er vaak een andere factor meespeelt: **de structuur van het licht in de atmosfeer.**

Tijdens mijn onderzoek naar probleemvluchten in de jaren negentig ontstond het vermoeden dat vooral het **ultraviolet deel van het zonlicht** een belangrijke rol speelt in het primaire oriëntatiesysteem van postduiven. Dat idee leek destijds speculatief, maar steeds meer wetenschappelijke studies beginnen vandaag in dezelfde richting te wijzen.

De hemel zoals een duif die ziet

Om het belang van ultraviolet licht te begrijpen, moeten we eerst beseffen dat een duif de wereld anders waarneemt dan een mens.

Het menselijk oog beschikt over drie soorten kleurreceptoren. Daarmee kunnen we het grootste deel van het zichtbare lichtspectrum waarnemen. Vogels beschikken echter over een vierde type receptor dat gevoelig is voor ultraviolet licht. Daardoor zien zij een deel van het spectrum dat voor ons volledig verborgen blijft.

De hemel is voor een duif daarom geen egaal blauw vlak, maar een complex patroon van lichtstructuren. Het zonlicht wordt in de atmosfeer verstrooid en daarbij ontstaan patronen van intensiteit en polarisatie die sterk samenhangen met de positie van de zon.

Deze patronen vormen als het ware een **lichtkaart van de hemel**. Zelfs wanneer de zon achter wolken verborgen zit, kan een duif via deze patronen nog steeds informatie afleiden over de positie van de zon.

Voor de navigatie van vogels is dit van groot belang. Het betekent dat het zonkompas niet uitsluitend afhankelijk is van de zichtbare zon zelf, maar ook van de structuur van het licht dat de atmosfeer vult.

Wanneer de lichtstructuur verdwijnt

Onder bepaalde atmosferische omstandigheden verandert de structuur van het licht echter drastisch.

Wanneer de lucht zeer vochtig is, wanneer fijne waterdruppels in de atmosfeer hangen of wanneer aerosolen en luchtvervuiling het zonlicht sterk verstrooien, ontstaat wat meteorologen **diffuus licht** noemen. In zulke omstandigheden wordt het licht uit alle richtingen tegelijk verspreid.

Voor het menselijk oog lijkt de hemel dan vaak helder genoeg. Het is licht, er is geen regen en soms is de zon zelfs vaag zichtbaar. Toch kan de structuur van het licht in zulke situaties grotendeels verdwijnen.

Voor een duif betekent dat dat een belangrijk deel van haar navigatie-informatie wegvalt.

Wanneer het patroon van ultraviolet licht en polarisatie in de hemel wordt verstoord, wordt het voor de duif moeilijker om de positie van de zon correct te bepalen. Het zonkompas verliest dan een deel van zijn betrouwbaarheid.

Dit verklaart mogelijk waarom probleemvluchten soms optreden onder omstandigheden die voor mensen nauwelijks problematisch lijken.

Het samenspel van meerdere navigatiesystemen

Het verlies van één navigatiesysteem hoeft overigens niet direct tot grote problemen te leiden. Zoals eerder beschreven beschikt de duif over meerdere oriëntatiemechanismen. Wanneer visuele informatie minder betrouwbaar wordt, kunnen andere systemen gedeeltelijk overnemen.

De geurkaart kan helpen om de globale positie ten opzichte van het hok te bepalen. Het magnetische systeem kan aanvullende richtingsinformatie geven. Uiteindelijk kan ook landschapsherkenning de duif helpen wanneer zij dichterbij huis komt.

Maar wanneer meerdere factoren tegelijk ongunstig zijn — bijvoorbeeld diffuus licht in combinatie met instabiele luchtlagen of veranderlijke wind — wordt het navigatiesysteem van de duif aanzienlijk minder betrouwbaar.

In zulke omstandigheden zien we vaak dat duiven langer rond de losplaats blijven draaien of in verschillende richtingen vertrekken. Het bekende beeld van een vlucht die langzaam op gang komt en waarbij de aankomsten sterk verspreid zijn, kan daar het gevolg van zijn.

Nieuwe inzichten uit modern onderzoek

In de afgelopen decennia is het wetenschappelijk onderzoek naar vogeloriëntatie sterk toegenomen. Experimentele studies tonen aan dat veel vogelsoorten inderdaad gebruikmaken van lichtpolarisatie en andere subtiële structuren in de hemel.

Daarnaast is bevestigd dat vogels ultraviolet licht kunnen waarnemen en dat dit licht een belangrijke rol speelt bij visuele waarneming en navigatie.

Hoewel nog niet alle details van dit systeem volledig begrepen zijn, groeit onder onderzoekers het besef dat de interactie tussen licht, atmosfeer en navigatie veel complexer is dan men vroeger aannam.

Wat lange tijd als een mysterieuze eigenschap van trekvogels werd gezien, blijkt in werkelijkheid een verfijnd samenspel van biologische en atmosferische processen.

Wat dit betekent voor de duivensport

Voor de duivensport heeft dit inzicht belangrijke gevolgen. Het betekent dat een goede lossing niet alleen afhankelijk is van klassieke weersfactoren zoals wind en regen, maar ook van de kwaliteit van de lichtstructuur in de atmosfeer.

Ervaren convoyeurs kijken vaak instinctief naar de lucht voordat zij duiven lossen. Zij letten op helderheid, zicht en de algemene indruk van de atmosfeer. Vaak blijkt dat deze intuïtieve beoordeling verrassend goed overeenkomt met wat moderne wetenschap beschrijft.

Wanneer de lucht helder en stabiel is, met duidelijke lichtstructuren en goede zichtcondities, vertrekken duiven doorgaans snel en in de juiste richting.

Wanneer de atmosfeer daarentegen diffuus en onrustig is, kan het navigatiesysteem van de duif minder betrouwbaar functioneren.

Het begrijpen van deze factoren kan daarom helpen om lossingen beter te beoordelen en risico's te vermijden.

Een blik op de toekomst

Het navigatiesysteem van de postduif behoort tot de meest fascinerende fenomenen in de natuur. Ondanks tientallen jaren onderzoek is nog lang niet alles bekend over de mechanismen die hieraan ten grondslag liggen.

Toch groeit langzaam het inzicht dat lichtstructuren in de atmosfeer — en in het bijzonder het ultraviolet deel van het zonlicht — een veel grotere rol spelen dan men lange tijd heeft gedacht.

Voor de duivensport opent dat een nieuw perspectief. Wanneer liefhebbers, convoyeurs en lossingscoördinatoren beter begrijpen hoe deze systemen werken, kan dat bijdragen aan veiligere en eerlijkere wedvluchten.

De kunst van het lossen begint immers bij het begrijpen van de wereld waarin de duif haar weg moet vinden.

De Ideale Lossingsatmosfeer: een gids voor optimale omstandigheden



Een succesvolle lossing begint niet alleen bij de duiven zelf, maar ook bij de atmosfeer waarin ze worden losgelaten. Verschillende factoren spelen een rol: UV-licht, polarisatie, luchtstabiliteit en windrichting. Deze elementen beïnvloeden zowel de oriëntatie van de duiven als hun vermogen om snel en veilig de weg naar huis te vinden. Hieronder een systematische uitwerking.

1. UV-structuur in de hemel

- Duiven gebruiken UV-licht voor navigatie; hun ogen zijn gevoelig voor polarisatiepatronen die door de zon worden gecreëerd.
- **Ideaal:** Een heldere hemel met goed zichtbare zonnestrallen die subtiele contrasten en schaduwen in het landschap creëren.
- **Minder ideaal:** Bewolkt of mistig weer, waarbij UV-patronen diffuus worden en oriëntatie lastiger wordt.

2. Polarisatiepatronen rond de zon

- Polarisatie van zonlicht helpt duiven bij het bepalen van hun richting, vooral op grotere afstand van het hok.
- **Ideaal:** Zon laag aan de horizon (ochtend of late namiddag) waarbij het polarisatiepatroon duidelijk is en de lucht minder verstrooiing heeft.
- **Let op:** Bij volledig bewolkte hemel zijn polarisatiepatronen verstoord; dit kan leiden tot langere oriëntatietijden.

3. Stabiele luchtlagen

- Turbulentie en verticale luchtstromen verbruiken extra energie van de duiven en kunnen hen desoriënteren.
- **Ideaal:** Luchtlagen die stabiel zijn, zonder sterke thermiek of wolkenontwikkeling.
- **Praktisch:** Vaak bij vroege ochtendlossingen of bij dagen met lichte, constante bewolking.

4. Ideale windrichting

- Windrichting beïnvloedt snelheid en veiligheid van de duiven.
- **Optimale lossing:** Wind schuin van achteren of zwak zijwaarts ten opzichte van de vliegrichting.
- **Te vermijden:** Tegenwind of zeer sterke wind, vooral bij lange afstanden; dit verhoogt vermoeidheid en risico's op verdwalen.

Beslisschema voor convoyeurs

Factor	Ideaal	Acceptabel	Vermijden
UV-licht	Helder, zon zichtbaar	Licht bewolkt, zon diffuus	Dichte bewolking, mist
Polarisatie	Zon laag, polarisatie duidelijk	Zon hoog, licht diffuus	Zon bedekt, diffuus licht
Luchtlagen	Stabiel, weinig thermiek	Enkele wolken, lichte turbulentie	Instabiel, sterke thermiek
Windrichting	Zwak achterwaarts / zijwaarts	Matige zijwind	Tegenwind / storm

Praktische tip: Convoyeurs kunnen bij twijfel observaties uitvoeren om te zien hoe de duiven in de mand reageren op actuele lucht- en lichtcondities. Staan ze met ongeduld te trappelen om gelost te worden of is de container zonder enig geluid of beweging. In het laatste geval is voorzichtigheid geboden om te lossen.

Hoofdstuk 5. Wanneer het navigatiesysteem faalt



Waarom sommige vluchten misgaan terwijl het weer goed lijkt

Hoe atmosfeer, licht en oriëntatie het verloop van een wedvlucht bepalen

Wie jarenlang wedvluchten observeert, merkt dat er een merkwaardig verschil bestaat tussen vluchten die vlekkeloos verlopen en vluchten die ondanks ogenschijnlijk goed weer toch moeizaam eindigen. Op de weerkaart lijken de omstandigheden gunstig: de wind is niet overdreven sterk, er zijn geen regenfronten in de buurt en de zichtbaarheid lijkt voldoende. Toch komen de duiven laat, verspreid of onregelmatig naar huis en liggen de verliezen soms hoger dan verwacht.

Voor veel liefhebbers blijft zo'n vlucht een raadsel. De verklaring wordt vaak gezocht in windrichting, temperatuur, afstand of vermoeidheid van de duiven. Soms wijst men op roofvogels of andere toevallige factoren. Wanneer men echter over langere tijd dergelijke vluchten analyseert, ontstaat een ander beeld. Er blijkt namelijk een factor te zijn die in de klassieke weeranalyse nauwelijks aandacht krijgt: de kwaliteit van het licht en de structuur van de atmosfeer waarin de duiven moeten navigeren.

Voor het menselijk oog lijkt een dag al snel geschikt voor een vlucht wanneer de lucht helder oogt en men ver kan kijken. Voor een postduif ligt dat anders. Haar navigatiesysteem is afhankelijk van subtiele structuren in het zonlicht en in de hemelkoepel. Wanneer deze structuren vervagen, kan de oriëntatie moeilijker worden, zelfs wanneer het weer voor mensen redelijk lijkt.

In een atmosfeer die veel fijne waterdruppels, vocht of aerosolen bevat, wordt zonlicht sterk verstrooid. Het resultaat is een egaal verlichte hemel zonder duidelijke lichtstructuur. Meteorologen spreken in zo'n situatie van diffuus licht. Voor mensen oogt zo'n hemel vaak rustig en gelijkmatig, maar voor vogels kan juist dan belangrijke navigatie-informatie verloren gaan.

De postduif gebruikt onder meer het zonkompas om haar richting te bepalen. Daarbij speelt niet alleen de zichtbare zon een rol, maar ook de patronen van ultraviolet licht en de polarisatiestructuur in de hemel. Wanneer deze patronen door verstrooiing vervagen, wordt het moeilijker om de exacte positie van de

zon af te leiden. Het gevolg is dat het belangrijkste navigatiesysteem van de duif minder betrouwbaar wordt.

De gevolgen daarvan zijn vaak al zichtbaar in de eerste minuten na de lossing. Onder ideale omstandigheden stijgen de duiven op, maken enkele korte cirkels en vertrekken vervolgens vrij snel in een duidelijke richting. De groep vormt een compacte massa die binnen enkele minuten aan de horizon verdwijnt. Dat gedrag laat zien dat hun navigatiesystemen elkaar bevestigen en dat de duiven snel hun koers kunnen bepalen.

Wanneer de hemelstructuur minder duidelijk is, ziet het beeld er anders uit. De duiven blijven langer boven de losplaats cirkelen en trekken soms in verschillende richtingen uiteen. Er ontstaat geen duidelijke hoofdrichting en het vertrek verloopt aarzelend. De vlucht begint dan feitelijk al met een oriëntatieprobleem.

Dit hoeft niet onmiddellijk tot grote verliezen te leiden. Veel duiven vinden na enige tijd alsnog hun koers. Toch verliest de vlucht snelheid en samenhang. Onderweg kunnen groepen uiteen vallen en raken sommige duiven verder van hun ideale lijn verwijderd.

Daarbij komt dat de omstandigheden op de losplaats niet altijd identiek zijn aan de omstandigheden onderweg. De atmosfeer bestaat vaak uit verschillende luchtlagen met elk hun eigen temperatuur, windrichting en lichtstructuur. Wanneer duiven tijdens de vlucht in zones terechtkomen waar deze eigenschappen plotseling veranderen, kan dat hun navigatie verder bemoeilijken.

Wanneer meerdere navigatiesystemen tegelijk minder betrouwbaar worden – bijvoorbeeld door diffuus licht, turbulente luchtlagen en wisselende wind – ontstaat de situatie waarin duiven hun koers slechts met moeite kunnen bepalen. Het resultaat is een vlucht die trager verloopt en waarin de aankomsten sterk verspreid raken. Voor de liefhebber thuis wordt dat zichtbaar als een concours waarin de duiven druppelsgewijs vallen, soms uren na elkaar, terwijl de afstand en het ogenschijnlijk goede weer een veel vlotter verloop hadden doen verwachten.

Interessant genoeg herkennen veel ervaren convoyeurs zulke omstandigheden vaak intuïtief. Zij kijken niet alleen naar regen, wind of temperatuur, maar ook

naar de “uitstraling” van de lucht. Wanneer de hemel vlak, melkachtig of onnatuurlijk egaal oogt, voelen zij vaak aan dat de omstandigheden minder gunstig zijn dan de weerkaart suggereert.

Wat lange tijd werd beschouwd als ervaring of intuïtie blijkt bij nader inzien vaak samen te hangen met de fysische eigenschappen van de atmosfeer. Lichtstructuur, luchtvochtigheid en de mate waarin zonlicht wordt verstrooid bepalen in belangrijke mate hoeveel navigatie-informatie voor vogels beschikbaar is.

Voor de duivensport betekent dit dat het begrip “goed weer” misschien te eenvoudig is. Een dag kan droog zijn en toch ongunstige omstandigheden bevatten voor de navigatie van duiven. Omgekeerd kan een dag met lichte bewolking uitstekende oriëntatiecondities bieden wanneer de structuur van het licht in de hemel duidelijk blijft en de atmosfeer stabiel is.

Het moment van lossen speelt daarbij een cruciale rol. In de eerste fase van een vlucht bepalen de duiven hun positie en kiezen ze hun richting. Wanneer de navigatiesignalen op dat moment duidelijk zijn, vertrekken ze snel en compact. Wanneer die signalen zwakker zijn, kan het vertrek al aarzelend verlopen en wordt de basis gelegd voor een moeilijke vlucht.

Naarmate het onderzoek naar vogeloriëntatie vordert, wordt steeds duidelijker dat de atmosfeer niet alleen het medium is waarin duiven vliegen, maar ook een bron van informatie waarop hun navigatiesysteem is gebaseerd. Wanneer die informatie vervaagt, wordt het voor de duif moeilijker om haar weg te vinden.

En precies daar ligt vaak de verklaring voor vluchten die misgaan terwijl het weer op het eerste gezicht goed lijkt.

DEEL III — Geschiedenis van vervoer en wedvluchten

De duivensport van vandaag is gebouwd op de ervaringen van gisteren.

Inleiding

Wat vandaag vanzelfsprekend lijkt, is vaak het resultaat van een lange ontwikkeling. De manier waarop duiven worden vervoerd, verzorgd en gelost heeft zich in de loop van vele generaties liefhebbers geleidelijk ontwikkeld.

In de beginjaren van de sport gebeurde transport onder omstandigheden die we vandaag nauwelijks nog zouden accepteren. Mandjes, treinen, karren en later vrachtwagens brachten de duiven naar de losplaatsen. Gaandeweg groeide het besef dat transportomstandigheden een grote invloed hebben op het welzijn van de duiven en op het verloop van de vlucht.

In dit deel wordt de geschiedenis van wedvluchten en transport beschreven. Niet alleen als een chronologisch verhaal, maar vooral als een ontwikkeling van inzicht. De sport heeft geleerd van ervaringen, van successen maar ook van fouten.

Wie de huidige praktijk wil begrijpen, moet het verleden kennen. Het laat zien hoe kennis, techniek en verantwoordelijkheid stap voor stap zijn gegroeid.

Hoofdstuk 6. De ontwikkeling van wedvluchten

Van rieten mand tot modern transport per duivencontainer

De ontwikkeling van wedvluchten, transport en lossing



Een inkorfavond bij PV De Zwaluw in de jaren zestig

- Wie de geschiedenis van de duivensport wil begrijpen, moet zich eerst de sfeer van een inkorfavond uit de jaren zestig voorstellen.
- Bij PV De Zwaluw in Laren (N-H) stond op zaterdag-muldeg vask al van ver een rij ijshebbers niet manden op straat te wachien op fiun beurt om te migen ankeven.
- De vereniging telde in ale jaren ongoveer 120 leden en er was zeifs een ledenstop.

Inkorven en Poules

- Papä-wörden inkerlijst, van do-pant liist.
- Iniggondo van do ringn-mmers: Niërec, worden het nim-moen-von-vernachie dat lëatuvon thu's sauden kerren.
- Een bekende poule was de "Heeft Wie Heeft"-poule van tien cent. Enortist te seveel tiehebkoes mateppeiden een de winneur eree ane des duisend guiders Voer een artaeder was det in die tija enerm bestioeg.



België: oorsprong van de moderne duivensport

- België delgiet van de moderne duiven-poonje ward bapö-laen.
- De stooulen specilalije wagenen keronga





Van inkorfavond naar transport



Duivenvervoer per trein, net convoyeur



Convoyeurs en lossenscoördinatoren

- Tijdens net transport sjette de convoyeur een-betangrijke hot fisl verzongde de duiven tijdens ae receider wiännögesie hoe
- Boven hem stond de hoofconvoyeur: die oon verin haereblut rees door de conedivacie, niet de organisatie en voer het besondeond voer goiesit.
- Vanult België verspreiden zowel-duiven als konnis zch naar



Van rieten mand tot modern transport per duivencontainer

De ontwikkeling van wedvluchten, transport en lossing

Een inkorfavond bij PV De Zwaluw

Wie de geschiedenis van de duivensport wil begrijpen, moet zich eerst de sfeer van een inkorfavond uit de jaren zestig voorstellen.

Bij PV De Zwaluw in Laren (N-H) stond op zaterdagmiddag vaak al van ver een rij liefhebbers met manden op straat te wachten op hun beurt om te mogen inkorven.

De vereniging telde in die jaren ongeveer 120 leden en er was zelfs een ledenstop. De rij begon bij het clublokaal maar liep vaak door tot op de hoek van de straat, ter hoogte van voddendoer Jan Schenk. Daar stonden de laatsten te wachten tot ze eindelijk aan de beurt waren.

Iedereen kende elkaar. Er werd gepraat over de duiven, over de vlucht van vorige week en over de kansen voor morgen.

Binnen stonden de inkorfmanden al klaar. Dat waren manden met een houten frame en gevlochten riet of bamboe. De bodem bestond uit kippengaas, met daarboven jute, zodat de houtmot niet meteen door het gaas viel.

Die houtmot kwam van de buurman het plaatselijke timmerbedrijf. In Laren was dat timmerbedrijf Langendorff, dat maar wat blij was dat iemand hun houtafval kon gebruiken.

Voor veel liefhebbers begon de duivensport in die tijd op een eenvoudige manier. Zo ook voor mij.

In 1959 moest ik voor mijn vader kippenvoer halen bij fouragehandel Jan van der Wardt aan de St. Janstraat. Op de deel liep een verdwaalde rode duif tussen het gemorste voer te pikken.

Jan zei: "Als je hem hebben wil moet je vanavond maar terugkomen. Als het donker is kan ik hem wel pakken."

Dat was het begin.

Hij gaf mij ook het advies eens te gaan kijken bij ome Gijs Hartog, die bij mij in de straat woonde en ook duiven hield. Van hem kreeg ik de eerste uitleg over de sport.

In 1963 werd ik lid van PV De Zwaluw.



Van Clemens Campman, eigenaar van de plaatselijke tapijtweverij, kreeg ik een leenklok. Daarmee kon ik mijn eerste wedvluchten spelen.

De rode doffer van Jan van der Wardt was bij mijn eerste vlucht vroeg thuis. Maar binnenkomen wilde hij niet. Hij bleef rustig op het dak zitten kijken.

Het resultaat was dus snel duidelijk.

Het inkorven en de poules

Het inkorven gebeurde volgens een vaste procedure.

Iedere liefhebber moest een papieren inkorflijst invullen. Daarop werden de ringnummers van de duiven genoteerd, in de volgorde waarin men verwachtte dat de duiven thuis zouden komen. Daar kon ook op gepould worden.

Een bekende poule was de “Heeft Wie Heeft”-poule van tien cent.

Doordat er zoveel liefhebbers meespeelden kon de winnaar soms meer dan duizend gulden winnen in het samenspel de CC Hilversum. Voor een arbeider was dat in die tijd een enorm bedrag.

De inkorflijsten werden in een hoge stapel gelegd. De volgorde van die stapel bepaalde wanneer je aan de beurt was om je duiven in te korven.

Wanneer alle duiven waren ingekorfd werden de manden verzegeld en klaargezet voor transport.

Zaterdagavond: het klokaanslaan



Op zaterdagavond kwamen de liefhebbers opnieuw bijeen in het lokaal.

Dan vond het klokaanslaan plaats.

Iedereen luisterde naar de radio. De voorzitter, Joop Bollebakker, maande tot stilte en telde luid af op de tijdspiepjes van de radio voor het hele uur.

55 – 56 – 57 – 58 – 59

En dan: “Rond!”

Dat was het signaal om de klok aan te slaan. Iedereen hield zijn oor tegen de klok om te controleren of hij daadwerkelijk liep. Daarna werd een controle-afslag gemaakt en werd de tijd genoteerd.

Vervolgens werkte Bram Lokker het scorebord bij, zodat iedereen kon zien of hij door het resultaat van de vorige vlucht was gestegen of gedaald in de stand.

Daarna werd er nog lang nagepraat. Er werd een kaartje gelegd. Er werd over duiven gesproken. En zoals dat hoorde vloeide het gerstennat rijkelijk.



Historisch kader – België als bakermat van de duivensport

Hoewel de duivensport in veel landen populair werd, ligt de oorsprong van de moderne wedvluchten in België.

Al in de negentiende eeuw ontstonden daar de eerste georganiseerde wedstrijden. Vooral in Vlaanderen en Wallonië hielden arbeiders, boeren, ambachtslieden en de gegoede burgerij postduiven. Vanuit deze liefhebbersgemeenschappen groeide de sport snel.

België werd het centrum van de internationale duivensport en veel van de grote fondvluchten vonden daar hun oorsprong.

Klassieke wedstrijden zoals:

- Bordeaux
- Dax
- Saint-Vincent
- Barcelona

werden iconische vluchten voor generaties duivenliefhebbers.

Ook organisatorisch liep België vaak voorop. Het systeem van centrale inkorving, massaal transport en gezamenlijke lossingen werd daar vroeg ontwikkeld.

Vanuit België verspreidden zowel duiven als kennis zich naar Nederland, Frankrijk, Engeland en Duitsland.

Tot op de dag van vandaag wordt België door veel liefhebbers beschouwd als het historische hart van de duivensport.

Het vervoer van duiven



In de beginjaren gebeurde het vervoer met gevlochten rieten manden. Later verschenen de zogenaamde kistmanden, met een houten frame en gevlochten riet of bamboe.

Het transport vond aanvankelijk vooral plaats per trein. Tot in de eerste helft van de jaren zestig werden duiven in speciale wagons vervoerd. In elke wagon bevond zich een convoyeur, die onderweg voor de duiven zorgde.

Hij gaf de duiven water en voer en hield het klimaat in de wagon in de gaten. Bij warm weer werden de schuifdeuren geopend, bij regen of kou weer gesloten.

Opmerkelijk genoeg was dat systeem vaak behoorlijk effectief.

De overgang naar vrachtwagens

Vanaf de jaren zestig werd het vervoer steeds meer overgenomen door vrachtwagens en containers.

De eerste containers waren vaak nog vrij eenvoudig. Het waren meestal dicht gebouwde wagens, waarbij de ventilatie soms niet verder ging dan een raampje dat open stond in de achterdeur.



In sommige regio's werd een nieuwe transportcontainer gefinancierd via een obligatielening, waarbij liefhebbers bijvoorbeeld 1000 gulden konden investeren. Andere afdelingen huurden transportbedrijven in.

Zo maakte de afdeling Gooi en Sticht van de zaterdagvliegers gebruik van vrachtwagens van transportbedrijf Trio uit Breukelen, met zijanten van opzij schuifbare zeilen. Ook dat gaf enige ventilatie, maar ideaal was het zeker niet.

Convoyeurs en lossingscoördinatoren

Tijdens het transport speelde de convoyeur een belangrijke rol. Hij verzorgde de duiven tijdens de reis.

Boven hem stond de hoofdconvoyeur, die ook verantwoordelijk was voor de communicatie met de organisatie en voor het beoordelen van de omstandigheden op de losplaats.

Daarnaast was er de lossingscoördinator.

Deze stond in nauw contact met de hoofdconvoyeur. Samen bepaalden zij het moment van lossen.

Vroeger gebeurde dat op basis van:

- het weerbericht
- een speciaal duivenweerbericht op de Belgische radio

Veel lossingscoördinatoren hadden een netwerk van liefhebbers die langs de route woonden en telefonisch doorgaven hoe het weer daar was.

Voeding tijdens transport

Ook de voeding tijdens transport veranderde in de loop der jaren.

Vroeger kregen duiven vaak grove paardentandmaïs. Dat was eenvoudig en goedkoop, maar zeker niet ideaal voor duiven die langere tijd in de mand verbleven.

Later werd dit vervangen door een speciaal samengestelde transportmix, die beter verteerbaar was en beter aansloot bij de behoefte van duiven tijdens transport.

De ontwikkeling van deze mengelingen betekende een belangrijke verbetering voor het welzijn van de duiven.

Hoofdstuk 7. Innovatie in transport

De Hilversumse wonderwagen

Het begin van een revolutie in het duiventransport

Beter klorat
tijdeen
transport

Nieuw ventilatie-
systeem

Impact in 1993:
Hilversumse duiven bovenin de nationale NPO-uitslag

Een nieuwe standaard in duiventransport

INVEKTOEIN 11 1986

Logos: SH, A, DAVEL, NPO12

De Hilversumse wonderwagen

Het begin van een revolutie in het duiventransport



Op bovenstaande foto staat Tinus Lolkema uit Hilversum toendertijd bekend als afslager van de Hilversumse Duivenbeurs.

Begin jaren negentig begon in Nederland langzaam het besef te groeien dat het transport van postduiven beter kon en eigenlijk ook beter moest.

Duiven werden nog altijd vervoerd in containers waarin de ventilatie vaak minimaal was. De omstandigheden tijdens transport waren sterk afhankelijk van temperatuur, wind en rijomstandigheden. Vooral bij warm weer kon de lucht in de wagen zwaar en benauwd worden.

Toen ik in **1993** verantwoordelijk werd voor het vervoer van de duiven in het **Gooi**, ontstond het idee dat het anders moest.

Samen met mijn bestuursleden en de firma **Elenbaas uit Poortvliet**, een bedrijf dat ervaring had met het bouwen van transportmaterieel, werd gewerkt aan een nieuw concept voor de transportcontainer. De kern van dat concept was een **doordacht ventilatiesysteem** dat zorgde voor een constante luchtcirculatie door de hele container.

Het doel was eenvoudig: de duiven tijdens transport **frisse lucht en een stabiel klimaat** geven.

In die tijd was dat geen vanzelfsprekendheid.



Toen de nieuwe container voor het eerst in gebruik werd genomen wist niemand precies wat het effect zou zijn. Maar al snel werd duidelijk dat er iets bijzonders gebeurde.

Op de **vier dagfondvluchten van dat eerste seizoen** verschenen telkens **vier tot vijf duiven uit onze regio in de top tien van de nationale NPO-uitslag**.

Dat bleef niet onopgemerkt.

Besturen van andere afdelingen begonnen nieuwsgierig te worden. Er werd gebeld, er werd gevraagd en uiteindelijk kwamen delegaties kijken naar de transportwagons die inmiddels een bijnaam had gekregen:

“de Hilversumse wonderwagons.”

Men wilde weten wat daar nu precies anders aan was.

Wie de wagon bekeek zag geen ingewikkelde techniek of spectaculaire installaties. Het geheim zat in iets eenvoudigs maar doordachts: een systeem dat ervoor zorgde dat de lucht **constant door de container circuleerde**, zodat de duiven tijdens transport onder betere omstandigheden verbleven.

Wat begon als een experiment in één regio bleek uiteindelijk het begin van een veel bredere ontwikkeling.

Steeds meer afdelingen begonnen hun transportwagons aan te passen of nieuwe containers te bouwen met vergelijkbare ventilatiesystemen. In de jaren daarna werd deze manier van ventileren geleidelijk **de standaard in Nederland**.

Ook buiten Nederland bleef de ontwikkeling niet onopgemerkt.

Liefhebbers en organisaties uit andere landen kwamen kijken hoe het systeem werkte. Daarmee kreeg een initiatief dat ooit begon als een regionale verbetering uiteindelijk invloed op het **duiventransport in een groot deel van Europa**.

Zoals bij veel vernieuwingen verliep het begin niet zonder weerstand. Sommige concurrenten vonden dat het systeem een oneerlijk voordeel gaf en pleitten er zelfs voor om het ventilatiesysteem weer uit de container te verwijderen.

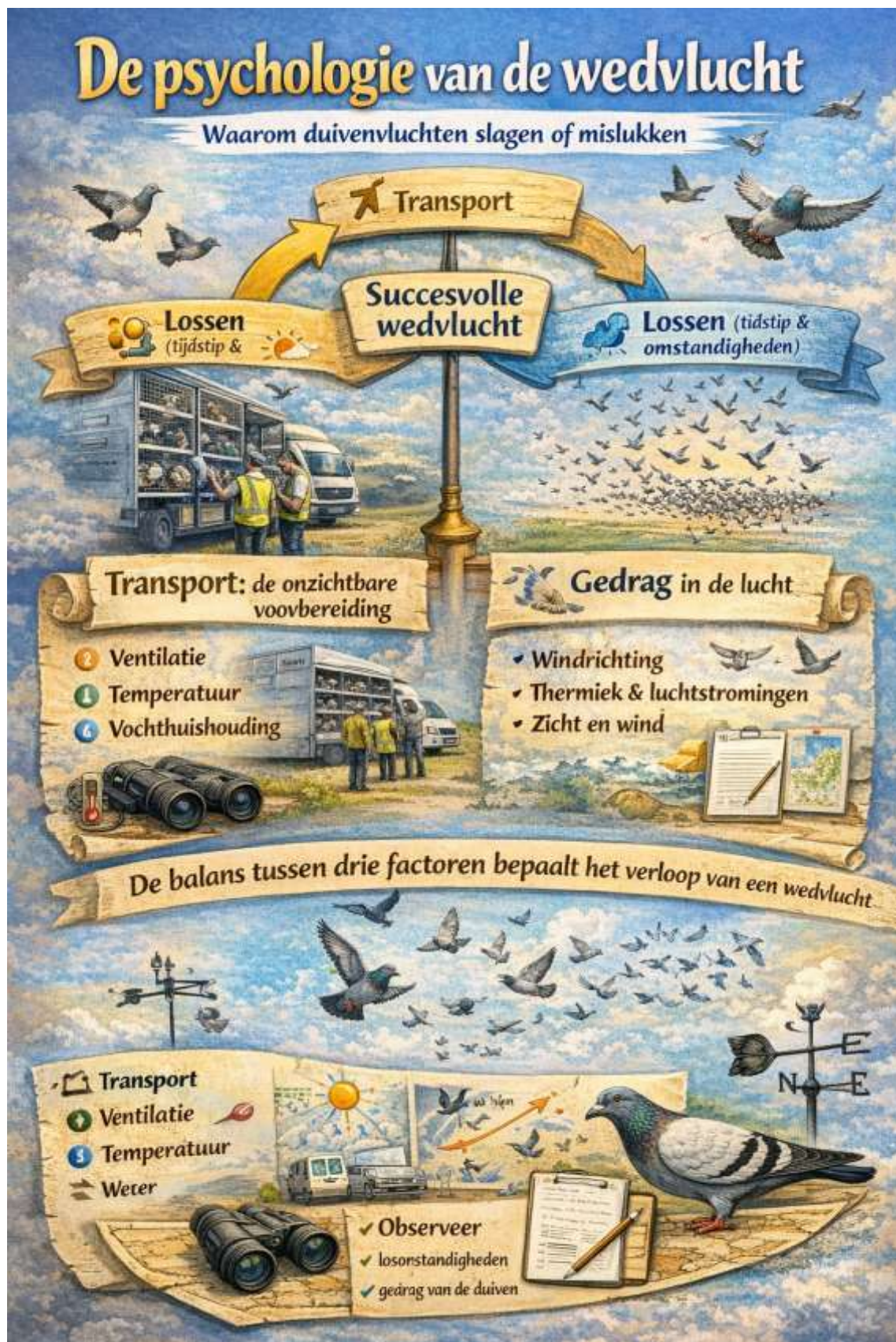
Maar de resultaten spraken voor zich.

De prestaties van de duiven, het verloop van de vluchten en vooral het welzijn van de dieren maakten duidelijk dat het transport van postduiven een nieuwe fase was ingegaan.

Wat begon met rieten manden, treinwagons en eenvoudige vrachtwagons had zich ontwikkeld tot een vorm van vervoer waarbij steeds meer aandacht werd besteed aan **verzorging, ventilatie en verantwoordelijkheid voor de duiven**.

De **Hilversumse wonderwagons** was daar een zichtbaar beginpunt van.

Hoofdstuk 8. Cultuur van de duivensport



De psychologie van de wedvlucht

Waarom duivenvluchten slagen of mislukken

Veel liefhebbers kijken naar een wedvlucht alsof het een eenvoudig gegeven is: de duiven worden gelost en wie de snelste heeft, wint.

In werkelijkheid is een wedvlucht een veel complexer samenspel van factoren. Na tientallen jaren observeren van vluchten, transport en lossingen ben ik tot de overtuiging gekomen dat het verloop van een wedvlucht in hoofdzaak wordt bepaald door **drie elementen**:

- het transport
- het moment en de omstandigheden van lossen
- het gedrag van de duiven in de lucht

Wanneer één van deze drie factoren niet klopt, kan een wedvlucht volledig anders verlopen dan verwacht.

Transport: de onzichtbare voorbereiding

De wedvlucht begint niet bij het lossen.

Hij begint op het moment dat de duiven **worden ingekorfd**.

Vanaf dat moment brengen ze soms vele uren door in de mand en later in de transportwagen. In die periode gebeurt er meer dan veel liefhebbers zich realiseren.

Duiven zijn gevoelige dieren. Temperatuur, luchtkwaliteit, vocht en rust hebben een directe invloed op hun conditie.

Wanneer het transport niet optimaal is – bijvoorbeeld door slechte ventilatie of te hoge temperaturen – verliezen duiven energie nog vóór de vlucht begonnen is.

Dat heeft gevolgen voor:

- hun oriëntatievermogen

- hun uithoudingsvermogen
- hun motivatie om snel naar huis te vliegen

In de praktijk wordt het belang van goed transport vaak onderschat. Toch vormt het de **fundering van een goede wedvlucht**.

Een duif die fris en uitgerust in de mand zit, begint de vlucht onder heel andere omstandigheden dan een duif die al vermoeid is voordat de klep open gaat.

Lossen: het beslissende moment



Het moment van lossen is misschien wel de meest kritische beslissing van de hele wedvlucht.

Een verschil van een paar uur kan betekenen dat duiven vliegen onder:

- stabiel weer
- opkomende thermiek
- naderende storingen
- of tegenwind die later op de dag sterker wordt

Daarom is het werk van een lossingscoördinator nooit eenvoudig geweest.

Vroeger moest men het doen met het weerbericht, het duivenweerbericht op de Belgische radio en telefoontjes van liefhebbers langs de vluchtlijn.

Tegenwoordig zijn er veel meer hulpmiddelen beschikbaar, maar de essentie blijft hetzelfde: het juiste moment kiezen waarop de duiven hun vlucht kunnen beginnen.

Een verkeerde beslissing kan leiden tot:

- slechte vluchtverlopen
- grote verliezen
- of duiven die urenlang blijven rondtrekken voordat ze koers zetten.

Het gedrag van de duiven

De derde factor is misschien wel de minst begrepen: **het gedrag van de duiven zelf**.

Wanneer duizenden duiven tegelijk worden gelost ontstaat er in de lucht een complexe dynamiek. In het begin vormen de duiven vaak een grote groep. Vervolgens beginnen ze zich te oriënteren en trekken ze geleidelijk uit elkaar.

Maar dit proces verloopt niet altijd hetzelfde.

Soms kiezen groepen duiven een bepaalde **vertrekriching** die niet precies overeenkomt met de kortste weg naar huis. Dat kan leiden tot verrassende vluchtverlopen en onverwachte uitslagen.

Factoren die dit gedrag beïnvloeden zijn onder andere:

- windrichting
- zicht
- luchtstromingen
- de aanwezigheid van andere grote groepen duiven

Wie dit gedrag jarenlang observeert, ziet patronen ontstaan die niet altijd direct verklaarbaar zijn, maar wel steeds terugkeren.

De balans tussen drie factoren

Een succesvolle wedvlucht ontstaat wanneer **transport, lossing en duivengedrag in balans zijn**.

Als het transport goed is, beginnen de duiven fris aan hun vlucht.

Als het lossen op het juiste moment gebeurt, kunnen de duiven zich snel oriënteren en koers zetten.

En wanneer de omstandigheden onderweg gunstig zijn, ontwikkelen zich mooie en eerlijke vluchtverlopen.

Maar wanneer één van deze factoren niet klopt, kan het hele karakter van een vlucht veranderen.

Een slechte lossing kan een perfect transport tenietdoen.

Een slecht transport kan zelfs bij goed weer leiden tot een moeizame vlucht.

Observatie als sleutel

In de loop der jaren ben ik steeds meer tot de overtuiging gekomen dat de duivensport gebaat is bij **nauwkeurige observatie**.

Niet alleen van de duiven zelf, maar ook van alles wat er omheen gebeurt:

- de omstandigheden tijdens transport
- het weer op de losplaats
- de ontwikkeling van het weer langs de vluchtlijn
- het gedrag van duiven na het lossen

Door dat alles met elkaar in verband te brengen ontstaat langzaam een beter begrip van hoe wedvluchten werkelijk verlopen.

Het is een proces dat niet in één seizoen ontstaat, maar groeit uit **jaren van kijken, vergelijken en analyseren**.

Een sport die blijft leren

De duivensport heeft zich in de afgelopen decennia sterk ontwikkeld.

Nieuwe transportwagens, betere verzorging van duiven en steeds nauwkeurigere weersinformatie hebben het verloop van wedvluchten verbeterd.

Maar ondanks alle techniek blijft één ding hetzelfde: de wedvlucht zelf.



Elke keer wanneer de kleppen van de transportwagen open gaan, begint opnieuw dat fascinerende moment waarop duizenden duiven hun weg naar huis moeten vinden.

Het is een samenspel van natuur, ervaring en voorbereiding.

En juist dat maakt de duivensport zo bijzonder.

Waarom verandering in de duivensport vaak weerstand oproept

Wie zich verdiept in de geschiedenis van de duivensport ziet een opvallend patroon. Vrijwel elke belangrijke verandering in de sport werd in het begin met twijfel, discussie of zelfs weerstand ontvangen.

Dat is niet uniek voor de duivensport. In vrijwel elke sport en in vrijwel elke organisatie reageren mensen in eerste instantie voorzichtig op nieuwe ideeën. Zeker wanneer die ideeën raken aan bestaande gewoonten of aan de manier waarop wedstrijden worden georganiseerd.

De duivensport is daar geen uitzondering op.

Decennialang werden wedvluchten georganiseerd volgens een systeem dat voor iedereen vertrouwd was. Duiven werden ingekorfd, vervoerd en gelost, en het verloop van een vlucht werd vaak gezien als een samenspel van ervaring, geluk en omstandigheden.

Maar naarmate het aantal duiven toenam en de afstanden groter werden, begonnen sommige liefhebbers zich steeds meer af te vragen of bepaalde onderdelen van de sport misschien beter konden.

Vooraf het **transport van duiven**, de **verzorging onderweg** en het **moment van lossen** bleken van grote invloed te zijn op het verloop van een wedvlucht.

In de praktijk betekende dit dat liefhebbers die zich met deze onderwerpen gingen bezighouden soms met een andere blik naar de sport keken dan gebruikelijk was. Waar anderen een vlucht vooral beoordeelden op de uitslag, probeerden zij te begrijpen **waarom een vlucht zo verliep**.

Dat leidde onvermijdelijk tot discussies.

Nieuwe ideeën roepen nu eenmaal vragen op. Werkt het werkelijk zo? Is het wel nodig om iets te veranderen? En misschien nog wel belangrijker: wie bepaalt uiteindelijk wat de juiste manier van werken is?

In de jaren negentig begon binnen de duivensport langzaam een ontwikkeling waarbij steeds meer aandacht kwam voor zaken als **ventilatie tijdens transport**,

verzorging van duiven onderweg en een zorgvuldiger beoordeling van de weersomstandigheden bij het lossen.

Wat in eerste instantie soms als een experiment werd gezien, groeide later uit tot inzichten die op veel plaatsen in de sport werden overgenomen.

Dat proces verliep niet altijd geruisloos. Zoals bij elke verandering waren er voorstanders en mensen die liever vasthielden aan de bestaande manier van werken.

Achteraf bekeken hoort dat eigenlijk bij elke ontwikkeling.

Nieuwe ideeën ontstaan meestal niet in vergaderzalen of beleidsstukken. Ze ontstaan vaak bij liefhebbers die iets opmerken, zich ergens over verwonderen en vervolgens proberen te begrijpen hoe het beter kan.

Sommige van die ideeën verdwijnen weer. Andere blijken na verloop van tijd waardevol en worden langzaam onderdeel van de dagelijkse praktijk van de sport.

Wanneer men jaren later terugkijkt, lijkt zo'n ontwikkeling vaak vanzelfsprekend. Maar wie er middenin heeft gestaan weet dat vernieuwing meestal begint met **vragen stellen, observeren en soms tegen de stroom in denken.**

De geschiedenis van de duivensport laat zien dat juist die combinatie van traditie en vernieuwing de sport telkens opnieuw vooruit heeft gebracht.

En uiteindelijk draait het daarbij altijd om hetzelfde doel: de wedvluchten eerlijk laten verlopen en de duiven onder zo goed mogelijke omstandigheden hun weg naar huis laten vinden.

Hoe vernieuwingen uiteindelijk toch hun weg vinden in de sport

Wie terugkijkt naar de geschiedenis van de duivensport ziet dat vernieuwingen zelden in één keer worden omarmd.

Meestal verloopt dat proces in verschillende stappen.

In het begin is er vaak één liefhebber of een kleine groep die iets opmerkt. Soms is dat een probleem bij transport, een opmerkelijk vluchtverloop of een terugkerende situatie die vragen oproept. Vanuit die observatie ontstaat een idee dat misschien anders of beter kan.

De eerste reacties zijn meestal voorzichtig. Mensen vragen zich af of het wel nodig is om iets te veranderen. De bestaande manier van werken heeft immers jarenlang gefunctioneerd.

Wanneer nieuwe ideeën vervolgens in de praktijk worden toegepast, ontstaat vaak discussie. Sommigen zien de voordelen, anderen blijven sceptisch en wachten af.

Maar zodra resultaten zichtbaar worden – bijvoorbeeld betere vluchtverlopen, minder verliezen of gezondere duiven – verandert de houding langzaam. Wat eerst als experiment werd gezien, wordt dan steeds vaker als een logische verbetering beschouwd.

Op dat moment begint een nieuwe fase. Andere afdelingen, organisaties of liefhebbers nemen de ideeën over en passen ze op hun eigen manier toe. Zo verspreiden vernieuwingen zich stap voor stap door de sport.

Na verloop van tijd ontstaat er een situatie waarin niemand zich nog precies herinnert hoe het vroeger was. De nieuwe werkwijze wordt dan eenvoudigweg gezien als de normale manier van werken.

Zo heeft de duivensport zich in de afgelopen decennia op veel punten ontwikkeld.

Niet door grote revoluties, maar door een reeks kleine stappen waarin observatie, ervaring en praktijk langzaam samenkwamen.

Het zijn vaak juist die stille ontwikkelingen die uiteindelijk het meeste verschil maken.

En achter veel van die veranderingen staan liefhebbers die jarenlang hebben gekeken, nagedacht en geprobeerd te begrijpen hoe de sport beter georganiseerd kan worden – in het belang van de duiven en van de wedvluchten zelf.



Dertien misverstanden in de duivensport

Wat de praktijk ons werkelijk leert

In de duivensport bestaan veel overtuigingen die al generaties lang worden doorgegeven. Op inkorfavonden, in clubgebouwen en bij de hokken worden ze vaak als vanzelfsprekend aangenomen.

Maar wie jarenlang wedvluchten observeert, transporten volgt en lossingen analyseert, ontdekt dat sommige van die zekerheden minder vanzelfsprekend zijn dan men denkt.

In de loop van meer dan vijfendertig jaar studie naar wedvluchten, transport en lossingen ben ik verschillende van deze misverstanden regelmatig tegengekomen.

Hier volgen er dertien.

1. De beste duiven winnen altijd

Dit klinkt logisch, maar in werkelijkheid ligt het genuanceerder.

Een goede duif heeft natuurlijk een voorsprong, maar de uitslag van een wedvlucht wordt ook beïnvloed door transportomstandigheden, lossingstijdstip en vluchtverloop.

Zelfs een uitstekende duif kan op een slechte vlucht nauwelijks tot zijn recht komen.

2. Het lossen bepaalt alles

Veel liefhebbers denken dat de lossing het belangrijkste moment van de hele wedvlucht is.

Hoewel het lossen inderdaad een cruciale rol speelt, is het slechts één van de factoren. Als het transport slecht is geweest, beginnen duiven al met een achterstand aan hun vlucht.

Een goede lossing kan een slecht transport niet volledig compenseren.

3. Hoe groter de lossing, hoe eerder de vlucht

Grote lossingen met duizenden duiven maken indruk, maar ze brengen ook hun eigen dynamiek met zich mee.

Wanneer enorme groepen duiven tegelijk worden gelost, kunnen er trekbewegingen ontstaan die de vlucht beïnvloeden. Groepen duiven kunnen een bepaalde richting kiezen die niet altijd overeenkomt met de kortste weg naar huis.

4. De wind bepaalt de uitslag

Wind speelt een belangrijke rol, maar hij is zelden de enige bepalende factor.

Zicht, temperatuur, luchtstromingen, inversie en het moment van lossen kunnen minstens zo belangrijk zijn voor het verloop van een vlucht.

5. Duiven vliegen altijd rechtstreeks naar huis

In theorie is de kortste weg de beste route. In de praktijk blijkt dat duiven vaak eerst een andere richting kiezen voordat ze hun uiteindelijke koers bepalen.

Dat heeft te maken met groepsgedrag, oriëntatie en atmosferische omstandigheden.

6. Slechte vluchten zijn pech

Wanneer een vlucht slecht verloopt, wordt dat vaak toegeschreven aan pech of ongunstige omstandigheden.

In werkelijkheid zijn er vaak meerdere factoren die samen zo'n vlucht veroorzaken: transport, weerontwikkeling, lossingstijdstip en trekgedrag van de duiven.

Wie deze factoren analyseert, ontdekt dat veel “pechvluchten” eigenlijk verklaarbaar zijn.

7. Duiven kunnen onder alle omstandigheden vliegen

Postduiven zijn sterke dieren, maar ook zij hebben grenzen.

Wanneer weersystemen instabiel zijn of wanneer er sterke storingen op de vluchtlijn aanwezig zijn, kunnen zelfs de beste duiven moeite hebben om hun weg naar huis te vinden.

8. Hoe vroeger lossen, hoe beter

Veel liefhebbers denken dat een vroege lossing automatisch een goede vlucht oplevert.

Maar een te vroege lossing kan juist problemen geven wanneer de atmosfeer nog niet stabiel is of wanneer er later op de dag betere omstandigheden ontstaan.

Het juiste moment is belangrijker dan het vroegste moment.

9. Transport heeft weinig invloed op de vlucht

Dit is misschien wel één van de grootste misverstanden in de sport.

De omstandigheden tijdens transport – ventilatie, temperatuur, rust en verzorging – hebben een directe invloed op de conditie van de duiven wanneer de vlucht begint.

Een goede vlucht begint daarom altijd met goed transport.

10. Wedvluchten zijn niet te analyseren

Sommigen geloven dat wedvluchten vooral toeval zijn en dat ze nauwelijks te analyseren vallen.

Maar wie jarenlang vluchtverlopen bestudeert, ziet duidelijke patronen ontstaan.

Transport, lossing en vluchtgedrag vormen samen een systeem dat wel degelijk te begrijpen is – al blijft de natuur altijd een factor die zich niet volledig laat voorspellen.

11. Er is één perfecte kweeklijn

Veel liefhebbers geloven dat er één superlijn bestaat die altijd wint.

Het klinkt verleidelijk: een genetisch wonder dat automatisch succes garandeert.

In de praktijk blijkt het genuanceerder. Succesvolle duiven zijn vaak het resultaat van het combineren van lijnen, afgestemd op omstandigheden, hokmanagement en karakter van de duiven. Een lijn die op het ene hok uitblinkt, kan op een ander hok teleurstellen. Genetica werkt niet los van omgeving en verzorging.

12. Vroege jongen zijn automatisch beter

Er bestaat het idee dat vroege jongen – geboren in januari of februari – automatisch sterker en sneller zijn.

Maar feitelijk zijn timing, groeisnelheid en voedingsmanagement minstens zo belangrijk. Te vroeg geboren jongen kunnen juist fysiologische stress ondervinden, wat later in het seizoen tot mindere vluchtprestaties kan leiden. Het gaat niet om de kalenderdatum, maar om het juiste ritme van groei en ontwikkeling.

13. Slechts één factor bepaalt succes

Sommigen geloven dat winst afhangt van één enkele factor: de afstand, de ervaring van de duif, de windrichting of de hand van de verzorger.

In werkelijkheid is succes een samenspel van veel factoren: genetica, conditie, voeding, transport, lossing, weersomstandigheden en groepsgedrag. Wie denkt het geheim in één ding te vinden, mist het grotere geheel. Analyse van al deze elementen samen geeft pas echt inzicht.



Leren kijken voorbij de misverstanden

De duivensport wordt vaak omgeven door vaste overtuigingen en tradities. Ze geven houvast, maar kunnen ook blind maken voor wat er werkelijk gebeurt op het hok en in het luchtruim.

De dertien misverstanden die we hier hebben besproken laten één ding duidelijk zien: succes is nooit het resultaat van één enkele factor. Het is een samenspel van genetica, verzorging, training, transport, lossing, weer en gedrag. Alleen wie observeert, analyseert en openstaat voor nuance, kan het grotere plaatje zien.

Tradities zijn waardevol, maar kritisch kijken leert ons meer dan blindelings volgen. Wie dat doet, begrijpt waarom een duif soms wint, soms faalt – en waarom elke vlucht een nieuw hoofdstuk van inzicht en ervaring biedt.

Kortom: durf te twijfelen, durf te analyseren en durf te leren. Dat is de echte kunst in de duivensport.

DEEL IV — Transport, Lossing en Vluchtvoorbereiding

Wie de vlucht wil begrijpen, moet beginnen bij de reis naar de losplaats.

Inleiding

Voordat een duif haar vleugels spreidt aan de losplaats, heeft zij vaak al vele uren in de mand doorgebracht. Tijdens dat transport worden belangrijke voorwaarden gelegd voor het verdere verloop van de vlucht.

Temperatuur, ventilatie, vochtigheid, rust en ruimte beïnvloeden het welzijn van de duiven in sterke mate. Kleine verschillen in omstandigheden kunnen soms grote gevolgen hebben voor hun conditie en oriëntatievermogen.

In dit deel wordt uitgebreid stilgestaan bij de voorbereiding van een wedvlucht. Het transport van duiven vraagt om kennis van logistiek, dierverzorging en praktische ervaring. Hoe beter deze voorbereiding is, hoe groter de kans dat de duiven in optimale conditie aan de vlucht beginnen.

Transport vormt daarmee een onzichtbare maar cruciale schakel tussen liefhebber en vlucht.

Hoofdstuk 9. De reis naar de losplaats

Belading als stille winstfactor

Wat vóór vertrek wordt besloeten, werkt door tot aan de laatste prijs.

De manier van beladen kan het verloop van een wedvlucht sterk beïnvloeden. Minder duiven per mand en strategische **spreiding van manden** verhogen de ventilatie. Een detail met grote impact op welzijn en rendement.



Minder duiven, Betere Belading

Volgestapelde Containers

- Manden maximaal gevuld
- Volledig gestapeld
- Hoge warmt en vochtige opstapeling
- Benauwde situatie tijdens transport
- Fysiologische stress en uitdroging
- Lagere prestaties, meer verliezen

Gezonder Transport

**Verlies & Frisse Lucht
Stress & Rendement**

Verspreide Containers

Strategisch laden

- Enkele lagen vrijhouden
- Bewust ventilatieruimte creëren
- Laag CO₂ en vocht opbouw
- Beter herstelvermogen bij aankomst
- Lagere uitvalsrisico, meer rendement

Zorgvuldige containerstrategie beïnvloedt:

Fysiologisch Achterstand

- Temperaturopbouw
- Vochtaccumulatie
- CO₂-concentratie
- Stressniveau na transport

Temperatuur

Vocht

CO₂

Stress

Herstel

Vroeg herstel, Beter Wedvluchten

- Lagere transportstress
- Stabiele thermoregulatie
- Homogener vertrekdrag
- Toekomstpoistentieel verhogen



€12.000

extra inkomsten en structureel hogere bezetting:

Wie werkelijk rekt, rekt ook met frisse lucht.

Structurele verbeteringen zorgen voor **tientallen duiven méér** die thuiskomen, zonder een duif extra te vervoeren. Beter welzijn verhoogt niet alleen het rendement, maar ook de voldoening en reputatie van de du.

Belading als stille winstfactor

De rekensom gaat uit van aantallen. Maar vóór de eerste kilometer wordt gereden, ligt er al een beslissingsmoment dat grote invloed heeft op verlies én rendement: **de manier van beladen.**

Aan het begin van de week wordt geïnventariseerd hoeveel duiven men denkt in te korven. In de praktijk vallen die aantallen vrijwel altijd iets lager uit. Toch wordt op basis van die eerste cijfers het transport ingericht: aantal manden, aantal containers, planning.

Wat er vervolgens vaak gebeurt, is organisatorische logica: manden worden volledig gevuld, containers van onder tot boven en van voor tot achter beladen. Efficiënt in aantallen — maar niet altijd optimaal voor het microklimaat.

Hier ligt een kans.

Wanneer de vervoerscoördinator vooraf weet dat hij bijvoorbeeld geen maximale bezetting zal krijgen, kan hij strategisch kiezen voor:

- Minder duiven per mand
- Het vrijhouden van enkele lagen of rijen
- Spreiding van manden over containers
- Bewust creëren van ventilatiecorridors

Dat lijkt een detail. In werkelijkheid beïnvloedt het rechtstreeks:

- Temperatuuropbouw
- Vochtaccumulatie
- CO₂-concentratie
- Stressniveau tijdens transport
- Herstelcapaciteit na aankomst

Jonge duiven die zich urenlang in een volgestapelde, thermisch instabiele container bevinden, beginnen de vlucht al met een fysiologische achterstand. Verhoogde ademfrequentie, vochtverlies, onrust en energieverbruik vóór de lossing vergroten het risico op desoriëntatie en uitputting.

Een beter geventileerde belading:

- verlaagt de transportstress
- beperkt uitdroging
- stabiliseert de thermoregulatie
- verhoogt de kans op homogeen vertrek
- verkleint het risico op massale uitval

En hier raakt welzijn de rekensom.

Wanneer door betere belading per vlucht bijvoorbeeld 200 jonge duiven méér thuiskomen, betekent dat over acht vluchten geen klein verschil maar structureel behoud van inkomsten én bezettingsgraad.

Stel dat door optimalere ventilatie en lagere bezettingsdruk 1.000 jonge duiven over het seizoen extra behouden blijven. Dan praat de eerder genoemde vuistregel over ± €12.000 extra vrachtkomsten — zonder één duif méér in te korven.

Belangrijker nog: die 1.000 duiven vertegenwoordigen ook 1.000 kansen op toekomstig lidmaatschap, 1.000 minder klachten in de buitenwereld en 1.000 keer minder frustratie bij liefhebbers.

Het alternatief — rijden met twee volledig volgestapelde containers en één voor een derde gevuld — lijkt logistiek logisch, maar is biologisch vaak suboptimaal. Beter is het om beschikbare manden verspreid in te zetten en ventilatieruimte te creëren zolang dat kan. Mocht het aanbod onverwacht hoger uitvallen, dan kan altijd nog worden bijgevuld.

De kern is eenvoudig:

Wat vóór vertrek wordt besloten, werkt door tot aan de laatste prijs.

Belading is geen logistiek detail, maar een welzijnsmaatregel met economisch effect.

Wie werkelijk rekent, rekent ook met frisse lucht.

Bekijk onderstaande documentaire over de postduivensport:



De mand als microklimaat

De mand is veel meer dan een transportmiddel. Voor de duif is het een klein, afgesloten ecosysteem, een microklimaat waarin temperatuur, CO₂ en bewegingsruimte direct invloed hebben op stress, energieverbruik en herstelvermogen. Het begrijpen van dit microklimaat is cruciaal om prestaties en welzijn te optimaliseren.



Temperatuur en vocht

Binnenin de mand kan de temperatuur flink ohijken van het buitenweer. Op warme dagen kan het binnenin vele graden hoger zijn dan buiten, bij koude dagen kan tocht in het compartiment voor plaatselijke afkoeling zorgen.

- Vochtphoping door ademhaling, water en uitverpseion verhoogt het gevoel van benauwdheid en beïnvloedt de warmtebalans.



CO₂ en luchtkwaliteit

Duiven ademen continu CO₂ uit. In dicht bezette manden kan de concentratie snel stijgen, waardoor zuurstof beschikbaarheid daalt en het adernhalingswerk toeneemt.

Slechte ventilatie leidt tot opstapeling van CO₂ en ammoniak, wat stress en vermoeidheid versterkt voordat de vlucht begint.



Bewegingsruimte

Te weinig ruimte beperkt natuurlijke houding, vleugelspreiding en wringerbewegingen. Duiven raken gespannen, spieren stijven op, en het herstel en inspanning wordt vertraagd.

Variatie tussen mandtypes of compartimenten in een vrachtwagen kan leiden tot significante verschillen in comfort en stressbelasting.

Waarom 'het buitenweer' maar een deel van het verhaal is

Relatie met containers en vrachtwagens

- Verschillen in containerontwerp, ventilatieopeningen, hoogte en isolatie maken dat dezelfde duiven bij hetzelfde weer totaal andere omstandigheden ervaren.
- Bewust kiezen van mandtype en transportwijze kan de cumulatieve stress van een vlucht sterk beïnvloeden.



Praktische observatie voor de liefhebber

- Controleer manden op ventilatie, luchtstroom en ruimte per duif.
- Let op condens warmteontwikkeling en de plek waar de duiven zitten/sommige plekken in een container worden warmer of benauwder dan andere.

Kortom: de mand is een microklimaat waarin alles samenkomt: warmte, vocht, luchtkwaliteit en ruimte. Wie dit begrijpt, kan transport, lossing en vlucht veel gericht optimaliseren.

De mand als microklimaat

De mand is veel meer dan een transportmiddel. Voor de duif is het een klein, afgesloten ecosysteem: een microklimaat waarin temperatuur, vocht, CO₂ en bewegingsruimte direct invloed hebben op stress, energieverbruik en herstelvermogen. Het begrijpen van dit microklimaat is cruciaal om prestaties en welzijn te optimaliseren.

Temperatuur en vocht

- Binnenin de mand kan de temperatuur flink afwijken van het buitenweer. Op warme dagen kan het binnenin vele graden hoger zijn dan buiten; bij koude dagen kan tocht in het compartiment voor plaatselijke afkoeling zorgen.
- Vochtophoping door ademhaling, water en uitwerpselen verhoogt het gevoel van benauwdheid en beïnvloedt de warmtebalans. Hoge luchtvochtigheid vermindert het verdampingseffect en maakt het moeilijker voor de duif om warmte kwijt te raken.

CO₂ en luchtkwaliteit

- Duiven ademen continu CO₂ uit. In dicht bezette manden kan de concentratie snel stijgen, waardoor zuurstof beschikbaarheid daalt en het ademhalingswerk toeneemt.
- Slechte ventilatie leidt tot opstapeling van CO₂ en ammoniak, wat stress en vermoeidheid versterkt voordat de vlucht begint.

Bewegingsruimte

- Te weinig ruimte beperkt natuurlijke houding, vleugelspreiding en wringerbewegingen. Duiven raken gespannen, spieren stijven op, en het herstel na inspanning wordt vertraagd.
- Variatie tussen mandtypes of compartimenten in een vrachtwagen kan leiden tot significante verschillen in comfort en stressbelasting.

Waarom ‘het buitenweer’ maar een deel van het verhaal is

Veel liefhebbers richten zich op temperatuur en wind op het losmoment. Maar een duif draagt al de fysieke en mentale belasting van uren transport in een microklimaat dat kan afwijken van het buitenweer. Het is het interne klimaat van de mand dat vaak bepalender is voor hoe de duif de eerste minuten na het lossen doorstaat.

Relatie met containers en vrachtwagens

- Verschillen in containerontwerp, ventilatieopeningen, hoogte en isolatie maken dat dezelfde duiven bij hetzelfde weer totaal andere omstandigheden ervaren.
- Bewust kiezen van mandtype en transportwijze kan de cumulatieve stress van een vlucht sterk beïnvloeden.

Praktische observatie voor de liefhebber

- Controleer manden op ventilatie, luchtstroom en ruimte per duif.
- Let op condens, warmteontwikkeling en de plek waar de duiven zitten; sommige plekken in een container worden warmer of benauwder dan andere.
- Variatie in transportmiddelen betekent dat je niet iedere vlucht dezelfde stressbelasting kunt verwachten; observatie en aanpassing zijn essentieel.

Kortom: de mand is een microklimaat waarin alles samenkomt: warmte, vocht, luchtkwaliteit en ruimte. Wie dit begrijpt, kan transport, lossing en vlucht veel gericht optimaliseren.

De opstelling van de containers: veiligheid is geen bijzaak



De beste opstelling van containers bij een lossing is eenvoudig: één lange rij, langs een weg of op een open veld, met voldoende tussenruimte.

Wanneer containers strak naast elkaar worden geplaatst, ontstaat bij het openen een geconcentreerde massa duiven die zich in dezelfde luchtlaag moet oriënteren. Dat vergroot de kans op botsingen tussen groepen afkomstig uit verschillende containers.

Met voldoende tussenruimte:

- waaieren groepen natuurlijker uit
- kruisen vlieglijnen minder abrupt
- wordt paniek in de eerste seconden beperkt
- daalt het risico op verwondingen of sterfte

Het vertrekmoment is een explosie van energie. Juist dan moet de omgeving rust en ruimte bieden.

Onnodige risico's

Toch ziet men nog regelmatig dat containers dicht op elkaar worden geplaatst, terwijl er ruim voldoende terrein beschikbaar is. Praktische overwegingen mogen nooit zwaarder wegen dan veiligheid en sportieve zorgvuldigheid.

Daarnaast worden nog steeds lossingen uitgevoerd in de nabijheid van hoogspanningskabels. Vooral jonge duiven hebben moeite met deze obstakels tijdens de eerste kilometers na de lossing. Botsingen met kabels leiden jaarlijks tot onnodige verliezen.

Een lossingsplaats hoort:

- vrij te zijn van directe obstakels in de stijgroute en de nabije omgeving
- geen hoogspanningsleidingen binnen de eerste oriëntatiezone te hebben
- voldoende open ruimte te bieden voor veilige spreiding

Meld en verbeter

Wanneer een lossingsplaats structureel ongeschikt blijkt, moet dat gemeld worden binnen de organisatie. Ongeschikte locaties horen niet thuis in een toekomstgericht vluchtprogramma.

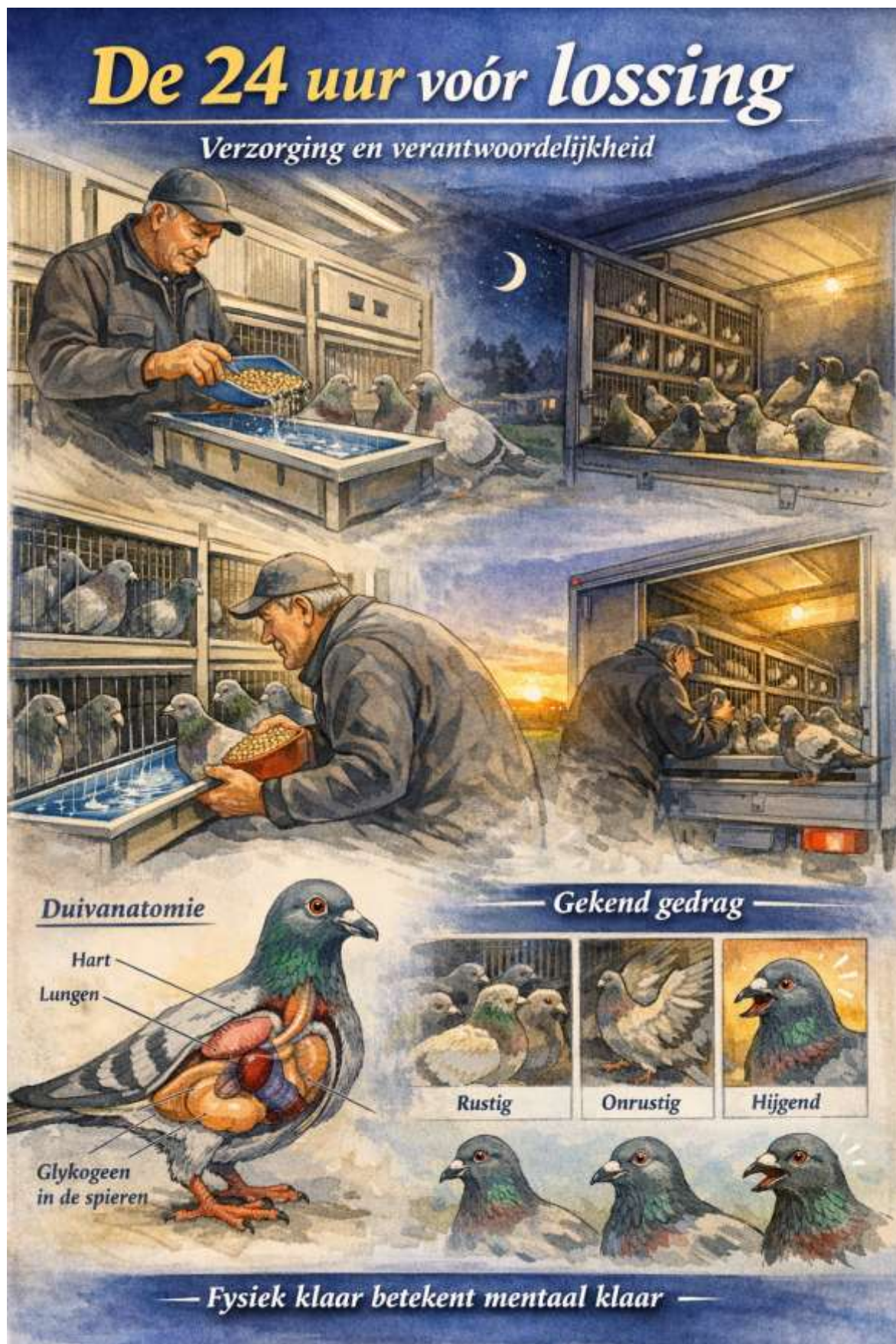
Veiligheid is geen detail in de organisatie van een vlucht.
Het is een verantwoordelijkheid.

Wie zorgvuldig wil lossen, kiest niet alleen het juiste moment — maar ook de juiste plek en de juiste opstelling.

Bekijk een documentaire over de duivensport:



Hoofdstuk 10. De laatste 24 uur



De 24 uur vóór de lossing

Waar welzijn en verantwoordelijkheid samenkomen

De kunst van het lossen begint niet bij het openen van de manden. Ze begint in de stilte van de wagen, uren eerder. Wie enkel naar de lucht kijkt of er gelost kan worden en de duif vergeet, begrijpt maar de helft van zijn taak als convoyeur. De uren vóór de lossing zijn geen wachttijd. Het is een fysiologische overgangsfase — van transportstress naar vlieggereedheid. En precies daar wordt het verschil gemaakt.

Stress is geen detail — het is biologie

Transport betekent voor een duif: verhoogde prikkelbelasting.

Geluid. Trillingen. Beperkte ruimte. Verandering van licht.

Temperatuurschommelingen.

Dat activeert het sympathisch zenuwstelsel. Adrenaline stijgt. Corticosteron stijgt. De hartslag versnelt. De ademhaling wordt oppervlakkiger en frequenter.

Dat is geen theorie. Dat is allemaal meetbaar.

In die toestand verbruikt het lichaam:

- meer glucose
- meer zuurstof
- meer vocht

De eerste opdracht van de convoyeur in de 24 uur vóór lossing is dus niet organisatorisch. Ze is fysiologisch:

De stressrespons laten dalen.

Een duif die de container verlaat met een verhoogd stressniveau vertrekt niet vanuit evenwicht. Ze vertrekt vanuit compensatie.

Water: het onderschatte fundament

Bij verhoogde ademhaling verdampt vocht via de luchtwegen.

Bij warmte stijgt dat verlies exponentieel.

Bij spanning drinken duiven soms minder.

Een lichte dehydratie — 2 à 3% lichaamsgewicht — vermindert al aantoonbaar het uithoudingsvermogen. Het bloed wordt stroperiger. De zuurstofafgifte in de spieren verloopt minder efficiënt. De thermoregulatie verslechtert.

Met andere woorden: een duif die te weinig drinkt, vliegt niet op vermogen.

Water vóór lossing is dus geen service. Het is prestatievoorwaarde.

Dat betekent concreet:

- Continue beschikbaarheid
- Goede bereikbaarheid per mand
- Controle op effectieve opname
- Geen vervuild of te warm water

Maar belangrijker nog: kijken.

Drinkt de mand rustig?

Of blijven duiven onrustig?

Wordt er effectief voer opgenomen of enkel maar wat gepikt?

Water aanbieden is één zaak.

Zeker zijn dat het gedronken wordt is een andere.

Voeding: energie zonder belasting

Spieren werken op glycogeen en vetzuren. Maar glycogeen is beperkt opgeslagen. En bij stress wordt het sneller aangesproken.

Te weinig voer de dag vóór lossing(thuis of op de losplaats) betekent een verminderde energiereserve. Te veel voer betekent een volle krop, verhoogde darmactiviteit en een vertraagde start.

De spijsvertering vraagt bloedtoevoer. Dat bloed is op het moment van vertrek nodig in borstspieren en hart. Hier ligt dus een fijn evenwicht.

De laatste voeding moet:

- licht verteerbaar zijn
- goed het gedronken water in zich kunnen opnemen
- juist in hoeveelheid
- tijdig verstrekt worden

Een overvolle krop bij vertrek is geen teken van zorgzaamheid. Het is een fysiologische belasting.

Een duif met een lege krop evenmin.

De kunst zit in het doseren — niet in het maximaliseren.

Rust: herstel van het zenuwstelsel

Na transport moet de duif neurologisch kunnen “zakken”. Zonder rust blijft het stresshormoon verhoogd.

Dat beïnvloedt:

- hartslag
- ademhaling
- spierdoorbloeding
- oriëntatievermogen

Een container die 's nachts voortdurend geopend wordt, waar licht binnenvalt, waar mensen rondlopen, verlengt die stressrespons. Rust is geen romantisch begrip. Het is endocrinologie.

Een rustige mand betekent:

- minder energieverbruik
- betere hydratatie
- stabielere spierdoorbloeding

En dus een betere uitgangspositie bij lossing.

Het microklimaat: onzichtbaar maar beslissend

In een duivencontainer ontstaat een eigen ecosysteem. Warmteproductie door duizenden duivenlichamen. Vocht door ademhaling. CO₂-opbouw bij onvoldoende ventilatie.

Te weinig ventilatie → benauwdheid en verhoogde ademfrequentie.

Te veel ventilatie → uitdroging.

Een convoyeur moet leren ruiken.

Voelt de lucht zwaar?

Is er condensvorming?

Is er ammoniakgeur?

Instrumenten zijn nuttig. Maar ervaring is scherper. Tezamen vormen zij een onmisbare combinatie voor de duiven vanaf het vertrek van de verzamelplaats tot en met de lossing.

De duif ademt ongeveer 25 tot 40 keer per minuut in rust. Onder stress kan dat verdubbelen. Elke ademhaling is vochtverlies. Elke verstoring van ventilatie werkt door in het uithoudingsvermogen.

Gedrag is de beste barometer

Wie goed kijkt, ziet het verschil tussen:

- gespannen manden
- apathische manden
- rustige, alerte manden

Onrustige vleugels, aanhoudend hijgen, nerveus bewegen — dat is geen temperament. Dat is fysiologie. Een goede convoyeur leest manden zoals een liefhebber zijn hok leest. De vraag is altijd dezelfde: **zijn deze duiven in balans?**

De ochtend van lossing: geen routine, maar beoordeling

De ochtend vóór lossing is geen mechanisch moment.

Het is een evaluatie.

Nog voldoende water aanwezig? Duiven alert maar rustig?

Geen tekenen van uitdroging? Geen uitzonderlijke onrust?

En dan pas komt de blik naar boven.

Wie enkel naar de lucht kijkt en niet naar de mand, maakt een halve beslissing.

Het ethisch zwaartepunt

Duiven zijn door de liefhebbers aan de vervoersorganisatie toevertrouwd. Niet om ze “ergens” te lossen. Maar om ze in optimale conditie te lossen. Dat vraagt soms moed.

Moed om te zeggen: ze zijn er nog niet klaar voor.

Moed om uit te stellen.

Moed om verantwoordelijkheid te nemen.

Want uiteindelijk is de vraag eenvoudig te beantwoorden:

Zou ik mijn eigen duiven onder deze omstandigheden lossen?

Als het antwoord niet volmondig ja is, dan is er werk aan de winkel.

Waarom dit hoofdstuk essentieel is

Veel discussies in de sport gaan over windrichtingen, inversies, thermiek en frontsystemen. Maar een lossing mislukt zelden uitsluitend door het weer.

Ze mislukt vaker door een opstapeling van kleine fysiologische nadelen:

- lichte dehydratie
- stress
- onvoldoende herstel
- verstoord microklimaat

Dat zie je niet op een weerkaart.

Dat zie je in de container.

De 24 uur vóór lossing(thuis en onderweg) zijn dus geen logistieke fase. Ze zijn een biologische voorbereiding. En wie dat begrijpt als liefhebber en convoyeur, tilt de kunst van het lossen naar een steeds hoger niveau.

Energieverbruik en herstel bij topprestaties

Wat gebeurt er in het lichaam van een duif tijdens een tien uur durende wedvlucht?

Een duif in volle vlucht is een klein wonder van **biochemische efficiëntie**. In één enkele vleugelslag werken duizenden spiervezels samen om een perfecte balans te vinden tussen kracht, souplesse en uithoudingsvermogen. Achter dat ogenschijnlijk moeiteloze bewegen schuilt een **complex energiesysteem** dat beslist over winnen of verliezen.

De energiebron: brandstof en zuurstof

De borstspieren van een duif leveren tot 85% van de totale vluchtkracht. Ze bestaan grotendeels uit rode spiervezels — rijk aan myoglobine, mitochondriën en haarvaten. Dat betekent, een grote zuurstofopname en een hoog vetverbrandingsvermogen.

- Tijdens de vlucht gebruikt de duif eerst de **glycogeenreserves** in spieren en lever (suikervoorraden), die snel energie leveren maar beperkt beschikbaar zijn. Zodra de afzetten, schakelt het lichaam over op verbranding — een trager maar **duurzamer** proces dat veel meer energie oplevert per gram brandstof.



Melkzuur en verzuring

- Wanneer de energiebehoefte groter wordt dan de zuurstoftoevoer aan komt, ontstaat melkzuur (lactaat). Een goed-getrainde duif kan dat, tijdelijk neutraliseren, maar een te hoge melkzuur belasting tast de spiervezels aan en **vertraagt herstel**. Vandaar dat training in opbouw en voldoende rust cruciaal zijn — spieren moeten uren omgaan met inspanning zonder te verzuren.

Zuurstof als beperkende factor

Hoe beter de longen en luchtzakken functioneren, hoe efficiënter zuurstof het spierweefsel bereikt. Slechte adernhaling (door stress, locht of luchtweg-irritaties) betekent een lagere vetverbranding; en snellere verzuring — letterlijk minder kilometers per liter zuurstof.

De cirkel van prestatie

- **Aanvoer:** voeding en reserves (vetten, suikers, aminozuren)
- **Verbranding:** gerontmeerde spierarbeid met optimale zuurstofvoorziening
- **Herstel:** aanvulling van glycogeen, herstel van spierstructuur, afvoer van afvalstoffen



Elke onderbreking in deze cirkel — te weinig voeding, slecht herstel, onvoldoende rust — breekt weg of laait de vorm.

Aminozuren en herstel

- Na zware arbeid breken spiervezels deels af. Tijdens het herstel worden ze sterker en efficiënter opgetouwd — maar dat kan alleen bij voldoende aminozuren (uit aarven), mineralen en vocht. Daarom is het herstel in de eerste uren na thuiskomst **beslissend**.

Energieverbruik en herstel bij topprestaties

Wat gebeurt er in het lichaam van een duif tijdens een tien uur durende wedvlucht?

Een duif in volle vlucht is een klein wonder van biochemische efficiëntie. In één enkele vleugelslag werken duizenden spiervezels samen om een perfecte balans te vinden tussen kracht, souplesse en uithoudingsvermogen. Achter dat ogenschijnlijk moeiteloze bewegen schuilt een complex energiesysteem dat beslist over winnen of verliezen.

De energiebron: brandstof en zuurstof

De borstspieren van een duif leveren tot 85% van de totale vluchtkracht. Ze bestaan grotendeels uit *rode spiervezels* — rijk aan myoglobine, mitochondriën en haarvaatjes. Dat betekent: een grote zuurstofopname en een hoog vetverbrandingsvermogen.

Tijdens de vlucht gebruikt de duif eerst de **glycogeenreserves** in spieren en lever (suikervoorraden), die snel energie leveren maar beperkt beschikbaar zijn. Zodra die afnemen, schakelt het lichaam over op **vetverbranding** — een trager maar duurzamer proces dat veel meer energie oplevert per gram brandstof.

De rol van vetten en suikers

- **Glycogeen (suiker)** is de startmotor: het levert explosieve energie bij vertrek en bij tempoversnellingen.
- **Vetten** zijn de langeafstandstank: essentieel voor vluchten boven de drie uur.
- Een goed getrainde duif leert om vroeg in de vlucht al vet te gebruiken, zodat de suikervoorraden langer behouden blijven voor het einde — het verschil tussen “volhouden” en “instorten”.

Zuurstof als beperkende factor

Hoe beter de longen en luchtzakken functioneren, hoe efficiënter zuurstof het spierweefsel bereikt. Slechte ademhaling (door stress, tocht of luchtweginfecties) betekent een lagere vetverbranding en snellere verzuring — letterlijk minder kilometers per liter zuurstof.

Melkzuur en verzuring

Wanneer de energiebehoefte groter wordt dan de zuurstoftoevoer aankan, ontstaat melkzuur (lactaat). Een goed getrainde duif kan dat tijdelijk neutraliseren, maar een te hoge melkzuurbelasting tast de spiervezels aan en vertraagt herstel. Vandaar dat *training in opbouw* en *voldoende rust* cruciaal zijn — spieren moeten leren omgaan met inspanning zonder te verzuren.

Aminozuren en herstel

Na zware arbeid breken spiervezels deels af. Tijdens het herstel worden ze sterker en efficiënter opgebouwd — maar dat kan alleen bij voldoende **aminozuren** (uit eiwitten), **mineralen** en **vocht**. Daarom is het herstelvoer in de eerste uren na thuiskomst beslissend.

Een duif die niet tijdig herstelt, stapelt vermoeidheid op, met verlies van vorm als gevolg.

De cirkel van prestatie

De energiestroom van een duif loopt in drie fasen:

1. **Aanvoer:** voeding en reserves (vetten, suikers, aminozuren)
2. **Verbranding:** gecontroleerde spierarbeid met optimale zuurstofvoorziening
3. **Herstel:** aanvulling van glycogeen, herstel van spierstructuur, afvoer van afvalstoffen

Elke onderbreking in deze cirkel — te weinig voeding, slecht herstel, onvoldoende rust — breekt vroeg of laat de vorm.

De beste liefhebber leert de energiecurve van zijn duiven lezen: hoe snel ze herstellen, hoe ze reageren op voer, hoe hun spieren aanvoelen, hoe hun gedrag verandert na inspanning. Wie dat begrijpt, traint niet tegen de klok, maar in harmonie met de fysiologie.

Training is een vak. Het vraagt geduld, precisie, ritme en de moed om niet méér te doen dan nodig is. Want vorm ontstaat zelden door overdaad. Ze groeit in het juiste evenwicht tussen belasting en herstel. Wie te veel vraagt, breekt af wat hij wil opbouwen.

Een duif is geen machine. Ze kent dagen van kracht en dagen van aarzeling. De beste trainers zijn daarom geen uitvoerders van schema's, maar waarnemers en bijstuurders. Zij voelen wanneer ze moeten aandringen – en wanneer ze moeten terugnemen. Zij weten dat progressie geen rechte lijn is, maar een zorgvuldig opgebouwde curve.

Wie leert doseren, observeren en vertrouwen op het proces, bouwt duiven die niet alleen kunnen vliegen, maar kunnen pieken.

En onthoud:

De lossing beslist niet over de vorm.

Ze onthult wat thuis is opgebouwd.

Stress is geen moment, maar een belasting in tijd

Wie stress door tijd en opeenstapelingen begrijpt, werkt effectiever aan welzijn en prestaties.

In de duivensport wordt stress vaak gezien als een incident: de losplaats, de windenslag, een regenbui. Maar stress is meer dan een momentopname; stress stapelt zich op en hoopt zich over tijd op. Wie stress door tijd en opeenstapelingen begrijpt, werkt effectiever aan welzijn en prestaties.

Acute versus cumulatieve stress

Acute stress



Directe, opvallende prikkel:

- Harde wind, onverwachte regenbui, plotseling geluid.
- Het lichaam reageert met een snelle hartslag, verhoogde ademhaling en onmiddellijke energieaanwending.

Cumulatieve stress



Opeenstapelingen over tijd:

- Transportduur, wachttijd in de mand
- Temperatuur, vermoeidheid, sociale druk
- Opeenstapelingen die een duif **limiteren** lang nadat het acute moment voorbij is.

Stapeling van belastingen



Een duif die drie uur in de mand zit bij hoge temperaturen, na een langdurig transport en een intensieve trainingsperiode, draagt al een **hoge stressbelasting** voordat hij loskomt. fespaparen.

Waarom de laatste prikkel zelden de schuldige is

- **Let op herstelvermogen:** duiven die snel herstellen van kleine inspanningen zijn minder kwetsbaar voor cumulatieve stress.
- **Observeer gedrag in de mand,** piekgedrag, druk rond het water of voedsel, en onrust zijn vroege signalen van opgebouwde spanning: 'besparen'.
- **Plan vluchten en transport zo dat cumulatieve belastingen minimaal zijn,** ook als het weer 'gunstig' lijkt op het losmoment.

Stress is geen moment, maar een belasting in tijd

In de duivensport wordt stress nog vaak gezien als een incident: de losplaats, de windomslag, een regenbui, het moment van terugkomst. Maar dit is een verouderde manier van denken. Stress is geen momentopname; het is een cumulatieve belasting die zich over tijd ophoopt. Wie dit begrijpt, kan veel effectiever werken aan het welzijn en de prestaties van de duiven.

Acute versus cumulatieve stress

- *Acute stress* ontstaat direct door een opvallende prikkel: harde wind, een onverwachte regenbui of een plotseling geluid. Het lichaam reageert met een snelle hartslag, verhoogde ademhaling en onmiddellijke energieaanwending.
- *Cumulatieve stress* daarentegen stapelt zich op over uren of dagen: transportduur, wachttijd in de mand, temperatuur, ventilatie, sociale druk in de mand, vermoeidheid. Het zijn deze opeenstapelingen die een duif op de vlucht écht limiteren, lang nadat het acute moment voorbij is.

Stapeling van belastingen

Een duif die drie uur in de mand zit bij hoge temperaturen, na een langdurig transport en een intensieve trainingsperiode, draagt al een hoge stressbelasting voordat hij loskomt. Voeg daar een koude wind of een regenbui bij en het lichaam reageert alsof het alles tegelijk moet oplossen. Het is deze stapeling die prestaties bepaalt, niet het “laatste incident” waar vaak de schuld van krijgt.

Waarom de laatste prikkel zelden de schuldige is

Het menselijke oog registreert wat zichtbaar is: een windomslag op het losmoment, een regenbui, een harde klap. De duif echter draagt de sporen van alle voorgaande uren en dagen. De zogenaamde “laatste prikkel” werkt als de druppel die de emmer doet overlopen, maar het probleem is altijd al aanwezig. Door stress in tijd te analyseren in plaats van in losse momenten, wordt

duidelijk waar interventies werkelijk zinvol zijn: transport optimaliseren, wachttijd beperken, ventilatie en hydratatie controleren, en trainingsopbouw doseren.

Praktische observatie voor de liefhebber

- Let op het herstellervermogen: duiven die snel herstellen van kleine inspanningen zijn minder kwetsbaar voor cumulatieve stress.
- Observeer gedrag in de mand: piekgedrag, druk rond het water of voedsel, en onrust zijn vroege signalen van opgebouwde spanning.
- Plan vluchten en transport zó dat cumulatieve belastingen minimaal zijn, ook als het weer “gunstig” lijkt op het losmoment.

Kortom: stress is geen incident, maar een proces. Wie dit principe consequent hanteert, kan beter anticiperen, ingrijpen en de prestaties van zijn duiven duurzaam verbeteren.

Bekijk een documentaire over de duivensport:



Hoofdstuk 11. Vluchtvoorbereiding

Voorwaarden voor het lossen: transport en verzorging vóór de lossing

Inleiding – De onverbreeklijke keten vóór de lossing

In de postduivensport wordt vaak de nadruk gelegd op het moment van lossen – de climax van soms weken voorbereiding, training en verzorging. Toch begint het succes van een vlucht veel eerder: bij de manier waarop de duiven worden vervoerd en verzorgd voordat zij ooit de reismand ingaan.



1 Welzijn leidt tot prestaties

Het welzijn van de duif vóór het lossen is geen optionale nuance –

het is een kernvoorwaarde voor sportieve-kwaliteit en duurzaamheid van onze sport. Zij die kiezen voor een tige vervoerskosten ten koste van welzijn doen niet alleen hun duiven tekort, maar ook de sport als geheel:

a. Temperatuur en klimaatbeheersing

- Duiven die onder stress, warmte en hittestress vervoerd zijn, hebben significant slechtere thuiskomsten, en hogere verliezen. Dit is weerschapelijk bij aangetoond: boven circa 28 °C neemt gewichtsverlies sterk toe, de warmtehuishouding wordt verstoord en het thuiskeerverhoegen daalt stuwteentel.



28°C



b. Mandbezetting

- De oppervlakte per duif in de mand is normaat vastgeerd **en wordi**, de komende jaren nog strenger. Dit dient de luchtcirculatie en de persoonlijke bewegingsruimte van elke duif.
- Heger mandbezettingen verhogen temperatuur en CO₂-concentraties en leden tot meer onrust en stress onder de duiven.



2 Drink-, rust- en verzorgingspauzes

- De NPO legt in het vervoersregiment eisen vast voor **rust-, drink- en verzorgingspauzes** tijdens fangere ritten, en er zijn aanvullende aanbevelingen opgenomen in het hitte:



Voorwaarden voor het lossen: transport en verzorging vóór de lossing

De onverbreekelijke keten vóór de lossing



In de postduivensport wordt vaak de nadruk gelegd op *het moment van lossen* – de climax van soms weken voorbereiding, training en verzorging. Toch begint het succes van een vlucht **veel eerder**: bij de manier waarop de duiven worden getraind en verzorgd voordat zij ooit de reismand ingaan.

Verantwoord vervoer is geen “logistieke bijkomstigheid”, maar een essentieel onderdeel van het wedstrijdproces.

Het bepaalt in grote mate het fysieke en mentale welzijn van de duif bij lossing – en daarmee direct haar prestaties, thuiskomsten en overlevingskansen. Dit hoofdstuk laat zien waarom dit zo is, hoe dit werkt en welke randvoorwaarden daarbij horen.

Welzijn leidt tot prestaties

Het welzijn van de duif vóór het lossen is geen optionele nuance – het is een kernvoorwaarde voor sportieve kwaliteit en duurzaamheid van onze sport.

Wie kiest voor lage vervoerskosten ten koste van welzijn, doet niet alleen zijn duiven tekort, maar ook de sport als geheel:

- Duiven die onder stress, warmte of hittestress vervoerd zijn, hebben significant **slechtere thuiskomsten en hogere verliezen**. Dit is wetenschappelijk aangetoond: boven circa 28 °C neemt het

gewichtsverlies sterk toe, de warmtehuishouding wordt verstoord en het thuiskeervermogen daalt substantieel.

- Een goed binnenklimaat in de duivencontainer (temperatuur, luchtverversing, CO₂-concentratie) is medebepalend voor **haar prestaties in de eerste uren** ná het lossen.
- Sportieve prestaties volgen pas *na* welzijn. Zonder welzijn is er geen duurzame prestatie.

Wetenschappelijk onderbouwde randvoorwaarden



De NPO en de *Wergroep Wetenschappelijk Onderzoek Welzijn Duiven* (WOWD) hebben op basis van onderzoek een duidelijke set van randvoorwaarden geformuleerd voor verantwoord vervoer:

a. Temperatuur en klimaatbeheersing

- Temperatuurstijging boven ca. 28 °C tijdens transport leidt tot sterk toenemend gewichtsverlies en hittestress bij duiven.
- Mechanische ventilatie en luchtverversing zijn essentieel om een gezond binnenklimaat te behouden, rekening houdend met de warmteproductie van duizenden duiven tezamen.
- Regels zoals maximale grenswaarden voor temperatuur en koolstofdioxideniveaus zijn in het *Reglement Vervoer en Lossingen* opgenomen om deze randvoorwaarden te bewaken.

b. Mandbezetting

- De oppervlakte per duif in de mand is formeel vastgesteld en wordt de komende jaren nog verder aangescherpt. Dit dient de luchtcirculatie en de persoonlijke bewegingsruimte van elke duif.
- Hogere mandbezettingen verhogen temperatuur en CO₂-concentraties en leiden tot meer onrust en stress onder de duiven.

c. Drink-, rust- en verzorgingspauzes

- De NPO legt in het vervoersreglement eisen vast voor rust-, drink- en verzorgingspauzes tijdens langere ritten, en er zijn aanvullende aanbevelingen opgenomen in het hitteprotocol, dat bij warm weer actief wordt toegepast.
- Het hitteprotocol zelf is een instrument om bij hoge buitentemperaturen aanvullende maatregelen te activeren – zoals langere drinkpauzes, extra ventilatie en eventueel aanpassen of uitstellen van ritten.

Het hitteprotocol – een leidraad bij extreme omstandigheden

Naast het basisvervoerreglement is er het *Hitteprotocol* dat duivensport breed voorkomt dat vluchten onder ongezonde omstandigheden worden uitgevoerd:

- Het hitteprotocol is opgesteld door de WOWD en maatschappelijke partners en wordt periodiek geactualiseerd (laatste versie februari 2024).

- Het leidt ertoe dat bij oplopende temperaturen **mandbezetting, rustmomenten, drinkvoorzieningen en eventueel het hele vervoer anders moeten worden ingericht** om ongezonde klimaatcondities te vermijden.
- Bij extreme omstandigheden kan het sportbestuur zelfs besluiten af te gelasten in het belang van het welzijn van de duiven.

Deze instrumenten vormen samen een kader waarin de sport zichzelf verantwoord organiseert.

De menselijke factor – keuzes met consequenties

Hoewel regels en wetenschappelijk bewijs helder zijn, is er in de praktijk nog vaak weerstand:

- Vaak wordt bezuinigd op *kosten* ten koste van welzijn, simpelweg omdat verenigingscultuur en informele druk (zoals een rondje aan de bar) objectieve welzijnsoverwegingen verdringen.
- Liefhebbers vergeten dat **kosten binnen de organisatie geen doel op zich zijn**, maar middelen om het *welzijn* en daarmee het sportieve rendement te optimaliseren.

Sportiviteit betekent niet alleen snelheid en thuiskomsten, maar ook **verantwoordelijkheid voor het welzijn van de duiven** die we inzetten.

Verantwoordelijkheid tegenover buitenwereld en overheid

Onze sport leeft niet op een eiland. De samenleving en de overheid kijken steeds kritischer naar **dierenwelzijn, verantwoord sporten en transparantie van regels**:

- De NPO en haar organen leggen zich actief toe op het borgen van welzijn en communiceren dit via reglementen, gedragscodes en wetenschappelijk onderbouwde protocollen.

- Als sport hebben we de plicht om deze systemen niet alleen te **volgen**, maar ook actief **uit te dragen** tegenover leden, publiek en toezichthouders.
- Verantwoorde zorg vóór het lossen is een bewijsstuk van de integriteit van onze sport.

Vorbereiding is de basis van het lossen

Een goede lossing begint niet pas bij de lossing. Ze begint lang tevoren bij het **ontwerp van vervoerstrategieën**, de **organisatie van chauffeurs en containers**, de **zorg voor interne klimaatomstandigheden**, en de **ethische keuzes van de liefhebber zelf**.

Investeren in welzijn vóór het lossen is geen luxe – het is de enige manier om de belofte van de duivensport waar te maken: **gezonde duiven, eerlijke prestaties en een sport die toekomstbestendig is**.

Bekijk een lossing van Afdeling 10 in Duiven:



Lossen is geen startpunt

Op het moment dat de duiven worden gelost, is er al veel gebeurd. De lossing vormt niet het begin van de vlucht, maar het eindpunt van een hele keten van omstandigheden. Transportduur, mandbezetting, temperatuur, ventilatie, rustmomenten, wateropname en stress hebben hun invloed al uitgeoefend voordat de eerste duif de lucht in gaat.

Een duif arriveert op de losplaats nooit “neutraal”. Zij arriveert met een geschiedenis.

Die voorgeschiedenis is niet altijd zichtbaar, maar wel degelijk bepalend. Een duif die onderweg te weinig heeft kunnen drinken, die langdurig warmte of onrust heeft ervaren, of die moeite heeft gehad om tot rust te komen in de mand, begint de vlucht met een achterstand die bij het lossen niet meer is te herstellen.

Wie het lossen wil begrijpen, moet daarom verder kijken dan het moment zelf en de gehele aanloop meenemen in de beoordeling. De kwaliteit van een lossing wordt mede bepaald door wat eraan voorafging — zichtbaar én onzichtbaar.

Eerlijk lossen begint bij gelijktijdig lossen

De huidige praktijk is hier en daar nog: handmatig rij-voor-rij lossen

In de meeste containers bevinden zich vóór de reismanden twee grote halve deuren. De reismanden zelf hebben aan één zijde een schuifdeel dat tot ongeveer de helft geopend kan worden; de andere helft blijft vast.

Ongeveer één uur vóór de lossing worden de verzegelingen verwijderd en wordt het schuifdeel van de manden alvast half geopend. De duiven kunnen er dan nog niet uit, omdat de grote halve deur van de container gesloten blijft.

Op het moment van lossen begint de convoyeur links vóóraan de container. Hij trekt de grote halve deur los, waarna in één keer de volledige rij manden

daarachter open gaat. Vervolgens loopt hij rij voor rij naar achteren en eindigt rechts vóóran de container met de laatste rij. Pas dan is de container volledig gelost. Dat betekent in de praktijk dat de laatste duiven één tot twee minuten later vertrekken dan de eerste rij.

Het probleem: een ongelijk vertrek

Een achterstand van één tot twee minuten lijkt gering, maar in de context van snelheid en klassering is dat significant.

Bij hoge snelheden kan dit behoorlijk verschil betekenen in de eerste fase van de vlucht. Bovendien is het vertrek het moment waarop oriëntatie, groepsvorming en koersbepaling plaatsvinden. Duiven die later starten, missen het eerste collectieve wegtrekmoment. Het gevolg: niet alle deelnemers starten onder exact gelijke omstandigheden.

De moderne oplossing: automatisch gelijktijdig lossen

Steeds meer vlieggebieden zijn daarom overgestapt op een automatisch lossysteem. Met één druk op de knop worden alle rijen tegelijk geopend. Iedere duif vertrekt op praktisch hetzelfde moment.

Dat is:

- technisch beter
- organisatorisch eenvoudiger
- sportief eerlijker
- controleerbaarder

Gelijktijdigheid is de kern van een eerlijke competitie.

Integriteit boven belang

Waar nog handmatig wordt gelost, wordt soms aangevoerd dat automatisering niet nodig of te kostbaar zou zijn. In de praktijk speelt echter ook mee dat bij

handmatig lossen beïnvloeding mogelijk blijft: wie als eerste wordt gelost, heeft in theorie een vertrekvoordeel.

In een sport waarin klasseringen, kampioenschappen en de commerciële waarde van duiven een grote rol spelen, moet elke vorm van beïnvloedbaarheid worden uitgesloten. Eerlijke sport begint bij gelijke startcondities.

Wanneer prestaties worden gebruikt om duiven internationaal tegen hoge bedragen te verkopen, moet iedere liefhebber er zeker van kunnen zijn dat die prestaties onder volledig gelijke omstandigheden tot stand zijn gekomen.

Een oproep tot standaardisering

Daarom verdient het aanbeveling dat binnen de NPO-organisatie automatisch gelijktijdig lossen de norm wordt.

Niet als optie.

Maar als standaard.

- Eén druk op de knop.
- Eén startmoment.
- Geen discussie.

Wie de sport toekomstbestendig wil maken, kiest voor transparantie, controleerbaarheid en gelijkheid.

Eerlijk lossen is geen detail.

Het is het fundament van geloofwaardigheid.

De laatste 24 uur: Operationeel Protocol

Tijdens Transport → Aankomst Losplaats



Ventilatie

Altijd ingeschakeld

- Goede luchtverversing
- Bij hitte: hogere stand



Water

Altijd beschikbaar

- Of elke 2u: 1u rust & drinken



Deuren open

Bij aankomst losplaats open



Bij aankomst losplaats

Stap 1: Water geven

- Direct & voldoende



Stap 2: Rustfase

- Enkel rust & stilte



Stap 3: Voeren ± 17.00u

- Licht & energierijk



Ochtend van Lossing



1 uur voor lossing:

- Water geven
- Alert & gehydrateerd?



Zorg vóór lossing

- Voldoende drinken
- Lege, rustige darm
- Gevulde energievoorraad



Niet lossen bij:

- Uitdroging
- Stress in de mand
- Benauwde lucht
- Te volle krop

Biologische voorbereiding. Geen compromis.

De laatste 24 uur: operationeel protocol

Vanaf vertrek verzamelplaats → tot aankomst losplaats

Ventilatie: altijd ingeschakeld

- Continu mechanisch ventilatiesysteem actief.
- Luchtverversing afgestemd op bezettingsgraad en buitentemperatuur.
- Bij warm/vochtig weer: verhoogde ventilatiestand.
- CO₂-ophoping vermijden (benauwde lucht = verhoogde ademfrequentie = vochtverlies).

Water: geen optie, maar noodzaak

- Duiven moeten bij aankomst op de verzamelplaats water krijgen.
- Tijdens transport bij voorkeur continu beschikbaar.
- Indien technisch niet mogelijk:
 - Drinkgoten aanpassen.
 - Of: maximaal 2 uur rijden → 1 uur rust met drinkgelegenheid.
- Controle op effectieve opname (kijken, niet aannemen).

Deuren bij aankomst losplaats openen

- Direct natuurlijke luchtcirculatie creëren.
- Warmte en vocht laten ontsnappen.
- Condensvorming vermijden.

Bij aankomst op de losplaats (bij voorkeur vroege middag) bij twee- of meer nachten mand

Stap 1: Water geven

- Direct aanbieden.
- Rust laten terugkeren.

- Dorst eerst herstellen vóór voederen.

Stap 2: Rustfase

- Container halfdeur gesloten houden voor verstoring.
- Minimale menselijke activiteit.
- Doel: daling stresshormonen.

Stap 3: Voeren rond ±17.00 uur

- Licht verteerbare, energierijke mengeling.
- Goed water opnemend.
- Voorgeschreven hoeveelheid.
- Direct aansluitend opnieuw water verstrekken.

's Nachts

- Water wegnemen om bevuilding te voorkomen.
- Volledige rust garanderen.
- Ventilatie aangepast aan nachtcondities.

Ochtend van lossing

- ± 2 uur vóór lossing opnieuw water geven.
- Controleren op alertheid zonder onrust.
- Geen tekenen van hijgen of uitdroging.
- Mandgedrag observeren vóór men naar de lucht kijkt.

Specifieke aandacht voor inkorfmoment

Vrijdag inkorven → zaterdag lossen

De liefhebber speelt hier een doorslaggevende rol.

Vrijdagmiddag:

- Laatste aangepaste voederbeurt.
- Goede hydratatie.
- Geen zware darmbelasting.

Zaterdagmorgen:

- Duif moet vertrekken met:
 - lege, rustige darm
 - gevulde glycogeenreserves
 - optimale hydratietoestand

Vroegere inkorving (di/wo/do)

Hier wordt containerzorg nog belangrijker.

- Correcte transportmengeling.
- Licht verteerbaar.
- Energiecompact.
- Goed vochtbindend.

In de praktijk wordt vaak gebruik gemaakt van:

Matador – Transport Mix / Express Mix

(ontwikkeld in overleg met deskundigen en geaccepteerd binnen de sportstructuren)

Kenmerken:

- Snelle opname.
- Beperkte darmbelasting.
- Ondersteunt glycogeenherstel.

Waarom dit kader essentieel is

De laatste 24 uur bepalen:

- Hydratatietoestand
- Glycogeenbeschikbaarheid
- Spierdoorbloeding
- Zuurstoftransport
- Stressniveau

Een duif verliest geen vlucht bij het openen van de mand.

Ze verliest hem:

- door 2% of meer vochtverlies
- door nachtelijke stress
- door een te volle krop
- door benauwde lucht
- door cumulatieve kleine fouten

Samenvattende norm

Geen enkele duif mag gelost worden die:

- onvoldoende gehydrateerd is
- niet tot neurologische rust is gekomen
- geen stabiel microklimaat heeft gehad
- of een onevenwichtige energietoestand vertoont

Dat is geen organisatorische norm.

Dat is een biologische ondergrens.

Wat de duivensport ons leert over mensen

Wie lang genoeg in de duivensport meeloopt, merkt dat de sport niet alleen veel leert over duiven, maar ook over mensen.

De duif staat natuurlijk centraal. Haar vermogen om honderden kilometers af te leggen en steeds weer haar weg naar huis te vinden blijft iets dat bewondering oproept. Maar rond die duif bevindt zich een wereld van liefhebbers, tradities, verwachtingen en emoties.

De duivensport is in veel opzichten een spiegel van menselijk gedrag.

Liefhebbers investeren tijd, energie en vaak ook hun hart in hun duiven. Overwinningen geven grote voldoening, terwijl teleurstellingen soms hard kunnen aankomen. Dat hoort bij een sport waarin zoveel factoren een rol spelen en waarin de natuur altijd het laatste woord heeft.

Tegelijkertijd laat de duivensport zien hoe sterk tradities kunnen zijn. Veel gewoonten en overtuigingen worden van generatie op generatie doorgegeven. Dat geeft de sport een rijke cultuur en een gevoel van verbondenheid met het verleden.

Maar dezelfde tradities kunnen het soms ook moeilijk maken om veranderingen te accepteren. Nieuwe inzichten of andere manieren van werken roepen dan vragen op, omdat ze afwijken van wat men gewend is.

Toch laat de geschiedenis van de sport zien dat ontwikkeling altijd doorgaat.

Elke generatie liefhebbers voegt iets toe: nieuwe kennis, nieuwe technieken of een andere manier van kijken naar de sport. Zo ontstaat een voortdurend proces waarin ervaring en vernieuwing elkaar afwisselen.

Wie daar met een open blik naar kijkt, ontdekt dat de duivensport uiteindelijk meer is dan alleen een wedvlucht.

Het is ook een gemeenschap van mensen die een gezamenlijke passie delen. Mensen die hun duiven verzorgen, over vluchten praten, uitslagen bespreken en telkens opnieuw proberen te begrijpen hoe de volgende vlucht zal verlopen.

Misschien is dat wel één van de mooiste aspecten van de sport.

De duif vliegt de wedstrijd, maar de verhalen eromheen worden door mensen gemaakt.

En juist in die combinatie van natuur, competitie en menselijke betrokkenheid ligt de bijzondere aantrekkingskracht van de duivensport.

DEEL V — De kunst van het lossen

Het juiste moment van lossen is geen kwestie van geluk, maar van inzicht.

Inleiding

Het moment van lossen bepaalt vaak het karakter van een hele vlucht. In enkele seconden verlaten duizenden duiven de mand en begint hun reis naar huis. Maar die paar seconden zijn het resultaat van een zorgvuldige afweging van vele factoren.

Zicht, wind, wolkenstructuren, luchtlagen en atmosferische stabiliteit spelen allemaal een rol bij de beslissing om te lossen. Wie alleen naar de weerkaart kijkt, ziet vaak slechts een deel van het verhaal.

In dit deel staat de centrale vraag van het boek centraal: wanneer is het verantwoord om duiven te lossen? Daarbij wordt niet alleen gekeken naar regels en procedures, maar vooral naar inzicht en ervaring.

Lossen is geen mechanische handeling. Het is een vak dat vraagt om observatie, kennis en verantwoordelijkheid.

Hoofdstuk 12 . Het moment van de beslissing

Waarom sommige vluchten ontsporen

Wanneer ogenschijnlijk goed weer toch tot moeilijke vluchten leidt



Iedere liefhebber kent het verschijnsel. De weersverwachtingen lijken redelijk gunstig, de wind is niet overdreven sterk en er zijn geen zware regenzones op de route zichtbaar. Toch verloopt de vlucht moeizaam. De eerste duiven laten lang op zich wachten, groepen komen uit onverwachte richtingen en soms blijven er opvallend veel duiven achter.

Wanneer zo'n vlucht later wordt besproken, ontstaat vaak verwarring. Op papier leek het weer immers goed. Hoe kan een vlucht dan toch zo moeilijk verlopen?

Het antwoord ligt meestal in een factor die minder zichtbaar is op gewone weerkaarten: de structuur en stabiliteit van de atmosfeer.

De atmosfeer is zelden zo rustig als zij lijkt

Het weer dat wij op de grond ervaren, geeft slechts een gedeeltelijk beeld van de toestand van de atmosfeer. Boven ons bevinden zich verschillende luchtlagen die elk hun eigen temperatuur, vochtigheid en windrichting kunnen hebben. Wanneer deze lagen stabiel boven elkaar liggen, ontstaat een rustige en voorspelbare atmosfeer.

Maar vaak is de situatie complexer. Luchtlagen kunnen langs elkaar schuiven, zich mengen of plotseling veranderen. In zulke omstandigheden ontstaat atmosferische instabiliteit. Voor een mens op de grond kan dat nauwelijks merkbaar zijn, maar voor vogels die zich midden in deze luchtmassa's bevinden, kan het een wereld van verschil betekenen.

Duiven die in een instabiele atmosfeer vliegen, worden geconfronteerd met turbulentie, veranderende windrichtingen en voortdurend wisselende luchtstromingen. Dat maakt het moeilijker om een stabiele koers aan te houden.

Windschering en verborgen luchtstromingen

Een van de minder bekende verschijnselen die een vlucht kan beïnvloeden is windschering. Daarbij verandert de windrichting of windsnelheid plotseling met de hoogte. Op de grond kan de wind bijvoorbeeld zwak zijn, terwijl op enkele honderden meters hoogte een veel sterkere luchtstroming aanwezig is.

Duiven die opstijgen of van hoogte veranderen, kunnen daardoor plotseling in een andere luchtstroom terechtkomen. Dat kan hun koers beïnvloeden en soms zelfs hele groepen uit elkaar trekken.

Wanneer meerdere van zulke luchtstromingen naast elkaar bestaan, kan het gebeuren dat verschillende groepen duiven elk een andere richting kiezen. Voor de liefhebber lijkt het dan alsof de duiven “verspreid” raken.

Licht en zichtbaarheid

Ook de structuur van het licht in de atmosfeer speelt een rol. Zonlicht dat door de atmosfeer wordt verstrooid, vormt subtiele patronen die vogels gebruiken voor hun oriëntatie. Wanneer de lucht helder en stabiel is, zijn deze patronen duidelijk aanwezig.

Maar wanneer de atmosfeer gevuld is met vocht, stofdeeltjes of hoge sluierbewolking, kan de lichtstructuur diffuser worden. Het polarisatiepatroon van de hemel wordt dan minder scherp, waardoor het zonkompas minder betrouwbare informatie levert.

Voor duiven betekent dit dat een van hun belangrijkste navigatiesignalen tijdelijk minder duidelijk kan zijn.

Fronten en overgangszones

Soms ligt de oorzaak van een moeilijke vlucht in de nabijheid van een weerfront. Zelfs wanneer een front nog op afstand ligt, kan de atmosfeer in het gebied ervoor al onrustig worden. Luchtmassa's beginnen zich te verplaatsen, wolken ontwikkelen zich en de windstructuur verandert.

In zulke overgangszones kan de atmosfeer bijzonder dynamisch zijn. Luchtstromingen versnellen, draaien of stijgen. Voor vogels ontstaat daardoor een omgeving waarin het moeilijker is om een stabiele koers te behouden.

Wanneer een vlucht precies door zo'n overgangsgebied voert, kan het verloop van de wedstrijd daardoor sterk worden beïnvloed.

Het begin van de vlucht

Veel vluchtproblemen ontstaan al kort na de lossing. In het eerste uur van de vlucht moeten duiven hun positie bepalen, hun navigatiesystemen afstemmen en een koers kiezen. Wanneer de atmosfeer in die fase instabiel is, kan dat proces worden verstoord.

Duiven kunnen dan langer boven de lossingsplaats blijven draaien of in verschillende richtingen vertrekken. Soms kiezen groepen een koers die later moet worden gecorrigeerd, waardoor kostbare tijd verloren gaat.

Wat later op de vlucht wordt waargenomen – vertraagde aankomsten of verspreide groepen – kan dus zijn oorsprong hebben in omstandigheden die zich al vroeg in de vlucht hebben voorgedaan.

De illusie van goed weer

Een van de redenen waarom zulke situaties moeilijk te herkennen zijn, is dat het weer er op het eerste gezicht vaak redelijk uit ziet. De hemel kan gedeeltelijk blauw zijn, de temperatuur aangenaam en de wind matig.

Toch kan de atmosfeer op grotere hoogte al in beweging zijn. Luchtmassa's verschuiven, energie bouwt zich op en kleine verstoringen ontwikkelen zich tot grotere structuren. Voor meteorologen zijn dit bekende processen, maar zij zijn niet altijd zichtbaar op eenvoudige weerkaarten.

Daarom kan een vlucht die onder ogenschijnlijk gunstige omstandigheden begint, zich later toch ontwikkelen tot een moeilijke wedstrijd.

Leren lezen in de lucht

Het begrijpen van deze processen vraagt een bredere blik op het weer. Niet alleen de temperatuur of de wind aan de grond zijn van belang, maar vooral de structuur van de atmosfeer als geheel.

Wie leert letten op signalen zoals snel groeiende wolken, sluierbewolking op grote hoogte, veranderende windrichtingen of een plotselinge toename van luchtvochtigheid, krijgt vaak een beter beeld van de stabiliteit van de atmosfeer.

In veel gevallen blijken moeilijke vluchten achteraf niet zo onverwacht als ze aanvankelijk leken. De aanwijzingen waren er vaak al, maar ze werden niet altijd herkend.

Wanneer inzicht verschil maakt

Het doel van deze kennis is niet om elke moeilijke vlucht te kunnen voorspellen. De atmosfeer blijft een complex systeem waarin veel factoren tegelijk werken. Maar inzicht in deze processen kan wel helpen om omstandigheden beter te beoordelen.

Voor lossingsverantwoordelijken kan dat betekenen dat men soms besluit nog even te wachten totdat de atmosfeer stabiel wordt. Voor liefhebbers kan het helpen om het verloop van een vlucht beter te begrijpen.

Uiteindelijk laat elke moeilijke vlucht opnieuw zien hoe sterk de duivensport verbonden is met de natuur. De wedvlucht speelt zich niet alleen af tussen twee plaatsen op de kaart, maar in een levende atmosfeer die voortdurend verandert.

En juist in die dynamiek ligt vaak de sleutel tot het begrijpen waarom sommige vluchten moeiteloos verlopen, terwijl andere onverwacht ontsporen.

Het beslismoment – de kunst van het lossen



Waar een vlucht werkelijk begint

Een wedvlucht begint niet wanneer de duiven worden ingekorfd. Ook niet wanneer de wagen vertrekt richting lossingsplaats. De vlucht begint op dat ene moment waarop de deuren van de wagen opengaan en duizenden duiven tegelijk de lucht in schieten. Dat moment duurt slechts enkele seconden, maar de gevolgen ervan werken vaak honderden kilometers door.

Het lossen is daarom veel meer dan een logistieke handeling. Het is een beslissing die bepaalt onder welke omstandigheden de duiven hun reis beginnen. In dat korte ogenblik wordt als het ware de startconditie van de hele vlucht vastgelegd. De lucht waarin de duiven vertrekken, de structuur van het licht, de stabiliteit van de atmosfeer en de ontwikkeling van het weer in de komende uren vormen samen het decor waarin de vlucht zich zal afspelen.

Wie dat begrijpt, ziet het lossen niet langer als een routine, maar als een kunst.

De lucht als dynamisch landschap

Voor mensen lijkt de lucht vaak leeg en uniform. Voor een vogel is dat anders. De atmosfeer is een landschap vol structuren en signalen: lichtvelden, luchtlagen, windstromen en temperatuurgrenzen. Deze elementen veranderen voortdurend en vormen samen een complexe omgeving waarin de duif haar oriëntatiesystemen moet kalibreren.

Wanneer duiven worden gelost, beginnen zij onmiddellijk met het verzamelen van informatie. Het zonkompas wordt afgestemd op de positie van de zon, het magnetisch kompas levert aanvullende richting informatie en de patronen van gepolariseerd licht in de hemel geven aanwijzingen over de positie van de zon, zelfs wanneer deze gedeeltelijk achter wolken verborgen is. Tegelijkertijd nemen duiven de windstructuur waar en proberen zij de juiste vliegrichting te bepalen.

De kwaliteit van deze eerste informatie is van groot belang. Als de atmosferische omstandigheden op het moment van lossen stabiel zijn, kunnen duiven hun oriëntatiesystemen snel en betrouwbaar afstemmen. Wanneer de atmosfeer echter instabiel is – bijvoorbeeld door snel veranderende luchtlagen, turbulentie of een onduidelijke lichtstructuur – kan de kalibratie verstoord

raken. In zulke situaties zien we vaak dat duiven langer blijven draaien boven de lossingsplaats of dat groepen in verschillende richtingen vertrekken.

Het eerste kwartier

Direct na het openen van de wagen ontstaat vaak een indrukwekkend schouwspel. De duiven vormen een zwerm die eerst stijgt en zich vervolgens begint te organiseren. In dit eerste kwartier vindt een belangrijk proces plaats: de zwerm zoekt naar richting en structuur.

Duiven vliegen daarbij zelden onmiddellijk recht naar huis. Eerst wordt de omgeving verkend. De zwerm draait, verplaatst zich, en vormt geleidelijk een vliegrichting. In die fase worden de verschillende navigatiesystemen als het ware op elkaar afgestemd. De duiven vergelijken de informatie van zon, magnetisch veld en visuele kenmerken van het landschap.

Wanneer alles gunstig samenvalt, duurt dit proces slechts kort. De zwerm trekt dan als één geheel weg en verdwijnt snel uit het zicht. Maar wanneer de omstandigheden minder stabiel zijn, kan het langer duren voordat een duidelijke richting ontstaat. Soms splitst de zwerm zich zelfs op in meerdere groepen.

Voor de liefhebber op afstand blijft dit proces meestal onzichtbaar. Toch ligt hier vaak de kiem van latere vluchtproblemen.

De rol van ervaring

Het beoordelen van het juiste lossingsmoment vraagt daarom meer dan alleen het bekijken van weerkaarten. Het vraagt om ervaring met de atmosfeer zelf. Ervaren convoyeurs en lossingsverantwoordelijken ontwikkelen in de loop van de jaren een gevoel voor de structuur van de lucht.

Zij letten niet alleen op windrichting en temperatuur, maar ook op subtielere signalen: de helderheid van het licht, de ontwikkeling van wolkenvelden, de aanwezigheid van sluierbewolking, de stabiliteit van de luchtlagen en de zichtbaarheid van de horizon. Zelfs de manier waarop wolken zich vormen of oplossen kan aanwijzingen geven over de stabiliteit van de atmosfeer.

Deze waarnemingen zijn moeilijk in regels te vatten. Ze vormen een combinatie van kennis, ervaring en intuïtie. Net zoals een zeeman leert lezen in de zee, leert een ervaren lossingsverantwoordelijke lezen in de lucht.

Wanneer wachten beter is

Soms is het verstandig om niet onmiddellijk te lossen, ook al lijken de omstandigheden op papier gunstig. Een kleine vertraging kan grote gevolgen hebben. De atmosfeer is immers voortdurend in beweging. Mist kan optrekken, een inversielaag kan oplossen en het licht in de hemel kan stabiliseren.

Door te wachten kan een onzekere situatie veranderen in een stabiele atmosfeer waarin duiven hun navigatiesystemen beter kunnen gebruiken. Omgekeerd kan te vroeg lossen betekenen dat de duiven vertrekken in een atmosfeer die nog in ontwikkeling is.

Het verschil tussen deze twee situaties kan later zichtbaar worden in het verloop van de vlucht.

De verantwoordelijkheid van het moment

Het beslismoment bij het lossen is daarom een van de meest verantwoordelijke momenten in de hele duivensport. De beslissing wordt genomen door mensen, maar de gevolgen worden gedragen door de duiven.

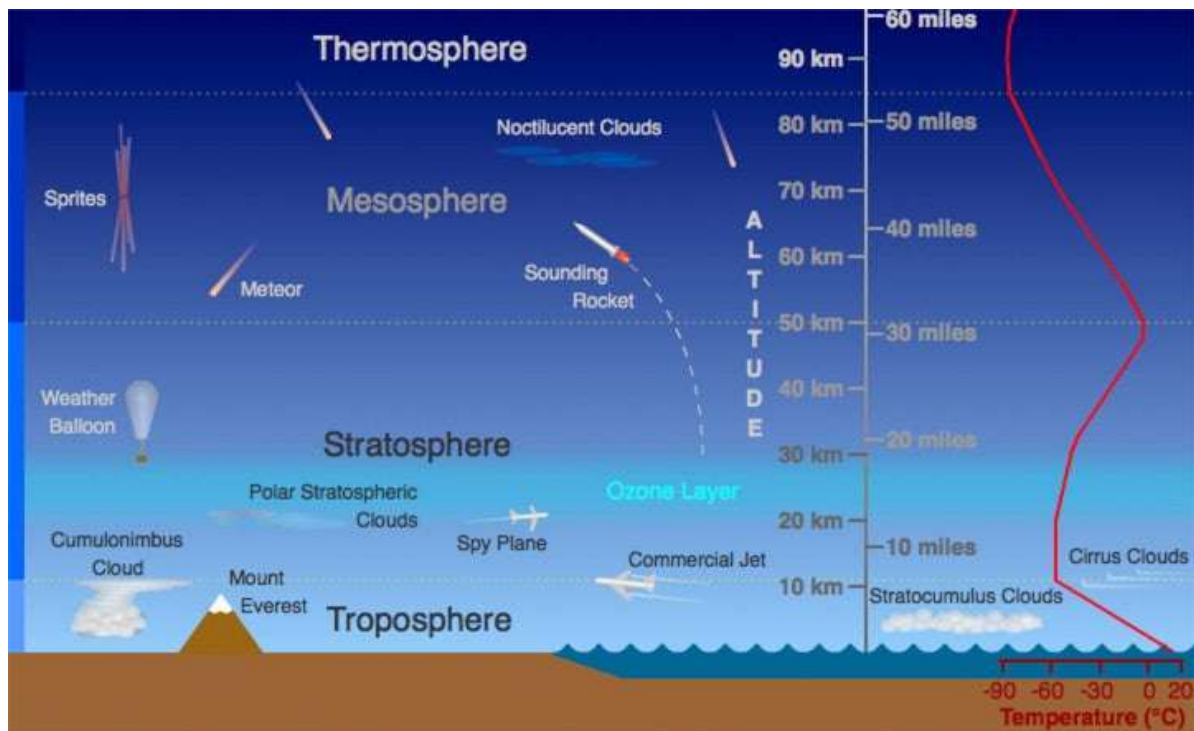
Dat besef vraagt om zorgvuldigheid en respect voor de omstandigheden waarin de dieren hun vlucht moeten uitvoeren. Goed lossen betekent niet alleen dat de duiven vertrekken bij redelijk weer, maar vooral dat zij vertrekken in een atmosfeer waarin hun natuurlijke oriëntatiesystemen optimaal kunnen functioneren.

Wanneer dat lukt, zien we vaak het mooiste beeld dat de duivensport kent: een zwerm duiven die zich snel ordent, richting kiest en als één geheel uit het zicht verdwijnt.

In dat moment ligt de essentie van de kunst van het lossen.

De atmosfeer als landschap

De onzichtbare wereld waarin duiven navigeren



Voor de mens lijkt de lucht vaak leeg. We kijken omhoog en zien een blauwe hemel, wat wolken en misschien de zon. In onze beleving is de atmosfeer vooral een ruimte waarin het weer zich afspeelt. Voor een vogel ligt dat anders. Voor een duif is de lucht geen leegte, maar een landschap – een complexe omgeving vol structuren, signalen en grenzen.

Wie de vlucht van postduiven wil begrijpen, moet daarom leren kijken naar de atmosfeer zoals een vogel die ervaart. Niet als een lege ruimte boven het landschap, maar als een dynamisch systeem dat zelf onderdeel van het landschap vormt.

De lucht is niet homogeen

De atmosfeer bestaat uit verschillende lagen met elk hun eigen eigenschappen. Temperatuur, luchtvochtigheid, luchtdruk en wind kunnen van laag tot laag sterk verschillen. Soms liggen deze lagen rustig boven elkaar, soms bewegen ze door elkaar en veroorzaken ze turbulentie.

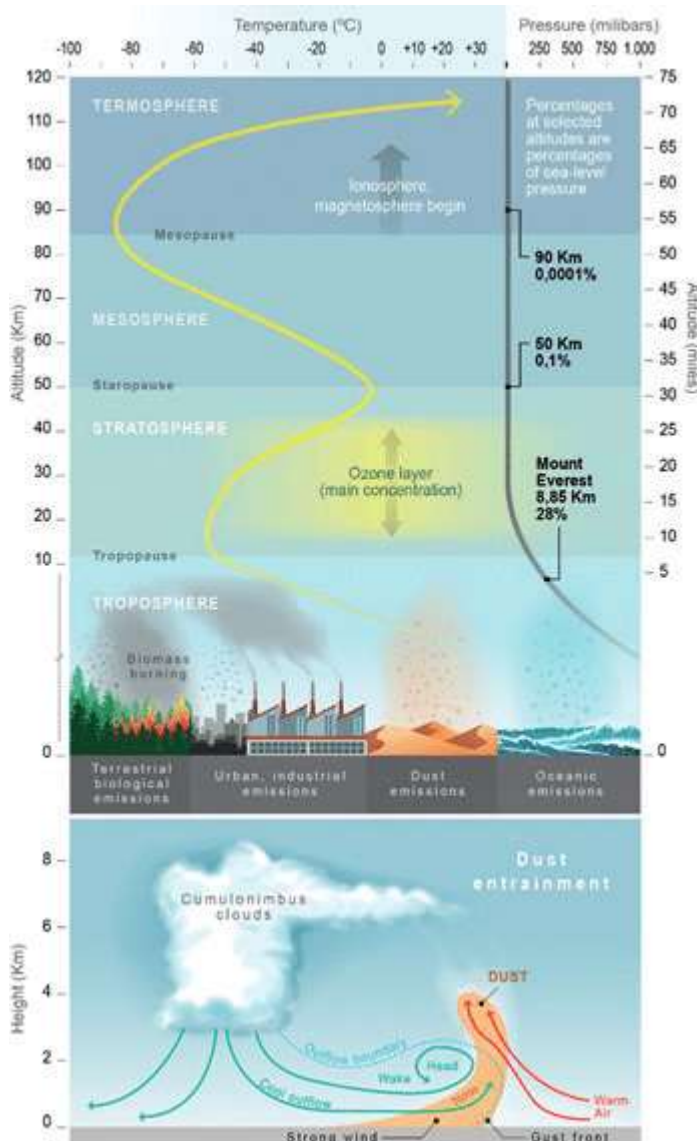
Voor een vliegende vogel zijn deze verschillen voelbaar. De lucht kan stabiel en dragend zijn, maar ook onrustig en schokkerig. In een stabiele atmosfeer kunnen duiven efficiënt vliegen en hun koers gemakkelijk vasthouden. Wanneer de lucht instabiel is, moeten ze voortdurend corrigeren en kost het vliegen meer energie.

Een van de bekendste verschijnselen in dit verband is de temperatuurinversie. Daarbij ligt een warmere luchtlaag boven een koudere laag. Zo'n inversie kan de atmosfeer tijdelijk afsluiten, waardoor mist of nevel blijft hangen. Pas wanneer de zon de onderste luchtlaag voldoende opwarmt, breekt de inversie open en begint de lucht zich weer te mengen.

Voor duiven kan zo'n overgang een belangrijk moment zijn. De structuur van de atmosfeer verandert dan plotseling en daarmee ook de omstandigheden waarin zij hun navigatiesystemen gebruiken.

Lichtstructuren in de hemel

Naast de fysieke structuur van de lucht bestaat er ook een structuur van licht. Zonlicht dat de atmosfeer binnenkomt wordt verstrooid door lichtmoleculen en kleine deeltjes. Daarbij ontstaan patronen die voor het menselijk oog meestal onzichtbaar zijn, maar die voor veel dieren betekenis hebben.



Een van die patronen is de polarisatie van licht. In de hemel vormt zich een geometrisch patroon rond de zon waarin de richting van het licht gedeeltelijk geordend is. Veel dieren, waaronder vogels, kunnen deze patronen waarnemen en gebruiken als oriëntatie-informatie.

Voor duiven betekent dit dat de hemel zelf een soort kompasstructuur bevat. Zelfs wanneer de zon tijdelijk achter wolken verdwijnt, blijft het polarisatiepatroon in de lucht vaak nog herkenbaar. Het vormt een extra referentiepunt dat helpt bij het bepalen van richting.

De kwaliteit van dit lichtlandschap hangt echter

sterk af van de toestand van de atmosfeer. Sluierbewolking, stofdeeltjes of vocht in de lucht kunnen de structuur van het licht veranderen. Daardoor kan het navigatiesignaal sterker of juist zwakker worden.

Wind als bewegend reliëf

Ook de wind maakt deel uit van het atmosferische landschap. Voor een vogel is wind geen abstract getal op een weerkaart, maar een fysieke kracht die voortdurend verandert met hoogte en terrein.

Wind kan bijvoorbeeld langs heuvels omhoog worden geduwd, boven open vlaktes versnellen of achter bosranden wervelingen veroorzaken. Op grotere schaal ontstaan stromingen die hele luchtmassa's verplaatsen.

Voor duiven betekent dit dat zij voortdurend door een bewegend medium vliegen. Soms helpt de wind hen vooruit, soms moeten zij ertegenin werken. Ervaren vliegers passen hun koers vaak subtiel aan om optimaal gebruik te maken van deze stromingen.

Geuren en andere signalen

Naast licht en wind bevat de atmosfeer ook chemische signalen. Geuren uit het landschap worden door luchtstromingen verspreid en vormen zo een complex patroon dat voortdurend verandert met de windrichting.

Er zijn aanwijzingen dat duiven deze geurpatronen gebruiken als onderdeel van hun navigatiesysteem. Tijdens hun eerste levensmaanden leren jonge duiven waarschijnlijk hoe bepaalde geuren samenhangen met windrichtingen rond hun thuisgebied. Later kunnen ze die kennis gebruiken om hun positie te schatten wanneer ze op onbekende plaatsen worden gelost.

Hoewel dit systeem nog steeds onderwerp van onderzoek is, past het goed in het idee van de atmosfeer als landschap. Net zoals een landkaart bestaat uit bergen, rivieren en wegen, bestaat de lucht uit patronen van licht, wind en geur.

Een voortdurend veranderend landschap

Het bijzondere van de atmosfeer is dat dit landschap nooit stilstaat. Terwijl een duif haar weg naar huis vliegt, verandert de omgeving voortdurend. Luchtlagen

mengen zich, wolken ontwikkelen zich, windrichtingen verschuiven en het licht verandert met de stand van de zon.

Voor de duif betekent navigeren daarom niet alleen het volgen van één vast signaal. Het is een voortdurend proces van waarnemen, vergelijken en bijsturen. De vogel moet steeds opnieuw informatie verzamelen en die combineren met haar interne kompas en haar geheugen van het landschap.

In dat opzicht lijkt de vlucht van een duif minder op het volgen van een rechte lijn en meer op het lezen van een kaart die voortdurend verandert.

Leren kijken naar de lucht

Voor liefhebbers en lossingsverantwoordelijken kan het begrip van dit atmosferische landschap bijzonder waardevol zijn. Wie leert kijken naar de structuur van de lucht – naar de stabiliteit van de atmosfeer, de ontwikkeling van wolken en de helderheid van het licht – krijgt meer inzicht in de omstandigheden waarin duiven hun vlucht moeten uitvoeren.

Dat inzicht helpt niet alleen bij het begrijpen van vluchtverlopen, maar ook bij het nemen van betere beslissingen rondom vervoer en lossen.

De duivensport speelt zich immers niet alleen af tussen twee punten op de kaart. Zij speelt zich af in een wereld die zich tussen hemel en aarde uitstrekt: het voortdurend veranderende landschap van de atmosfeer.

De ideale lossingsatmosfeer – wanneer hemel en vlucht in balans zijn



Wanneer duiven worden gelost, vertrekken zij niet zomaar in een lege lucht. Zij vertrekken in een atmosfeer die op dat moment een bepaalde structuur heeft. Soms is die structuur stabiel, helder en overzichtelijk. Soms is zij onrustig, diffuus of in verandering. Het verschil tussen die twee situaties kan grote gevolgen hebben voor het verloop van een vlucht.

Wie het verloop van vele wedvluchten over langere tijd observeert, merkt dat goede vluchten vaak beginnen onder atmosferische omstandigheden die opvallend harmonieus zijn. De lucht lijkt rustig, het licht is helder maar niet scherp, en de wolken tonen een stabiel patroon. Het is alsof hemel en aarde op dat moment in balans zijn.

Dit is wat men zou kunnen noemen: de ideale lossingsatmosfeer.

Stabiliteit in de lucht

Een van de belangrijkste kenmerken van een goede lossingsatmosfeer is stabiliteit. In een stabiele atmosfeer liggen de luchtlagen relatief rustig boven elkaar. De temperatuur verandert geleidelijk met de hoogte, en de wind vertoont geen abrupte sprongen in richting of snelheid.

Voor een vliegende duif betekent dit dat de lucht een betrouwbaar medium vormt. De vogel kan zijn koers aanhouden zonder voortdurend te moeten corrigeren voor turbulentie of plotselinge windveranderingen. Dat maakt het vliegen efficiënter en minder vermoeiend.

Stabiliteit betekent niet dat de lucht volledig stil staat. Integendeel, een lichte luchtbeweging kan zelfs gunstig zijn. Het gaat er vooral om dat de atmosfeer zich voorspelbaar gedraagt en geen sterke verstoringen vertoont.

Helder licht en een duidelijke hemelstructuur

Naast stabiliteit speelt ook de kwaliteit van het licht een belangrijke rol. In een ideale lossingsatmosfeer is het licht helder, maar niet verblindend. De hemel heeft een duidelijke structuur, waarin wolkenvelden en blauwe lucht elkaar in een rustig patroon afwisselen.

Voor duiven is dit belangrijk omdat hun navigatiesystemen sterk afhankelijk zijn van lichtinformatie. De positie van de zon en de patronen van gepolariseerd licht in de hemel vormen een belangrijk referentiekader voor hun oriëntatie.

Wanneer de hemelstructuur duidelijk is, kunnen duiven deze informatie gemakkelijk interpreteren. Wanneer de lucht daarentegen zwaar bewolkt, troebel of diffuus is, wordt dat referentiekader minder scherp.

Een atmosfeer die tot rust is gekomen

Een ander kenmerk van goede lossingsomstandigheden is dat de atmosfeer als het ware “tot rust is gekomen”. Vaak gebeurt dit na het oplossen van nachtelijke mist of na het doorbreken van een temperatuurinversie.

In de vroege ochtend kan de atmosfeer nog in een overgangsfase verkeren. Mistbanken lossen op, luchtlagen beginnen zich te mengen en de eerste thermische bewegingen ontstaan door de opwarming van de grond. Wanneer duiven precies in zo’n overgangsfase worden gelost, kan de lucht nog instabiel zijn.

Even later kan dezelfde atmosfeer echter stabiliseren. De mist is verdwenen, de luchtlagen hebben zich herschikt en het licht is helderder geworden. In zulke omstandigheden vertrekken duiven vaak rustiger en vinden zij sneller hun richting.

Dit is een van de redenen waarom ervaren lossingsverantwoordelijken soms bewust wachten voordat zij de duiven laten vertrekken.

De rol van de wind

Ook de wind maakt deel uit van het atmosferische evenwicht. In een ideale lossingsatmosfeer is de wind doorgaans matig en gelijkmatig. Dat betekent niet dat elke windrichting ongunstig is. Duiven kunnen met verschillende windrichtingen goed omgaan.

Belangrijker is dat de wind geen sterke schommelingen vertoont. Wanneer de windrichting plotseling verandert of wanneer er sterke verschillen bestaan

tussen de wind aan de grond en op grotere hoogte, kan dat de vlucht onrustiger maken.

Een gelijkmatige luchtstroming geeft duiven de mogelijkheid hun koers stabiel te houden en hun energie efficiënt te gebruiken.

Wanneer hemel en vlucht samenvallen

Soms zijn alle omstandigheden tegelijk gunstig. De atmosfeer is stabiel, het licht is helder, de wind is matig en de luchtlagen vertonen geen sterke verstoringen. Wanneer duiven onder zulke omstandigheden worden gelost, ziet men vaak een bijzonder harmonieus beeld.

De zwerm stijgt op, draait kort boven de lossingsplaats en trekt daarna als één geheel weg in de richting van huis. De vlucht lijkt vanzelf te ontstaan, alsof de duiven moeiteloos hun weg vinden in de lucht.

Dit soort vluchten maken duidelijk hoe sterk het gedrag van duiven verbonden is met de structuur van de atmosfeer waarin zij vliegen.

Het zoeken naar balans

In de praktijk bestaat de ideale lossingsatmosfeer natuurlijk niet als een perfect vast patroon. Elke vlucht vindt plaats onder unieke omstandigheden. Toch kunnen bepaalde kenmerken steeds opnieuw worden herkend: stabiliteit, helder licht, een rustige hemelstructuur en een gelijkmatige wind.

Het herkennen van deze balans vraagt ervaring en aandacht voor de subtiele signalen van de atmosfeer. Wie leert kijken naar de lucht, ziet soms al vóór het lossen hoe de omstandigheden zich ontwikkelen.

De kunst van het lossen bestaat er dan uit om het moment te kiezen waarop hemel en vlucht het best op elkaar aansluiten.

Wanneer dat moment wordt gevonden, vertrekken de duiven niet alleen onder goede omstandigheden. Zij vertrekken in een atmosfeer die hun natuurlijke navigatiesystemen ondersteunt – een lucht waarin richting, energie en oriëntatie in evenwicht zijn.



Beslisboom voor het lossen van postduiven

Een praktisch model voor convoyeurs, lossingscoördinatoren en IWB

In de praktijk van de duivensport komt het moment van lossen vaak neer op een combinatie van meteorologische informatie, ervaring en intuïtie. Weerkaarten, radarbeelden en satellietinformatie geven een goed beeld van wind, neerslag en zicht. Toch blijkt uit ervaring dat vluchten soms moeizaam verlopen terwijl deze factoren op het eerste gezicht gunstig zijn.

De reden is dat het **oriëntatiesysteem van de duif afhankelijk is van meer atmosferische signalen dan alleen zicht en wind**. De structuur van het licht in de hemel, de stabiliteit van luchtlagen en de aanwezigheid van duidelijke navigatiesignalen spelen eveneens een belangrijke rol.

Om dat inzicht praktisch toepasbaar te maken kan men het besluit om te lossen benaderen als een reeks logische vragen. Die vragen volgen elkaar op zoals een beslisboom: iedere stap bepaalt of men verder kan gaan naar de volgende beoordeling of dat men beter wacht met lossen.

Stap 1 – Basisveiligheid van de atmosfeer

De eerste beoordeling betreft de klassieke meteorologische factoren. Hier gaat het om omstandigheden die direct gevaarlijk kunnen zijn voor duiven.

Men kijkt in deze fase naar:

- neerslagzones op de vliegroute
- onweersactiviteit
- zeer harde tegenwind of stormachtige omstandigheden
- extreem slechte zichtcondities

Wanneer een van deze factoren aanwezig is, ligt het besluit voor de hand: **niet lossen**. In dat geval is de vlucht niet alleen moeilijk maar mogelijk ook risicovol voor de duiven.

Wanneer deze factoren afwezig zijn, kan men doorgaan naar de volgende beoordeling.

Stap 2 – Stabiliteit van de atmosfeer

Wanneer het weer op hoofd vluchtlijnen gunstig is, komt de volgende vraag: **hoe stabiel is de atmosfeer werkelijk?**

Een atmosfeer kan namelijk rustig lijken, terwijl er toch sterke verschillen bestaan tussen luchtlagen. Zulke verschillen kunnen tijdens de vlucht leiden tot plotselinge veranderingen in windrichting of turbulentie.

Convoyeurs letten daarom vaak op signalen zoals:

- sterk gelaagde bewolking
- snelle veranderingen in windrichting op verschillende hoogtes
- thermische onrust vroeg op de dag

Wanneer de atmosfeer duidelijk instabiel is, kan het verstandig zijn om te wachten tot de lucht zich stabiliseert.

Stap 3 – Kwaliteit van het licht

Pas in de derde fase komt een factor die in de klassieke meteorologie vaak onderbelicht blijft: **de structuur van het licht in de hemel.**

Het oriëntatiesysteem van de duif gebruikt onder andere:

- de positie van de zon
- ultraviolet licht
- polarisatiepatronen in de hemel

Wanneer zonlicht sterk wordt verstrooid door vocht, aerosolen of fijne bewolking, kunnen deze patronen vervagen. Voor mensen lijkt de lucht dan vaak helder, maar voor vogels is de navigatie-informatie minder duidelijk.

Een hemel die melkachtig wit of onnatuurlijk egaal oogt kan wijzen op sterke diffusie van het zonlicht. In zulke omstandigheden kan het navigatiesysteem van de duif minder betrouwbaar functioneren.

Wanneer de zon duidelijk zichtbaar is en de hemel structuur heeft, zijn de oriëntatiecondities meestal gunstiger.

Stap 4 – Observatie van het gedrag bij proeflossing bij een eigen opleervlucht

Wanneer er twijfel bestaat, kan een kleine proeflossing soms veel informatie geven. Het gedrag van de duiven in de eerste minuten zegt vaak meer dan een weerkaart. Soms gaat er elders een lossing of trainingsvlucht faliekant verkeerd en als die informatie beschikbaar komt is het zaak extra voorzichtig te zijn om te lossen.

Bij goede omstandigheden stijgen duiven snel op, draaien enkele cirkels en kiezen daarna een duidelijke richting.

Wanneer ze lang blijven cirkelen, uiteen vallen of onrustig blijven draaien boven de losplaats, kan dat een signaal zijn dat de oriëntatie-informatie in de atmosfeer minder duidelijk is.

In dat geval kan het verstandig zijn de training uit te stellen of de duiven weer mee terug naar huis te nemen.

Stap 5 – Tijdstip en ontwikkeling van de atmosfeer

De atmosfeer verandert gedurende de ochtend vaak snel. In de vroege ochtend kan de lucht nog gelaagd zijn en het licht diffuus. Later op de ochtend wordt het zonlicht sterker en verdwijnen veel van deze effecten.

Daarom kan het verschil tussen een moeilijke vlucht en een perfecte vlucht soms slechts **één of twee uur** bedragen.

Geduld bij het lossen kan dus een belangrijke factor zijn.

De kern van het model

De beslisboom laat zien dat een goede lossing niet alleen afhangt van de vraag of het weer “goed” is, maar ook van de vraag **of de duiven voldoende navigatie-informatie uit hun omgeving kunnen halen.**

Wanneer wind, zicht, atmosferische stabiliteit en lichtstructuur elkaar ondersteunen, functioneren de navigatiesystemen van de duif optimaal. In zulke omstandigheden vertrekken de duiven snel, houden ze hun koers vast en verlopen de aankomsten meestal vlot en regelmatig.

Wanneer meerdere van deze factoren tegelijk minder gunstig zijn, kan de vlucht al vanaf het begin moeilijk worden.



De bandbreedte van verantwoord lossen



Lossen is geen momentopname. Het is een venster van tijd, een bandbreedte waarin de omstandigheden optimaal zijn voor een veilige, verantwoorde vlucht. Dit venster wordt begrensd door twee natuurlijke grenzen: het vroegst verantwoord lossingstijdstip, wanneer de duiven voldoende Uv-licht en andere condities hebben om hun oriëntatie te gebruiken, en het uiterst verantwoord lossingstijdstip, het laatste moment waarop lossen nog ethisch en biologisch verantwoord is.

Het vroegst verantwoord lossingstijdstip

De ochtend biedt de eerste kansen voor de vlucht, maar niet alle uren zijn gelijk. Duiven gebruiken Uv-licht als navigatiehulpmiddel; zonder voldoende licht of met versturende weersomstandigheden kunnen ze richting verlies oplopen. Het vroegst verantwoord lossingstijdstip is dus het moment waarop de duiven voldoende Uv-licht hebben om optimaal te oriënteren.

Belangrijk is dat dit tijdstip niet betekent dat men automatisch moet lossen. Andere factoren zoals wind, bewolking, temperatuur en regen kunnen deze grens naar later verschuiven. Het vroegst verantwoord lossingstijdstip markeert dus het begin van de bandbreedte, het punt waarop het veilig mogelijk is om te starten, mits andere omstandigheden dit toelaten.

Het uiterst verantwoord lossingstijdstip

Aan de andere kant van de bandbreedte ligt het uiterst verantwoord lossingstijdstip. Dit is de laatste grens. Na dit moment kan lossen de duiven blootstellen aan overmatige vermoeidheid, desoriëntatie of onnodige risico's.

Verantwoord lossen gaat hierbij niet om de eerste duiven die thuiskomen, maar om de laatste duiven — de grootste groep. Voor hen zijn gemiddelde snelheden vastgesteld: bijvoorbeeld 45 km/u bij kopwind, 65 km/u bij staartwind. Deze waarden zijn geen willekeurige cijfers, maar een afspiegeling van biologische en meteorologische grenzen.

Zonsondergang wordt hierbij als harde grens gehanteerd. Wie later probeert te lossen, riskeert het welzijn van de duiven en verstoort het vluchtverloop. Blanco zones in tabellen geven aan wanneer lossen helemaal niet verantwoord is; niet alles hoeft ingevuld te worden, en soms is niet lossen de enige juiste keuze.

De bandbreedte: een dynamisch venster

De tijd tussen vroegst en uiterst verantwoord lossingstijdstip is niet statisch. Ze wordt bepaald door:

- lichtinval (UV-sterkte)
- windrichting en snelheid
- afstand van de vlucht
- leeftijd en ervaring van de duiven
- temperatuur en thermische omstandigheden

Het is een dynamisch venster. Soms is het breed: de omstandigheden zijn ideaal, wind en zon spelen mee, en de duiven hebben voldoende vliegreun. Soms is het smal of verdwijnt het helemaal: extreme hitte, kopwind over lange afstand of onstabiele thermiek kan de bandbreedte verkleinen. In die gevallen vraagt verantwoord optreden meer nadenken dan handelen.

Denken vanuit de laatste duif

Het kernprincipe blijft: de laatste duif is bepalend.

- Hun veiligheid, energie en oriëntatiecapaciteit bepalen de ethische grens.
- Snelheid, vermoeidheid en stress moeten vooraf worden ingeschat.
- Het gaat er niet om de eerste duiven snel thuis te krijgen, maar om het behoud van de grootste groep duiven.

Hier ligt de kunst van het lossen: observeren, inschatten en durven uitstellen.

Praktische implicaties voor de liefhebber

Door dit denkkader te hanteren:

- wordt verliezen door onnodige risico's geminimaliseerd
- wordt het beslissingsmoment los van tijd en verbonden aan omstandigheden
- wordt ervaring en inzicht bij het nemen van keuzes essentieel

De oorspronkelijk door mij ontwikkelde tabellen maakten dit concreet, maar de waarde ligt niet in de cijfers, maar in het denken: wanneer is het verantwoord om te lossen, en wanneer is uitstellen de enige juiste beslissing?

Verantwoord lossen is een continu proces van observeren, analyseren en beslissen. De bandbreedte van tijd tussen het vroegst en het uiterst verantwoord lossingstijdstip vormt het kader. Binnen dit venster ligt ruimte voor afwegingen op basis van wind, licht, afstand en conditie.

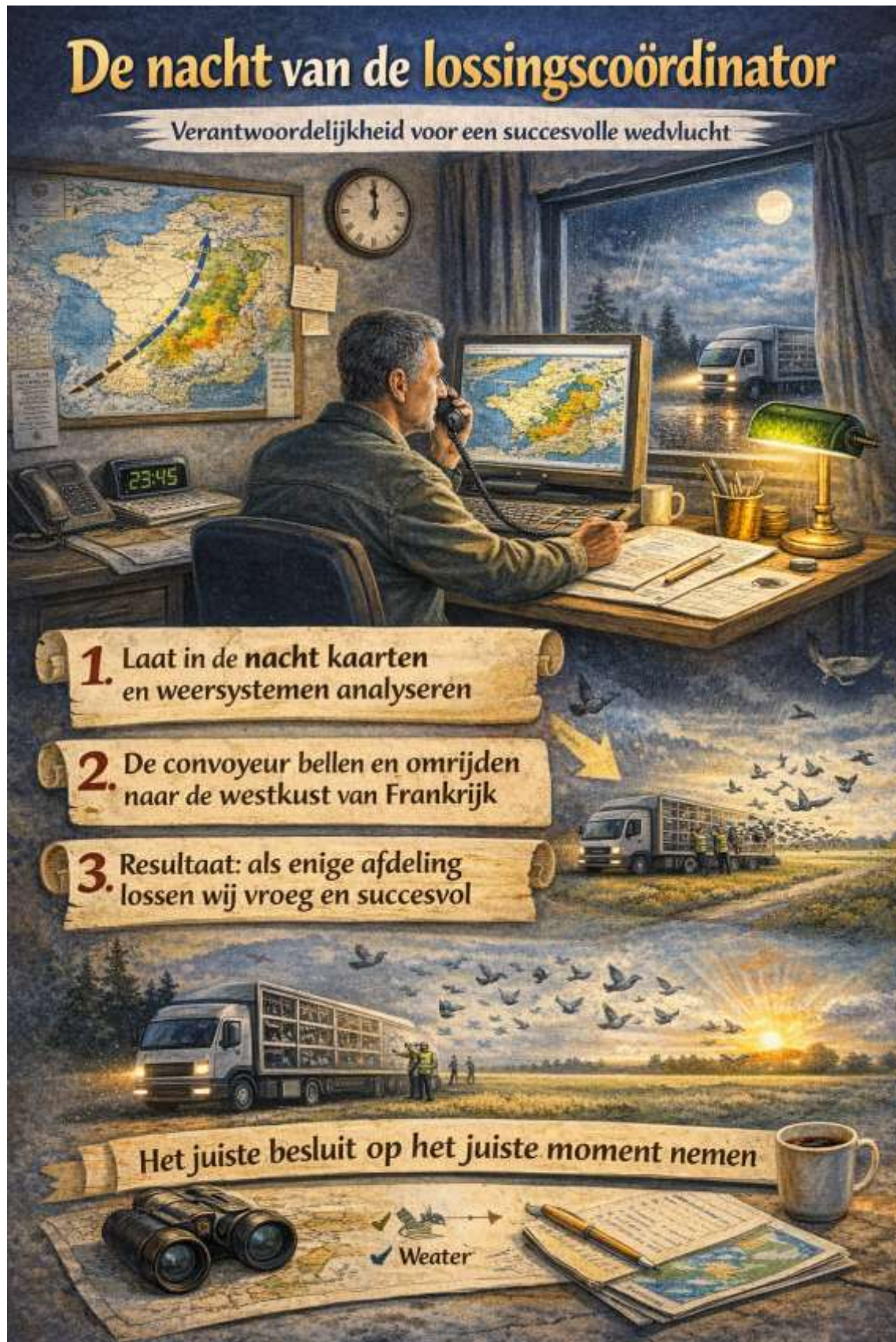
Het losmoment is dus geen startpunt van de vlucht; het is het resultaat van denken in processen, ethiek en biologie. Durf te wachten, durf keuzes te maken: dat is vakmanschap.

Slotchecklist: gezond verstand bij lossen

- **Observeer eerst:** check licht, wind, thermiek en afstand.
- **Denk in bandbreedtes:** vroegst verantwoord ↔ uiterst verantwoord lossingstijdstip.
- **Laat de laatste duif leidend zijn:** hun veiligheid en energie bepalen de grens.
- **Snelheid is maatstaf:** ondergrenzen geven aan wanneer het te zwaar wordt.
- **Zonsondergang is harde grens:** na dit moment geen verlies risico nemen.
- **Durf te wachten:** uitstellen is vakmanschap, niet falen.
- **Pas aan waar nodig:** afstand inkorten of omstandigheden heroverwegen.

Kortom: verantwoord lossen is geen momentopname, maar een weloverwogen proces van observeren, analyseren en beslissen. Wie dit principe volgt, combineert inzicht, ervaring en respect voor de duiven — precies waar het in de kunst van het lossen om draait.

Hoofdstuk 13. De verantwoordelijkheid van de convoyeur en lossingscoördinator



De nacht van de lossingscoördinator

Het werk van een lossingscoördinator speelt zich vaak af op momenten dat de meeste mensen slapen.

Een weekend met wedvluchten betekent namelijk dat je eigenlijk **24 uur per dag bezig bent** met het weer, de vluchtlijn en de duiven die ergens onderweg in de transportwagen zitten. Zo herinner ik mij een nacht in het begin van de jaren negentig. Het was al laat. De meeste liefhebbers lagen al lang in bed. Maar voor een lossingscoördinator begint het echte werk vaak juist dan.

De convoyeur was onderweg met de duiven naar Frankrijk. Volgens het vluchtprogramma zouden ze ergens **in het oosten van Frankrijk** moeten lossen, net als de meeste andere Nederlandse afdelingen.

Ik zat thuis achter de computer.

Dat klinkt tegenwoordig heel normaal, maar in die tijd was dat nog iets bijzonders. Het **internet** was net in opkomst en voor het eerst waren er **weersites** waarop je zelf de ontwikkeling van fronten en storingsen kon volgen.

Ik keek naar de weerkaarten en zag iets wat me niet beviel.

Een groot storingsgebied was bezig zich te ontwikkelen en zou precies over het gebied trekken waar de meeste afdelingen hun duiven wilden lossen.

Dat betekende één ding: problemen.

Ik keek nog eens goed naar de kaarten en volgde de ontwikkeling van de luchtstromingen. Helemaal in het **uiterste westen van Frankrijk** zag het er anders uit. Daar zou het weer naar verwachting veel stabielere blijven.

Het was inmiddels rond **middernacht**.

Ik pakte de telefoon en belde de convoyeur.

“Waar zit je nu?”

Hij vertelde waar hij ongeveer reed.

Ik vroeg hem of het mogelijk was om **verder naar het westen door te rijden**, richting de Atlantische kant van Frankrijk.

Het betekende een flinke wijziging ten opzichte van het oorspronkelijke plan, maar hij begreep mijn overwegingen en besloot het te doen.

De volgende ochtend bleek hoe belangrijk die beslissing was geweest.

Het slechte weer trok inderdaad over het gebied waar veel andere afdelingen stonden opgesteld. Daar kon niet of pas veel later gelost worden.

Onze duiven daarentegen vlogen onder **goede omstandigheden** naar huis.

Het resultaat was dat onze regio uiteindelijk **de enige in Nederland was die die dag een wedvlucht kon lossen**, terwijl veel andere afdelingen moesten wachten tot zondag of zelfs met de duiven terug moesten keren.

Voor mij was dat een bevestiging van iets wat ik al langer vermoedde.

Wie het **weer echt begrijpt**, begrijpt ook de sleutel tot een succesvolle wedvlucht.

In de jaren daarna begon het gebruik van weersystemen en later steeds betere meteorologische informatie een steeds grotere rol te spelen bij het lossen van duiven.

Wat ooit begon met een weerbericht op de radio en telefoontjes met liefhebbers langs de vluchtlijn, ontwikkelde zich langzaam tot een veel nauwkeuriger manier van werken.

Maar de kern van het werk bleef altijd hetzelfde: goed kijken, goed luisteren en uiteindelijk **de verantwoordelijkheid nemen voor het juiste moment van lossen**.

Wie de geschiedenis van transport en lossingen bekijkt, ziet hoe de duivensport zich langzaam heeft ontwikkeld.

Maar daarmee is nog niet verklaard waarom sommige vluchten schitterend verlopen en andere volledig mislukken.

Na vele jaren observeren van wedvluchten, transport en lossingen ben ik tot de overtuiging gekomen dat het antwoord in drie factoren ligt.

DEEL VI — De atmosfeer waarin duiven vliegen

De lucht lijkt leeg, maar voor een duif is zij vol structuur.

Inleiding

Wanneer duiven worden gelost, vliegen zij door een atmosfeer die voortdurend in beweging is. Windlagen, thermiek, luchtstromingen en lichtstructuren vormen samen het milieu waarin de vlucht zich afspeelt.

Wat voor een waarnemer op de grond een rustige lucht lijkt, kan voor een duif een complex systeem van stromingen zijn. Deze atmosferische structuren beïnvloeden niet alleen de snelheid van een vlucht, maar ook de oriëntatie van de duiven.

In dit deel wordt de luchtlaag waarin duiven vliegen nader onderzocht. Daarbij komen onder meer windstructuren, thermiek, zichtcondities en lichtpatronen aan bod. Ook wordt gekeken naar de rol van ultraviolet licht en polarisatie in de hemel.

Door deze processen beter te begrijpen, ontstaat een dieper inzicht in het gedrag van vluchten.

Hoofdstuk 14. Zicht en lichtcondities

Helder zicht, veilige vlucht



Goed Zicht



Slecht Zicht

Helder zicht, veilige vlucht

Voor een optimaal verloop van een wedvlucht is helder en voldoende zicht essentieel. Goed zicht vormt één van de **basisvoorwaarden** om postduiven verantwoord te kunnen lossen.

Als vuistregel geldt dat het zicht langs de vluchtlijn minstens vijf kilometer moet bedragen. Dit is geen willekeurige grens: het is de praktische ondergrens waarbij duiven na lossing voldoende ruimte hebben om:

- Snel hoogte te nemen,
- Zich te hergroeperen,
- En hun oriëntatievermogen optimaal in werking te stellen.

Waarschuwingssignalen

Wanneer markante objecten in de verte — kerktorens, hoogbouw of andere herkenningspunten — in een waas verdwijnen, in nevel gehuld zijn of zelfs geheel in wolken lijken te verdwijnen, is dat een **duidelijk alarmsignaal**. In dergelijke omstandigheden mag nooit tot lossing worden overgegaan.

Slecht zicht kan ontstaan door:

- Mist of nevel,
- Luchtvervuiling,
- Smog,
- Of een combinatie hiervan.

Wat dit extra verraderlijk maakt, is dat deze omstandigheden soms optreden bij ogenschijnlijk ideaal weer: weinig wind, blauwe lucht en aangename temperaturen.

De rol van inversie

Slecht zicht bij verder gunstig ogend weer is vaak het gevolg van **inversie**. In zo'n situatie blijven vervuilde, vochtige of koude luchtlagen gevangen nabij het

aardoppervlak. Het resultaat: een waas die het zicht ernstig beperkt en tegelijkertijd het natuurlijke oriëntatievermogen van de duiven belemmert.

Juist deze combinatie — mooi ogend weer maar beperkt zicht — heeft in de geschiedenis van de postduivensport tot talloze problemen en verliezen geleid.

Eén juiste houding: geduld

In alle gevallen van twijfel geldt maar één advies: **niet lossen**. Wachten is geen zwakte, maar een teken van inzicht en verantwoordelijkheid. Het zicht verbetert vaak pas wanneer:

- De zon voldoende kracht heeft gekregen,
- De inversie is opgelost,
- En de atmosfeer weer in beweging is gekomen.



Hollandse luchten zijn maar al te vaak een garantie voor een vlot verlopen wedvlucht

Kernboodschap

Goed zicht is **geen luxe**, maar een randvoorwaarde.

Bij waas, nevel of twijfel: altijd uitstellen.

Wie zicht onderschat, onderschat de natuur — en betaalt daarvoor vaak met onnodige verliezen.

Samenvattend kader

Zicht — randvoorwaarde voor verantwoord lossen

- Goed zicht is **geen voordeel**, maar een **absolute basisvoorwaarde** voor elke wedvlucht.
- Als praktische ondergrens geldt:
 - **Minstens 5 kilometer zicht langs de vluchtlijn**, zodat duiven:
 - Veilig hoogte kunnen nemen,
 - Zich kunnen groeperen,
 - En hun oriëntatiesysteem volledig kunnen activeren.
- Waarschuwingssignalen zijn onder andere:
 - Kerktorens, gebouwen of horizonobjecten die vervagen of verdwijnen,
 - Een melkachtig of grijs waas,
 - Een “dode” lucht zonder diepte.
- Slecht zicht kan ontstaan door:
 - Mist of nevel,
 - Smog en luchtvervuiling,
 - Inversies die vervuilde of vochtige lucht vasthouden.
- Verraderlijk is dat beperkt zicht vaak voorkomt bij **ogenschijnlijk ideaal weer**:
 - Weinig wind,
 - Blauwe lucht,
 - Aangename temperatuur.

- Juist deze combinatie heeft historisch geleid tot **onnodige verliezen en probleemvluchten**.

Kerninzicht:

Zicht is het eerste filter van verantwoord handelen.

Wie bij twijfel toch lost, laat de duiven gokken.

Wanneer het zicht wordt beperkt, is mist vaak de eerste verdachte — maar niet elke mist is hetzelfde.

Grondmist kan soms onschuldig zijn, terwijl dichte mist of smog het oriëntatiesysteem volledig kan blokkeren, met paniekvluchten en verliezen tot gevolg.

Om dat onderscheid helder te maken, wordt in het volgende hoofdstuk ingezoomd op mist in al haar vormen: wanneer zij beheersbaar is, wanneer zij verraderlijk wordt en waarom juist dit verschil zo vaak wordt onderschat.

Bekijk de video over het orientatievermogen van onze postduiven:



De onzichtbare vijand: mist en oriëntatie



Grondmist



Dichte Mist

De onzichtbare vijand: mist en oriëntatie

Mist is één van de meest onderschatte risicofactoren in de postduivensport. Het onderscheid tussen de verschillende vormen van mist is daarbij cruciaal.

Grondmist: doorgaans geen probleem

Mist ontstaan door dauwvorming of nachtelijke uitstraling vormt meestal geen onoverkomelijke belemmering — mits de duiven:

- Boven de mistlaag kunnen stijgen,
- En de zon visueel kunnen waarnemen.

Zodra de duiven boven de mist uitkomen en “de zon waarnemen”, functioneert hun oriëntatiesysteem normaal. Het risico verdwijnt meestal snel naarmate de zon hoger aan de hemel komt en de mist oplost.

Dichte mist: een onmiskenbaar gevaar

Bij normale, dichte mist gelden andere regels. Deze mist werkt identiek aan **lage, zware bewolking**: zij blokkeert volledig het natuurlijke element dat postduiven nodig hebben om hun oriëntatievermogen te activeren.

In zulke omstandigheden geldt zonder uitzondering: **niet lossen** zolang de mist niet volledig is opgetrokken. Lossen in dichte mist leidt vrijwel altijd tot:

- Desoriëntatie,
- Paniekvluchten,
- Onnodige verliezen.

Smog en luchtvervuiling

Smog, zoals vaak voorkomt tijdens warme zomerdagen zonder wind, heeft exact hetzelfde effect als mist. Ook luchtvervuiling boven stedelijke gebieden, industriegebieden of langs drukke snelwegen verstoort het oriëntatiesysteem van postduiven.

Duiven die hier ervaring mee hebben, vermijden deze zones later zoveel mogelijk, waardoor het vluchtverloop grillig en onvoorspelbaar kan worden.

Bekijk de video over mist:



Reflecterende oppervlakken: water en zand

Tijdens zonnige dagen mijden postduiven ook van nature grote wateroppervlakken of lichte zandvlakten. Deze oppervlakken weerkaatsen zonlicht sterk, waardoor de stralingsintensiteit plotseling extreem toeneemt. Vooral jonge, onervaren duiven raken hierdoor in verwarring.

Een bekend voorbeeld doet zich jaarlijks voor langs het **Veluwemeer**, met zijn hagelwitte stranden die in de lengterichting van de vluchtlijn liggen voor diverse noordelijke spelverbanden. Wat hier jaarlijks gebeurt:

- Duizenden jonge duiven raken gedesoriënteerd,
- Sluiten zich aan bij doortrekkende koppels,
- Vliegen veel te ver door,
- En raken uiteindelijk door uitputting verloren.

Een bewezen oplossing

Experimenten hebben aangetoond dat het later in de middag lossen van jonge duiven een zeer doordachte maatregel is. De voordelen:

- Verminderde zonkracht,
- Minder reflectie van water en zand,
- Vrijwel geen doortrekkende koppels meer.

Voor dit specifieke probleemgebied bleek dit de **enige structurele oplossing**.

Kernboodschap

Mist, smog en sterke reflectie zijn geen kleine details, maar fundamentele storingsbronnen voor het oriëntatievermogen van postduiven.

- Vooral bij jonge duiven is voorzichtigheid geboden.
- Wie hier rekening mee houdt, spaart duiven en voorkomt onnodige verliezen.
- Wie dat niet doet, laat het toeval beslissen.

Samenvattend kader

Mist — een onderschatte vijand

- Mist is **geen uniform verschijnsel**; het onderscheid tussen vormen is cruciaal.
- **Grondmist** vormt meestal geen probleem, mits:
 - Duiven boven de mistlaag kunnen stijgen,
 - En de zon visueel kunnen waarnemen.
- **Dichte mist** werkt identiek aan zware lage bewolking:
 - Het natuurlijke oriëntatie-element wordt volledig geblokkeerd,
 - Oriëntatie komt niet op gang,

- Paniekvluchten en verliezen zijn het logische gevolg.
- **Smog en luchtvervuiling** hebben hetzelfde verstorende effect als mist:
 - Vooral bij warme, windstille dagen.
- Reflecterende oppervlakken zoals:
 - Grote waterpartijen,
 - Lichte zandvlakten
versterken zonlicht en kunnen vooral jonge duiven ernstig desoriënteren.
- Praktijkervaring toont aan dat:
 - Later lossen op risicoplekken,
 - En het vermijden van extreme zonreflectie
structurele verliezen kan voorkomen.

Kerninzicht:

Mist is geen detail, maar een directe blokkade van oriëntatie.

Wie dit onderschat, dwingt duiven te vertrekken zonder kompas.

Zodra zicht en lucht helder zijn, lijkt het veilig om te lossen. Maar zelfs onder een open hemel kan de vlucht volledig worden gestuurd — of ontspoord — door een factor die niet te zien is: de wind.

Wind bepaalt hoogte, snelheid, koerscorrectie en energieverbruik.

Hij kan ondersteunen, misleiden of genadeloos selecteren.



Het lezen van de wolken

Over wolken zijn uitgebreide beschrijvingen en indelingen beschikbaar. Meteorologen onderscheiden een groot aantal wolkensoorten, elk met een eigen naam en karakter. Voor de postduivensport is het merendeel daarvan echter van ondergeschikt belang.

Zo bestaan er bijvoorbeeld zogeheten contrails: langgerekte strepen die ontstaan door condensatie van uitlaatgassen van straalvliegtuigen. Hoewel zij visueel opvallend kunnen zijn, hebben zij geen aantoonbare invloed op het oriëntatievermogen of de prestaties van postduiven.

Wat voor de duivensport wél van doorslaggevend belang is, is niet de naam van de wolk, maar **de hoogte waarop zij zich bevindt**. Juist daarin ligt vaak het verschil tussen een normale vlucht, een moeizame vlucht of een ernstig probleemverloop.

Alle wolken bestaan uit waterdruppeltjes of ijskristallen. De hoogte waarop zij voorkomen, bepaalt in welke mate zij zonlicht en andere natuurlijke oriëntatie-invloeden doorlaten of juist afschermen.

Drie wolkenniveaus die ertoe doen

Voor de beoordeling van vluchtomstandigheden zijn drie wolkenniveaus van belang.

Hoge bewolking

Tot deze categorie behoren onder andere:

- Cirrus
- Cirrocumulus
- Cirrostratus

Deze wolken bevinden zich doorgaans op een hoogte van ongeveer 6.000 meter of meer. Door de lage temperaturen op die hoogte bestaan zij voornamelijk uit ijskristallen en hebben zij een licht, vaak sluierachtig uiterlijk.

Wanneer er tussen deze wolken voldoende blauwe lucht zichtbaar is, zijn de omstandigheden voor postduiven doorgaans gunstig. Het natuurlijke oriëntatie-element bereikt het aardoppervlak dan in ruime mate. Hoge bewolking beweegt zich meestal van west naar oost en kan een aanwijzing zijn voor een verandering naar warmer weer.

Middelhoge bewolking

Tot deze groep behoren onder andere:

- Altocumulus
- Altostratus

Deze wolken bevinden zich ruwweg tussen 2.500 en 6.000 meter hoogte. Zij kunnen gepaard gaan met lichte neerslag, maar vormen in de praktijk zelden een directe belemmering voor het oriëntatievermogen van postduiven.

Vluchten onder deze omstandigheden verlopen meestal normaal tot goed. Middelhoge bewolking kondigt vaak een weersverandering aan en gaat geregeld vooraf aan een naderende depressie.

Lage bewolking

Tot de lage bewolking behoren:

- Cumulus
- Stratocumulus
- Stratus

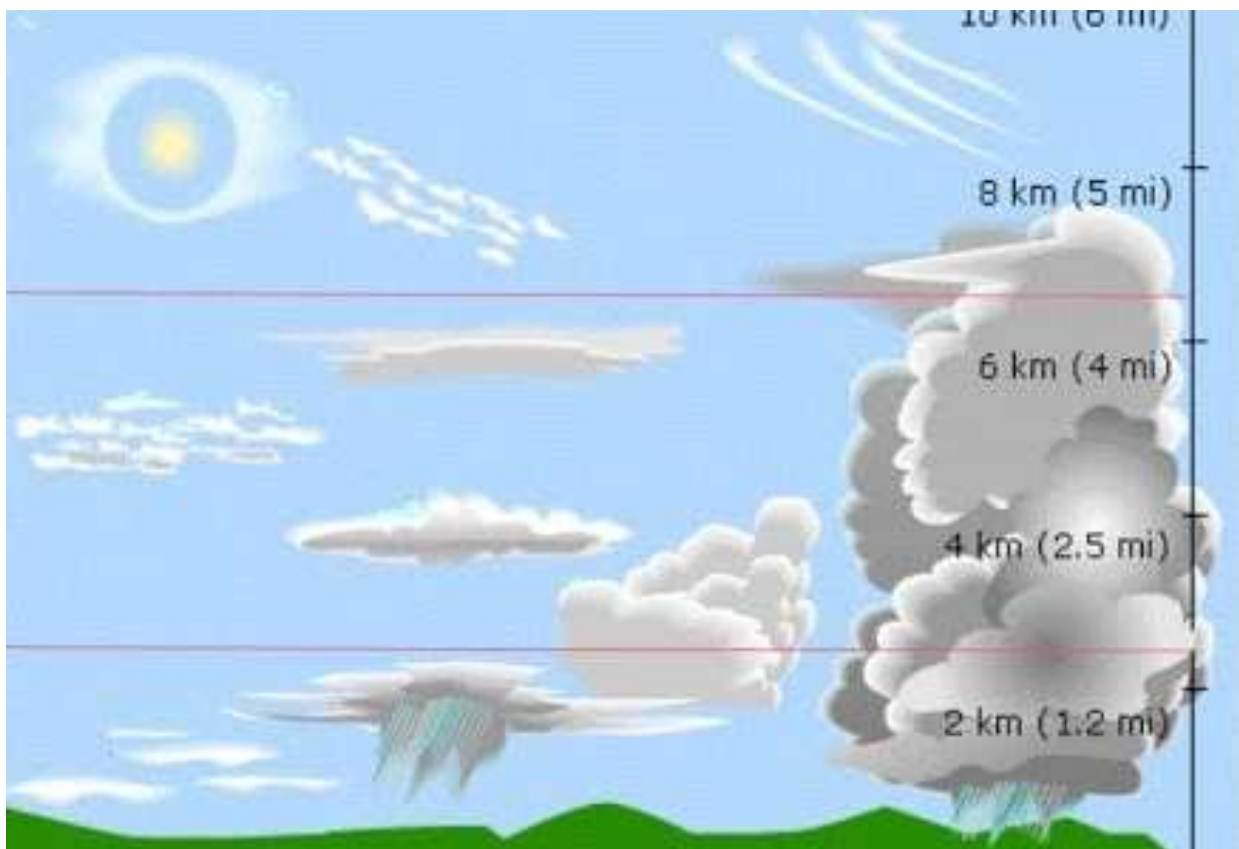
Deze wolken bevinden zich onder de 2.500 meter en hebben een aanzienlijk grotere invloed op het vluchtverloop van postduiven. Naarmate deze bewolking dikker, egalier en gesloten is, neemt de versturende werking toe.

Lage bewolking kan:

- Het zicht op zon en maan sterk beperken
- Natuurlijke oriëntatie-invloeden afschermen

Zij gaat bovendien vaak samen met regen, onweer of windstoten. Wanneer lage bewolking langdurig gesloten blijft en nauwelijks beweging vertoont, raken de omstandigheden voor oriëntatie steeds ongunstiger.

Bekijk de video over wolken:



Stratus en mist

Stratus is de laagst hangende vorm van bewolking. In vochtige gebieden — boven water, in rivierdalen of laaggelegen terreinen — kan mist ontstaan. Mist is feitelijk bewolking op het niveau van de aarde.

Zodra deze mist iets opstijgt, spreken we van stratus. Zolang deze laag:

- Laag blijft hangen
- Weinig dynamiek vertoont
- Geen openingen of blauwe lucht laat zien

Is het oriëntatievermogen van postduiven ernstig beperkt. In combinatie met de eerder beschreven inversies kan dit effect worden versterkt, zoals in het betreffende hoofdstuk nader wordt toegelicht.

Praktische waarneming

Boeren en vissers hebben van oudsher geleerd om wolken te lezen. Zij stemmen hun werkzaamheden al eeuwenlang af op wat de lucht hen vertelt. Voor de duivensport geldt in wezen hetzelfde principe.

Het herkennen van:

- Het wolkenniveau
- De mate van geslotenheid
- De dynamiek in de bewolking

Helpt om omstandigheden beter te begrijpen. Postduiven zijn immers volledig afhankelijk van de keuzes die mensen maken. Inzicht in bewolking draagt bij aan een realistischere inschatting van risico's en verklaart waarom vluchten onder ogenschijnlijk vergelijkbaar weer toch totaal verschillend kunnen verlopen.

Kernboodschap

Niet elke wolk vormt een probleem. Maar lage, gesloten bewolking zonder openingen of blauwe lucht gaat vaak samen met verhoogde risico's.

Wie leert letten op hoogte, structuur en beweging van bewolking, begrijpt beter waarom sommige vluchten probleemloos verlopen en andere — ondanks “goed weer” — onverwacht moeilijk of onregelend kunnen zijn.

Het lezen van wolken — samenvattend kader

Kernpunten

- Wolkenhoogte is belangrijker dan wolkensoort.
- Hoge bewolking is meestal veilig.
- Lage, gesloten bewolking vergroot risico's sterk.
- Dynamiek en openingen zijn cruciale signalen.

Wind, thermiek, inversie en bewolking vormen het onzichtbare decor van iedere wedvlucht. Toch is het vaak de regen die voor de liefhebber het verschil maakt tussen een normale vlucht en een probleemvlucht. In het volgende hoofdstuk wordt daarom afzonderlijk stilgestaan bij neerslag en de specifieke risico's en kansen die regen met zich meebrengt.

Leer om wolkensoorten te interpreteren:



Wanneer regen een bondgenoot of vijand wordt



Lichte Regen



Zware Regen

Wanneer regen een bondgenoot of vijand wordt

Neerslag kan voor postduiven zowel een bondgenoot als een bedreiging zijn. In onze streken komt regen veelvuldig voor en vervult zij in de natuur nuttige functies. Voor de postduivensport ligt het effect echter anders: hier kan regen een vlucht maken of breken. Het verschil zit in **intensiteit, duur, timing en de conditie van de duiven**.

Lichte regen: soms zelfs een voordeel

Lichte regen kan bij warm weer een verkoelend effect hebben. Duiven verliezen minder vocht en kunnen hun lichaamstemperatuur beter reguleren.

Liefhebbers die hun duiven in topconditie inkorven, merken dat lichte regen zelden een probleem vormt. Integendeel: het kan soms juist bijdragen aan een gelijkmatige, geconcentreerde vlucht.

Praktisch voorbeeld: duiven die gewend zijn aan stevige trainingsvluchten onder wisselende omstandigheden, behouden hun snelheid en oriënteren zelfs onder een lichte regen beter dan duiven die enkel in droge omstandigheden trainen.

Zware regen: het onmiskenbare gevaar

Intense buien dwingen duiven vaak tot noodgedwongen landingen of schuilen op gebouwen, bomen of zelfs op de grond. Doorweekt raken de veren zwaar en verliezen hun aerodynamische functie. Duiven worden dan laagvliegend, traag en kwetsbaar. De risico's nemen exponentieel toe:

- Botsingen met obstakels
- Verwondingen
- Desoriëntatie
- Roofdiergevaren

In zulke omstandigheden is het voor een duif onmogelijk om de tocht succesvol voort te zetten.

Herstellervermogen: conditie maakt het verschil

Wanneer de regen stopt, hangt het vervolg van de vlucht sterk af van de **herstelcapaciteit van de duif**. Factoren die hierbij een rol spelen zijn:

- Lichamelijke conditie
- Gezondheid en vitaliteit bij het inkorven
- Vet- en spierreserves
- Ervaring met stressvolle omstandigheden

Duiven in topvorm drogen sneller, herstellen sneller en kunnen hun vlucht sneller voortzetten. Duiven die al op hun limiet zaten, hebben vaak een herstelperiode nodig die te lang is om nog te kunnen winnen of veilig thuis te komen.

Verantwoordelijkheid en beslissingen

Regen maakt zichtbaar welke duiven **echt klaar zijn voor de taak** en welke niet. Daarom rust er een zware verantwoordelijkheid op:

- De liefhebber bij de voorbereiding van zijn duiven
- De lossingsverantwoordelijke bij de beoordeling van het weer
- De convoyeur bij het transport en het tijdstip van lossen

Met de huidige meteorologische technieken is onwetendheid geen excuus meer. Moderne voorspellingen tonen nauwkeurig:

- Neerslagzones en -intensiteit
- Duur van buien
- Openingsmogelijkheden
- Verandering in weerspatronen over de vluchtlijn

Satellietbeelden en radarinformatie zijn een praktische aanvulling. Correct geïnterpreteerd kunnen zij beslissingen over het lossen **veilig, weloverwogen en verantwoord** maken.

Kernboodschap

- **Lichte regen** is meestal geen probleem; bij goede voorbereiding kan het zelfs gunstig zijn.
- **Zware regen** kan een vlucht volledig ontregelen en vormt een groot risico voor de duiven.
- Regen vraagt kennis, ervaring en durf: soms is **niet lossen de beste keuze**.

Postduiven kunnen veel verdragen, maar altijd binnen de grenzen van natuur, conditie en ervaring. Wie deze grenzen respecteert, beschermt niet alleen zijn duiven, maar ook de integriteit van de sport.

Bekijk de uitleg over regen:



Samenvattend kader

Regen en neerslag — kernpunten

- Regen is geen eenduidige vijand: **intensiteit, duur en timing** bepalen het effect op de vlucht.
- **Lichte regen** kan bij warme omstandigheden zelfs gunstig werken door verkoeling en gelijkmatiger energieverbruik.
- **Zware regen** vormt een direct gevaar:
 - Veren raken verzadigd en verliezen draagkracht,
 - Duiven worden gedwongen laag te vliegen of te landen,
 - Risico op verwondingen, roofdieren en uitputting neemt sterk toe.
- Het verschil tussen doorgaan of vastlopen wordt bepaald door het **herstelvermogen van de duif**, dat rechtstreeks samenhangt met:
 - Conditie,
 - Vitaliteit,
 - Ervaring,
 - En voorbereiding voor het inkorven.
- Regen legt genadeloos bloot welke duiven écht klaar zijn voor hun taak.
- De verantwoordelijkheid ligt niet alleen bij de duif:
 - De liefhebber (voorbereiding),
 - De convoyeur (transport en timing),
 - En de lossingsverantwoordelijke (beslissing) spelen een cruciale rol.
- Moderne meteorologie (radar, satellietbeelden) maakt **onwetendheid onaanvaardbaar**.



Kerninzicht:

Regen is beheersbaar zolang hij leesbaar is.

Wordt hij dwingend, dan is wachten geen zwakte maar vakmanschap.

Regen beïnvloedt het verloop van een vlucht niet alleen door natte veren of vermoeidheid, maar vooral door wat zij vaak met zich meebrengt: **verminderd zicht**.

Zodra duiven de zon, horizon of herkenningspunten niet meer duidelijk kunnen waarnemen, komt het oriëntatieproces onder druk te staan — soms al vóór de eerste kilometers zijn afgelegd.

De maan: ritme, licht en oriëntatie



Wie zich verdiept in het lossen van duiven, kan niet om de grote, natuurlijke ritmes heen. Zon, wind, bevolking en temperatuur hebben ver uitvoerig besproken. Maar er is, nog een **factor** die al duizenden jaren de aandacht trekt van boeren, vissers, jagers en duivenliefhebbers, de **maan**. De maan is geen detail. Zij vormt samen met de zon het meest constante, voorspelbare ritme in onze natuurlijke omgeving. Niet toevallig zijn veel biologische processen — bij planten, dieren en mensen — gekoppeld aan lichtcycli. Het zou weerd zijn als postduiven daar volledig los van zouden staan.

1 De maan als biologisch ritme

De invloed van licht op het leven is fundamenteel. Licht stuurt:

- het dag- en nachtritme,
- de aanmaak van hormonen,
- activiteit en rust,
- voortplantinggedrag.

Bij vogels speelt dit een grote rol. Daglengte en lichtintensiteit bepalen onder andere het broedseizoen. De maan voegt daar een tweede, fijnere lichtcyclus aan toe: die ongeveer 29,5 dagen.

2 Koppelen bij volle maan — traditie en ervaring

Rond 21 maart — het astronomische begin van de lente — vindt een van de eerste krachtige volle maanen van het jaar plaats, in die periode, gebeuren iets essentieels:

- de zon staat hoger,
- de hoeveelheid licht neemt sterk toe,
- het landschap komt los;

Voor vogels, en zeker voor postduiven, is dit een cruciale fase. Oriëntatie is niet alleen gebaseerd op magnetische informatie, maar ook op licht, contrast, hemeelstructuur en stand van hemeellichamen.

3 De voorjaarsmaan en oriëntatie

Onder 21 maart is het astronomische begin van de lente — vindt een van de eerste krachtige volle maanen van het jaar plaats.

In die periode, gebeurt iets essentieels, gewoon.

De maan in één oogopslag

Náast zichtbare weersfenomenen bestaan er subtielere invloeden die het oriëntatiesysteem kunnen belasten, zoals elektromagnetische verstoringen en veldvariaties.

De maan: ritme, licht en oriëntatie

Wie zich verdiept in het lossen van duiven, kan niet om de grote natuurlijke ritmes heen. Zon, wind, bewolking en temperatuur hebben we uitvoerig besproken. Maar er is nog een factor die al duizenden jaren de aandacht trekt van boeren, vissers, jagers én duivenliefhebbers: de maan.

De maan is geen detail. Zij vormt samen met de zon het meest constante, voorspelbare ritme in onze natuurlijke omgeving. Niet toevallig zijn veel biologische processen — bij planten, dieren en mensen — gekoppeld aan lichtcycli. Het zou vreemd zijn als postduiven daar volledig los van zouden staan.

Dit hoofdstuk pretendeert geen absolute waarheden te verkondigen. Het wil vooral **orde scheppen**: wat weten we, wat zien we in de praktijk, wat vermoeden we — en waar moeten we nuchter blijven?

De maan als biologisch ritme

De invloed van licht op het leven is fundamenteel. Licht stuurt:

- Het dag- en nachtritme,
- De aanmaak van hormonen,
- Activiteit en rust,
- Voortplantingsgedrag.

Bij vogels speelt dit een grote rol. Daglengte en lichtintensiteit bepalen onder andere het broedseizoen. De maan voegt daar een **tweede, fijnere lichtcyclus** aan toe: die van ongeveer 29,5 dagen.

Bij volle maan is de nacht merkbaar lichter. Niet alleen voor het menselijk oog, maar ook voor vogels, die gevoeliger zijn voor zwakke lichtverschillen dan wij.

Het is aannemelijk — en inmiddels ook biologisch verklaarbaar — dat deze extra lichtprikkel invloed heeft op activiteit, alertheid en mogelijk ook op oriëntatie.

Koppelen bij volle maan — traditie en ervaring

Onder duivenliefhebbers leeft al decennialang het idee dat koppelen bij volle maan gunstig zou zijn voor de kweek. Sommigen zweren erbij, anderen halen er de schouders over op.

Belangrijk is hier onderscheid te maken tussen **oorzaak en samenhang**.

Koppelen rond volle maan valt vaak samen met:

- Toenemende daglengte,
- Stijgende lichtintensiteit,
- Een natuurlijke overgang naar het voorjaar.

Dat zijn precies de omstandigheden waarin duiven biologisch worden ‘aangezet’. Niet per se door de maan alléén, maar door het **totaalplaatje van licht**.

De maan fungeert daarbij mogelijk als een extra synchroniserende prikkel. Niet magisch, maar ritmisch.

Wie koppelt bij volle maan, koppelt vaak ook op het juiste moment in het seizoen.

Landbouw en maanritmes — parallel, geen bewijs

Ook in de landbouw bestaat de traditie om te zaaien bij volle maan. De gedachte is dat zaden dan beter kiemen.

Wetenschappelijk bewijs hiervoor is beperkt en niet eenduidig. Toch is het opvallend dat zulke praktijken eeuwenlang zijn blijven bestaan.

Waarschijnlijk geldt ook hier: de maan zelf is niet de enige factor. Maar zij markeert een periode waarin:

- Bodemtemperatuur stijgt,
- Vochtverdeling verandert,
- Lichtomstandigheden verbeteren.

De maan is daarmee geen veroorzaker, maar een **tijdmarkering** binnen een groter natuurlijk proces.

De voorjaarsmaan en oriëntatie

Rond 21 maart — het astronomische begin van de lente — vindt een van de eerste krachtige volle manen van het jaar plaats. In die periode gebeurt iets essentieels:

- De zon staat hoger,
- De hoeveelheid Uv-licht neemt sterk toe,
- Het landschap ‘komt los’.

Voor vogels, en zeker voor postduiven, is dit een cruciale fase. Oriëntatie is niet alleen gebaseerd op magnetische informatie, maar ook op **licht, contrast, hemelstructuur en stand van hemellichamen**.

De combinatie van sterker zonlicht overdag en helder maanlicht 's nachts kan bijdragen aan het opnieuw ‘ijken’ van het oriëntatiesysteem.

Niet als kompas op zich, maar als onderdeel van een **meervoudig navigatiesysteem**.

Maanlicht bij middaglossingen

Een bijzonder interessant fenomeen is het grote aantal nachtelijke aankomsten rond volle maan, vooral na middaglossingen.

Wat zien we in de praktijk?

- Duiven blijven langer doorvliegen.
- Ze lijken minder snel te gaan zitten.
- Ze arriveren vaker in de vroege morgen of zelfs 's nachts.

Bij volle maan is de nacht niet echt donker. Maanlicht wordt bovendien deels weerkaatst door wolken en landschap. Dat licht bevat — zij het zwak — ook UV-componenten, waar vogels gevoelig voor zijn.

Het is aannemelijk dat duiven dit licht gebruiken als **extra ruimtelijke informatie**: horizon, silhouetten, wolkenstructuren.

Niet om exact te navigeren, maar om koersvast te blijven.

Dat verklaart waarom juist bij volle maan meer nachtelijke thuiskomsten worden waargenomen.

De maan en weersveranderingen

Veel liefhebbers merken op dat het weer rond volle maan vaak verandert. Soms ten goede, soms juist niet.

Meteorologisch gezien is dit geen directe maaninwerking, maar een **samenvallen van ritmes**:

- Luchtdruksystemen bewegen zich cyclisch.
- Fronten verschuiven.
- De maanstand valt regelmatig samen met overgangsfasen.

De maan is hier opnieuw geen oorzaak, maar een herkenbaar ijkpunt.

Voor lossingen is dat belangrijk:

Rond volle maan bevindt het weer zich vaak in een **instabiele overgang**. Dat vraagt om extra alertheid van lossingscoördinatoren.

Wat kunnen we hier verantwoord mee?

Belangrijk is dit:

- De maan is **geen losbeslisser**.
- Ze vervangt geen analyse van wind, bewolking, zicht en thermiek.
- Ze is geen garantie voor betere duiven of betere vluchten.

Maar:

- Ze helpt ons denken in **ritmes in plaats van momenten**.

- Ze herinnert eraan dat duiven geen machines zijn.
- Ze nodigt uit tot observeren en vergelijken.

Wie de maan volgt, leert vooral **beter kijken**.

De maan hoort thuis in *de kunst van het lossen* — niet als dogma, maar als context.

Niet als regel, maar als achtergrondmuziek van de natuur.

Wie haar rol begrijpt, zal niet sneller lossen, maar zorgvuldiger.

En dat is precies waar goed duivenloswerk begint.

De maan in één oogopslag

- De maan vormt samen met de zon een vast, voorspelbaar natuurlijk ritme.
- Volle maan betekent meer nachtelijk licht, waarop vogels aantoonbaar reageren.
- Koppelen bij volle maan is geen garantie, maar valt vaak samen met gunstige seizoenen prikkels.
- Bij middag- en avondlossingen rond volle maan worden meer nachtelijke aankomsten waargenomen.
- Maanlicht kan duiven helpen koersvast te blijven, niet als kompas maar als extra ruimtelijke informatie.
- Rond volle maan bevindt het weer zich vaak in een overgangsfase, wat extra alertheid vraagt.

Conclusie: de maan is geen beslissende factor, maar een waardevolle context voor wie leert denken in ritmes.

Persoonlijke noot

In mijn jaren als liefhebber, bestuurder en lossingsverantwoordelijke heb ik geleerd dat de natuur zelden in losse stukjes werkt. Alles grijpt in elkaar.

De maan heeft mij nooit gezegd: *je moet vandaag zo en zo laat lossen* — of juist niet. Maar ze heeft me wel geleerd om momenten in een groter verband te zien. Nachtelijke aankomsten die geen toeval leken. Weersveranderingen die steeds rond dezelfde fases terugkeerden. Duiven die bij helder maanlicht anders bleven doorvliegen dan je op papier zou verwachten.

Ik ben geen voorstander van dogma's. Ook niet van maankalenders als beslissingsinstrument. Maar wie zijn ogen openhoudt, ziet patronen. En wie patronen ziet, gaat zorgvuldiger werken.

De maan heeft me vooral dit geleerd: goed lossen is geen kwestie van snelheid of bravoure, maar van timing, besef en bescheidenheid tegenover de natuur.

Dat inzicht wens ik iedere liefhebber en iedere lossingscoördinator toe.

Daarom verschuiven we nu de aandacht van het onzichtbare naar het zichtbare: **de voorbereiding van de vlieglijn**. Het gaat erom dat de duiven veilig en verantwoord trainen, dat hun spieren, hart-longstelsel en zenuwstelsel geleidelijk worden opgebouwd, en dat ze leren omgaan met variërende wind, thermiek en oriëntatiefactoren. De onzichtbare krachten blijven aanwezig, maar een goede voorbereiding laat de duiven er op hun best mee werken.



Hoofdstuk 15. Wind en luchtstructuur



Wind: de onzichtbare spelleider van wedvluchten

Onder normale omstandigheden vliegen postduiven tijdens een wedvlucht op een hoogte van circa 250 tot 300 meter. **Windrichting en windkracht** zijn daarbij van doorslaggevend belang. Wind is nooit neutraal: hij helpt, hindert, misleidt of selecteert.

Een goede duif leest de wind, speelt ermee en corrigeert voortdurend haar koers. Maar dat kunnen alleen duiven in absolute topvorm — en uitsluitend de allerbeste exemplaren.

Kopwind: de ultieme test

Kopwind vormt voor postduiven de grootste fysieke én mentale uitdaging. Duiven vliegen dan laag langs de grond, scheren over bomen, gebouwen en andere obstakels, en moeten voortdurend corrigeren.

Al decennialang is bekend dat alleen:

- Duiven in absolute vorm,
- Of duiven van uitzonderlijke kwaliteit (idealiter beide) in staat zijn om bij stevige kopwind op koers te blijven.

Veel liefhebbers zien kopwind bij zonnig, warm weer als ideaal. Dit is een gevaarlijke onderschatting. Kopwind in combinatie met zware bewolking of regen is **één van de risicovolste lossingsscenario's**.

In zulke omstandigheden gebeurt vaak het volgende:

- Duiven sparen energie,
- Schakelen hun oriëntatievermogen deels uit,
- Laten zich op de wind afdrijven,
- En zoeken elders betere oriëntatiecondities.

Vanuit de losplaats klinkt dan: “De duiven zijn verkeerd vertrokken.” In werkelijkheid konden ze zich gewoon niet verantwoord oriënteren. Vooral in het voorseizoen is dit levensgevaarlijk. Duiven maken dan vaak vele kilometers

extra, waardoor de gemiddelde snelheid onder de kritische grens van 1100 m/min zakt. **Laaghangende bewolking, regen en kopwind: alle alarmbellen moeten afgaan.**



Staartwind: de ideale bondgenoot

Bij staartwind verloopt een wedvlucht meestal gunstig. Snelheden liggen hoog, het vluchtverloop is vlot en zelfs middelmatige duiven presteren opvallend goed.

De in Nederland en België veel voorkomende zuidwestenwind is hierin vaak ideaal. Hij is meestal krachtig genoeg om:

- Bewolking te breken,
- Voldoende “hemelblauw” zichtbaar te maken,
- En het oriëntatiesysteem optimaal te ondersteunen.

Dit zijn de vluchten waarop een concours echt “loopt” en kampioenen zichtbaar worden.

Zijwind: onvoorspelbaar en selectief

Over oostenwind bestaan talloze spreekwoorden, en met reden. Het Engelse gezegde zegt het kernachtig: **“The east wind is neither good for man nor beast.”**

Van alle windrichtingen geeft een lichte westenwind doorgaans de eerlijkste concoursen: vrijwel alle duiven, ongeacht hun ligging op de kaart, krijgen dan een kans.

Wordt die westenwind krachtig tot hard, dan verandert het spel:

- Vroege prijzen vallen massaal aan de oostkant,
- Westelijk gelegen hokken raken op achterstand.

Bij stormachtige westenwind wordt het ronduit gevaarlijk. Duiven raken uit koers, corrigeren voortdurend en vliegen in een zigzagpatroon. Het resultaat:

- Veel extra kilometers,
- Enorme energieverpilling,
- En voor zwakkere duiven vaak geen thuiskomst.

Duiven met een matig ontwikkeld oriëntatievermogen hebben het onder deze omstandigheden extreem zwaar.

Windstilte: schijnbare rust met verborgen risico

Lossen bij windstil weer vereist maximale voorzichtigheid. Vooral tijdens warme zomerdagen kan dit een probleem vormen. Zodra de temperatuur richting 30 °C of hoger gaat, is lossen onverantwoord.

Hoge temperaturen in combinatie met windstilte vergroten het risico op:

- Desoriëntatie,
- Paniekreacties,
- En massale verliezen.

Het mechanisme hierachter wordt uitvoerig beschreven in het hoofdstuk over **inversie**. In zulke omstandigheden is **niet lossen vaak de enige juiste beslissing**.

Samenvatting

Wind is geen detail, maar een **selecterende kracht**.

- Hij maakt kampioenen zichtbaar,
- En legt tekortkomingen genadeloos bloot.

Wie wind begrijpt, spaart duiven.

Wie hem negeert, neemt onverantwoorde risico's.

Wind — samenvattend kader

Kernpunten:

- Wind is nooit neutraal: hij helpt, hindert of selecteert.
- Kopwind test vorm, kwaliteit en mentale weerbaarheid maximaal.
- Staartwind ondersteunt oriëntatie en zorgt voor vlotte concoursen.
- Zijwind verschuift kansen en kan bij kracht risico's vergroten.
- Windstilte bij warmte vergroot kans op desoriëntatie.

Waar wind vooral zichtbaar is als een horizontale kracht die duiven vooruit of tegenhoudt, is dat slechts een deel van het verhaal. De atmosfeer is namelijk geen homogene massa, maar opgebouwd uit meerdere lagen, elk met hun eigen snelheid, richting en stabiliteit.

Zodra duiven hoogte winnen, veranderen de spelregels. In hogere luchtlagen kan de wind merkbaar sterker en gelijkmatiger zijn dan dicht bij de grond. Dat betekent dat dezelfde duif, op dezelfde dag, bij dezelfde inzet, afhankelijk van haar vlieghoogte een totaal andere effectieve snelheid kan ontwikkelen.

Wie wind werkelijk wil begrijpen, moet haar dus niet alleen in de breedte lezen, maar ook in de hoogte. Daarmee komen we bij *wind in lagen* — en bij de vraag hoe duiven die hoogte bereiken en benutten. Dat brengt ons vanzelf bij thermiek, de motor die verticale verplaatsing mogelijk maakt.

Bekijk de video over wind en windkracht:



Noordenwind in het voorjaar – een onderschatte spelbreker

In het vroege voorjaar, met name in april en begin mei, zien we in Nederland en België regelmatig een fenomeen dat veel liefhebbers onderschatten: de aanhoudende Noordenwind. Op het eerste gezicht lijkt de dag vaak uitnodigend: helder, koud en rustig. Maar schijn bedriegt. Onder invloed van de nog niet zo sterke zon ontstaan snel wolkenvelden, vaak laaghangend, dik en grauw, waardoor de zon nauwelijks zichtbaar is.

Deze wolken zijn niet zomaar een esthetisch verschijnsel; ze vormen een duidelijk signaal van een stabiele luchtlag of inversie, waarin de temperatuur toeneemt met de hoogte. Juist in deze omstandigheden is het losproces riskant: de lucht boven de grond kan nauwelijks opstijgen, waardoor de duiven de eerste kilometers van hun vlucht onder extreme koude en weinig thermische ondersteuning moeten afleggen. De koude Noordzee, nog nauwelijks opgewarmd, houdt de wolkenlagen vast en laat deze langzaam richting het zuiden schuiven – precies over de vluchtlijn.

Historisch gezien hebben we hier vaak pogingen gezien om toch te lossen, met voorspelbaar desastreuze gevolgen. Het beperkte zicht, de lage thermiek en het

trage optrekken van de wolken maken dat duiven vroeg in de dag zich moeilijk oriënteren, door de afwezige zon dus desoriëntatie optreedt en stress snel oploopt. Het is een klassiek geval waarin geduld beloond wordt: pas wanneer de bewolking vrij laat in de middag vanuit het noorden optrekt, ontstaat er pas een veilige window, zij het beperkt qua tijdsbestek, om te lossen.

Een kenmerk van deze Noordenwind-scenario's is hun herhaling: zolang de windrichting niet verandert, kan het de volgende dag exact hetzelfde patroon volgen. Dit benadrukt dat goede planning en kennis van de meteorologie essentieel zijn. Voor de liefhebber betekent dit: afzien van gokken en vertrouwen op observatie, ervaring en geduld. Een vlucht die te vroeg in een Noordenwindsituatie wordt losgelaten, kan verliezen opleveren die maandenlange inspanning ongedaan maken.

Essentie voor de praktijk:

- Noordenwind in april/mei = verhoogd risico door kou, inversie en trage bewolking.
- Vroeg lossen is gevaarlijk; geduld is cruciaal.
- Let op het langzaam optrekken van bewolking vanuit het noorden; pas daarna ontstaat een veilige lossingsperiode.
- Historisch bewijs toont dat gokken in deze omstandigheden vaak fataal is.

Bekijk deze documentaire over de postduivensport:



Wind in lagen: waarom hoogte snelheid maakt

Wind is geen eendimensionaal verschijnsel. Wie alleen kijkt naar windkracht en richting aan de grond, ziet slechts een deel van het verhaal. In werkelijkheid bestaat de atmosfeer uit meerdere luchtlagen, elk met een eigen dynamiek, snelheid en stromingsrichting. Voor postduiven is dit van fundamenteel belang.



In veel weersituaties – vooral bij stabiel hogedrukweer, **inversies** en **heldere luchten** – neemt de windsnelheid toe met de hoogte. Het is geen uitzondering dat op 800 tot 1.500 meter hoogte een aanzienlijk hogere rijk – of zijwidaawaazig is dan dicht bij de grond. Duiven die enn stagen deze hogere luchtlagen te bereiken, kunnen daardoor:

- een veel hogere grondsnelheid ontwikkelen;
- met minder energieverlies vliegen,
- en aanzienlijk vroeger thuiskomen dan soortgenoten die lager blijven.

Dit verklaart waarom sommige duiven:

- uit het niets' vroeg arriveren,
- snelheden halen die niet passen bij de gemeten wind aan de grond,
- of hele concoursen op minuten afstand bestissen.

Voor de liefhebber voelt dit vaak als toeval of geluk, maar in werkelijkheid is het een gevolg van luchtlaagkeuze.

Kerninzicht:

Niet alle duiven vliegen in dezelfde lucht.

Niet elke snelheid wordt aan de grond gemaakt.

Hoogte kan het verschil zijn tussen winnen en verdrinnen.

Wind in lagen: waarom hoogte snelheid maakt

Wind is geen eendimensionaal verschijnsel. Wie alleen kijkt naar windkracht en richting aan de grond, ziet slechts een deel van het verhaal. In werkelijkheid bestaat de atmosfeer uit meerdere luchtlagen, elk met een eigen dynamiek, snelheid en stromingsrichting.

Voor postduiven is dit van fundamenteel belang.

In veel weersituaties — vooral bij stabiel hogedrukweer, inversies en heldere luchten — neemt de windsnelheid toe met de hoogte. Het is geen uitzondering dat op 800 tot 1.500 meter hoogte een aanzienlijk hogere rug- of zijwind aanwezig is dan dicht bij de grond.

Duiven die erin slagen deze hogere luchtlagen te bereiken, kunnen daardoor:

- Een veel hogere snelheid ontwikkelen,
- Met minder energieverlies vliegen,
- En aanzienlijk vroeger thuiskomen dan soortgenoten die lager blijven.

Dit verklaart waarom soms duiven:

- “Uit het niets” vroeg arriveren,
- Snelheden halen die niet passen bij de gemeten wind aan de grond,
- Of hele concoursen op minuten afstand beslissen.

Voor de liefhebber voelt dit vaak als toeval of geluk, maar in werkelijkheid is het een gevolg van **luchtlaagkeuze**.

Hoog versus laag vliegen

Duiven die laag blijven, vliegen in de zogeheten grenslaag:

- Meer turbulentie,
- Wisselende wind,
- Meer correctiewerk,

- Hoger energieverbruik.

Duiven die hogerop geraken, vinden vaak:

- Rustiger lucht,
- Constantere windrichting,
- En een “dragende” stroming die snelheid oplevert.

Dit verschil kan oplopen tot tientallen meters per minuut.

Herkenning voor de liefhebber

Een belangrijk praktisch signaal is de waarneming van wolken:

- Bewegen hoge wolken duidelijk sneller dan lage?
- Dan is er vrijwel altijd sprake van verschillende windsnelheden per luchtlaag.

Juist op zulke dagen kunnen duiven onverwacht verrassen — positief of negatief.

Schatten, niet meten

Voor de individuele liefhebber is dit geen kwestie van exacte metingen, maar van **inschatten**:

- Welk weerbeeld nodigt uit tot klimmen?
- Welke duiven durven hoogte te maken?
- Hoe stabiel is de luchtstructuur vandaag?

Wie leert deze signalen te lezen, begrijpt waarom snelheid soms “ontstaat in de lucht” en niet in het hok.

Kerninzicht:

Niet alle duiven vliegen in dezelfde luchtlaag.

Niet elke snelheid wordt aan de grond gemaakt.
Hoogte kan het verschil zijn tussen winnen en verliezen.

Het belang van exact gewicht

Het benutten van hogere luchtlagen is niet voor elke duif vanzelfsprekend. Naast ervaring, motivatie en oriëntatievermogen speelt nog een vaak onderschatte factor een doorslaggevende rol: het lichaamsgewicht van de duif.

Niet het absolute gewicht is daarbij bepalend, maar het **soortelijk gewicht** — de verhouding tussen massa, spierkracht en draagvermogen. Duiven die exact goed op gewicht zijn, beschikken over een duidelijk voordeel bij het zoeken en vasthouden van hoogte.

Een duif met een optimaal functioneel gewicht:

- Klimt gemakkelijker door de onrustige grenslaag,
- Bereikt sneller rustiger lucht,
- En kan daar profiteren van hogere en constantere windsnelheden.

Duiven die te zwaar zijn, hoe gezond zij ogenschijnlijk ook ogen, ondervinden bij het klimmen een aanzienlijk hogere energetische belasting. Zij raken sneller vermoeid, breken hun klim af en blijven lager bij de grond vliegen, waar de lucht onrustiger is en de effectieve snelheid lager ligt.

Dit verschil werkt zichzelf onderweg verder uit. Duiven die hoger vliegen:

- Maken minder correcties,
- Verspillen minder energie,
- En behouden hun snelheid over langere afstand.

Duiven die laag blijven:

- Vliegen in turbulente lucht,
- Corrigeren voortdurend,
- En raken sneller vermoeid.

Voor de liefhebber betekent dit dat gewicht geen cosmetisch detail is, maar een **functionele voorwaarde** om het potentieel van de duif volledig te benutten. Te zwaar betekent niet alleen langzamer, maar ook: gevangen blijven in de verkeerde luchtlaag.

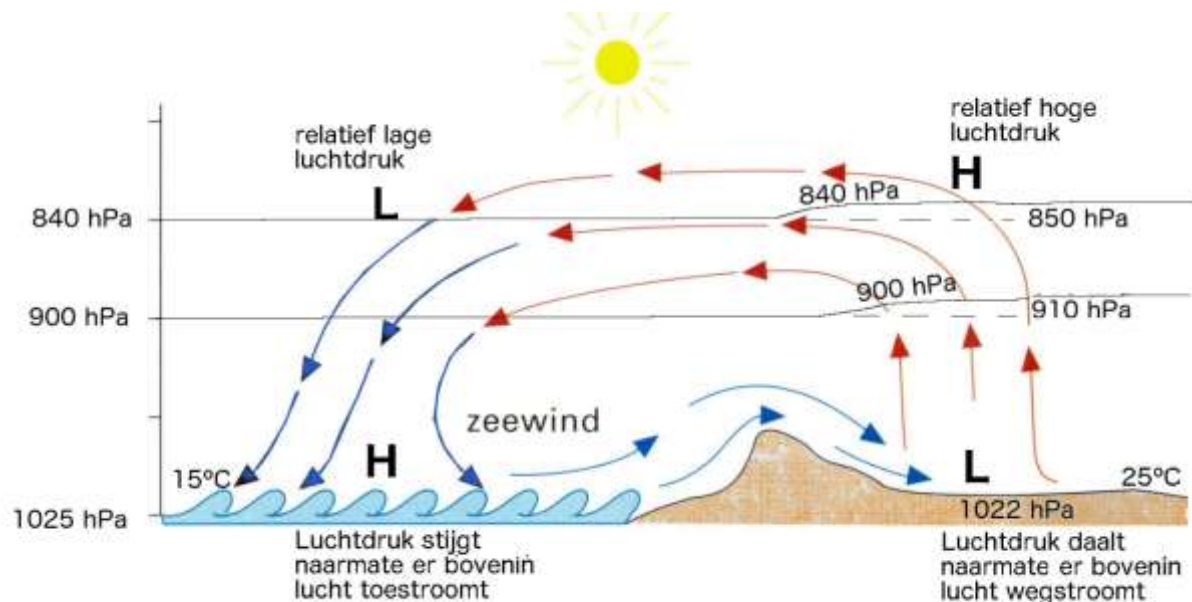
Het juiste gewicht is daarom geen kwestie van “zo licht mogelijk”, maar van balans. Voldoende reserve om door te zetten, voldoende lichtheid om hoogte te durven maken.

Kerninzicht:

Hoogte vraagt energie.

Energie vraagt balans.

Alleen de duif die exact goed op gewicht is, kan de luchtlaag kiezen waarin snelheid ontstaat.



Samenvattend kader: Wind in lagen – waarom hoogte snelheid maakt

Wind werkt niet alleen horizontaal, maar ook verticaal. De atmosfeer bestaat uit meerdere luchtlagen, elk met hun eigen snelheid, richting en stabiliteit. Wie uitsluitend kijkt naar de wind aan de grond, mist een cruciale dimensie van het vliegbeeld.

Duiven die erin slagen hoger te vliegen dan de grenslaag:

- Komen in rustiger lucht,
- Treffen vaak sterkere en constantere wind,
- Maken minder correcties,
- En ontwikkelen daardoor een hogere effectieve snelheid.

Dit verklaart waarom sommige duiven onverwacht vroeg arriveren en snelheden halen die niet te rijmen zijn met de gemeten wind aan de grond. Het is geen toeval, maar het gevolg van **luchtlaagkeuze**.

Niet alle duiven zijn in staat deze hogere luchtlagen te benutten. Naast ervaring en karakter speelt het **exacte lichaamsgewicht** een doorslaggevende rol. Alleen duiven met een optimale balans tussen spierkracht, draagvermogen en reserve kunnen de energie leveren die nodig is om hoogte te winnen en vast te houden.

Voor de liefhebber betekent dit:

- Snelheid ontstaat niet alleen door windrichting,
- Niet alle duiven vliegen in dezelfde lucht,
- En het verschil tussen winnen en verdwijnen kan letterlijk honderden meters hoger liggen.

Kerninzicht:

Snelheid wordt niet alleen gemaakt aan de grond.

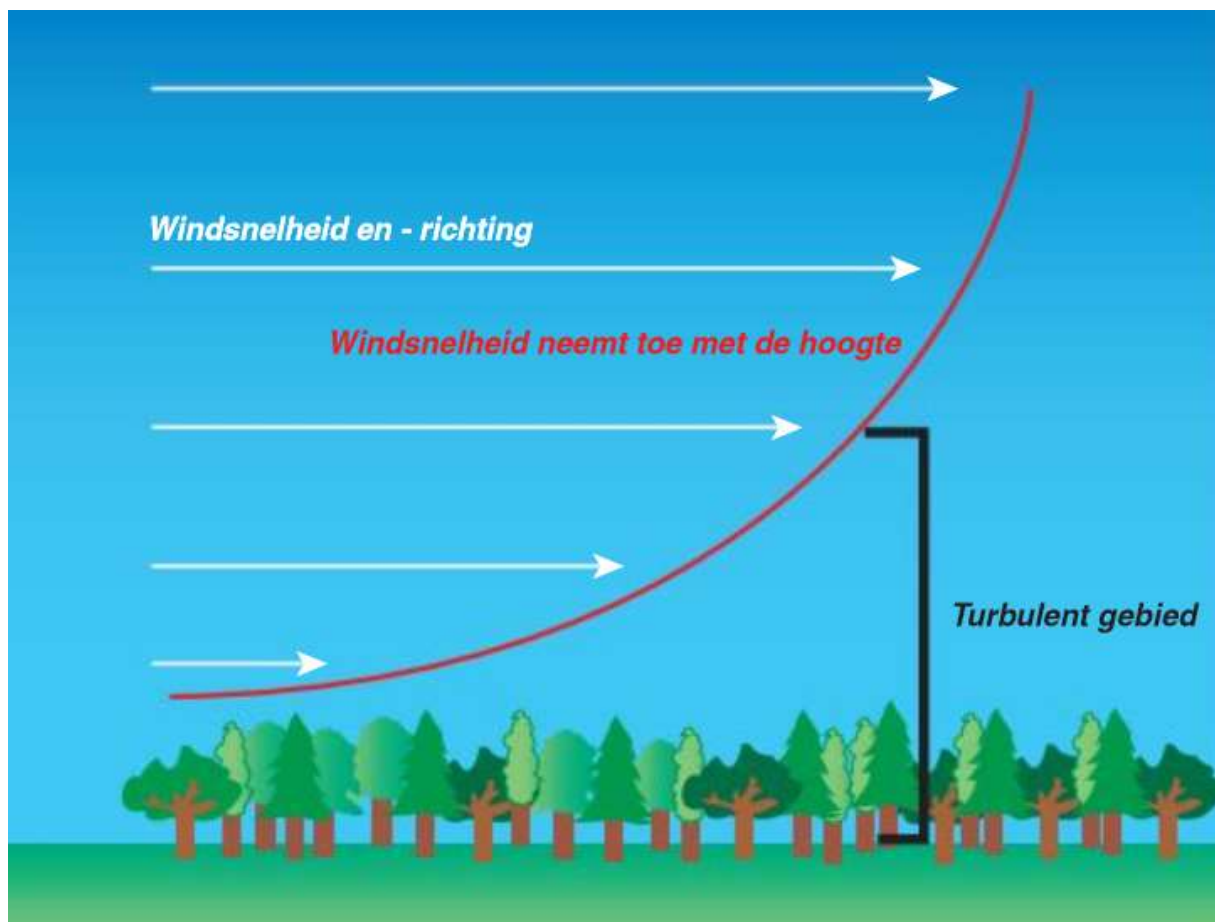
Hoogte bepaalt welke wind een duif werkelijk benut.

Wind in lagen verklaart *waarom* hoogte snelheid kan opleveren. De volgende vraag is echter: **hoe komen duiven eigenlijk op die hoogte?**

Zelden gebeurt dat puur op spierkracht. In de meeste weersituaties maken duiven gebruik van verticale luchtbewegingen die hen helpen stijgen zonder buitensporig energieverlies. Dat brengt ons bij een ander fundamenteel atmosferisch verschijnsel, dat nauw verweven is met wind in lagen, maar een eigen dynamiek kent: **thermiek**.

Thermiek is de motor die duiven toegang geeft tot hogere luchtlagen. Zonder thermiek blijft hoogte beperkt. Met thermiek ontstaan kansen — en risico's — die het verloop van een vlucht ingrijpend kunnen bepalen.

Daarmee komen we bij de volgende bouwsteen van het lossen: **thermiek lezen, begrijpen en benutten**.



Thermiek

onzichtbare stromen die de wedvlucht bepalen

Dankzij de opmerksaamheid van **Michiel Severin**, meteoroloog bij **Weerbureau HWS**, is dit hoofdstuk tot stand gekomen. **Thermiek** is een weersverschijnsel dat.

- **Thermiek:** Opstijgende, oololommen of bellen warme lucht vanaf het aardoppervlak.
- **Inversie:** een laag warme lucht die bovenop een koudere luchtlaag ligt.

1 Wat is thermiek?

Thermiek ontstaat wanneer de zon het aardoppervlak verwarmt. De onderste luchtlaag warmt op, wordt lichter en stijgt. Op plaatsen waar de bodem sneller opwarmt dan elders — zoals zandgronden, stranden of steden — kan de opstijgende lucht zich bundelen tot krachtige luchtekolommen.



Een treffende vergelijking: het laten opstijgen van zeepbellen maakt thermiek feilloos zichtbaar.

Jonge emgenbeer geist dag, rbn duiven verborbeilen. • Fielere stofwervels (dustdevils).

2 Twee soorten thermiek

1 Natte thermiek

Natte thermiek stijgt de warme lucht zo hoog dat condensatie optreedt; cumuluswolken vormen zich. Dit gebeurt vaak de grond- of lage inversie op. zuxat cumuluswolken verschijnen, weet de convegeur. de inversie is voelbaar. Dit noemen meteorologen een onstabiele atmosfeer; meestal gunstig voor de duivensport.



2. Droge thermiek

Bij droge thermiek stijgt de lucht wel, maar zonder condensatie; Wolken ontstaan niet.

- Bij hoge drongtebiden,
- Bij hoge temperaturen.
- Bij weinig of geen wind.

Van beginjuli tot half augustus kan thermiek uitblijven door een stabielere atmosfeer. Dit verhoogt het risico op hoge inversie; wanneer: — temperatuur, $\leq 25^\circ\text{C}$
 • windstil, — geen bewolking — Nelderbaire lucht,
 • sterke nachtelijke dikoorting.

Praktijkvoorbeeld: mei 1999
 Op zaterdag 26 mei 1999 werden dagtorakluchten vanuit Orléans en Etampes gepeld. De weersverandering meldde sterke droge thermiek tot 2–5 km hoogte.

Thermiek kan helpen of **hinderen**. Maar er zijn situaties waarin de atmosfeer abrupt en gevaarlijk omslaat. Dat gebeurt bij **onweer**.

Thermiek: onzichtbare stromen die de wedvlucht bepalen



Dankzij de opmerksaamheid van Michiel Severin, meteoroloog bij Weerbureau HWS, is dit hoofdstuk tot stand gekomen. Thermiek is een weersverschijnsel dat vaak wordt verward met inversie, maar de twee zijn **fundamenteel verschillend**, en elk beïnvloedt het oriëntatievermogen van postduiven op een eigen manier:

- **Thermiek:** opstijgende kolommen of bellen warme lucht vanaf het aardoppervlak.
- **Inversie:** een laag warme lucht die bovenop een koudere luchtlaag ligt.

Beide kunnen de doorgang van UV-straling — het natuurlijke element dat duiven nodig hebben om zich te oriënteren — gedeeltelijk of volledig blokkeren.

Wat is thermiek?

Thermiek ontstaat wanneer de zon het aardoppervlak verwarmt. De onderste luchtlaag warmt op, wordt lichter en stijgt. Op plaatsen waar de bodem sneller opwarmt dan elders — zoals zandgronden, stranden of steden — kan de opstijgende lucht zich bundelen tot krachtige luchtkolommen: **thermiëkbellen**.

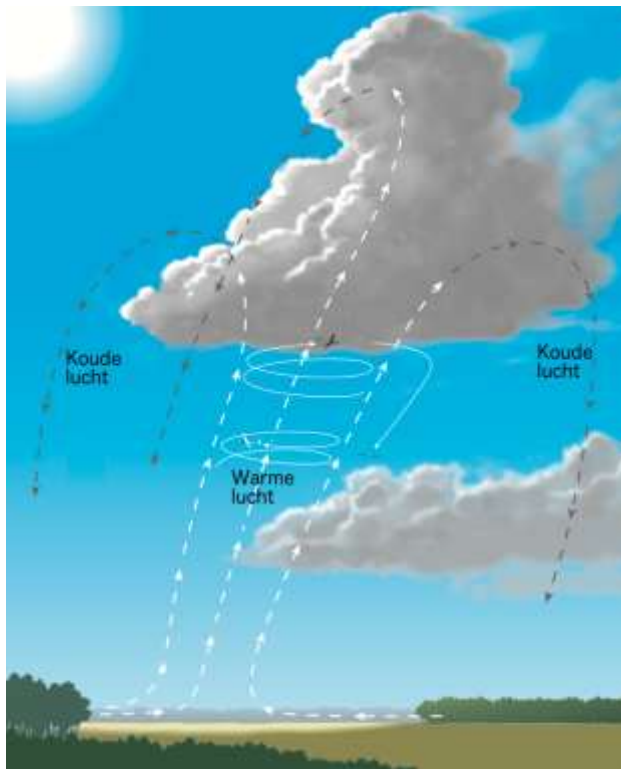
Een treffende vergelijking: een fluitketel voordat het water kookt, met overal kleine luchtbelletjes, sommige sterker en talrijker dan andere. Zo werkt thermiek ook in de atmosfeer. Sommige thermiëkbellen stijgen met grote snelheid op en bereiken pas op meerdere kilometers hoogte hun evenwichtstemperatuur. Daarbij ontstaan soms enorme luchtbewegingen die stof en kleine deeltjes omhoog “zuigen” — precies de situaties die jonge duiven soms doen struikelen, zoals over de Veluwe in de zomer.

Thermiek is onzichtbaar en voor de meeste mensen nauwelijks voelbaar. Alleen ervaren zweefvliegers, roofvogels en meteorologen herkennen haar indirect, bijvoorbeeld aan:

- Cirkelende zweefvliegtuigen,
- Roofvogels die “hangen”,
- Kleine stofwervels (dustdevils).

Een eenvoudige demonstratie: het laten opstijgen van zeepbellen maakt thermiek feilloos zichtbaar.

Thermiek en postduiven



Postduiven kunnen thermiek benutten. Het is niet ongebruikelijk dat duiven na een vlucht van grote hoogte in kurkentrekker achtige bewegingen terugkeren en fris rond het hok vliegen, alsof ze nauwelijks energie hebben verbruikt. Thermiek kan dus **energiebesparend** zijn, maar niet onder alle omstandigheden.

Voor de duivensport is thermiek vooral belangrijk omdat het **in direct verband staat met inversie** — zowel lage als hoge inversie beïnvloeden het oriëntatievermogen.

Twee soorten thermiek

1. Natte thermiek

Bij natte thermiek stijgt de warme lucht zó hoog dat condensatie optreedt: cumuluswolken vormen zich. Dit ruimt vaak de grond- of lage inversie op. Zodra cumuluswolken verschijnen, weet de convoyeur: de

inversie is verdwenen. Dit noemen meteorologen een **onstabiele atmosfeer**, meestal gunstig voor de duivensport.

Wedvluchten onder natte thermiek verlopen meestal vlot, met weinig verliezen. Te vroeg lossen kan echter leiden tot:

- Moeizaam vertrek,
- Verkeerde vertrekdirichting,
- Traag verloop,
- Achterblijvers.

In de praktijk betekent dit simpelweg: **niet lang genoeg gewacht**.

2. Droge thermiek

Bij droge thermiek stijgt de lucht wel, maar zonder condensatie. Wolken ontstaan niet. Dit treedt vooral op:

- Bij hogedrukgebieden,
- Bij hoge temperaturen,
- Bij weinig of geen wind.

Van begin juli tot half augustus kan thermiek uitblijven door een stabielere atmosfeer. Dit verhoogt het risico op **hoge inversie**, wanneer:

- Temperatuur ≥ 25 °C,
- Windstil,
- Geen bewolking,
- Helderblauwe lucht,
- Sterke nachtelijke afkoeling.

Praktijkvoorbeeld: mei 1999

Op zaterdag 29 mei 1999 werden dagfondvluchten vanuit Orléans en Etampes gespeeld. De weersverwachting meldde sterke droge thermiek tot 2–3 km hoogte.

Hoewel het weer prachtig was:

- Verliepen de concoursen traag,
- Bleven de snelheden laag,
- Ontbrak 's avonds 20–30% van de duiven.

Effectieve UV-metingen toonden waarden rond UV-2, terwijl UV-index 5–6 verwacht werd. Oorzaak: **droge thermiek transporteerde stof en infraroodstraling omhoog**, waardoor het UV-niveau lokaal sterk verlaagde. Het gevolg: verstoord oriëntatievermogen.

Gevolgen voor jonge duiven

Ook jonge en onervaren duiven raken door sterke droge thermiek gedesoriënteerd. Voorbeelden:

- Wegblijvende jonge duiven tijdens training,
- Vreemde jonge duiven die met weduwnaars terugkwamen.

Zij waren niet ziek of verzwakt — **zij waren gedesoriënteerd**.

Conclusie en advies

Sterke droge thermiek kan:

- UV-straling lokaal sterk verminderen,
- Het oriëntatievermogen ernstig verstoren,
- Leiden tot trage vluchten en achterblijvers.

Wees daarom uiterst voorzichtig bij:

- Lossen onder droge thermiek,
- Opleren van jonge duiven op warme, windstille dagen.

Voorzichtigheid is hier geen angst, **het is verantwoord handelen**.

Thermiek — samenvattend kader

Kernpunten:

- Thermiek is opstijgende warme lucht; inversie is gelaagdheid.
- Natte thermiek ruimt vaak inversie op en is meestal gunstig.
- Droge thermiek kan UV lokaal verminderen en oriëntatie verstoren.
- Jonge duiven zijn extra gevoelig voor sterke droge thermiek.

Thermiek kan helpen of hinderen. Maar er zijn situaties waarin de atmosfeer abrupt en gevaarlijk omslaat. Dat gebeurt bij onweer.

Bekijk de video over de werking van thermiek:



Hoofdstuk 16. Atmosferische verstoringen

Onweer

een gevaar dat geen duif kan ontwijken

Dankzij de opmerksaamheid van **Michiel Severin**, meteoroloog bij Weerbureau **HWS**, is dit hoofdstuk tot stand gekomen.

Thermick is een weersverschijnsel dat vaak wordt verward met inversie, maar de twee zijn fundamenteel verschillend, en elk, beïnvloedt het, oriënteren, anders had volgt. Het functioneren van dit systeem is volledig afhankelijk van een **natuurlijk element** dat essentieel is voor het oriënteren na de lossing.

1 Effecten van onweersbuien

Wanneer een duif haar koers eenmaal heeft bepaald en een gebied met onweersbuien binnenvliegt, kan het **natuurlijke oriëntatieelement** waarop zij vertrouwt plotseling geheel verdwijnen.

Zware bewolking, inherent aan onweer, **blokkeert** dit element volledig.

Bij weinig wind kunnen duiven hun koers vaak redelijk vasthouden en na het passeren van het onweersgebied beperkt **corrigeren**. In de praktijk gaat onweer echter meestal gepaard met stevige wind.

waardoor duiven **significant** uit koers kunnen raken.

1 Bliksem en elektrische ontladingen

Niet elke vorm van neerslag is echter nadelig. Lichte regen kan juist een verkoelend effect hebben: de ingeademde lucht is frisser en zuurstofrijker, waardoor duiven gemakkelijk bijeen blijven.

Zware bliksemontladingen vormen een apart risico.

Zij kunnen duiven bij het activeren van hun oriëntatiesysteem ernstig in de war **brengen** of zelfs **misleiden**. De sterke verschillen in elektrische lading veroorzaken stress, waardoor de energievoorraad die nodig is voor navigatie al voor of direct na de lossing uitgeput is.

Daarom geldt **absoluut niet** lassen vlak voor, tijdens of kort na onweersactiviteiten.

Kernboodschap

- Onweer is een extreem risicovolle situatie waarin geen enkele duif volledige controle heeft.
- Zware regen, storm en bliksem kunnen duiven letterlijk en figuurlijk tegen de grond slaan.
- Lichte regen kan soms gunstig zijn, maar zware ontladingen zijn altijd levensgevaarlijk.
- Wie verantwoordelijk wil zijn, kiest altijd voor uitstellen.

Naast zichtbare weersfenomenen bestaan er subtielere invloeden die het oriëntatiesysteem kunnen belasten, zoals **elektromagnetische verstoringen**.

Onweer: een gevaar dat geen duif kan ontwijken

Postduiven beschikken over een bijzonder oriëntatievermogen. Bij een correcte werking stelt dit de vogel in staat om direct na lossing de juiste richting naar het thuishok te bepalen. Deze koers is geen vaste lijn, maar een gemiddelde route die de duif onder normale omstandigheden volgt. Het functioneren van dit systeem is volledig afhankelijk van een **natuurlijk element** dat essentieel is voor het oriënteren na de lossing.

Vliegtuigen maken gebruik van geavanceerde navigatiesystemen en weerradar om veilig van vertrekpunt naar bestemming te reizen. Postduiven hebben zulke hulpmiddelen niet: zij zijn volledig afhankelijk van de **beslissing van de lossingsverantwoordelijke**. Zodra zij zijn gelost, hebben ze geen keuze meer; zij moeten onderweg het beste van hun mogelijkheden maken.

Hoewel vaak wordt gedacht dat duiven altijd de kortste route naar huis nemen, moeten ze in de praktijk regelmatig afwijken. Dit gebeurt vooral wanneer zij onderweg geconfronteerd worden met **onweersactiviteit**.

Effecten van onweersbuien

Wanneer een duif haar koers eenmaal heeft bepaald en een gebied met onweersbuien binnenvliegt, kan het natuurlijke oriëntatie-element waarop zij vertrouwt plotseling geheel verdwijnen. Zware bewolking, inherent aan onweer, blokkeert dit element volledig.

- Bij weinig wind kunnen duiven hun koers vaak redelijk vasthouden en na het passeren van het onweersgebied beperkt corrigeren.
- In de praktijk gaat onweer echter meestal gepaard met stevige wind, waardoor duiven **significant uit koers kunnen raken**.

Het resultaat is voor elke liefhebber herkenbaar: lege zitplaatsen in het hok bij invallen van de avond.

Wanneer het onweer samengaat met hevige regen, worden duiven letterlijk tegen de grond gedrukt en zijn zij gedwongen te schuilen. Gestrest, doorweekt

en niet in staat om op te stijgen, vormen ze een gemakkelijke prooi voor roofdieren.

Als de vluchtlijn ook nog over grote wateroppervlakten loopt, spreekt de uitkomst voor zich: een **rampvlucht**.

Bliksem en elektrische ontladingen



Niet elke vorm van neerslag is echter nadelig. **Lichte regen** kan juist een verkoelend effect hebben: de ingeademde lucht is frisser en zuurstofrijker, waardoor duiven gemakkelijker blijven vliegen.

Zware bliksemontladingen vormen een apart risico. Ze kunnen duiven bij het activeren van hun oriëntatiesysteem ernstig in de war brengen of zelfs misleiden. De sterke verschillen in elektrische lading veroorzaken stress, waardoor de energievoorraad die nodig is voor navigatie al vóór of direct na de lossing wordt aangesproken.

Daarom geldt: **absoluut niet lossen vlak vóór, tijdens of kort na onweersactiviteiten.**

Verstoring van het aardmagnetisch veld

Een verwant verschijnsel is een tijdelijk verstoord aardmagnetisch veld. Dit kan het oriëntatievermogen van postduiven eveneens beïnvloeden, zij het meestal in mindere mate dan bij direct onweer. Het is een subtiel maar reëel effect dat bij cumulatie van andere factoren extra risico's met zich meebrengt.

Kernboodschap

- Onweer is een extreem risicovolle situatie waarin **geen enkele duif volledige controle heeft**.
- Zware regen, storm en bliksem kunnen duiven letterlijk en figuurlijk tegen de grond slaan.
- Lichte regen kan soms gunstig zijn, maar zware ontladingen zijn **altijd levensgevaarlijk**.
- Wie verantwoordelijk wil zijn, kiest **altijd voor uitstellen**.

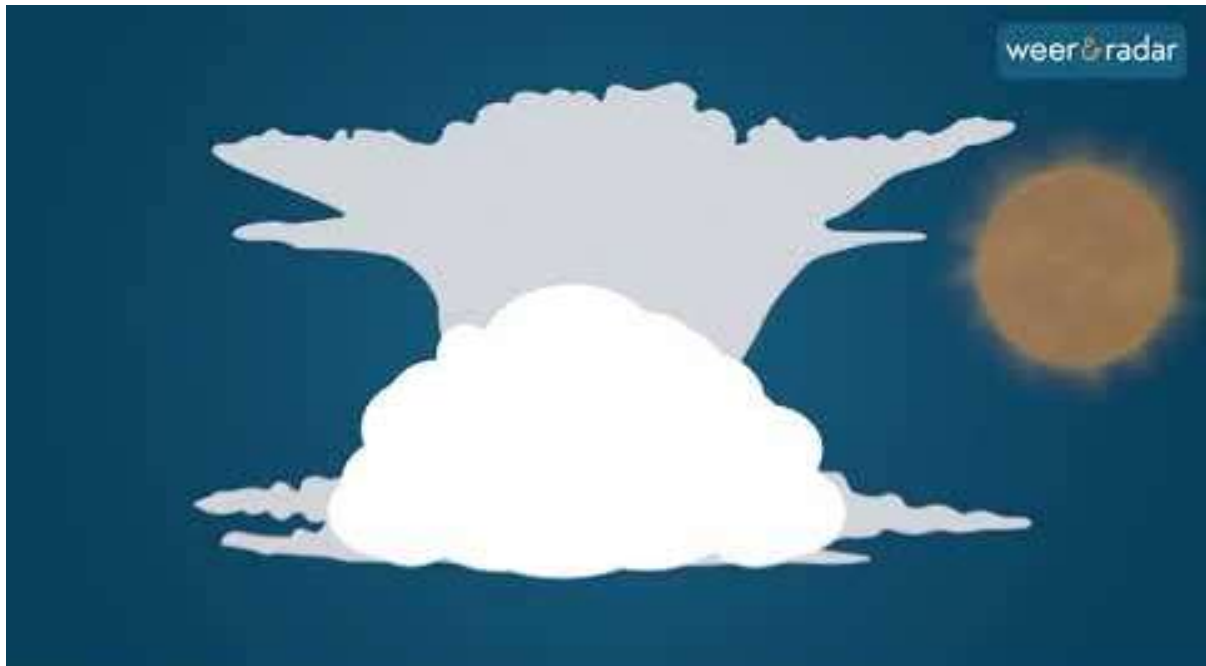
Onweer — samenvattend kader

Kernpunten

- Onweer blokkeert natuurlijke oriëntatie-invloeden.
- Wind en regen vergroten koersafwijking en uitputting.
- Bliksem en elektrische ontladingen veroorzaken stress en verwarring.
- Uitstellen is altijd de verantwoordelijke keuze.

Naast zichtbare weersfenomenen bestaan er subtielere invloeden die het oriëntatiesysteem kunnen belasten, zoals elektromagnetische verstoringen.

Bekijk de video met uitleg over onweer:



Magnetische en elektromagnetische invloeden: onzichtbare factoren voor oriëntatie en prestatie

Het magnetisch veld van de aarde speelt mogelijk een rol bij het oriëntatievermogen van **postduiven**. Hoewel er geen **direct wetenschappelijk** bewijs is, tonen praktijkervaringen en waarnemingen aan dat verstoringen van dit veld stress kunnen veroorzaken. In de afgelopen jaren is een toename van dergelijke storingen waargenomen, vaak samen valend met moeilijke concoursen of merkbare verliezen tijdens aftrichtingen en wedvluchten.

1 Effect op het oriëntatievermogen

Onder normale omstandigheden veroorzaakt een verstoord aardmagnetisch veld geen **rampvluchten**. Het leidt meestal niet tot directe verliezen, maar kan wel **stress veroorzaken**. Stress betekent dat duiven extra energie verbruiken om hun oriëntatievermogen te activeren, wat soms resulteert.

- vertraagde terugkeer van de kopduiven,
- langere concoursduur,
- ongewoon vluchtgedrag bij duiven die normaal probleemloos thuiskomen.

Praktijkvoorbeeld: tijdens nationale Orlesns vlucht van 22 augustus 1998 zorgde een extreem hoge K-factor voor zorgen over mogelijke magnetische effecten.

2 Elektromagnetische straling door apparatuur

Niet nam hele aardmagnetische veldtellers hevegent insdan rideting apparatuur in duivencontainers.

- Duiven die dicht bij een werkende generator verblijven, kunnen extra energie verbruiken voor hun oriëntatie en kan dit verstoord raken.



Klarngrepi afsschermen via een ardeliding.

De rol van bewolking, zon en hoogte

Probleemloos



Problematisch



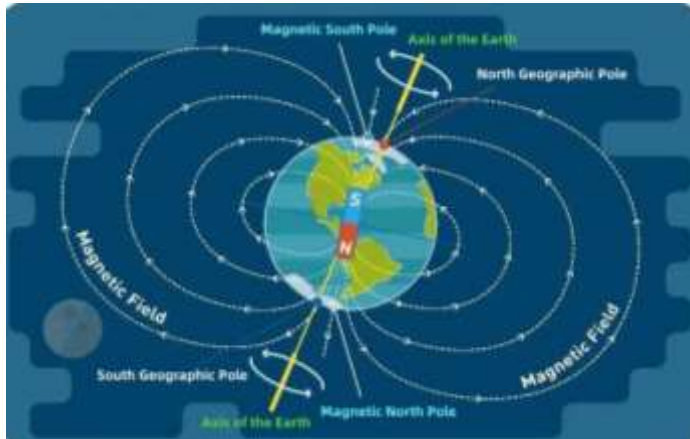
Daarmis geen grootjes en mast moet die extra kweltsbaar.

Elektromagnetische verstoringen – samenvattend kader

- Verstoringen veroorzaken meestal stress, geen rampvluchten.
- Beste duiven zijn soms het gevoeligst,
- Cumulatie met andere factoren vergroot risico's.
- Apparatuur kan lokale belasting veroorzaken.
- Beste duiven zijn soms het gevoeligst,
- Cumulatie met andere factoren vergroot risico's.

Van onzichtbare krachten naar zichtbare voorbereiding. We hebben gezeten dat duiven worden beïnvloedt door onzichtbare krachten. het magnetisch veld deren durven en pregersshoewert.

Magnetische en elektromagnetische invloeden: onzichtbare factoren voor oriëntatie en prestatie



Het magnetisch veld van de aarde speelt mogelijk een rol bij het oriëntatievermogen van postduiven. Hoewel er geen direct wetenschappelijk bewijs is, tonen praktijkervaringen en waarnemingen aan dat verstoringen van dit veld stress kunnen veroorzaken. In de

afgelopen jaren is een toename van dergelijke storingen waargenomen, vaak samenvallend met moeilijke concoursen of merkbare verliezen tijdens africhtingen en wedvluchten.

Het is daarom verstandig dit fenomeen **niet volledig buiten beschouwing te laten** en duiven niet onnodig bloot te stellen aan mogelijke risico's.

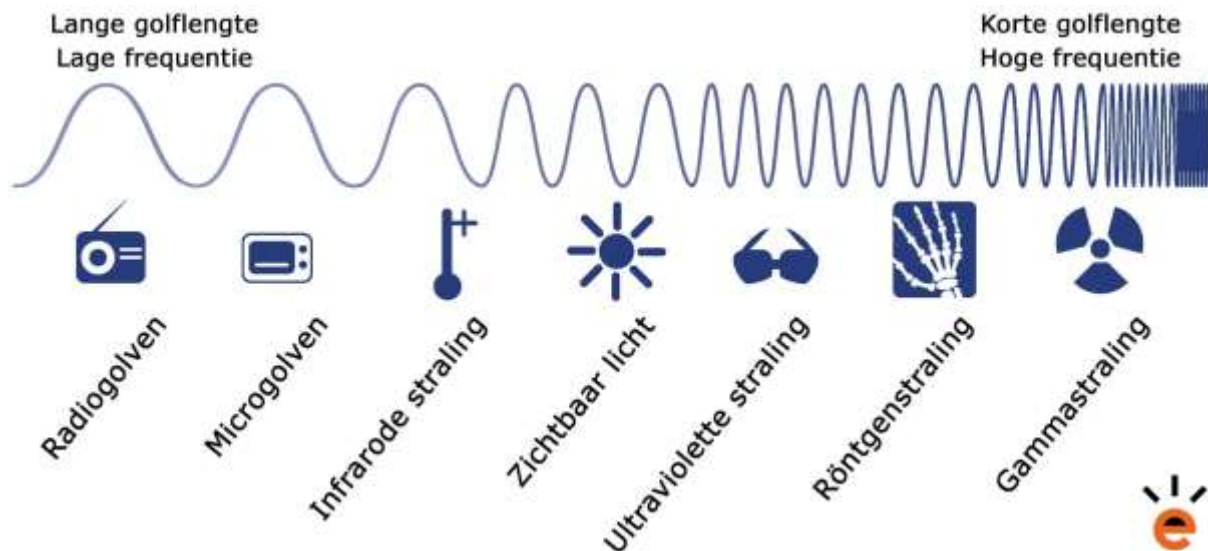
Effect op het oriëntatievermogen

Onder normale omstandigheden veroorzaakt een verstoord aardmagnetisch veld geen rampvluchten. Het leidt meestal niet tot directe verliezen, maar kan wel stress veroorzaken. Stress betekent dat duiven **extra energie verbruiken** om hun oriëntatievermogen te activeren, wat soms resulteert in:

- Vertraagde terugkeer van de kopduiven,
- Langere concoursduur,
- Ongewoon vluchtgedrag bij duiven die normaal probleemloos thuiskomen.

Ironisch genoeg zijn vaak juist de **beste duiven** het meest gevoelig. Hun superieure conditie maakt hen extra alert, maar ook extra kwetsbaar voor invloeden van buitenaf. Een lichte paniek kan dan ontstaan, met verlies van energie en vertraging als gevolg.

Praktisch voorbeeld: tijdens de nationale Orleans-vlucht van 22 augustus 1998 zorgde een extreem hoge K-factor voor zorgen over mogelijke magnetische effecten. Toch keerden de duiven normaal terug en werden er geen significante verliezen gerapporteerd. Rampvluchten ontstaan meestal alleen **wanneer magnetische verstoringen samen optreden met andere negatieve omstandigheden**, zoals sterke zijwind in combinatie met inversie of zware bewolking waardoor oriëntatie via het aardmagnetisch veld wordt bemoeilijkt.



Elektromagnetische straling door apparatuur

Niet alleen het aardmagnetisch veld, maar ook **lokale elektromagnetische straling** kan effect hebben. Motoren, generatoren en andere apparatuur in duivencontainers — gebruikt voor ventilatie, verlichting of waterpompen — wekken straling op die stress kan veroorzaken.

- Duiven die dicht bij een werkende generator verblijven, kunnen extra energie verbruiken voor hun oriëntatie en kan dit verstoord raken.
- Bij warm en vochtig weer kan de elektromagnetische lading versterkt worden door waterdruppeltjes in de lucht (aerosols).

Praktische maatregelen om dit effect te beperken:

- Generatoren afschermen en via een aardleiding ontladen,
- Kleine rubberen strips onder de container plaatsen,

- Testen met een kompas: afwijkende uitslag nabij apparatuur duidt op magnetische invloed.

Elektromagnetische ruis: meer dan kabels en masten

Wanneer we spreken over elektromagnetische verstoring, beperken veel liefhebbers zich tot zichtbare objecten: hoogspanningslijnen en zendmasten. In werkelijkheid bewegen postduiven zich door een **complex elektromagnetisch landschap**, waarin meerdere bronnen tegelijk actief zijn.

Daarbij spelen onder andere een rol:

- Hoogspanningslijnen (220–380 kV),
- GSM-, 4G- en 5G-zendmasten in combinatie met zware bewolking,
- Radarinstallaties,
- Industriële complexen,
- Spoorlijnen en transformatorstations,
- En tijdelijke verstoringen door zonneactiviteit.

Vooraf voor jonge duiven, die hun interne oriëntatiesysteem nog aan het kalibreren zijn, kan deze cumulatieve van prikkels verwarrend werken.

Belangrijk: het gaat zelden om één bron op zich, maar om **stapeling**.

De rol van bewolking, zon en hoogte

Waarom het soms probleemloos gaat — en soms volledig mis

Een cruciaal punt dat vaak wordt onderschat: **elektromagnetische verstoring wordt pas echt problematisch wanneer andere oriëntatiebronnen wegvallen.**

In de praktijk zien we:

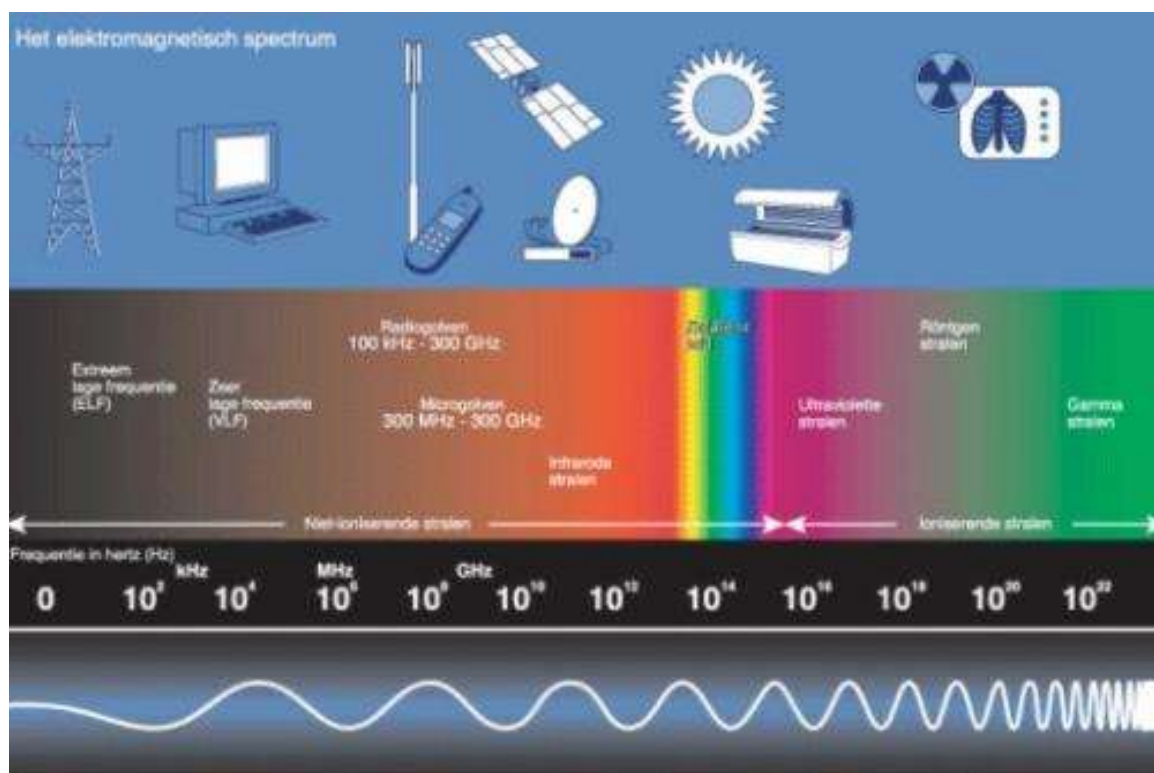
- Bij helder weer, staartwind en zonlicht vliegen duiven probleemloos over kabelzones.
- Bij zwaarbewolkt, heilig of nevelig weer ontstaan juist de grote problemen.
- Bij tegenwind vliegen jonge duiven lager — precies daar waar de veldsterkte het grootst is.

Zonlicht fungeert dan als **dominante richtingsgever**, die magnetische ruis compenseert. Valt die weg, dan moeten duiven sterker vertrouwen op hun interne kompas — en juist dát systeem is gevoelig voor verstoring.

Dit verklaart waarom:

- Dezelfde lossingsplek de ene week geen enkel probleem geeft,
- En de week erna tot chaos leidt.

Niet de plek verandert, maar de **balans tussen oriëntatiebronnen**.



Elektromagnetische verstoring als selectie én verantwoordelijkheid

Tot nu toe wordt elektromagnetische verstoring vaak gezien als iets waar de liefhebber “maar mee moet leren omgaan”. Dat is te kort door de bocht.

Voor lossingscoördinatoren en vervoersorganisaties betekent dit:

- Kritisch kijken naar lossingslocaties in relatie tot grote infrastructuur,
- Extra voorzichtigheid bij bewolkt weer, tegenwind en jonge duiven,
- Alertheid bij nieuwe zendinstallaties of gewijzigde netconfiguraties.

Een goede lossing is niet alleen een kwestie van tijd en weer, maar ook van **onzichtbare omgevingskwaliteit**.

Elektromagnetische verstoring herinnert ons eraan dat oriëntatie niet vanzelfsprekend is. Het is een fragiel evenwicht tussen interne systemen en externe informatie.

Wanneer dat evenwicht wordt verstoord — door infrastructuur, weer of gebrek aan licht — zien we pas hoe complex en kwetsbaar het navigatiesysteem van de duif werkelijk is.

Dat inzicht dwingt tot voorzichtigheid, nuance en respect voor omstandigheden die we niet altijd kunnen zien, maar wél moeten leren meenemen.

Hoewel storingen van het aardmagnetisch veld en elektromagnetische straling zelden directe rampvluchten veroorzaken, kunnen ze wel **stress en energieverlies** bij postduiven opleveren. Vooral gevoelige duiven of situaties waarin andere negatieve factoren aanwezig zijn, kunnen hierdoor merkbaar beïnvloed worden.

Bewust omgaan met deze invloeden — door observatie, preventieve maatregelen en verstandig inkorven — draagt bij aan **veiliger, voorspelbaarder en succesvoller concoursen**.

Elektromagnetische verstoringen — samenvattend kader

Kernpunten

- Verstoringen veroorzaken meestal stress, geen rampvluchten.
- Beste duiven zijn soms het gevoeligst.
- Cumulatie met andere factoren vergroot risico's.
- Apparatuur kan lokale belasting veroorzaken.

Van onzichtbare krachten naar zichtbare voorbereiding

We hebben gezien dat duiven worden beïnvloed door onzichtbare krachten: het magnetisch veld van de aarde, lokale elektromagnetische storingen, de subtiële pulsen van licht en infrarood, alles samen zorgt voor het complexe oriëntatievermogen van onze vogels. Deze factoren zijn vaak buiten onze controle, en toch vormen ze de basis van iedere succesvolle vlucht.

Het inzicht hierin leert ons één belangrijke les: **een duif presteert alleen optimaal als de omgeving zorgvuldig wordt voorbereid**. Alles wat we kunnen beïnvloeden — van training, voeding, rust tot de opbouw van de vlieglijn — wordt des te effectiever als de duif in staat is haar natuurlijke navigatie te benutten.

Van elektromagnetische verstoringen naar de maan

In het voorgaande hoofdstuk hebben we gezien dat niet alle invloeden op de oriëntatie van postduiven zichtbaar of direct voelbaar zijn. Elektromagnetische velden, zonneactiviteit en verstoringen in het aardmagnetisch veld kunnen het navigatiesysteem van de duif beïnvloeden zonder dat wij daar aan de grond iets van merken.

Dat besef is belangrijk. Het leert ons dat oriëntatie geen simpel kompas is, maar een **samenspel van meerdere informatiebronnen**: magnetisch, visueel, atmosferisch en lichtgebonden.

Daarmee komen we vanzelf bij een andere factor die eveneens onzichtbaar werkt, maar al eeuwenlang wordt waargenomen: de maan.

Net als elektromagnetische verstoringen is de maan geen alles verklarende oorzaak. Maar ook zij maakt deel uit van het natuurlijke krachtenveld waarin duiven zich bewegen. Via licht, ritme en timing beïnvloedt zij gedrag, activiteit en mogelijk de manier waarop duiven hun koers vasthouden — vooral wanneer zonlicht wegvalt en de nacht het overneemt.

Waar elektromagnetische verstoringen ons wijzen op de kwetsbaarheid van het interne kompas, laat de maan zien hoe belangrijk **externe lichtinformatie en natuurlijke cycli** zijn als aanvulling daarop.

Samen onderstrepen deze hoofdstukken één boodschap: goed lossen vraagt inzicht in factoren die je niet altijd ziet, maar die je wél moet leren meenemen.

Wonderen van de natuur:



Elektromagnetische velden, zendmasten en hoogspanningskabels — een onderschatte omgevingsfactor?

In de discussie over het gedrag en de oriëntatie van postduiven komt steeds vaker een omgevingsaspect naar voren dat lange tijd werd weggewuifd of als 'zweverig' beschouwd: elektromagnetische verstoring. Toch leeft het onder liefhebbers. Zeker bij jonge duiven of bij vluchten met veel verliezen wordt vaak gewezen naar zendmasten, hoogspanningslijnen of andere bronnen van elektromagnetisch veld (EMV). Wat weten we inmiddels — en hoe kunnen we er als duivenhouder verstandig mee omgaan?

Observeren: wat zien we in de praktijk?

Opvallend gedrag rond bepaalde kabelstroken. Jonge duiven die blijven hangen bij hoogspanningslijnen. Massale verliezen bij bewolkt weer in de nabijheid van een zendmast. Of jonge duiven die plots omkeren zodra ze over een specifieke zone moeten vliegen. Velen herkennen deze situaties — en meestal weet men na verloop van tijd: "dáár moet je niet lossen met dat weer", of "die plek geeft gedonder als het warm en heilig is".

Wat ervaren liefhebbers verder opmerken:

- Jonge duiven die kabels met laagspanning zonder aarzeling oversteken, maar plots stoppen bij de hoogste hoogspanningslijnen (380 kV).
- Bij tegenwind vliegen jonge duiven vaak laag en durven ze die velden niet over. Het lijkt alsof ze een barrière waarnemen.
- Ervaren oude duiven vliegen er wél overheen — mogelijk vanwege gewenning en groepsgedrag.
- Zendmasten (4G/5G) in combinatie met zwaar bewolkt weer kunnen bij lossingen leiden tot desoriëntatie.

Analyseren: wat speelt er op de achtergrond?

Postduiven oriënteren zich onder meer via het aardmagnetisch veld, stand van de zon, visuele herkenningspunten en mogelijk geurpatronen.

Wetenschappelijk is aangetoond dat vogels beschikken over een vorm van magnetoreceptie. Het is aannemelijk dat verstoringen in dit veld — zeker dichtbij bronnen van sterke elektromagnetische activiteit — deze oriëntatie kunnen beïnvloeden. Denk aan:

- Zendmasten met sterke elektromagnetische straling, vooral bij opstart na lossing (lage hoogte, bewolkt weer, geen zonlicht als kompas).
- Hoogspanningslijnen, vooral die van 220–380 kV, waarvan bekend is dat ze rondom de kabels een sterk spanningsveld creëren. Bij tegenwind en lage vlieghoogte lijken jonge duiven deze zones instinctief te mijden.

Wat betreft de hoogspanningslijnen is het interessant om te verwijzen naar de *netkaart van Tennet*, waarop alle hoogspanningsverbindingen en hun voltage zichtbaar zijn. De zones waar jonge duiven moeite mee hebben, blijken opvallend vaak samen te vallen met de zwaarste transportlijnen (bijv. 380 kV). Voor ervaren duiven is dat obstakel vaak kleiner: zij weten wat hen te wachten staat, volgen andere duiven en durven erin door te zetten.

Experimenteren: omgaan met verstoring in de praktijk

Ervaren liefhebbers hebben strategieën ontwikkeld om hun duiven geleidelijk te laten wennen aan deze elektromagnetische obstakels:

- Opbouw in training: begin met kabelstroken van lager voltage, waarbij geen aarzeling optreedt. Bouw dit stapsgewijs op, pas naar hogere spanning bij gunstige omstandigheden (wind mee, goed zicht).
- Geleid door ervaring: laat jonge duiven samen met oude, ervaren duiven over de zwaarste kabelzones gaan. Groepsdruk helpt bij het doorbreken van aarzeling.
- Lossingsplekken kritisch kiezen: vermijd lossingen pal naast zendmasten bij zwaarbewolkt of nevelig weer. Wacht desnoods enkele uren tot de omstandigheden verbeteren.

- Oriëntatie bevorderen: laat jonge duiven altijd vertrekken bij goed zicht en oriëntatiemogelijkheden. Zonlicht als richting geveer helpt bij de initiële koersbepaling.

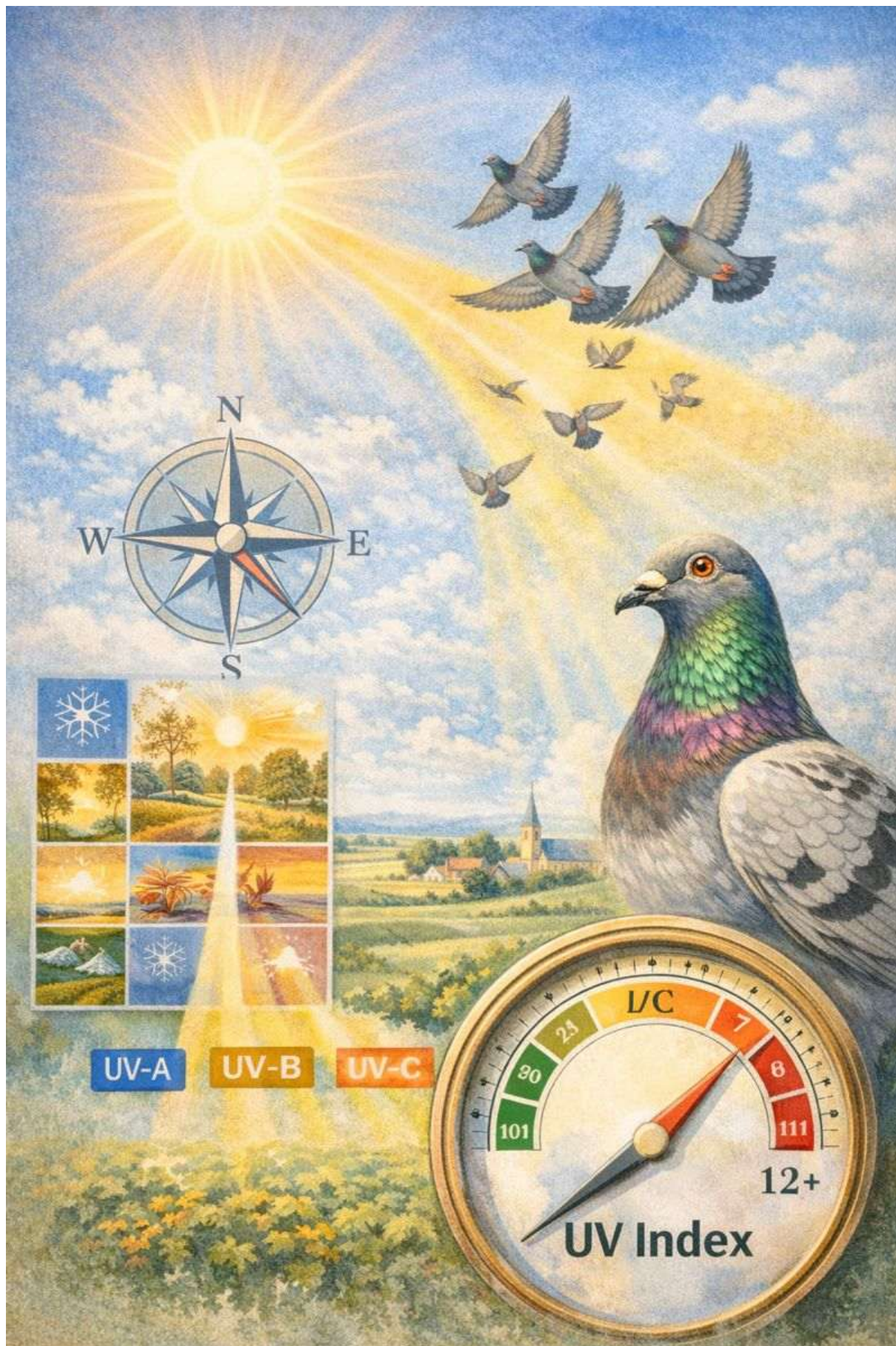
Verstoring als selectiefactor?

Het is belangrijk om elektromagnetische verstoring niet als enige oorzaak van verlies te zien. Maar wél als risicofactor — vooral in combinatie met andere: onervarenheid, slecht weer, eenzijdige training of een rommelige lossing. Sommige duiven leren ermee omgaan, anderen niet. Dat maakt het ook tot een impliciete selectiefactor:

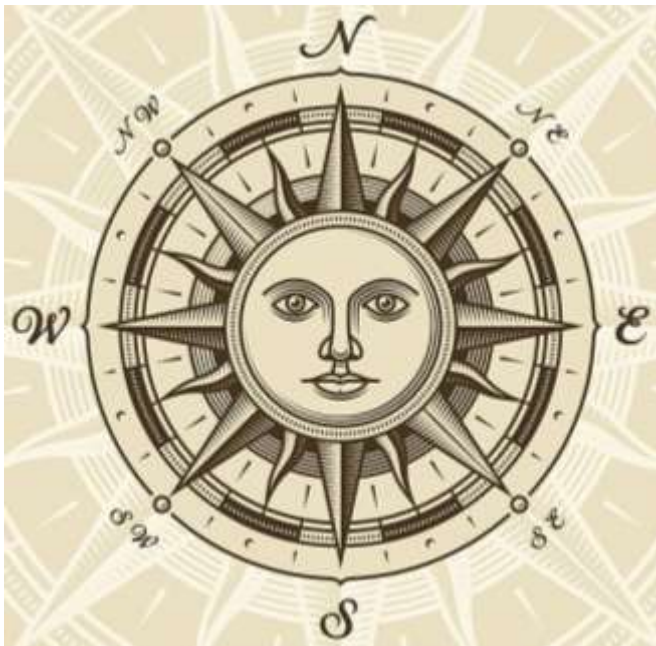
- Duiven met rust, zelfvertrouwen en aanpassingsvermogen vinden wél hun weg.
- Angstige, instabiele of visueel sterk afhankelijke duiven raken juist verstoord.

Bekijk onderstaande documentaire over de postduivensport:





De zon als kompas



De zon is het centrale hemellichaam in ons zonnestelsel en vormt al sinds het ontstaan van de aarde een bepalende factor voor natuurlijke ritmes. De draaiing van de aarde om de zon, met de maan als begeleidend hemellichaam, ligt aan de basis van onze dagen, maanden, jaren en seizoenen.

De jaargetijden worden bepaald door de stand van de zon ten

opzichte van de aarde. Omdat deze stand per geografische locatie verschilt, verlopen seizoenen niet overal ter wereld gelijktijdig. Dit natuurlijke mechanisme beïnvloedt niet alleen klimaat en vegetatie, maar ook het gedrag en de oriëntatie van dieren.

Seizoenen en vogeltrek

In gebieden waar seizoenswisselingen duidelijk aanwezig zijn, treden overeenkomstige natuurverschijnselen op. Eén van de meest opvallende is de jaarlijkse vogeltrek in het voor- en najaar. Dit fenomeen is ook voor de postduivensport van betekenis.

In de praktijk wordt waargenomen dat in het voorjaar, rond de voorjaarszonnnewende, het oriëntatievermogen van vogels weer actiever wordt. Dit moment valt samen met een duidelijke verandering in de stand van de zon en de hoeveelheid straling die het aardoppervlak bereikt. Vanaf dat punt nemen de natuurlijke oriëntatie-elementen toe in sterkte, met een maximum rond de langste dag in juni. Na deze periode neemt de intensiteit geleidelijk weer af, tot aan de najaarszonnnewende, die samenvalt met het begin van de herfsttrek.

Dit ritme is een vast onderdeel van natuurlijke cycli en vormt al zeer lange tijd een constante factor in het gedrag van vogels.

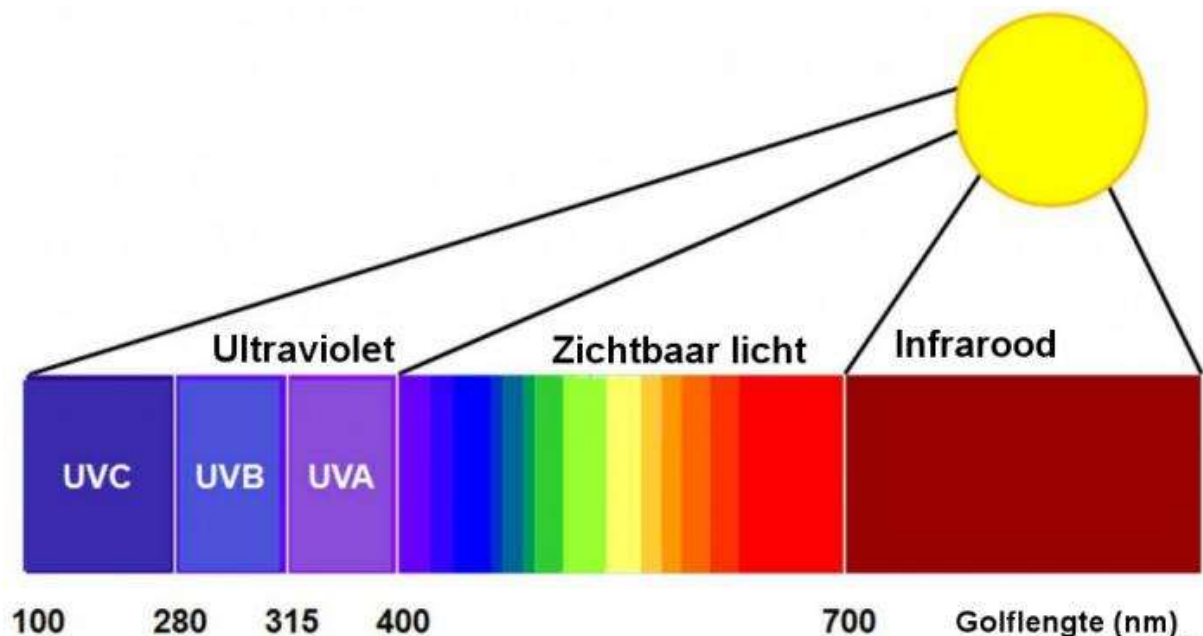
De rol van zon en bewolking

De mate waarin zonnestraling een rol speelt bij oriëntatie, wordt beïnvloed door verschillende factoren, waaronder:

- De hoogte van de zon aan de hemel
- De mate van bewolking

Een hogere zonnestand gaat doorgaans gepaard met een sterkere instraling, terwijl zware bewolking een deel van deze straling tegenhoudt. Niet alle componenten van zonlicht bereiken onder alle omstandigheden het aardoppervlak in gelijke mate.

Een belangrijk onderdeel van deze straling is ultravioleto licht (UV-straling), dat in verschillende vormen voorkomt en waarvan wordt aangenomen dat het een rol speelt in het oriëntatievermogen van diverse diersoorten, waaronder vogels.



Soorten UV-straling

Ultraviolette straling wordt doorgaans onderverdeeld in drie typen:

- UV-A
- UV-B
- UV-C

UV-C wordt volledig geabsorbeerd in de hogere lagen van de atmosfeer en bereikt het aardoppervlak niet. UV-A is het hele jaar aanwezig, zij het in wisselende sterkte. UV-B komt voornamelijk voor in de periode tussen de voorjaars- en najaarszonnewende en is sterk afhankelijk van zonnestand en bewolking.

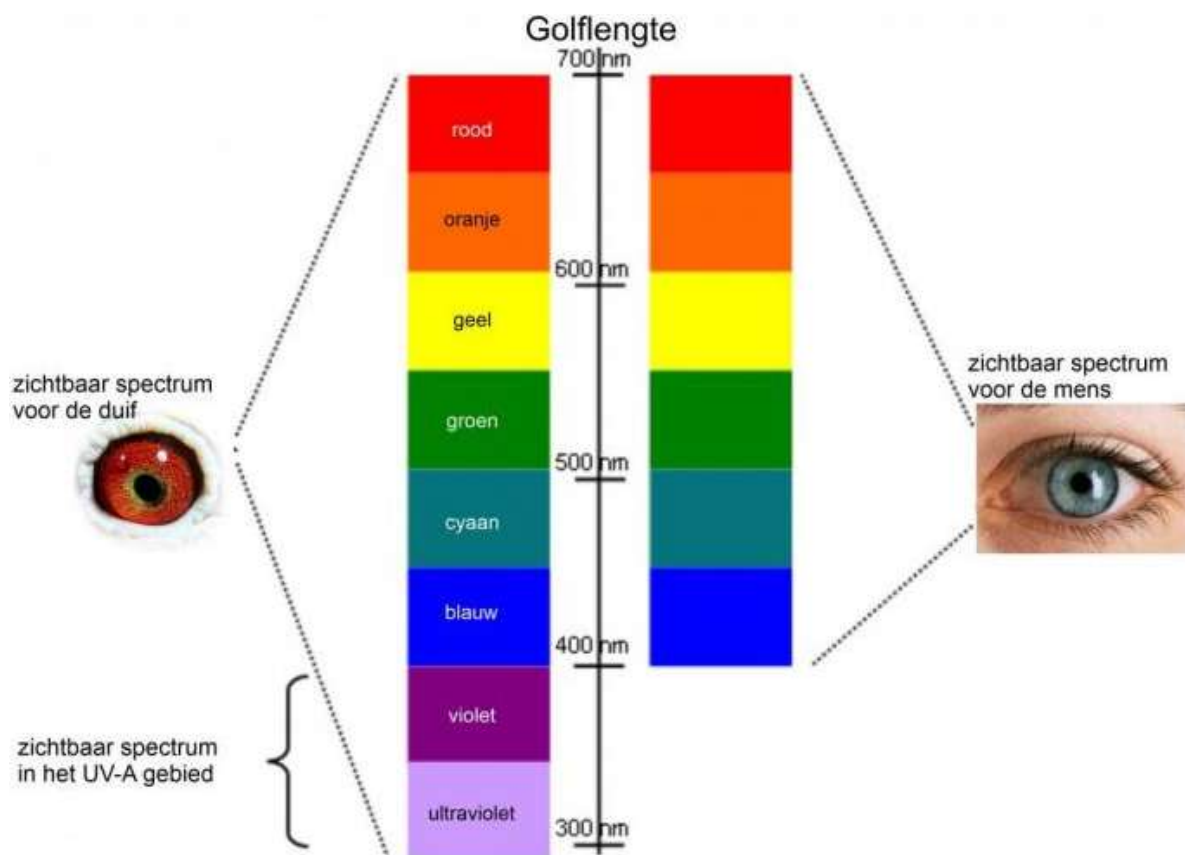
Op basis van langdurige observaties binnen de duivensport bestaat de indruk dat juist deze UV-B-component een belangrijke rol speelt bij het functioneren van het oriëntatiesysteem van postduiven, evenals bij andere trekkende diersoorten.

UV-straling en het verloop van wedvluchten

Wanneer vluchtverlopen worden vergeleken met weers- en stralingsomstandigheden, valt op dat probleemvluchten regelmatig samenvallen met afwijkende of extreme UV-situaties. Daarbij gaat het niet om één enkele factor, maar om een samenspel van omstandigheden.

In de praktijk worden grofweg verschillende situaties onderscheiden, variërend van lage tot zeer hoge UV-intensiteit. Lage of sterk wisselende UV-waarden gaan vaker samen met moeizame vluchtverlopen, terwijl zeer hoge waarden eveneens risico's met zich mee kunnen brengen. Onder extreme omstandigheden wordt vermoed dat verstoring van het oriëntatiesysteem kan optreden.

Het is belangrijk te benadrukken dat deze indeling geen vaste norm of beslisregel vormt, maar is bedoeld om patronen zichtbaar te maken die in de praktijk herhaaldelijk zijn waargenomen.



Metten van zonkracht en UV

De sterkte van zonnestraling en de bijbehorende UV-waarden zijn tegenwoordig goed te volgen via openbare meetnetten en gespecialiseerde websites, met name in de periode van het voorjaar tot het najaar. Deze gegevens kunnen bijdragen aan een beter begrip van de omstandigheden waaronder vluchten plaatsvinden, maar dienen altijd in samenhang met andere factoren te worden bekeken.

De zon als kompas — samenvattend kader

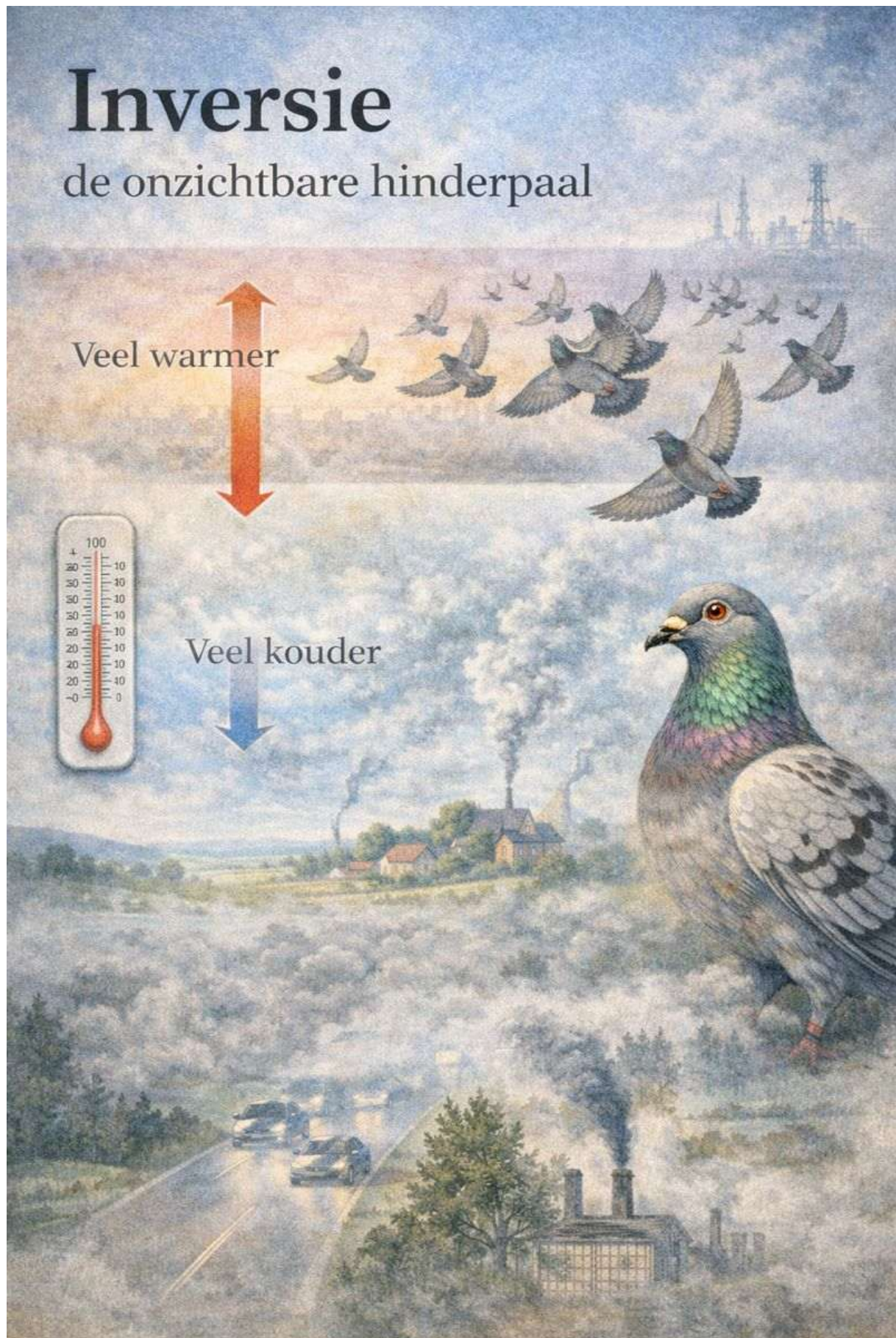
Kernpunten

- Zonnestand bepaalt seizoensritme en oriëntatiekracht.
- UV-B lijkt cruciaal voor functioneren van het systeem.
- Zowel te lage als te hoge UV-waarden geven risico's.
- Metingen helpen, maar moeten altijd in context worden gezien.

Zonlicht kan echter worden beïnvloed door de structuur van de luchtlagen. Dat brengt ons bij een verraderlijk fenomeen: inversie.

Bekijk de video over hoe vogels hun weg kiezen:





Inversie de onzichtbare hinderpaal



Een inversie is een weersituatie waarbij een warmere luchtlaag zich boven een koudere luchtlaag bevindt. Normaal gesproken daalt de temperatuur met toenemende hoogte, maar bij een inversie treedt het omgekeerde op: met de hoogte neemt de temperatuur juist toe.

Door deze omkering ontstaat een zeer stabiele atmosfeer waarin luchtlagen zich nauwelijks mengen. De warme luchtlaag fungeert als een soort afsluitende laag boven de koelere lucht. Dit kan leiden tot verschijnselen als:

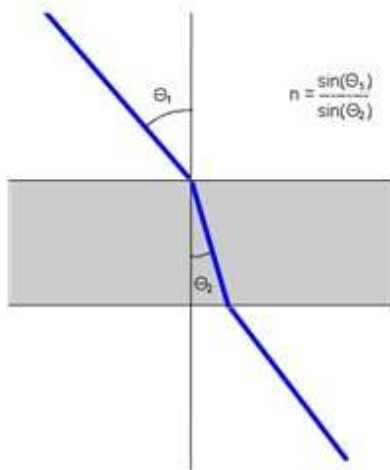
- Beperkt zicht
- Nevel of mist
- Ophoping van luchtverontreiniging

Inversies zijn met het blote oog niet zichtbaar, maar hun effecten zijn in de praktijk duidelijk merkbaar.

Wanneer de onderste luchtlaag 's nachts sterk afkoelt door uitstraling en de temperatuur overdag snel oploopt, ontstaat vaak een inversiesituatie. Zodra de zon de onderste luchtlaag voldoende opwarmt en thermiek op gang komt, kan deze inversie deels verdwijnen — maar niet altijd volledig. Juist dat maakt inversies verraderlijk.

Inversie: een optische en atmosferische misleiding

Binnen de duivensport is al decennialang bekend dat temperatuurinversies een ontwrichtend effect kunnen hebben op het verloop van een wedvlucht. Dat effect is vaak zichtbaar, voorspelbaar en herhaalbaar, maar werd lange tijd te simplistisch verklaard of verkeerd begrepen.



Een temperatuurinversie veroorzaakt een abrupte verandering in luchtdichtheid tussen verschillende luchtlagen. Daardoor verandert ook de brekingsindex van de atmosfeer. Met name elektromagnetische straling in het UV-bereik, waarvoor postduiven aantoonbaar gevoelig zijn, wordt onder deze omstandigheden anders afgebogen dan normaal. Inversielagen fungeren daarmee feitelijk als optische lenzen.

Voor de duif heeft dat verstrekkende gevolgen.

De zon, de hemelpolariteit en de UV-gradiënten vormen samen een richtinggevend referentiekader. Wanneer dit kader door inversie westelijk wordt verschoven, ontstaat een systematische vertekening: de duif *meent* dat het hok westelijker ligt dan in werkelijkheid het geval is.

In de praktijk uit zich dit onmiddellijk na het lossen. Duiven zetten massaal een wending naar links in, buigen af naar het westen en blijven die koers vaak hardnekkig volgen. Het gevolg is een afwijkend vluchtverloop en een opvallend andere thuiskomrichting. Waar onder normale omstandigheden duiven veelal vanuit het zuidwesten thuiskomen, worden zij bij lossingen onder inversie regelmatig waargenomen vanuit het noordwesten tot zelfs het noordoosten.

Deze verschijnselen zijn geen incidentele waarnemingen. Ze zijn door ontelbare liefhebbers vastgesteld, over vele jaren en bij uiteenlopende vluchten. Ze verklaren ook waarom bij oostelijke of zuidoostelijke wind in combinatie met inversie vaak bewust wordt gekozen voor een meer oostelijk gelegen losplaats: een praktische correctie om de westwaartse misleiding te beperken.

Daarmee is echter niet alles gezegd. Een inversie werkt niet alleen optisch, maar ook atmosferisch. Ze vormt als het ware een plafond: thermiek ontbreekt, verticale verplaatsing wordt geremd en correctie in de hoogte is nauwelijks mogelijk. De duif raakt sneller ‘gevangen’ in een verkeerd referentiekader en mist de ruimte om dat te herstellen.

Juist deze combinatie — optische vertekening én atmosferische begrenzing — maakt lossen onder inversie zo riskant. Niet omdat de duif faalt, maar omdat haar waarnemingsinstrumentarium tijdelijk onbetrouwbaar wordt gemaakt.

Wie dit begrijpt, leert dat wachten tot de inversie is opgelost geen voorzichtigheid is, maar vakmanschap.

Twee typen inversie

Voor de duivensport zijn twee typen inversie van belang:

1. De hoge inversie
2. De lage inversie

Beide kunnen het oriëntatievermogen verstoren, maar hun werking en risico's verschillen aanzienlijk.

De hoge inversie

Een hoge inversie ontstaat bij zeer stabiele weersomstandigheden en gaat vaak samen met weinig wind en een heldere atmosfeer. In dergelijke situaties kan een sterke verticale structuur in de lucht ontstaan.

In de praktijk wordt waargenomen dat bij een hoge inversie verschillende elementen zich concentreren op grotere hoogte, waaronder:

- Vocht
- Wolkenvorming
- Veranderde zuurstofverdeling
- Verhoogde aanwezigheid van bepaalde stralingscomponenten

Duiven blijken in zulke omstandigheden geneigd steeds hoger te vliegen.

Mogelijk speelt daarbij de zoektocht naar oriëntatie-informatie een rol.

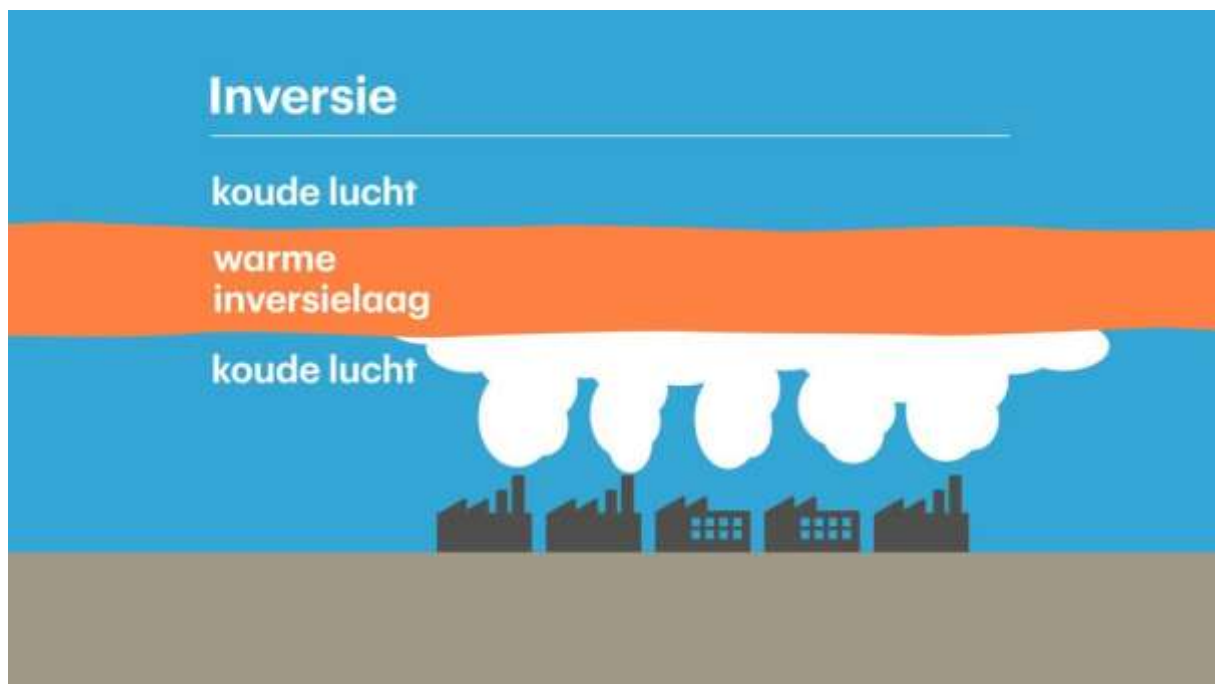
Naarmate zij hoger komen, kunnen echter ook verstorende factoren toenemen, wat leidt tot verwarring en ontregeling van het oriëntatieproces.

Herkenbare omstandigheden

Hoge inversies treden vaak op bij:

- Heldere nachten
- Sterke nachtelijke afkoeling
- Hoge dagtemperaturen (vaak boven 25 °C)
- Grote verschillen tussen dag- en nachttemperatuur
- Weinig tot geen wind
- Een opvallende stilte in de natuur

Na dergelijke nachten ontstaat 's ochtends soms eerst een lage grondmist of nevel, die later oplost. Dit moment wordt regelmatig als “veilig” beschouwd, terwijl de hoge inversie dan juist nog aanwezig kan zijn en richting de middag zelfs sterker wordt.



Gevolgen voor wedvluchten

Wanneer duiven tijdens hun vlucht een hoge inversie moeten doorkruisen, kan dit leiden tot:

- Plotselinge desoriëntatie
- Extreem hoog vliegen
- Omkeren of uiteenvallen van koppels
- Paniekgedrag

Dit helpt verklaren waarom vluchten van vergelijkbare afstand en voorbereiding soms totaal verschillend verlopen. Wat aan de buitenkant lijkt op toeval of pech, blijkt in de praktijk vaak samen te vallen met zulke atmosferische structuren.

Gedragssignalen

Tijdens een hoge inversie is de vogelactiviteit vaak minimaal. Soms zijn alleen groepen meeuwen zichtbaar die steeds hoger opstijgen tot zij uit het zicht verdwijnen.

Jonge duiven die onder deze omstandigheden toch thuiskomen, vertonen vaak:

- Onrustig vlieggedrag rond het hok
- Moeite met landen
- Een tijdelijk verstoord coördinatiegevoel

Later op de dag, wanneer de zonkracht afneemt en de atmosferische situatie verandert, verdwijnen deze verschijnselen meestal weer.

Langetermijneffecten

Ervaringen leren dat jonge duiven die een hoge inversie meemaken en dit succesvol verwerken, zich later vaak kwalitatief goed ontwikkelen. Duiven die echter langdurig vastlopen, extreem laat thuiskomen of herhaaldelijk desoriëntatie ervaren, kunnen blijvend motivatieverlies tonen.

Ook oudere, ervaren duiven kunnen door zulke omstandigheden mentaal worden geraakt. Plotseling prestatieniveaupercentage of terughoudend gedrag komt dan niet zelden voor.

De lage inversie

Bij een lage inversie wordt koelere lucht opgesloten tussen het aardoppervlak en een warmere luchtlaag daarboven. Hierdoor wordt de overdracht van bepaalde natuurlijke oriëntatie-invloeden tijdelijk geblokkeerd.

Gevolg:

het oriëntatievermogen functioneert gedurende die periode minder goed of nauwelijks.

Lage inversies komen vooral in de winter voor, maar ook trekvogels reageren er vergelijkbaar op.

Herkenning van een lage inversie

Kenmerkend zijn:

- Zware bewolking voorafgaand aan de nacht
- Weinig wind, vaak uit oostelijke richtingen
- Sterke nachtelijke afkoeling

Een opvallend praktisch signaal is dat geluid 's ochtends ongewoon ver draagt. Dit duidt op een stabiele, afgesloten luchtlaag.

Over timing en belangen

In de praktijk wordt bij lage inversies vaak gepleit voor zo vroeg mogelijk lossen, vanuit de gedachte dat de omstandigheden later op de dag zouden verslechteren. Daarbij wordt echter regelmatig onderschat dat juist vroege lossingen bij aanwezigheid van inversielagen extra risico's met zich meebrengen.

Daarnaast speelt mee dat koersafwijkingen die onder dergelijke omstandigheden kunnen optreden, niet voor alle liefhebbers dezelfde gevolgen hebben. Afhankelijk van de ligging van het hok binnen een vlieggebied kunnen afwijkingen in de vertrekfase voor sommigen gunstig en voor anderen nadelig uitpakken.

Dit onderstreept het belang van een zo objectief mogelijke benadering van lossingsomstandigheden, los van gewoonte, voorkeur of lokaal voordeel.

Samenvattend

- Hoge inversie: verhoogd risico op ernstige verstoring van oriëntatie
- Lage inversie: tijdelijke blokkade van oriëntatie-invloeden
- Beide zijn onzichtbaar, maar herkenbaar aan omstandigheden en gedrag
- Begrip van deze verschijnselen verklaart veel zogenaamd onverklaarbare verliezen

Inversie — samenvattend kader

Kernpunten

- Inversies zijn onzichtbaar maar effectief.
- Hoge inversie geeft risico op ernstige desoriëntatie.
- Lage inversie blokkeert tijdelijk oriëntatie-invloeden.
- Timing van lossing is cruciaal.

Technisch kader: inversie, UV-refractie en de kunst van het juiste losmoment



Postduiven oriënteren zich niet uitsluitend op herkenningpunten in het landschap. Op grotere afstand vormt de hemel zelf hun kompas. De stand van de zon, de verdeling van licht en donker, en vooral de **UV-gradiënten in het hemelgewelf** leveren een richtinggevend referentiekader. Dit systeem is normaal gesproken stabiel en betrouwbaar.

Tijdens een temperatuurinversie verandert dit beeld fundamenteel. Door de scherpe overgang tussen koude lucht onderin en warmere lucht daarboven wijzigt de **luchtdichtheid** met de hoogte. Het gevolg is dat licht — en met name Uv-licht — anders wordt gebroken. De hemel zoals de duif die “ziet”, is niet langer een correcte afspiegeling van de werkelijkheid.

De zon lijkt net iets verschoven, de UV-gradiënten zijn vervormd en het geheel werkt als een optische lens die het waargenomen ‘thuis’ systematisch **westelijk verplaatst**. De duif navigeert niet verkeerd; zij navigeert op basis van foutieve informatie.

De fysische achtergrond in eenvoudige termen

Inversielagen veranderen de **brekingsindex van de atmosfeer**. Dit verschijnsel is bekend in de luchtvaart, meteorologie en radiotechniek. Objecten aan de horizon kunnen hoger of lager lijken te staan, en stralingsbanen volgen geen rechte lijnen meer.

Voor postduiven betekent dit:

- UV-straling wordt horizontaal verplaatst
- Richtingsinformatie raakt scheefgetrokken
- Correcties die normaal in de hoogte plaatsvinden, blijven uit

Daar komt bij dat een inversie fungeert als een **atmosferisch plafond**. Thermiek ontbreekt, stijgende lucht is afwezig en verticale verplaatsing wordt sterk geremd. De duif kan haar koers niet “her kalibreren” door hoogte te winnen en vastzittende fouten blijven bestaan.

Wat zien we in de praktijk?

Het gedrag van duiven na het lossen bevestigt dit beeld telkens opnieuw:

- Onmiddellijke afbuiging naar links
- Een duidelijke westwaartse vluchtlijn
- Hardnekkig vasthouden aan die koers zelfs tot ver op zee
- Thuiskomst vanuit NW tot NO, waar normaal ZW verwacht wordt

Deze patronen zijn geen toeval en geen kwestie van afzwaaiers. Ze worden al tientallen jaren door liefhebbers waargenomen en beschreven. Dat ze telkens terugkeren onder vergelijkbare omstandigheden, maakt ze voorspelbaar.

Praktische beslisriteria voor verantwoord lossen

Wie de werking van inversie begrijpt, kan er ook naar handelen. En dat gebeurt in de praktijk al langer dan men beseft.

Signalen om extra alert te zijn:

- Heldere ochtenden met nevel of mist in de laagte
- Weinig of geen wind in de vroege uren
- Oostelijke tot zuidoostelijke stroming
- Rook, nevel of stof dat horizontaal blijft hangen
- Sterk contrast tussen koude nachten en snelle opwarming
- **Auto's die 's morgens opvallend nat zijn door dauw**, ook wanneer er geen neerslag is gevallen

- **Verkeer in de verte dat plotseling duidelijk hoorbaar is** — een aanhoudend geraas van auto's dat normaal gesproken niet of nauwelijks wordt waargenomen

Dat laatste verschijnsel is een klassiek, maar vaak vergeten signaal van inversie. Geluidsgolven worden onder een inversielaag niet omhoog afgevoerd, maar **teruggekaatst tegen de onderzijde van de onderste inversielaag**. Daardoor draagt geluid verder en klinkt het harder en continuërend dan normaal.

Deze twee waarnemingen maken het mogelijk om **zonder meetapparatuur**, gewoon vanuit huis of op het erf, een inversie vast te stellen. Ze vormen daarmee een eenvoudig maar betrouwbaar hulpmiddel voor liefhebbers, convoyeurs en lossingsverantwoordelijken om tijdig extra alert te zijn.

Verantwoord handelen betekent dan:

1. Wachten tot de inversie zichtbaar is opgelost
2. Losmoment verschuiven naar later op de ochtend
3. Of — indien noodzakelijk — kiezen voor een **meer oostelijk gelegen losplaats** om de westwaartse vertekening te beperken

Dat laatste is geen noodgreep, maar een bewuste correctie op een bekend natuurkundig effect.



Wanneer kennis wordt misbruikt

Kennis is nooit neutraal. Ze kan worden ingezet om te beschermen, maar ook om te profiteren. In de duivensport is dat verschil soms flinterdun — en juist daarom zo belangrijk.

De werking van temperatuurinversie op de vertrekrichting van duiven is al decennialang bekend bij oplettende liefhebbers. Wie deze kennis begrijpt, kan vluchten beter begeleiden, verliezen beperken en het welzijn van de duiven dienen. Maar dezelfde kennis kan ook worden **misbruikt**.

Er zijn situaties geweest waarin lossingsverantwoordelijken, bewust of onbewust, voordeel haalden uit omstandigheden waarvan zij wisten dat die voor het merendeel van de liefhebbers nadelig uitpaken. Door vroeg te lossen en geen rekening te houden met inversie, kon een geografisch gunstig gelegen liefhebber structureel profiteren, terwijl anderen geconfronteerd werden met afwijkende vluchtlijnen, vertraagde thuiskomst, slechte klasseringen en verhoogde verliezen.

Nog problematischer wordt het wanneer zulke praktijken worden afgedekt met schijnargumenten. Het ontkennen van het bestaan of de werking van inversie — zelfs via gezaghebbende publicaties — heeft niets te maken met voortschrijdend inzicht, maar alles met **belangenverstrengeling**. Dat een eenmaal gedrukte ontkenning decennialang wordt nagepraat, zegt veel over de macht van autoriteit, en weinig over de juistheid van de inhoud.

Dit raakt aan een principiële grens.

Kennis die wordt achtergehouden, verdraaid of ontkend om eigen voordeel te behouden, verliest haar legitimiteit.

In de duivensport mag individueel succes nooit zwaarder wegen dan:

- Het welzijn van de duiven
- Een eerlijk speelveld voor alle liefhebbers
- Transparantie in besluitvorming
- En het vertrouwen in lossingsverantwoordelijken

Wie verantwoordelijkheid draagt voor het lossen van duiven, draagt verantwoordelijkheid voor *alle* duiven — niet alleen voor de eigen uitslag.

Daarom is kennis delen geen luxe, maar een vorm van zelfbescherming van de sport. Uitlegbaarheid en transparantie zijn geen bedreiging voor ervaring of autoriteit, maar juist de enige manier om die te rechtvaardigen. Alleen een sport die bereid is haar mechanismen te benoemen, kan zichzelf corrigeren en toekomstbestendig blijven.

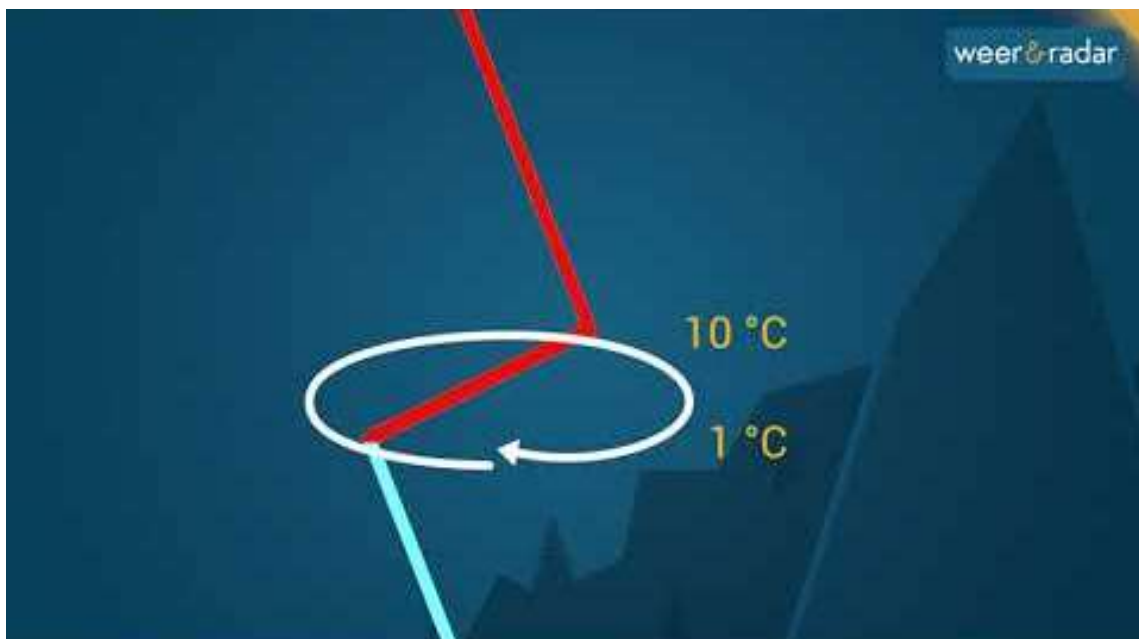
Inversie bestaat. Niet omdat iemand dat ooit heeft opgeschreven, maar omdat de natuur zich niet laat wegdeneren. En wie dat erkent, kiest niet voor gemak of voordeel, maar voor vakmanschap — en voor de duif.

Lossen onder inversie is geen kwestie van moed, maar van gebrek aan inzicht. De duif faalt niet; haar waarnemingssysteem wordt tijdelijk misleid. Wie dat erkent, leert dat goed lossen niet draait om snelheid of schema's, maar om **het juiste moment**.

Dat is geen toeval. Dat is vakmanschap.

Inversies zijn vaak te herkennen aan wat er *boven* ons gebeurt. Wie de lucht leert lezen, begrijpt veel meer. Dat begint bij wolken.

Bekijk de video over inversie:



DEEL VII — Vluchtverloop en risico's

Elke vlucht vertelt een verhaal van omstandigheden, keuzes en aanpassingen.

Inleiding

Elke wedvlucht heeft zijn eigen verloop. Sommige vluchten verlopen snel en regelmatig, terwijl andere onverwacht moeilijk blijken te zijn, zelfs wanneer het weer aanvankelijk gunstig leek.

Tijdens een vlucht kunnen omstandigheden onderweg veranderen. Windrichtingen verschuiven, luchtlagen veranderen en zichtcondities kunnen verslechteren. Duiven moeten zich voortdurend aanpassen aan deze dynamische omgeving.

In dit deel wordt onderzocht hoe vluchten zich daadwerkelijk ontwikkelen nadat de duiven zijn gelost. Daarbij wordt aandacht besteed aan situaties waarin vluchten moeilijk verlopen of waarin onverwachte verliezen optreden.

Door deze gebeurtenissen te analyseren, ontstaat een realistischer beeld van de risico's die bij wedvluchten horen.

Vluchtverloop: waarom snelheid niets zegt zonder context

Analyseren, niet alleen rekenen, om de kwaliteit van wedvluchten te begrijpen



Het probleem van absolute snelheid

Een vlucht van 135 km vanuit Duffel kan...



... vcorrbeldig verlopen met 2500 mpm.



... voorbeeldig verlopen met 950 mpm.

Welke was beter?

De stap naar relatieve beoordeling



Niet meters per minuut, maar **relatieve percentages**:

het vluchtverlooppercentage



0-5%	Extreem snel verloop - zeldzaam	
5-10%	Snel verloop	
10-15%	Goed verloop	
15-20%	Minder goed tot slecht verloop	
20-25%	Slecht tot zeer slecht verloop, met verliezen	
> 25%	Rampvlucht, met zware verliezen	

Hoofdstuk 17. Waarom vluchten mislukken

Vluchtverloop: waarom snelheid niets zegt zonder context

In de jaren 1997 tot en met 2000 heb ik systematisch onderzoek gedaan naar het verloop van wedvluchten. Niet naar winnaars, niet naar kampioenschappen, maar naar wat er **tijdens de vlucht werkelijk gebeurde**. Want wie goed kijkt, ziet dat de waarheid over een lossing niet op papier staat, maar **in het vluchtverloop opgesloten ligt**.

De aanleiding was eenvoudig, maar fundamenteel. In die jaren zag ik snelheden die uiteenliepen van minder dan 900 meter per minuut tot ruim boven de 2000 meter per minuut. Een verschil dat veroorzaakt werd door factoren als windrichting, bewolking, zon, regen en luchtstructuur.

Ik herinner me nog een vlucht vanuit Duffel, iets meer dan 135 kilometer. De winnaar werd binnen het uur geklokt. Een adembenemende snelheid. Maar de cruciale vraag was: **was dit een goede vlucht?**

Het probleem van absolute snelheid

In de duivensport wordt vluchtkwaliteit traditioneel beoordeeld aan de hand van snelheid. Maar snelheid is een absolute grootheid, terwijl omstandigheden dat niet zijn. Een vlucht met 2000 m.p.m. kan probleemloos verlopen, maar ook desastreus. En een vlucht met 1000 m.p.m. kan juist voorbeeldig zijn.

Snelheden die zo sterk variëren, laten zich **niet eerlijk met elkaar vergelijken**. Daarmee ontbreekt een objectief instrument om vluchtverlopen over verschillende dagen, jaren en weersituaties heen te beoordelen.

De stap naar relatieve beoordeling

De oplossing lag niet in nóg meer cijfers, maar in een andere manier van kijken.

Ik nam:

- de snelheid van de **eerste duif**,

- en trok daar de snelheid van de **laatste prijswinnende duif** vanaf.

Het verkregen verschil deelde ik vervolgens door **1% van het aantal deelnemende duiven** van die wedvlucht.

Het resultaat was een relatieve maat die ik toen heb genoemd:

het vluchtverloopercentage

Geen meters per minuut meer, maar percentages. En precies dát maakte vergelijking mogelijk. Waar absolute snelheden falen, blijven percentages overeind.

Wat de data lieten zien

Gedurende twee jaar verzamelde ik op deze manier een grote hoeveelheid vluchtgegevens, gebaseerd op:

- uitslagen van wedvluchten,
- weergegevens,
- en de Lossingswijzer in wording.

Uit deze analyse kwam een opvallend consistent beeld naar voren:

- **0–5%:** extreem snel verloop – zeldzaam
- **5–10%:** snel verloop
- **10–15%:** goed verloop
- **15–20%:** minder goed tot slecht verloop
- **20–25%:** slecht tot zeer slecht verloop, met verliezen
- **>25%:** rampvlucht, met zware verliezen

Niet de snelheid zelf bleek bepalend, maar de **spreiding van aankomsten**. Dáár zat de informatie. Dáár zat de waarheid.

Een instrument voor de sport

Met deze benadering kreeg de duivensport voor het eerst een **objectief hulpmiddel** om wedvluchten te beoordelen op verloop, los van emotie, incidenten of toeval.

Het gaf antwoord op vragen als:

- Was dit een eerlijke vlucht?
- Waren de omstandigheden verantwoord?
- Had anders lossen een beter verloop opgeleverd?

In 2001 heb ik deze inzichten verwerkt in wat uiteindelijk de **Lossingswijzer** is geworden, zoals die destijds op mijn website werd gepubliceerd.

Helaas zijn zowel de originele onderzoek data als de uitwerking later door een hack verloren gegaan. Maar de kern bleef bestaan — en werd later, onder andere door mensen uit de WOWD, opnieuw opgepakt en op hun eigen manier gewaardeerd. Soms met een ander accent, soms met een eigen stempel, maar met **hetzelfde einddoel**: de wedvlucht beter laten verlopen.

Hoewel de accenten en berekeningswijzen in de loop der jaren zijn verfijnd, bleef de kern gelijk: **niet de snelheid op zich is bepalend, maar de spreiding die tijdens de vlucht ontstaat**. In die zin sluiten latere methodieken inhoudelijk aan bij dezelfde fundamentele gedachte: vluchtverlopen moeten relatief en vergelijkbaar worden beoordeeld, los van incidenten en absolute waarden.

Vooruitzien in plaats van napraten

Terugkijkend was dit onderzoek zijn tijd vooruit. De sport was er toen nog niet klaar voor. Maar het idee dat je vluchtverlopen **relatief, vergelijkbaar en systematisch** kunt beoordelen, is inmiddels gemeengoed geworden.

Niet omdat cijfers dat afdwingen, maar omdat de praktijk dat vraagt.

Wie wil lossen met verantwoordelijkheid, moet verder kijken dan snelheid. Wie de sport wil beschermen, moet het verloop durven meten.

En wie écht wil begrijpen wat er gebeurt, weet dat de vlucht zelf altijd het laatste woord heeft.

Voorbeeldberekening: het vluchtverloopperscentage in de praktijk

Om duidelijk te maken hoe het vluchtverloopperscentage tot stand komt, volgt hier een vereenvoudigd voorbeeld.

- Aantal deelnemende duiven: **1.000**
- Snelheid eerste duif: **1.850 m.p.m.**
- Snelheid laatste prijsduif: **1.250 m.p.m.**

Verskil in snelheid(verval):

$$1.850 - 1.250 = 600 \text{ m.p.m.}$$

1% van het aantal duiven:

$$1\% \text{ van } 1.000 = 10 \text{ duiven}$$

Vluchtverloopperscentage:

$$600 \div 10 = 60 \rightarrow 60\%$$

Interpretatie:

Een vluchtverloop van **60%** duidt op een **zeer slecht verloop** en past in de categorie *rampvlucht*, met een grote spreiding in aankomsten en doorgaans zware verliezen.

Het grote voordeel van deze methode is dat zij onafhankelijk is van absolute snelheid. Een vlucht met 1.100 m.p.m. kan zo objectief worden vergeleken met een vlucht van 1.900 m.p.m., zolang het verlooperscentage bekend is.

Voorbeeldberekening 2: een goed en beheerst vluchtverloop

Ter vergelijking volgt hier een voorbeeld van een wedvlucht met een duidelijk beter verloop.

- Aantal deelnemende duiven: **1.200**
- Snelheid eerste duif: **1.420 m.p.m.**
- Snelheid laatste prijsduif: **1.300 m.p.m.**

Verskil in snelheid (verval):

$$1.420 - 1.300 = 120 \text{ m.p.m.}$$

1% van het aantal duiven:

1% van 1.200 = 12 duiven

Vluchtverloopperscentage:

120 ÷ 12 = 10%

Interpretatie:

Een vluchtverloop van **10%** valt binnen de categorie *goed verloop*. Het snelheidsverval per 1% duiven is beperkt, wat wijst op een gelijkmatige vlucht, een beheersbaar aankomstpatroon en doorgaans weinig of geen verliezen.

Wat zegt dit verval werkelijk?

Het cruciale gegeven in deze methode is niet de snelheid zelf, maar het **verval**: de mate waarin de aankomstsnelheid afneemt naarmate meer duiven thuiskomen.

- Bij een **laag verval** (bijvoorbeeld 8–12%):
 - blijft de groep compact,
 - is de oriëntatie stabiel,
 - en zijn de omstandigheden onderweg kennelijk goed verwerkbaar geweest.
- Bij een **hoog verval** (20% en hoger):
 - valt de klad uiteen,
 - ontstaan gaten in aankomsten,
 - en nemen verliezen snel toe.

Het vluchtverloopperscentage maakt dit verval zichtbaar en meetbaar. Het legt bloot wat snelheid alleen niet kan laten zien: **hoe de vlucht zich onderweg heeft ontwikkeld**.

Zo lees je een uitslag anders

Een uitslag vertelt meer dan alleen wie er gewonnen heeft. Door anders te kijken, kun je het vluchtverloop herkennen.

Stap 1 – Kijk niet eerst naar de winnaar

Een hoge snelheid zegt weinig over de kwaliteit van de vlucht. Begin bij de spreiding.

Stap 2 – Zoek de laatste prijsduif

Bepaal het snelheidsverschil tussen de eerste duif en de laatste prijswinnende duif.

Stap 3 – Bepaal het verval per 1% duiven

Deel het snelheidsverschil door 1% van het aantal deelnemende duiven. Dit getal laat zien hoe snel de vlucht uiteenvalt.

Stap 4 – Plaats het resultaat in context

- Tot **10–15%**: meestal goed verloop
- **15–20%**: twijfelachtig verloop
- **>20%**: slecht tot rampzalig verloop

Stap 5 – Trek pas dán conclusies

Pas na deze analyse kun je beoordelen of:

- de lossing verantwoord was,
- de omstandigheden passend waren,
- en of een andere lossingsstrategie een beter verloop had kunnen geven.

Zo wordt een uitslag geen eindpunt, maar een **diagnose-instrument**.

Cumulatie van risico's: waarom probleemvluchten zelden één oorzaak hebben

In de duivensport wordt nog vaak gezocht naar **dé oorzaak** van een mislukte vlucht. De wind stond verkeerd. De zon was te fel. Er was te veel bewolking. Of: het lag aan de duiven.

Die manier van denken is begrijpelijk, maar meestal onjuist.

In de praktijk ontstaan probleemvluchten zelden door één enkele **factor**. Het zijn bijna altijd combinaties van omstandigheden die elkaar versterken. Factoren die atzonderlijk nog beheersbaar zijn, kunnen samen een situatie creëren waarin oriëntatie, koersvastheid en uithoudingsvermogen onder druk komen te staan.

1 De valkuil van het geïsoleerd kijken

Wie uitsluitend kijkt naar:

- temperatuur;
- windkracht;
- bewolgingsgraad;
- of een meetwaarde op zichzelf.

Metingen geven informatie, maar geen context. Ze zeggen **jets over wat** er is, niet over wat het doet, in combinatie met andere factoren, juist daar gaat het vaak mis.

UV-straling + inversie

2 Inversie + lage bewolking

Een klassiek risicopaar:

- onder een **inversielag**;
- en onder een **gesloten woikendek**.

Er is geen ruimte omhoog, geen overzicht naar beneden.

Navigatie verloopt dan vrijwel uitsluitend op interne compassie en ervaring.

3 Wind in lagen + thermiek

Wind aan de grond zegt weinig, Wind op 200-300 meter zegt alles.

Wanneer:

- windrichting per hoogte sterk verschilt,
- en thermiek duiven omhoog trekt.

Ontstaat koersverteggings zonder dat de duif dit actief kiest. De duif corrigeert, ettegraptu.

Waarom meten alleen niet genoeg is

Een veilige lossing is geen optelsom van cijfers, maar een interpretatie van samenhang

- waarnemen in plaats van erin vinken.
- combineren in plaats van isoleren.

De praktijk: kijken in lagen

- Wie verantwoord wil lossen leert niet alleen wat er is, maar **vaak net samen** er.
- Wat doet de zon in deze luchtstructuur? Wat betekenen deze wind op hoogte?
- Wat gebeurt er als deze omstandigheden urenlang aanhouden? **thist is proces**.

Deze manier van kijken die ervaren, iteflebers, begeleiders en lossingeverantwoordelijken.

Cumulatie van risico's: waarom probleemvluchten zelden één oorzaak hebben

In de duivensport wordt nog vaak gezocht naar dé oorzaak van een mislukte vlucht. De wind stond verkeerd. De zon was te fel. Er was te veel bewolking. Of: het lag aan de duiven.

Die manier van denken is begrijpelijk, maar meestal onjuist.

In de praktijk ontstaan probleemvluchten zelden door één enkele factor. Het zijn bijna altijd **combinaties van omstandigheden** die elkaar versterken.

Factoren die afzonderlijk nog beheersbaar zijn, kunnen samen een situatie creëren waarin oriëntatie, koersvastheid en uithoudingsvermogen onder druk komen te staan.

Dit hoofdstuk gaat daarom niet over losse verschijnselen, maar over hun **stapelings**. Over het moment waarop omstandigheden kantelen van “lastig” naar “riskant”.

De valkuil van het geïsoleerd kijken

Wie uitsluitend kijkt naar:

- Temperatuur,
- Windkracht,
- Bewolkingsgraad,
- Of een meetwaarde op zichzelf,

Mist het grotere geheel.

Metingen geven informatie, maar **geen context**. Ze zeggen iets over wat er is, niet over wat het doet in combinatie met andere factoren. Juist daar gaat het vaak mis.

Een voorbeeld:

UV-straling kan op zichzelf goed hanteerbaar zijn. Inversie ook. Maar wanneer beide samen optreden, verandert het speelveld volledig.

Combinaties die het verschil maken: UV-straling + inversie

Bij sterke zoninstraling ontstaat UV-belasting. Wanneer daar een inversielaag aan gekoppeld is, wordt de luchtstructuur verticaal afgesloten. De duif krijgt dan:

- Prikkelrijke lichtinformatie,
- Maar beperkte verticale uitwijkmogelijkheden.

Oriëntatie wordt onrustig, hoogte zoeken loont niet, en correcties kosten extra energie. Wat normaal een tijdelijke belasting is, wordt nu structureel.

Inversie + lage bewolking

Een klassiek risicopaar.

De duif zit gevangen:

- Onder een inversielaag,
- En onder een gesloten wolkendeck.

Er is geen ruimte omhoog, geen overzicht naar beneden. Navigatie verloopt dan vrijwel uitsluitend op interne compensatie en ervaring. Jonge of onervaren duiven raken hier sneller gedesoriënteerd, niet door paniek, maar door informatiegebrek.

Wind in lagen + thermiek

Wind aan de grond zegt weinig. Wind op 200–300 meter zegt alles.

Wanneer:

- Windrichting per hoogte sterk verschilt,
- En thermiek duiven omhoogtrekt,

Ontstaat koersverlegging zonder dat de duif dit actief kiest. De duif corrigeert, stijgt opnieuw, wordt opnieuw verlegd. Het gevolg is geen chaos, maar **structurele koersafwijking**. Dat verklaart waarom groepen ogenschijnlijk “netjes” vliegen, maar toch verkeerd uitkomen.

Regen + uitputting

Regen op zich is zelden het probleem. Uitputting ook niet — zolang die beheersbaar blijft.

Maar regen:

- Verhoogt energieverbruik,
- Verlaagt thermisch comfort,
- En versnelt spierversmoeidheid.

Wanneer dit optreedt bij duiven die al langdurig onder zware omstandigheden vliegen, ontstaat een glijdende schaal: geen abrupte breuk, maar langzaam verlies aan herstellvermogen. De duif blijft vliegen, maar betaalt onderweg de prijs.

Waarom meten alleen niet genoeg is

Dit alles maakt duidelijk waarom een checklist met afzonderlijke meetwaarden onvoldoende houvast biedt.

Een veilige lossing is geen optelsom van cijfers, maar een **interpretatie van samenhang**.

Het vraagt:

- Waarnemen in plaats van afvinken,
- Combineren in plaats van isoleren,
- Inschatten in plaats van beslissen op één parameter.

Daarin ligt ook het verschil tussen routine en inzicht.

De praktijk: kijken in lagen

Wie verantwoord wil lossen, leert niet alleen *wat* er is, maar *wat het samen doet*:

- Wat doet de zon **in deze luchtstructuur**?

- Wat betekent deze wind **op hoogte**?
- Wat gebeurt er als deze omstandigheden **urenlang aanhouden**?

Het is precies deze manier van kijken die ervaren liefhebbers, begeleiders en lossingsverantwoordelijken onderscheidt van de rest.

Niet omdat ze meer meten, maar omdat ze beter **duiden**.

Overgang

Dit besef — dat omstandigheden elkaar versterken of verzwakken — vormt het fundament onder elke verantwoorde voorbereiding.

Pas wanneer de **cumulatie van risico's** wordt herkend, kan de vlieglijn werkelijk beoordeeld worden.

Daarom begint een goede voorbereiding niet bij de kaart, maar bij het **lezen van de lucht**.

Bekijk een documentaire over de postduivensport:



De rekensom van verliezen bij jonge duiven



Uitgangssituatie(voorbeeld):

- Start vlieggebied: **15.000 jonge duiven**
- Containers: **3 × 5.000**
- Aantal vluchten: **8**
- Over na vlucht 8: **4.000 duiven**
- Totaal verlies: **11.000 jonge duiven**
- Gemiddeld verlies per vlucht: **1.375 duiven**
- Vrachtgeld:
 - Vlucht 1: €1,00
 - Vlucht 8: €2,00 (geleidelijk oplopend)

Opbrengst per vlucht (afgerond)

Vlucht Duiven Vrachtgeld Opbrengst

1	15.000	€1,00	€15.000
2	13.625	€1,14	€15.554
3	12.250	€1,29	€15.803
4	10.875	€1,43	€15.556
5	9.500	€1,57	€14.915
6	8.125	€1,71	€13.911
7	6.750	€1,86	€12.555
8	5.375	€2,00	€10.750

Totale opbrengst: ± €114.000

Belangrijk detail

- Tot ruim **4.000 verloren duiven** blijven er **3 containers** rijden
- Eén container is dan structureel grotendeels leeg
- Volle kosten, afnemende opbrengst

Vuistregel

Elke 1.000 jonge duiven die vroegtijdig verloren gaan, kost over 8 vluchten **± €12.000 aan vrachtinkomsten.**

Verliezen zijn geen kostenpost, maar kapitaalvernietiging

De verliezen bij jonge duiven worden vaak gezien als een onvermijdelijk bijverschijnsel van de sport. Als iets dat nu eenmaal bij het spel hoort. Wie

echter de cijfers op een rij zet, ziet iets anders: structurele verliezen leiden niet tot kostenbesparing, maar tot **economische inefficiëntie**.

Zolang het aantal ingezette jonge duiven boven de 10.000 ligt, blijven drie containers rijden. Ook wanneer één container nog maar half gevuld is. De organisatie betaalt dan volle logistieke kosten voor een steeds leger wordend vervoer, terwijl de inkomsten per vlucht juist afnemen. Dat proces herhaalt zich week na week.

Daarmee ontstaat een paradox:
hoe meer jonge duiven verloren gaan,
hoe minder efficiënt het systeem wordt.

Als die verliezen deels voorkomen hadden kunnen worden – door aangepaste lossingsafstanden, timing, weersselectie of regionaal maatwerk(aangepaste belading) – dan was niet alleen het welzijn gediend geweest, maar ook de financiële positie van de organisatie. Minder verlies betekent: meer bezette containers, meer vrachtkomsten en minder druk om steeds opnieuw te reorganiseren.

Maar de schade stopt niet bij geld.

Wegblijvende jonge duiven veroorzaken maatschappelijke overlast. Door het dalende aantal liefhebbers komen relatief meer duiven terecht bij burgers die niets met de sport te maken hebben. Dat leidt tot onbegrip, irritatie en klachten. Het verliesprobleem wordt zichtbaar voor de buitenwereld, precies op het moment dat maatschappelijk draagvlak steeds belangrijker wordt.

Voor de liefhebber zelf zijn aanhoudende verliezen funest. Wie zijn jonge duiven zorgvuldig verzorgt en opleert, maar ze toch massaal verspeelt, raakt het vertrouwen kwijt. Niet in de duiven, maar in het systeem. Stoppen wordt dan geen emotionele, maar een rationele keuze.

Het daaropvolgende ledenverlies leidt vrijwel automatisch tot schaalvergroting: grotere vlieggebieden, langere eerste vluchten en minder mogelijkheid tot maatwerk. Precies die factoren vergroten vervolgens opnieuw de verliezen bij jonge duiven.

Zo ontstaat een vicieuze cirkel waarin organisatorische keuzes, biologische grenzen en economische druk elkaar versterken.

De rekensom laat zien dat verliezen bij jonge duiven geen onvermijdelijk natuurverschijnsel zijn, maar een **structureel probleem met voorspelbare gevolgen**.

Wie die rekensom kent, kan niet volhouden dat niets doen de goedkoopste optie is.

Verantwoordelijkheid begint vóór het lossen

De cijfers laten weinig ruimte voor interpretatie. Verliezen bij jonge duiven zijn geen randverschijnsel, maar een structurele factor die rechtstreeks ingrijpt op welzijn, financiën en draagvlak van de sport. Wie dit weet, kan niet volhouden dat het uitsluitend een probleem van de liefhebber is.

Lossen is geen technisch moment, maar een bestuurlijke beslissing. Op dat moment wordt bepaald hoeveel risico acceptabel wordt geacht, hoeveel verlies men bereid is te dragen en hoeveel toekomst men de sport gunt. Elke lossing is daarmee een keuze, ook wanneer zij wordt gepresenteerd als routine.

In een veranderend klimaat vraagt verantwoordelijkheid om vooruitzien. Niet door de sport ingewikkelder te maken, maar door haar biologisch verstandiger en organisatorisch slimmer in te richten. Minder verlies is geen ideaalbeeld, maar een haalbare consequentie van beter afwegen, kleiner beginnen en eerder ingrijpen.

De rekensom maakt duidelijk dat het beschermen van jonge duiven geen kostenpost is, maar een investering. In dierenwelzijn, in vertrouwen van de liefhebber en uiteindelijk in het voortbestaan van de sport zelf.

Wie de kunst van het lossen verstaat, weet dat het echte besluit niet valt op het moment van openen van de mand, maar in de keuzes die daaraan voorafgaan.

Voor wie alles wil doen wat binnen zijn invloed ligt

De verliezen bij jonge duiven hebben meerdere oorzaken. Klimaatverandering, grotere vlieggebieden en lossingskeuzes spelen daarin een steeds dominantere

De Kunst van het jonge duiven spel



Door Steven van Breemen

rol. Dat ligt grotendeels buiten de directe invloed van de individuele liefhebber.

Maar dat ontslaat niemand van de plicht om **binnen het eigen systeem alles zo goed mogelijk op orde te hebben.**

Voor liefhebbers die menen dat er binnen hun aanpak van het jonge-duivenspel nog winst te behalen valt — in voorbereiding, begeleiding, observatie en selectie

— is het e-boek *De kunst van het jonge duiven spel* geschreven.

In dit e-boek wordt het jonge-duivenspel niet benaderd als een kwestie van harder spelen of sneller selecteren, maar als een **biologisch en logisch proces**. Onderwerpen als vitaliteit, leervermogen, stressbelasting, opbouw van ervaring, timing van inspanning en de rol van rust en herstel worden stap voor stap uitgewerkt. Niet theoretisch, maar praktisch toepasbaar, gebaseerd op decennia aan observatie en ervaring.

Het e-boek laat zien waar jonge duiven structureel overvraagd worden, waar liefhebbers onbewust risico's nemen en hoe kleine aanpassingen in systeem en timing grote gevolgen kunnen hebben voor thuiskomst en herstel. Niet om garanties te geven — die bestaan niet — maar om te zorgen dat jonge duiven **optimaal aan de start verschijnen**, zowel fysiek als mentaal.

Wie dit e-boek heeft gelezen en toegepast, kan met recht zeggen dat hij alles heeft gedaan wat redelijkerwijs binnen zijn mogelijkheden ligt om verliezen te beperken. Dat maakt het niet alleen waardevol voor het resultaat, maar ook voor het geweten van de liefhebber.

De kunst van het jonge duiven spel is als e-boek te bestellen voor **€ 10,-** en kan rechtstreeks bij de auteur worden aangevraagd.

Hoofdstuk 18. Omgevingsinvloeden

Landschap, structuur en omvliegen – waarom de Veluwe anders wordt benaderd door de duiven

Bij het analyseren van vluchtlijnen valt sommige liefhebbers al jarenlang iets op: duiven lijken het uitgestrekte Veluwegebied niet graag recht te doorkruisen. In plaats daarvan tekenen vluchtlijnen zich vaker af langs de randen van dit gebied, alsof het massief wordt gemeden. Die indruk is hardnekkig, maar zelden expliciet benoemd of onderzocht. Toch is er een goed verdedigbare verklaring.



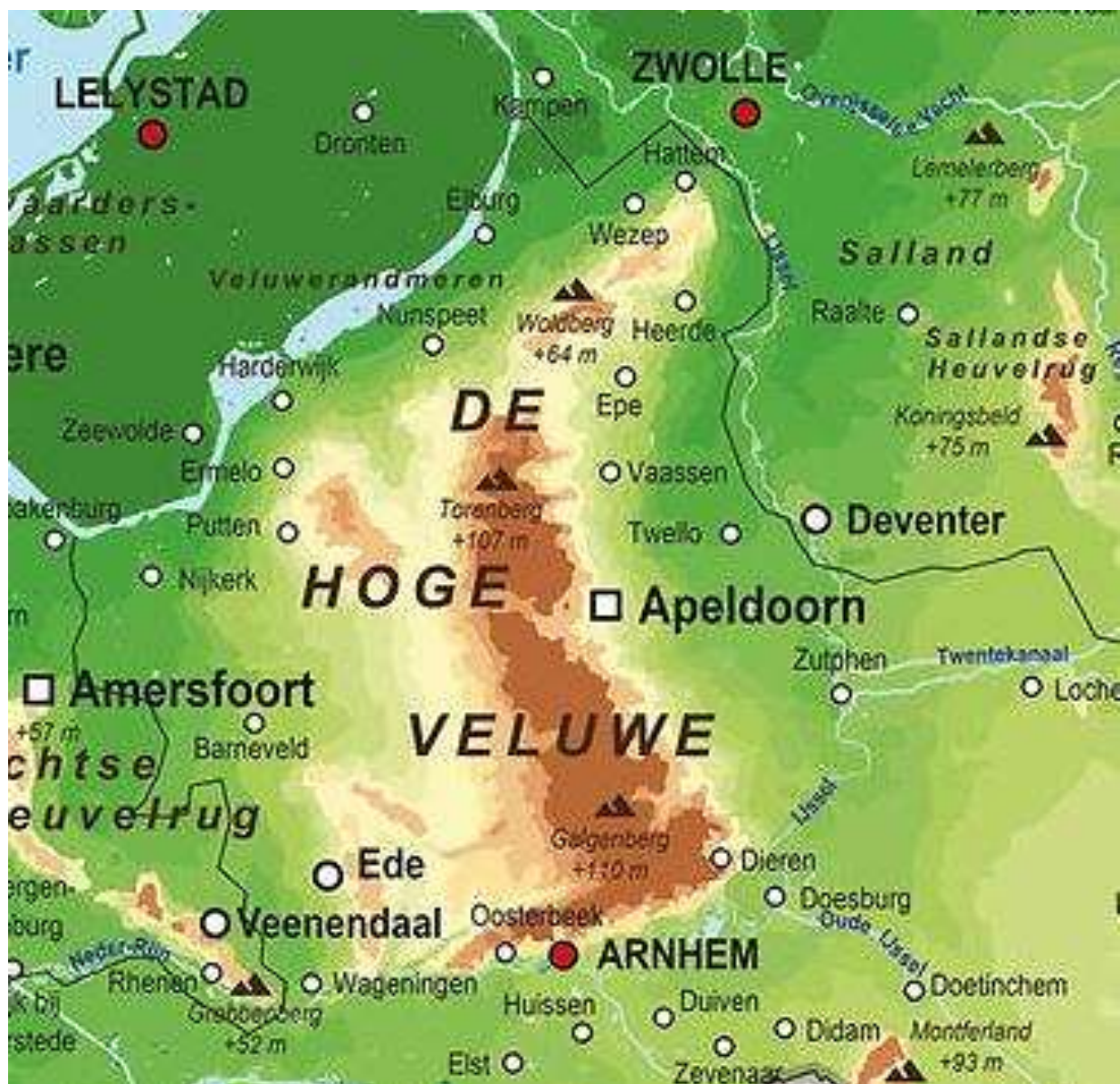
Duiven navigeren niet door ruimte, maar door structuur

Postduiven oriënteren zich niet alleen op kompasinformatie (zon, magnetisch veld), maar bouwen onderweg een **mentale kaart** op waarin visuele structuur een cruciale rol speelt. Wegen, rivieren, dorpslinten, kanaalstructuren, landbouwpercelen en overgangen tussen landschappen fungeren als herkenningspunten en richting gevers.

Onderzoek met GPS-duiven laat zien dat duiven:

- Vaste lijnen en randen volgen
- Routes herhalen zodra die eenmaal zijn “ingeleerd”
- De voorkeur geven aan gebieden met **herkenbare patronen en contrasten**

Het is niet zozeer de openheid of geslotenheid van het landschap die telt, maar de **informatiedichtheid**: hoeveel betekenisvolle visuele signalen kan de duif uit het landschap halen?



De Veluwe als landschappelijk blok

De Veluwe vormt in dat opzicht een bijzonder geval. Het is een van de grootste aaneengesloten natuurgebieden van Nederland, bestaande uit:

- Uitgestrekte bossen
- Grote heidevelden
- Relatief weinig bebouwing
- Weinig lange, rechte lijnstructuren

Vanuit menselijk perspectief is dit een gevarieerd en aantrekkelijk landschap. Vanuit vogelperspectief — zeker op enkele honderden meters hoogte — is het echter vaak **visueel homogeen**. Grote oppervlakken hebben weinig interne structuur en weinig duidelijke richtinggevende elementen.

Voor een duif betekent dit:

- Minder visuele ankerpunten
- Minder mogelijkheid om koers te bevestigen of te corrigeren
- Een verhoogde afhankelijkheid van interne kompasinformatie

Juist daar waar meerdere navigatiesystemen elkaar normaal ondersteunen, valt er één gedeeltelijk weg.

Waarom ‘omvliegen’ logisch gedrag is

Wanneer een duif tijdens haar vlucht een keuze heeft tussen:

- Een gebied met duidelijke lijnen, contrasten en herkenningspunten
- En een uitgestrekt, uniform landschap met weinig richtinggevende structuur

Dan is het logisch dat zij de voorkeur geeft aan de eerste optie. Dat leidt niet tot bewust vermijden, maar tot **functionele routekeuze**.

In de praktijk uit zich dat als:

- Vluchtlijnen die langs de randen van de Veluwe lopen

- Concentratie van duiven boven landbouwgebieden en infrastructuur
- Minder waarnemingen van massale overvluchten dwars over het kerngebied

Omdat er op de Veluwe zelf relatief weinig hokken liggen, ontbreekt bovendien een lokale “aantrekkingskracht” van thuishavens die dit effect zou kunnen compenseren.

Versterkende factoren

Verskillende omstandigheden kunnen dit omvlieggehalte versterken:

- Matig zicht of hoge bewolking
- Inversie of andere atmosferische gelaagdheid
- Tegen- of zijwind die koerscorrectie bemoeilijkt
- Jonge of minder ervaren duiven
- Vluchten waarin duiven sterk leunen op aangeleerde routes

Het effect zal daarom niet bij elke vlucht even zichtbaar zijn, maar vooral bij **grote aantallen duiven onder vergelijkbare omstandigheden**.

Geen mystiek, maar logica

Het beeld dat duiven “de Veluwe mijden” hoeft niet mystiek of speculatief te zijn. Het past binnen een logisch navigatiemodel waarin:

- Landschap wordt gelezen als informatiebron
- Structuur belangrijker is dan schoonheid
- En duiven kiezen voor de route met de meeste bevestiging

De Veluwe is geen barrière, maar een **informatieluw gebied**. En duiven — meesters in efficiënt navigeren — hebben geleerd dat routes met meer visuele houvast betrouwbaarder zijn.

Betekenis voor de praktijk

Voor lossingsverantwoordelijken en liefhebbers betekent dit:

- Verwacht geen symmetrische spreiding over grootschalige natuurgebieden
- Interpreteer afwijkende vluchtlijnen niet te snel als falen
- Betrek landschapsstructuur expliciet bij analyse van vluchtverloop

Wie de kaart leest zoals de duif dat doet, begrijpt waarom sommige gebieden steeds opnieuw worden “omzeild” — niet uit angst, maar uit efficiëntie.

In het volgende hoofdstuk wordt duidelijk waarom wind nooit neutraal is, en waarom juist deze onzichtbare kracht vaak het verschil maakt tussen een eerlijke vlucht en een gevaarlijke vergissing.

Bekijk de onderstaande video over het belang van een goede verluchting op het hok en in de container door te klikken op het pijltje in het midden:



Waarom duiven liever over land vliegen dan over water

Veel liefhebbers vragen zich af waarom postduiven vaak omvliegen langs kusten of oevers en minder graag een directe route nemen over breed water. Het antwoord ligt in de natuurkunde van de luchtstromen en de manier waarop duiven die benutten.

Thermiek boven land

Wanneer de zon op het land schijnt, warmt de ondergrond op. Donkere oppervlakken zoals akkers, bossen of daken worden sneller warm dan bijvoorbeeld grasland of waterplassen. Deze ongelijke opwarming zorgt voor opstijgende warme lucht, zogenaamde thermiekbellen.

Duiven, net als roofvogels, maken hier graag gebruik van. Door in zo'n opstijgende luchtstroom mee te zweven, kunnen ze energie besparen en hun vlucht makkelijker volhouden. Vooral op warme dagen is dit een groot voordeel.

Waarom water een probleem is

Boven water is de situatie heel anders. Water warmt veel trager op dan land, waardoor er nauwelijks thermiek ontstaat. De lucht boven zee, meren of brede rivieren blijft stabiel en stijgt nauwelijks op. Voor de duif betekent dit dat er geen natuurlijke lift beschikbaar is: hij moet al zijn energie steken in het klappen van de vleugels om hoogte en snelheid vast te houden.

Daar komt nog iets bij: boven water zijn er weinig of geen visuele herkenningspunten. Waar een duif boven land houvast heeft aan landschapsstructuren zoals wegen, bossen en dorpen, ziet hij boven water vaak enkel een monotone vlakte. Dat maakt oriënteren moeilijker en geeft een gevoel van onzekerheid.

Gevolgen voor de duivensport

Lossingen waarbij duiven breed water moeten oversteken (Het Kanaal, het IJsselmeer, de Middellandse Zee) zijn altijd zwaarder.

Bij windstil, warm weer is het risico nog groter: geen thermiek én geen luchtstromen om op mee te liften.

Duiven kiezen daarom vaak voor de veiligere omweg langs land, ook al is die route langer.

Praktisch advies: wennen aan water

Voor liefhebbers, zeker in Zeeland of andere gebieden waar brede wateren vaak een barrière vormen, is gewenning de sleutel. Jonge duiven moeten leren dat een oversteek veilig is.

Dit kun je stapsgewijs opbouwen:

1. Begin vlak voor het water

Laat jonge duiven een aantal keer los aan de rand van een brede rivier, het IJsselmeer of de Westerschelde. Zo krijgen ze de eerste ervaring met het zicht op water zonder meteen een grote sprong te moeten maken.

2. Kies de juiste omstandigheden

Ga pas over tot de echte oversteek bij mooi weer, goed zicht en liefst wind mee. Zoek een losplaats minimaal 5 km bij het water vandaan zodat de duiven goed op koers en op snelheid liggen voordat ze bij het water aankomen voor de oversteek. Vermijd warme, windstille dagen met hoge temperaturen: dat zijn juist de omstandigheden waarin wateroversteken extra zwaar zijn.

3. Gebruik ervaren duiven als wegwijzers

Zet bij de eerste oversteken altijd oude, ervaren duiven mee in dezelfde mand als de jongen. Deze fungeren als natuurlijke gidsen, waardoor de jonge duiven vertrouwen krijgen en sneller volgen.

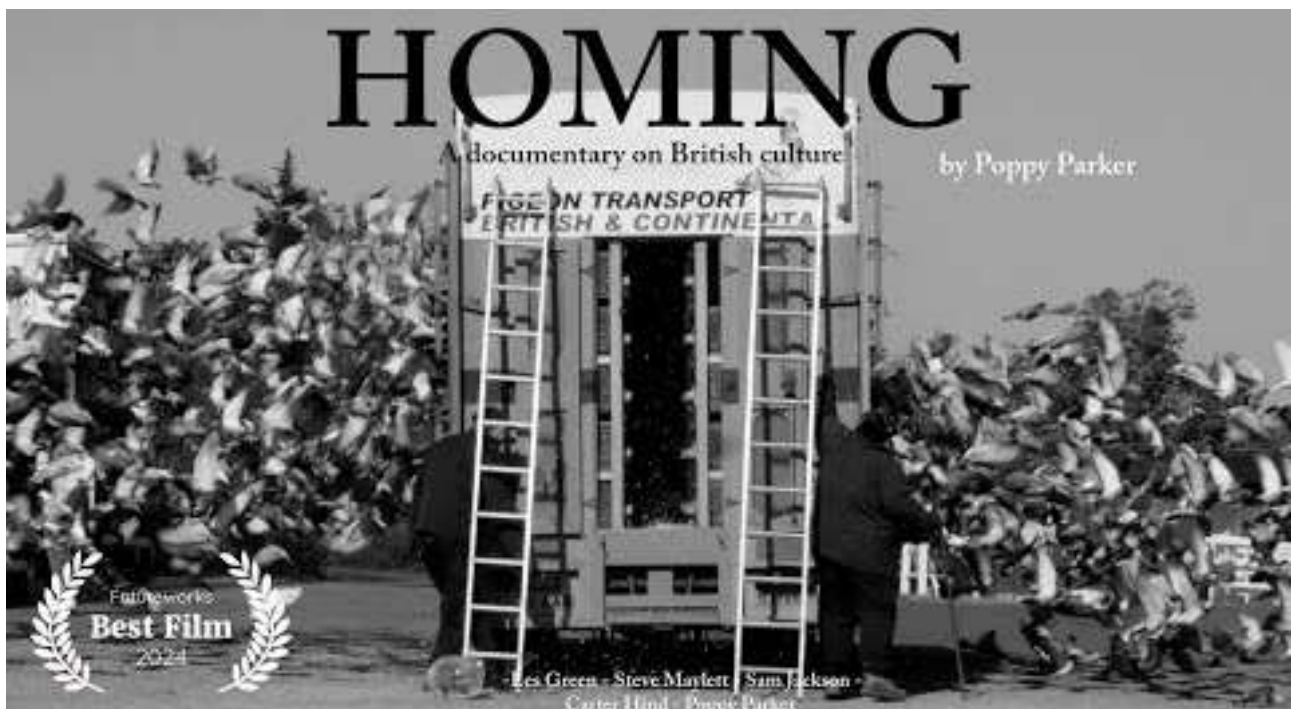
4. Rustig opbouwen

Ga niet meteen naar de breedste stukken water. Bouw de afstanden en de moeilijkheidsgraad langzaam op, zodat de duiven stap voor stap zelfvertrouwen ontwikkelen.

Waarom dit werkt

Jonge duiven die in hun leervluchtjes nooit met water geconfronteerd zijn, zullen later vaak omwegen zoeken en onzeker worden bij lossingen waarbij water in de vluchtlijn ligt. Door systematisch te wennen en te zorgen dat de omstandigheden gunstig zijn, leert de jonge duif dat het oversteken geen bedreiging vormt maar een normaal onderdeel van de terugvlucht.

Bekijk onderstaande documentaire over de postduivensport:



Roofvogels en de losplaats: waarom blind lossen onverstandig is



Een goede voorbereiding van de vluchtlijn eindigt niet bij weerkaarten, windlagen en zichtcondities. Ze begint óók bij wat zich **op en rond de losplaats** afspeelt op het moment van lossen.

Blind lossen — het openen van de manden zonder eerst de directe omgeving te observeren — is onverstandig en kan desastreuze gevolgen hebben voor het verloop van de vlucht.

Postduiven vertrekken bij het lossen in een kwetsbare fase:

- Ze komen abrupt uit rust,
- Hun oriëntatiesysteem moet in seconden worden geactiveerd,
- Ze zoeken direct naar groepsvorming en koers.

Juist in dat moment is **stress fataal**.

Slechtvalken: de grootste risicofactor bij lossen

Van alle roofvogels vormen slechtvalken het grootste gevaar bij lossingen.

Hun jachtwijze is funest voor een ordelijk vertrek:

- Ze slaan vaak van grote hoogte,
- Kiezen het moment waarop duiven zich groeperen,
- En veroorzaken paniek in plaats van selectie.

Een aanval tijdens of vlak na het lossen leidt vrijwel altijd tot hetzelfde patroon:

- De duiven vertrekken **360 graden** in paniek,
- Groepsvorming valt uiteen,
- Individuele duiven kiezen willekeurige richtingen,

- Oriëntatie raakt secundair aan overleven.

De verliezen die hieruit voortkomen zijn niet het gevolg van slechte duiven, maar van **een verstoord vertrek**.

Lucht scannen: een vaste stap vóór lossen

Een losplaats moet vóór het lossen altijd actief worden gescand:

- Kijk langdurig in de lucht, niet alleen vluchtig,
- Let op cirkelende roofvogels op hoogte,
- Wees extra alert bij helder weer met lichte wind, wanneer slechtvalken graag hoog hangen.

Zie je een slechtvalk in de buurt?

Dan is **wachten geen zwakte**, maar vakmanschap.

Een half uur later lossen kan het verschil maken tussen een normale vlucht en een rampvlucht.

Lossen bij bomen: een onderschat risico

Niet alleen de lucht vraagt aandacht — ook de directe omgeving van de losplaats.

Lossen in de nabijheid van:

- Bomen,
- Bosranden,
- Hoge struiken,
- Bebouwing met richels en torens,

Is risicovol.

Roofvogels, en met name slechtvalken en haviken, gebruiken deze structuren als:

- Schuilplaats,

- Uitkijkpunt,
- Lanceerplatform.

Het gevaar zit juist in het **onzichtbare**: een slechtvalk die in een boom of op een gebouw zit, zie je pas wanneer hij slaat — en dan is het te laat.

Een veilige losplaats is open, overzichtelijk en biedt geen dekking voor een verrassingsaanval.

Stress bij het lossen werkt lang door

Wat vaak wordt onderschat: de schade van een roofvogelaanval beperkt zich niet tot de eerste minuten.

Stress bij het lossen:

- Verstoort het interne kompas,
- Verstoort groepsgedrag,
- Vergroot de kans op verkeerd aanvliegen van landschapselementen,
- En verhoogt het risico op verdwalen over grote afstand.

Vooraf jonge duiven zijn hier extreem gevoelig voor. Eén verkeerde lossing kan weken aan vertrouwen en opbouw tenietdoen.

Wat betekent dit voor de voorbereiding van de vluchtlijn?

Wie de vluchtlijn goed voorbereidt:

- Kijkt niet alleen naar kaarten en modellen,
- Maar ook naar **levende factoren** op de losplaats.

Dat betekent concreet:

- Nooit blind lossen,
- Altijd de lucht en omgeving scannen,
- Open losplaatsen verkiezen boven beschutte,

- Bij waarneming van roofvogels wachten of uitstellen,
- En bij twijfel: niet lossen.

Goed lossen is niet stoer.

Goed lossen is voorzichtig.

En juist die voorzichtigheid bepaalt of duiven hun vlucht kunnen aanvangen zoals bedoeld: gegroepeerd, koersvast en met vertrouwen.

Leren van ervaring

Wie regelmatig privé traint, merkt al snel dat de **natuur zelf vaak de beste leidraad** biedt. Lichte regen kan verkoelend zijn, een zuidwestenwind kan het vliegplezier vergroten, en de eerste zonnestralen van de ochtend helpen het oriëntatievermogen op gang. Tegelijkertijd waarschuwen waas, mist of onweersactiviteit: het is beter wachten dan te veel risico nemen.

Belangrijk is niet de “perfecte” lossing, maar **bewust omgaan met signalen**: observeren, analyseren en leren van elke vlucht. Elke training levert waardevolle kennis op, niet alleen over de duiven zelf, maar ook over de omstandigheden waaronder zij optimaal kunnen presteren.

Kernpunten voor de liefhebber

- Een privétraining is een oefening in **waarneembaar en verantwoord handelen**, niet in het volgen van protocollen.
- **Observatie** van weer, wind en duiven is cruciaal; ervaring weegt vaak zwaarder dan digitale voorspellingen.
- **Geduld en timing**: te vroeg lossen kan meer kwaad dan goed doen; soms is uitstel juist de beste beslissing.
- **Reflectie na de vlucht**: noteer wat goed ging, welke signalen over het hoofd werden gezien en hoe de duiven reageerden. Zo groeit inzicht van jaar tot jaar.

Kader: Veilig en verantwoord trainen — de essentie

- **Bewust handelen boven protocollen**

Een training is pas waardevol als de omstandigheden veilig en duidelijk zijn. Het gaat niet om het strikt volgen van regels, maar om bewust observeren, analyseren en inschatten.

- **Observeren vóór lossing**

Let op het gedrag van de duiven, de lucht, horizon, windrichting, temperatuur en zonkracht. Subtiële signalen kunnen al aangeven of de training verstandig is of uitgesteld moet worden.

- **Gebruik alle beschikbare informatie**

Satellietbeelden, buienradars, korte termijn voorspellingen en informatie van ervaren collega-liefhebbers helpen bij het plannen van een veilige vlieglijn.

- **Onzichtbare invloeden niet negeren**

Magnetische verstoringen of andere subtiële storingen kunnen het vertrek of de oriëntatie beïnvloeden. Ervaren liefhebbers houden hier rekening mee.

- **Leren van ervaring**

Elke vlucht levert waardevolle kennis op: observeer, noteer en analyseer. Zo groeit het inzicht in hoe duiven reageren op diverse omstandigheden en hoe hun prestaties te optimaliseren zijn.

- **Geduld en timing**

Soms is uitstellen beter dan te vroeg lossen. Bewuste keuzes zorgen voor een veilige, leerzame en effectieve training.

DEEL VIII — Fysiologie van de wedvlucht

Oriëntatie brengt de duif naar huis — maar haar lichaam moet de reis volbrengen.

Inleiding

Achter elke thuiskomende duif schuilt een indrukwekkende fysieke prestatie. Tijdens een wedvlucht leveren duiven langdurige inspanning waarbij enorme hoeveelheden energie worden verbruikt.

De spieren van een vliegende duif behoren tot de meest efficiënte in het dierenrijk. Tegelijk worden het hart, de ademhaling en het energiemetabolisme zwaar belast, vooral tijdens lange en zware vluchten.

In dit deel wordt de fysiologische kant van de wedvlucht belicht. Hoe produceren spieren energie tijdens langdurig vliegen? Hoe reageren duiven op vermoeidheid, warmte en stress? En waarom zijn sommige duiven beter bestand tegen zware omstandigheden dan andere?

Deze inzichten laten zien dat prestaties tijdens een vlucht niet alleen worden bepaald door oriëntatie en weer, maar ook door de lichamelijke mogelijkheden van de duif.

Waarom de eerste tien minuten van de vlucht alles bepalen

Wanneer een mand duiven wordt geopend en de vogels zich in de lucht verheffen, lijkt het voor de toeschouwer alsof de vlucht op dat moment pas begint. In werkelijkheid heeft het belangrijkste fysiologische proces dan al plaatsgevonden. De eerste minuten na het lossen vormen een cruciale overgang van rust naar maximale inspanning. In die korte periode moet het lichaam van de duif zich in enkele ogenblikken aanpassen aan een plotselinge en intensieve belasting.

Tijdens het verblijf in de mand bevindt de duif zich in een relatief rustige toestand. De spieren zijn wel gespannen, maar de energiehuishouding draait op een laag niveau. Het moment van lossen verandert dat abrupt. Zodra de duif uit de mand komt en krachtig begint te vliegen, treedt onmiddellijk een sterke activatie van het autonome zenuwstelsel op. Het lichaam schakelt in korte tijd over naar een toestand van maximale paraatheid.

Een van de eerste reacties is de vrijzetting van adrenaline. Dit hormoon heeft een direct effect op hartslag, ademhaling en doorbloeding. Het hart gaat sneller pompen, de ademhaling verdiept en de bloedvaten naar de vliegspieren openen zich verder. Daardoor wordt de toevoer van zuurstof en brandstof naar de spieren versneld.

Tegelijkertijd wordt in de spiercellen het glycogeen aangesproken: de opgeslagen energiereserve die beschikbaar is voor intensieve arbeid. Glycogeen wordt omgezet in glucose en vervolgens gebruikt in de energieproductie van de spiervezels. In de eerste minuten van de vlucht gebeurt dit proces bijzonder snel, omdat de duif in korte tijd hoogte moet winnen, de juiste richting moet kiezen en zich moet stabiliseren in de lucht.

In deze fase speelt ook de zuurstofvoorziening een belangrijke rol. Hoewel het ademhalingssysteem van vogels zeer efficiënt is, kost het enige tijd voordat de zuurstoftoevoer volledig is afgestemd op de nieuwe belasting. Wanneer de energiebehoefte tijdelijk groter is dan de beschikbare zuurstof, ontstaat een kortdurende zuurstofschuld. De spieren produceren dan gedeeltelijk energie via minder efficiënte processen, waarbij sneller vermoeidheid kan optreden.

Normaal gesproken kan een gezonde en goed voorbereide duif deze overgang zonder problemen opvangen. Maar wanneer de omstandigheden bij het lossen ongunstig zijn, verandert dit beeld. Onrust in de lossing, sterke turbulentie, plotselinge koerscorrecties of langdurig cirkelen boven de lossingsplaats verhogen de fysieke belasting precies op het moment dat het lichaam nog bezig is zich aan te passen.

In zulke situaties moet de duif extra energie verbruiken voordat de eigenlijke vlucht naar huis goed en wel begonnen is. De spieren werken harder, het glycogeenverbruik stijgt en de zuurstofschuld kan groter worden. Wat in eerste instantie een klein verlies lijkt, kan over een lange vlucht een merkbaar effect hebben op het uithoudingsvermogen en de snelheid van de duif.

Daarom is de kwaliteit van de lossing niet alleen een organisatorische kwestie, maar ook een fysiologische factor. Een rustige en goed getimede lossing stelt de duiven in staat om hun eerste vliegfase efficiënt te doorlopen. Het lichaam kan zich geleidelijk aanpassen aan de belasting en de energievoorraden blijven beter behouden voor de rest van de vlucht.

Wanneer een vlucht later moeilijk verloopt, wordt vaak gezocht naar oorzaken in het weer of in het navigatievermogen van de duif. Maar soms ligt een deel van de verklaring in die eerste minuten na het openen van de mand. In die korte periode wordt de fysiologische basis gelegd voor de vlucht die nog moet volgen.

Een goede lossing geeft de duif de kans om haar vlucht rustig op te bouwen. Een slechte lossing vraagt onmiddellijk meer energie dan nodig is — en energie die in het begin verloren gaat, kan onderweg niet meer worden teruggewonnen.

Spierfysiologie, glycogeen en het vertrekvermogen

Explosieve start vraagt optimale glycogeenreserves, hydratatie en zuurstofopname

Wanneer de manden opengaan, gebeurt er iets explosiefs.

- ✓ Volledige glycogeenvoorraad
- ✓ Goede hydratatie
- ✓ Onverstoorde zuurstofvoorziening



Glycogeen: de eerste brandstof

Glycogeen is opgeslagen glucose in lever en spieren. Het is de snelst beschikbare energiebron bij de start: Tijdens transport en stress wordt glycogeen al aangesproken. Een duif die langdurig onrustig



- ✓ gevult maar niet overbelaste energiereserves
- ✓ een lege, rustige darm
- ✓ een stabiele bloedsuikerspiegel

Is de laatste voeding te gering geweest?



Is ze te zwaar gevoerd?



Een slecht geventileerde nacht tijdens transport en in de laatste 24 uur voorafgaand aan de lossing.

Hydratatie: de stille prestatiebepaler

Spieren bestaan voor ongeveer 75% uit water.

Bij lichte dehydratie daalt:

- ✓ het plasmavolume
- ✓ de zuurstoftransportcapaciteit
- ✓ de warmteafvoer

De bloed wordt stroperiger.

- ✓ gevulde bloedsuikerspiegel



Zuurstof: de beslissende factor

De borstspier van de duif is extreem goed doorbloed.

- ✓ Maar zuurstoftransport hangt af van:
 - ✓ • ademhalingsfrequentie
 - ✓ • longventilatie
 - ✓ • luchtkwaliteit in de duivencontainer

- ✓ ademhalingsfrequentie
- ✓ longventilatie
- ✓ luchtkwaliteit in de duivencontainer

Bij verhoogde CO₂ concentratie of slechte ventilatie:

- ✓ daalt de zuurstofopname
- ✓ stijgt vochtverlies toe



Hoofdstuk 19. Energie en spierfysiologie van de vlucht

Spierfysiologie, glycogeen en het vertrekvermogen

Wanneer de manden opengaan, gebeurt er iets explosiefs. Binnen enkele seconden stijgt de hartslag tot boven de 600 slagen per minuut.

De borstspieren — goed voor bijna een derde van het lichaamsgewicht — schakelen over naar maximale arbeid.

Dat kan alleen als drie voorwaarden vervuld zijn:

1. Voldoende glycogeenvoorraad
2. Goede hydratatie
3. Onverstoorde zuurstofvoorziening

Glycogeen: de eerste brandstof

Glycogeen is opgeslagen glucose in lever en spieren. Het is de snelst beschikbare energiebron bij de start. Tijdens transport en stress wordt glycogeen al aangesproken. Een duif die langdurig onrustig is geweest, wordt gelost met een gedeeltelijk aangesproken reserve.

Is de laatste voeding te gering geweest?

Dan start ze al met een tekort.

Is ze te zwaar gevoerd?

Dan is er nog spijsverteringsactiviteit gaande — en dat vraagt bloedtoevoer die eigenlijk naar de spieren moet.

Een goede start vraagt dus:

- gevulde maar niet overbelaste energiereserves
- een lege, rustige darm
- een stabiele bloedsuikerspiegel

Dat bereik je niet met toeval. Dat bereik je met gericht beheer in de laatste 24 uur voorafgaand aan de lossing.

Hydratatie: de stille prestatiebepaler

Spieren bestaan voor ongeveer 75% uit water.

Bij lichte dehydratie daalt:

- het plasmavolume
- de zuurstoftransportcapaciteit
- de warmteafvoer

Het bloed wordt stroperiger. Het hart moet dus harder werken.

Een duif met 2–3% vochtverlies:

- warmt sneller op
- vermoeid sneller
- verliest eerder coördinatie

En toch zie je het nauwelijks aan de buitenkant. Dat maakt watercontrole zo cruciaal. Niet als formaliteit. Maar als prestatievoorwaarde.

Zuurstof: de beslissende factor

De borstspier van de duif is extreem goed doorbloed.

Maar zuurstoftransport hangt af van:

- ademhalingsfrequentie
- longventilatie
- luchtkwaliteit in de duivencontainer

Bij verhoogde CO₂-concentratie of slechte ventilatie:

- daalt de zuurstofopname

- stijgt de ademfrequentie
- neemt vochtverlies toe

Een slecht geventileerde nacht (tijdens transport en na aankomst op de losplaats) werkt dus door in het eerste uur van de vlucht. Wie het microklimaat onderschat, onderschat de motor van de duif.

Veelgemaakte fouten in de laatste 24 uur

Sommige fouten zijn klein. Maar cumulatief zijn ze beslissend.

- 1. Water geven maar niet controleren of het effectief wordt opgenomen.**
- 2. Te laat of te zwaar voeren “om zeker te zijn dat ze niets tekortkomen”.**
- 3. Onnodige nachtelijke verstoring van rust in de wagen.**
- 4. Ventilatie aanpassen op gevoel zonder controle van luchtkwaliteit.**
- 5. Gedrag in de mand niet serieus nemen (“ze zijn gewoon levendig”).**
- 6. De ochtend van lossing behandelen als routine in plaats van evaluatiemoment.**

Elke afzonderlijke fout lijkt beperkt. Samen vormen ze een fysiologisch nadeel. En dat nadeel zie je niet bij het vertrek. Dat zie je in het vluchtverloop percentage en in het verliespercentage.

Spiegelpassage: de vraag die alles bepaalt

Stel uzelf één vraag.

Niet als functionaris.

Maar als liefhebber.

Als dit je eigen duiven waren

Je eigen stam waarin jaren werk zit, je toekomst zou je ze onder deze omstandigheden lossen?

Hebben ze voldoende gedronken?

Zijn ze neurologisch tot rust gekomen?

Is hun ademhaling normaal?
Is hun microklimaat stabiel geweest?
Is hun energietoestand evenwichtig?

Als het antwoord ergens twijfel oproept, dan is dat geen zwakte.

Dat is verantwoordelijkheid.

De kunst van het lossen is geen kunst van durven.
Het is een kunst van weten wanneer niet te durven.

Waarom dit hoofdstuk het hart van het boek is

Weerkaarten kun je analyseren.
Windrichtingen kun je berekenen.
Inversies kun je voorspellen.

Maar de fysiologische staat van duizenden duiven ligt in de wagen.

En daar wordt het fundament gelegd.

Een goede lossing begint niet bij meteorologie.
Ze begint bij biologie.

En biologie laat zich niet overtuigen door agenda's of verwachtingen.

Bekijk een documentaire over de postduivensport:



De eerste minuten na het lossen

Het moment van lossen is geen startpunt van de vlucht – het is het begin van een complexe fysiologische en oriëntatieketen die al lang vóór het losmoment is ingezet. Direct na het verlaten van de mand begint een intensieve fase voor de duiven, waarin zowel het lichaam als het navigatiesysteem op volle toeren draaien.

Fysiologische respons

Zodra de duif uit de mand vliegt, versnelt het hart onmiddellijk. De ademhaling wordt sneller en dieper: zuurstof moet direct beschikbaar zijn voor de spieren die een maximale inspanning leveren. In deze minuten is de energiehuishouding van cruciaal belang. Spierglycogeen wordt aangesproken, terwijl de duif tegelijk zijn bloedstroom optimaliseert om warmte af te voeren en afvalstoffen af te voeren. Duiven met soepele vleugelspiers en een efficiënte wringer-reactie kunnen dit proces beter doorstaan; stijve of gespannen spieren veroorzaken energieverlies en verminderde efficiëntie.

Oriëntatie en navigatie

Parallel aan de fysiologie start de oriëntatie. De eerste minuten zijn cruciaal voor het vaststellen van de windrichting, visuele herkenningspunten en het interne kompas. Duiven gebruiken in deze fase een combinatie van zon, magnetisch veld, geuren en geheugen van eerdere routes om hun koers te bepalen. Een sterke eerste oriëntatie voorkomt dat ze onnodige cirkels draaien en hun energie verspillen.

Gedrag en energiebeheer

Tijdens deze initiële minuten kiest de duif een vluchtritme: te wild of te snel, en de voorraad glycogeen raakt vroeg op; te langzaam, en het kan leiden tot achterblijven in de groep of verlies van het navigatievoordeel. Hier toont zich het verschil tussen een rustige marathonduif en een kortafstandsknaller. Voor

marathonvluchten is een gebalanceerde wringer en een kalme, efficiënte start vaak superieur aan een wilde, snelle uitvlieger.

Praktische observatie voor de liefhebber

- Let op de soepele, ritmische vleugelbeweging: tekenen van vermoeidheid of stijfheid zijn direct zichtbaar.
- Observeer de koers die de duiven nemen: meteen stabiel of zoekend en cirkelend?
- De reactie op de wind: een juiste houding en kleine correcties duiden op ervaring en vitaliteit.

Kortom: de eerste minuten na het lossen zijn een samenspel van fysiologie, vliegtechniek en oriëntatievermogen. Wie hierop let, kan voorspellingen doen over hoe de vlucht zal verlopen en welke duiven hun energie efficiënt weten te beheren.

Bekijk een documentaire over de postduivensport:



DEEL IX — Organisatie van lossingen

Verantwoord lossen is niet alleen een beslissing, maar een gedeelde verantwoordelijkheid.

Inleiding

Wedvluchten zijn niet alleen een samenspel van duiven en weersomstandigheden. Ze worden ook mogelijk gemaakt door een organisatie waarin vele mensen samenwerken.

Convoyeurs, bestuurders, vervoerders en liefhebbers dragen gezamenlijk verantwoordelijkheid voor het verloop van een vlucht. Beslissingen over transport, lossing en communicatie hebben directe gevolgen voor duizenden duiven.

In dit deel wordt de organisatorische kant van de duivensport besproken. Hoe worden lossingsbeslissingen genomen? Welke informatie is nodig om verantwoord te handelen? En hoe kunnen organisaties omgaan met de risico's die bij wedvluchten horen?

Een goed georganiseerde vlucht is nooit het werk van één persoon, maar het resultaat van samenwerking en verantwoordelijkheid.

Hoofdstuk 20. Structuur van de lossingsorganisatie

Portret WOWD — randvoorwaarden boven prestaties



De WOWD (Wetenschappelijk Onderzoek Welzijn Duiven) is voor veel liefhebbers een abstract begrip: een groep experts die “iets met wetenschap doet” voor de sport. Maar wie ze werkelijk zijn, is minder belangrijk dan **waarom ze bestaan** en welke vragen zij proberen te beantwoorden.

Waarom de WOWD bestaat

De kernopdracht van de WOWD is het onderzoeken van **randvoorwaarden die de gezondheid en het welzijn van duiven beïnvloeden**, onafhankelijk van wedstrijduitslagen of kampioenschappen. Hun werk is niet gericht op prestaties, maar op de omstandigheden waarin duiven kunnen floreren. Denk aan: transport, mandmicroklimaat, voeding, ziektepreventie, stressfactoren en hokbeheer.

Welke vragen proberen zij te beantwoorden?

- Hoe kunnen duiven gezond en fit blijven tijdens transport en lossingen?
- Welke factoren verhogen cumulatieve stress en hoe kunnen we die beperken?
- Hoe beïnvloedt het mandmicroklimaat prestaties op lange termijn?
- Wat weten we nu beter dan 10 jaar geleden?
 - Transportstress en mandmicroklimaat worden beter gekwantificeerd.
 - Het effect van cumulatieve stress op prestaties en herstelvermogen is duidelijker.

- Bewustzijn over langdurige effecten van klimaat en weeromslag is gegroeid.

Krachtige positionering

“De WOWD kijkt niet naar prestaties, maar naar randvoorwaarden.”

Deze uitspraak maakt hun rol concreet: niet het kampioenschap, maar **de gezondheid, vitaliteit en duurzaamheid van de duivenstam** staat centraal.

Kader: wat onderzoekt de WOWD wel — en wat niet

- **Wel:** stress, transport, manden, voeding, luchtkwaliteit, vaccinatie, hokbeheer, ziektepreventie.
- **Niet:** wedstrijdtactiek, specifieke prestaties, populariteitskeuzes.
- **Waarom dit onderscheid belangrijk is:** liefhebbers weten zo dat aanbevelingen van de WOWD altijd gericht zijn op **objectieve verbetering van welzijn**, onafhankelijk van wie er wint.

Praktische observatie voor de liefhebber

- Let op de randvoorwaarden die je kunt beïnvloeden: mand, transport, hokklimaat, trainingsopbouw.
- Gebruik inzichten van de WOWD om beslissingen te onderbouwen, ook als deze niet direct zichtbaar zijn in prestaties.
- Herken dat wetenschap en ervaring elkaar aanvullen: kennis van randvoorwaarden helpt de liefhebber eigen observaties beter te interpreteren.

Portret IWB — het beslissingscentrum achter de lossing



Voor veel liefhebbers blijft het IWB een abstracte instantie: een plek waar over lossingen wordt besloten, maar wat er precies gebeurt en waarom vaak niet zichtbaar is. Toch is het IWB een cruciaal scharnierpunt in de duivensport: **tussen wetenschap, sport en praktijk**. Hier komen kennis, ervaring en verantwoordelijkheidsgevoel samen om beslissingen te nemen die ver reiken, maar zelden eenduidig zijn.

Dilemma's in de praktijk

Elke beslissing die het IWB neemt, staat op het snijvlak van verschillende belangen en variabelen:

- **Weer en klimaat:** meteorologische voorspellingen zijn nooit volledig exact, en kleine verschillen kunnen grote gevolgen hebben.
- **Vlieg technische factoren:** afstand, windrichting, verwachte vluchtduur, cumulatieve belasting van de duiven.
- **Welzijn van de dieren:** de duiven staan centraal, maar stress, mandmicroklimaat en transportbelasting maken het een complex afwegingsproces.

Waarom beslissingen zelden zwart-wit zijn

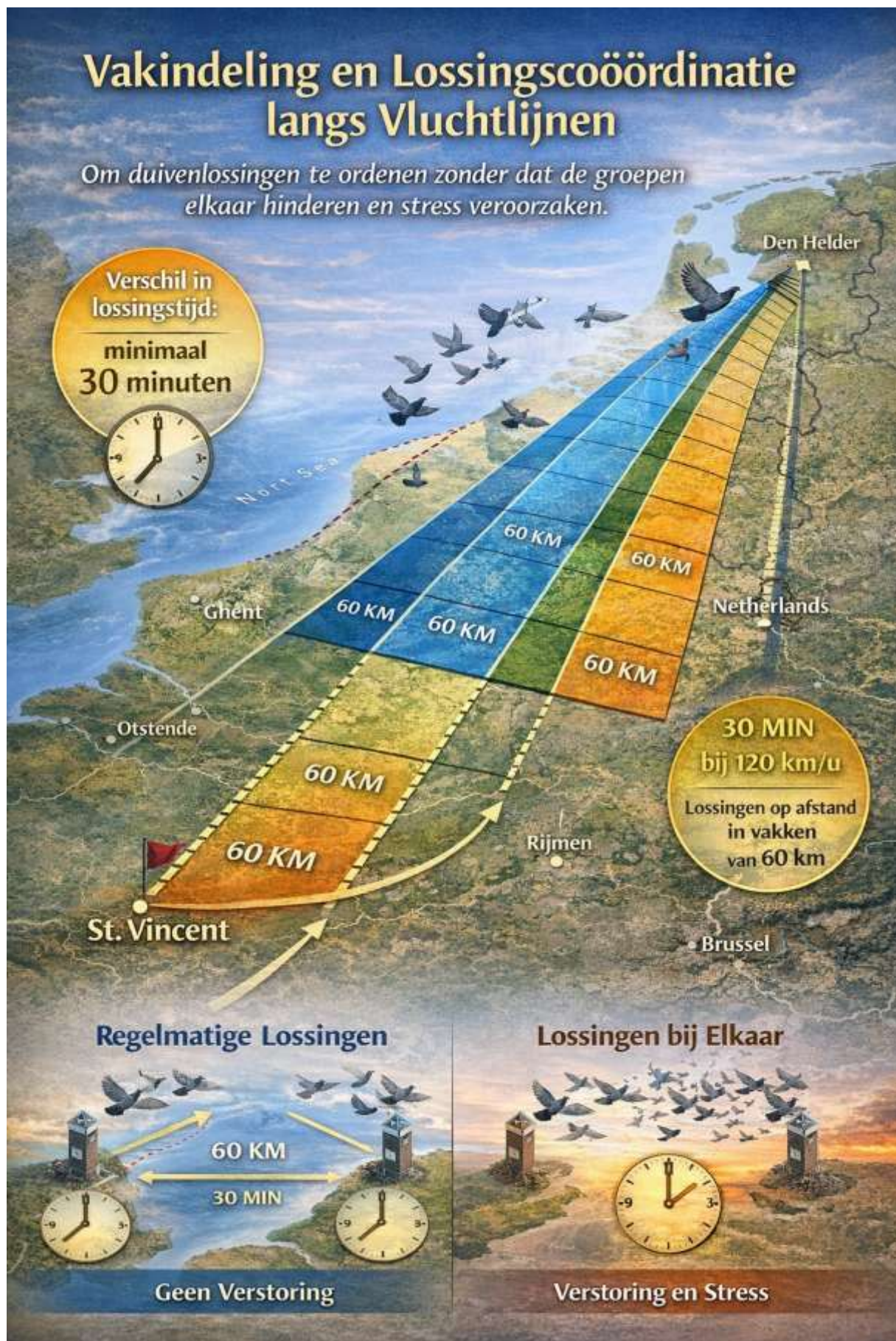
Het is een mythe dat het IWB altijd een “juiste” of “foute” keuze kan maken. Elke beslissing is een afweging van risico's en kansen. Soms is **niet lossen** de moeilijkste, maar de juiste keuze — het moment waarop verantwoordelijkheid en kennis samenkomen om schade of overbelasting van de duiven te voorkomen.

Kader: wat een lossingsbesluit níet is

- Geen wedstrijd tactiek: het gaat niet om het bevoordelen van de ene of de andere liefhebber.
- Geen garantie: een beslissing vermindert risico's, maar kan nooit alle uitkomsten voorspellen.
- Geen populariteitskeuze: het IWB kiest niet wat het publiek of de liefhebbers willen, maar wat verantwoord is voor de duiven en de sport.

Praktische observatie voor de liefhebber

- Begrijp dat elke lossing een compromis is tussen wetenschap, ervaring en omstandigheden.
- Observeer de keuzes van het IWB als leerproces: waarom werd deze beslissing genomen, wat was het weerbeeld, welke cumulatieve belastingen speelden mee.
- Respect voor het proces helpt de liefhebber eigen keuzes beter af te wegen en de duiven verantwoord te beheren.



Vak indeling en lossingscoördinatie langs vluchtlijnen

De kunst van het lossen stopt niet bij het juiste tijdstip of de juiste bandbreedte van de dag. Een andere dimensie is het **strategisch plannen van lossingen over grote afstanden en meerdere gebieden**, zodat de duiven elkaar niet hinderen en de vlucht eerlijk en verantwoord kan verlopen.

Voor onze nationale vluchtprogramma, met St. Vincent als verst verwijderde losplaats, heb ik indertijd een systeem bedacht dat lostijden en lossingsplaatsen ordent langs vluchtlijnen, zodat de duiven zich optimaal kunnen concentreren op hun oriëntatie en thuiskomst. Helaas is dit systeem in de praktijk nooit volledig gerealiseerd, voornamelijk door het eigenbelang van individuele liefhebbers.

Vlieggebieden en vluchtlijnen

Onze vluchtlijn wordt getrokken vanuit St. Vincent naar drie noordelijke bestemmingen: Den Helder, Oost-Groningen en een centrale lijn in het midden. Hieruit ontstaan **drie primaire vlieggebieden**. Deze gebieden zijn vervolgens verdeeld in **evenwijdige vakken van 60 km diep**, van het uiterste noorden tot ongeveer Châteauroux in Frankrijk (650 km afstand).

Deze vak indeling heeft meerdere voordelen:

1. **Uniformiteit van weersomstandigheden binnen een vak**

Binnen één vak zijn de bewolking, windrichting en Uv-licht vrijwel gelijk, waardoor duiven die in hetzelfde vak gelost worden, op een vergelijkbaar moment starten en vliegen.

2. **Vermijden van interferentie tussen lossingen**

Door de lossingen per vak te plannen, met minimaal 60 km tussen aangrenzende vakken, ontstaat een tijdsverschil van ongeveer 30 minuten bij maximale snelheid van 120 km/u. Hierdoor “botsen” de groepen duiven niet op elkaar en blijft het concoursverloop overzichtelijk en eerlijk.

3. Eerlijkheid en veiligheid

De grootste groep duiven kan hun vlucht beginnen zonder hinder van andere lossingen. Dit beperkt stress, desoriëntatie en vermoeidheid, en verbetert het welzijn en de prestaties van de duiven.

Praktijkproblemen bij internationale lossingen

Binnen Nederland wordt deze logica, tot op zekere hoogte, in de praktijk toegepast: lossingen houden rekening met het weer en met elkaar. Maar zodra de vluchten over België heen gaan, ontstaan problemen:

- Belgische vlieggebieden lossen soms **ongeacht weersomstandigheden**, terwijl Nederlandse duiven worden vastgehouden vanwege inversie of andere risico's.
- Nederlandse duiven moeten dan wachten totdat de reeds geloste Belgische duiven bijna thuis zijn, wat soms **uren vertraging** betekent.
- Dit leidt tot extra stress, vermoeidheid en een verstoorde vlucht voor de Nederlandse deelnemers, ondanks dat hun planning juist was.

De kern is dat **verschillende interpretaties van weersomstandigheden en lossingsregels** directe impact hebben op de veiligheid en het verloop van de vlucht.

Vak indeling als oplossing

Het voorgestelde systeem biedt een oplossing:

1. **Elk vlieggebied kiest lossingsplaatsen binnen zijn vak**
 - Noordelijk vak: eerste lossingen
 - Middenvak: daarna
 - Zuidelijk vak: laatste lossingen
2. **Gestandaardiseerde weergroepen**

- Alle deelnemers hanteren dezelfde criteria voor weer, wind, thermiek en Uv-licht.
- Dit voorkomt dat één groep duiven de andere hindert.

3. Eerste de verst vliegende duiven

- De vakken worden zodanig gepland dat de verst vliegende duiven als eerste los gaan.
- Na hun passage kunnen de andere groepen volgen zonder hinder.

Het principe: **lossingen zijn een optelsom van geografische en meteorologische logica, niet van individuele voorkeuren.**

Internationale afstemming

Voor een systeem zoals dit te laten werken, is coördinatie met de Belgische bond (KBDB) essentieel:

- **Afstemming van weerscriteria**
Nederlandse en Belgische lossingscommissies moeten overeenkomen welke weersfactoren doorslaggevend zijn, inclusief inversie, thermiek, bewolking, regen en wind.
- **Gezamenlijke planning van lossingsvolgorde**
Met vakken van 60 km diep kan elke lossing veilig plaatsvinden zonder dat groepen elkaar hinderen. Met dien verstande dat de verst vliegende duiven het eerst worden gelost.
- **Voorkomen van achterstanden en stress**
Door dit systeem wordt vertraging en verstoring van de vlucht tot een minimum beperkt en blijven de regels transparant en eerlijk voor alle liefhebbers.

Conclusie

Het vakkenprincipe is een rationele en ethische manier om middelgrote en grote afstandsvluchten te organiseren:

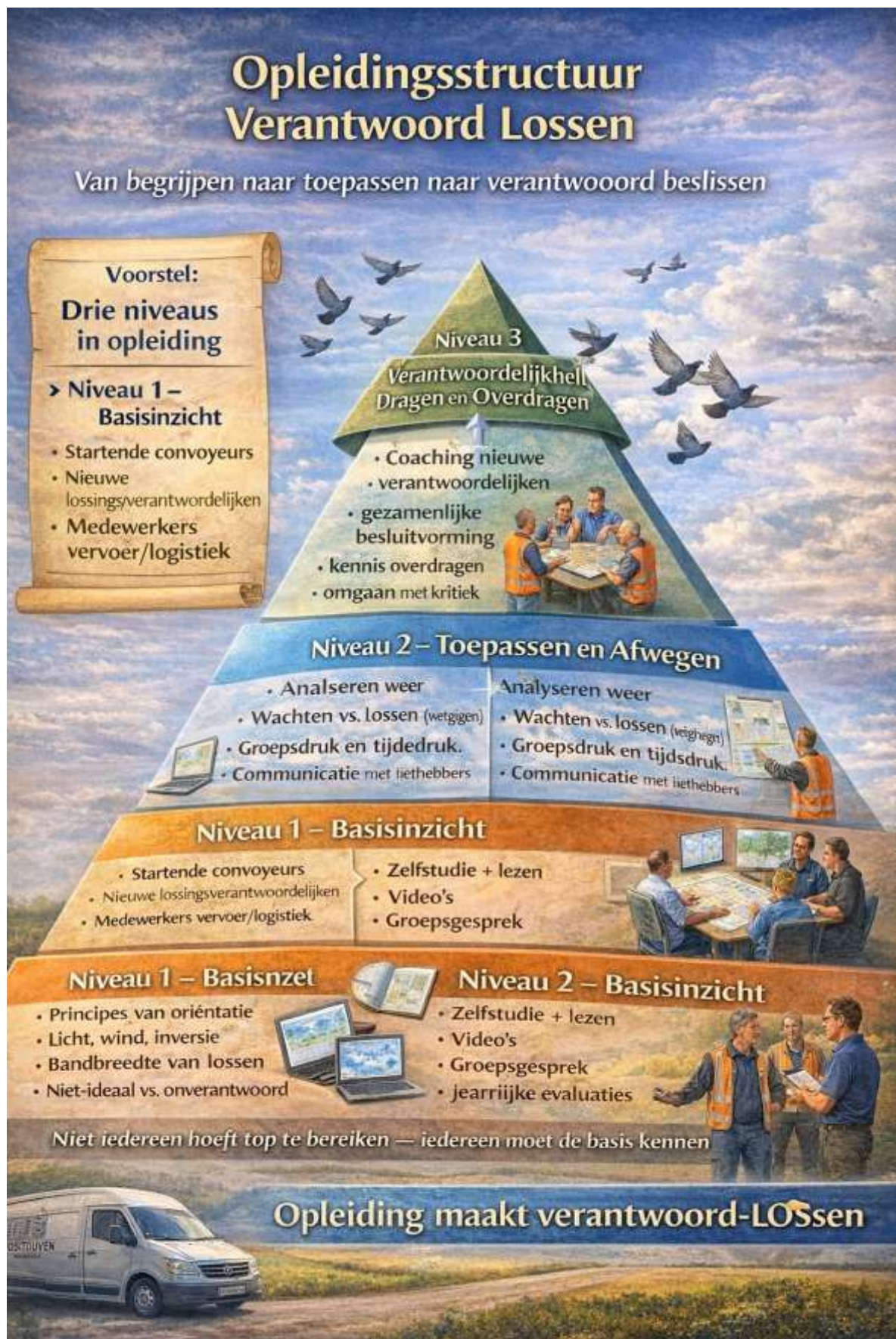
- het combineert **geografie, meteorologie en biologie**
- het voorkomt **interferentie tussen duiven**
- het respecteert het **veiligheids- en prestatieniveau van de laatste duif**
- het vereist **discipline en coördinatie**, ook internationaal

Helaas werd dit principe in de praktijk beperkt door het eigenbelang van individuele liefhebbers. Toch blijft het een **waardevol denkkader**: wie begrijpt hoe vakken, timing en weersomstandigheden samenwerken, kan een veilige, eerlijke en optimale vlucht organiseren, zelfs over nationale grenzen heen.



Opmerkelijk is de aangebrachte horizontale buis waar oorspronkelijk de bovenste rij manden zich bevond. Op deze manier blijft de extra ventilatie bovenin de container gewaarborgd.

Hoofdstuk 21. Opleiding en kennis



Opleiding, verantwoordelijkheid en kennisoverdracht



Verantwoord lossen is geen individuele kunstgreep, maar het resultaat van **kennis, ervaring en samenwerking**. In de praktijk rust een groot deel van die verantwoordelijkheid op een kleine groep mensen: convoyeurs, lossingsverantwoordelijken en

medewerkers van het vervoer. Juist deze mensen opereren vaak onder grote druk, met beperkte voorbereiding en weinig structurele ondersteuning.

Dat is geen verwijt. Het is een constatering.

Wie beslissingen neemt over duizenden duiven, onder wisselende weersomstandigheden en tijdsdruk, kan niet volstaan met goede bedoelingen alleen. **Zonder opleiding en overdracht van kennis wordt verantwoordelijkheid een last in plaats van een opdracht.**

Mensen in sleutelposities

Convoyeurs, lossingsverantwoordelijken en vervoerscoördinatoren bevinden zich op een kruispunt van belangen:

- welzijn van de duiven
- eerlijk concoursverloop
- tijdsdruk
- logistiek
- verwachtingen van liefhebbers

Tegelijkertijd zijn zij vaak vrijwilligers of parttime functionarissen, die het vak leren “in de praktijk”. Soms worden zij letterlijk **in het diepe gegooid**, zonder degelijk opleidingskader, terwijl de gevolgen van fouten groot kunnen zijn.

Druk van buitenaf

De druk die op deze functies rust, is niet gering.

Bij slechte prestaties of verliezen worden beslissingen achteraf vaak beoordeeld door mensen die:

- het volledige proces niet overzien
- geen kennis hebben van meteorologie of oriëntatie
- hun teleurstelling projecteren op degene die zichtbaar is

Dat leidt tot een onwenselijke dynamiek:

- goede mensen haken af
- ervaring verdwijnt
- opvolgers beginnen opnieuw zonder begeleiding

Dit verklaart mede het verloop binnen deze functies.

Persoonlijke ervaring: alleen staan in de beslissing

Mijn eigen eerste ervaring als lossingsverantwoordelijke illustreert dit scherp.

Bij de eerste jonge duivenvlucht nam ik als enige in Nederland de beslissing om **niet te lossen** en de duiven over te laten staan tot de volgende dag.

De reactie was heftig:

- de telefoon stond roodgloeiend
- er stond zelfs een liefhebber schreeuwend zijn ongenoegen uitend voor de deur

De beslissing werd als ongehoord ervaren. Begrip voor de invloed van weer en atmosfeer op duiven was er toen nauwelijks. De volgende ochtend was het stralend weer en volgde een perfecte lossing, zonder verliezen. Iedereen tevreden — maar erkenning over een goede beslissing bleef uit.

Deze ervaring laat zien hoe kwetsbaar beslissingen zijn **zonder gedeeld kennisniveau**. Het probleem zat niet in de beslissing, maar in het ontbreken van begrip.

Kennis is geen vanzelfsprekendheid

Vandaag is de kennis over weer, inversie, thermiek, bewolking, neerslag en oriëntatie groter dan toen. Maar kennis verdwijnt ook weer, als zij niet structureel wordt vastgelegd en doorgegeven.

Verantwoord lossen vraagt om inzicht in:

- meteorologische processen
- biologische grenzen van de duif
- groepsgedrag
- logistieke consequenties

Dit zijn geen intuïtieve onderwerpen. Ze vragen om **uitleg, scholing en herhaling**.

Een taak voor NPO, WOWD en IWB

Hier ligt een duidelijke taak voor de georganiseerde duivensport. Niet in het opleggen van regels, maar in het **faciliteren van kennis**.

Een logisch traject zou kunnen bestaan uit:

a. Opleidingstrajecten

Voor:

- convoyeurs
- lossingsverantwoordelijken
- vervoerscoördinatoren

Met modules over:

- weer en atmosfeer
- oriëntatie en gedrag
- besluitvorming onder druk
- communicatie en uitleg naar liefhebbers

b. Cursusmateriaal

- boekwerken die thuis gelezen kunnen worden
- duidelijke schema's en praktijkvoorbeelden
- geen protocollen, maar **denkkaders**

c. Permanente bijscholing

- jaarlijkse actualisering
- gezamenlijke evaluatie van vluchten
- leren van situaties waarin het misging

Beschermen van mensen in verantwoordelijkheid

Opleiding heeft nog een tweede functie: **bescherming**.

Wie goed is opgeleid:

- staat steviger in zijn beslissing
- kan uitleggen waarom er wordt gewacht
- hoeft minder op gevoel te varen
- en staat minder alleen

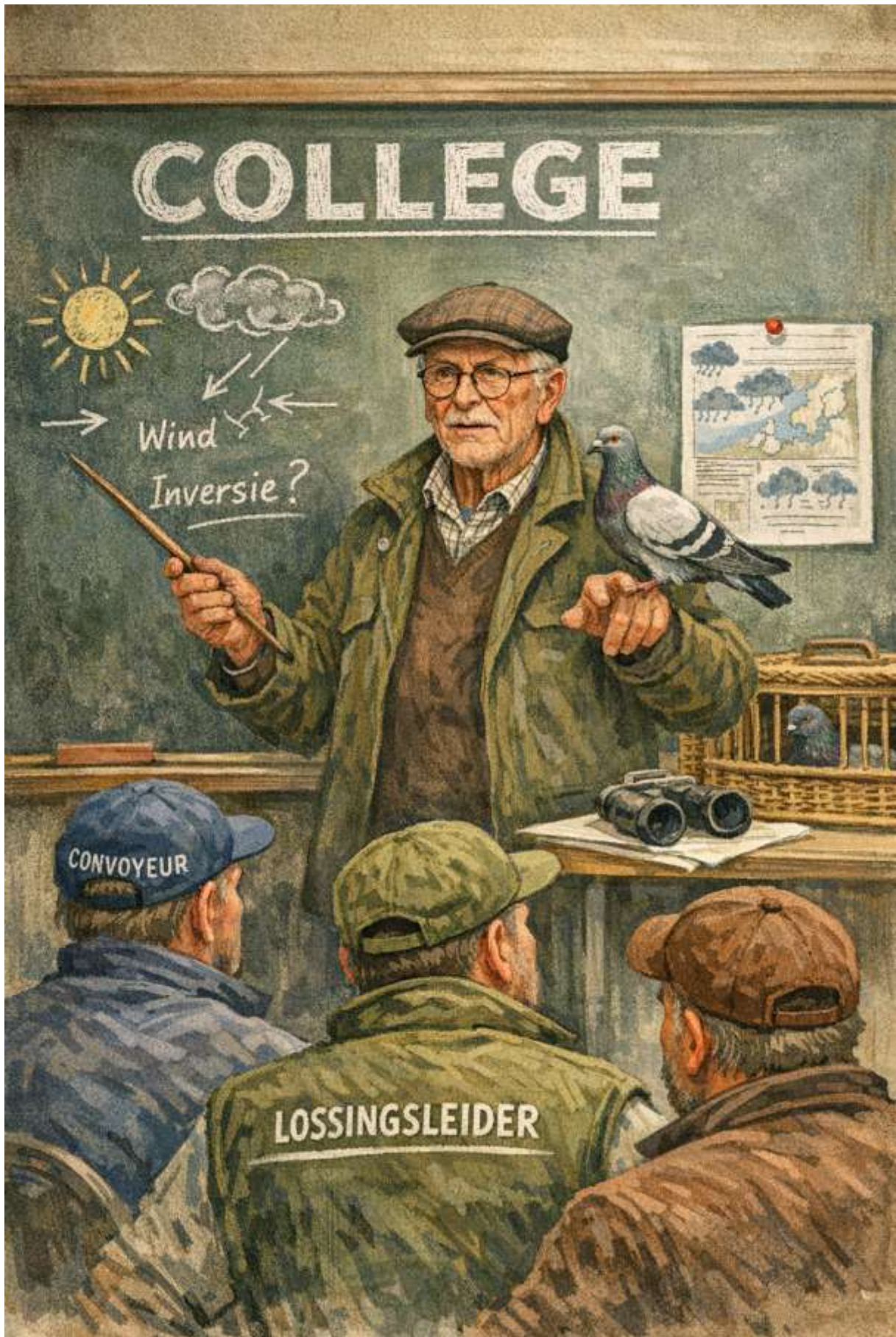
Dat komt niet alleen de persoon ten goede, maar de hele sport.

De toekomst van verantwoord lossen ligt niet in strengere regels, maar in **betere mensen** — beter toegerust, beter ondersteund en beter begrepen.

Kennis die niet wordt doorgegeven, gaat verloren.

Ervaring die niet wordt gedeeld, moet opnieuw worden bevochten.

Wie wil dat de duivensport duurzaam en verantwoord blijft, moet investeren in opleiding, niet als luxe, maar als noodzaak. Dat is geen zwaktebod, maar volwassenheid.



Voorstel voor een opleidingsstructuur verantwoord lossen

Om kennis structureel over te dragen en mensen in sleutelposities beter toe te rusten, kan een opleidingstraject worden opgezet in **drie niveaus**. Niet als examensysteem, maar als groeimodel: van begrijpen naar toepassen naar dragen van verantwoordelijkheid.

Niveau 1 – Basisinzicht

Voor wie:

- beginnende convoyeurs
- nieuwe lossingsverantwoordelijken
- medewerkers vervoer/logistiek

Doel:

Begrijpen *waarom* beslissingen worden genomen, niet alleen *wat* er gebeurt.

Inhoud:

- basisprincipes van oriëntatie bij duiven
- invloed van licht, UV, bewolking
- wind, thermiek en inversie (herkennen, niet berekenen)
- het begrip “bandbreedte van verantwoord lossen”
- het verschil tussen niet-ideaal en onverantwoord

Vorm:

- zelfstudie via leesmateriaal
- korte toelichtende video's
- afsluitend groepsgesprek (geen toets)

Niveau 2 – Toepassen en afwegen

Voor wie:

- actieve lossingsverantwoordelijken
- ervaren convoyeurs
- mensen die zelfstandig beslissingen nemen

Doel:

Leren omgaan met twijfel, druk en onvolledige informatie.

Inhoud:

- analyseren van weersituaties
- praktijkvoorbeelden (goede én misgelopen lossingen)
- afwegingen rond wachten, uitstellen, inkorten
- omgaan met groepsdruk en tijdsdruk
- communiceren van beslissingen richting liefhebbers

Vorm:

- praktijkdagen
- casusbesprekingen
- begeleide evaluaties van vluchten

Niveau 3 – Verantwoordelijkheid dragen en overdragen

Voor wie:

- hoofd lossingsverantwoordelijken
- begeleiders en mentoren
- mensen die anderen opleiden

Doel:

Zorgen voor continuïteit en overdracht van ervaring.

Inhoud:

- coaching van nieuwe functionarissen
- gezamenlijke besluitvorming
- omgaan met incidenten en kritiek
- evaluatiecultuur: leren zonder schuldigen
- actualisering van kennis

Vorm:

- intervisie
- gezamenlijke evaluaties
- jaarlijkse bijscholing

Essentie van het model

Dit traject is **geen hiërarchie**, maar een leerlijn. Niet iedereen hoeft niveau 3 te bereiken, maar **iedereen moet niveau 1 begrijpen**. Zo wordt verantwoordelijkheid gedeeld, in plaats van afgeschoven.

Waarom een opleidingskader nú nodig is

De duivensport opereert vandaag de dag niet meer in een vacuüm. Overheden, maatschappelijke organisaties en externe instanties kijken mee. Incidenten worden sneller zichtbaar en harder beoordeeld dan vroeger.

Juist daarom is het noodzakelijk dat beslissingen rond lossen:

- uitlegbaar zijn
- onderbouwd zijn
- en voortkomen uit aantoonbare kennis

Een structureel opleidingskader laat zien dat de sport:

- verantwoordelijkheid neemt
- leert van ervaring
- en investeert in deskundigheid

Dat is geen beperking van autonomie, maar een versterking ervan.

Zonder opleiding blijven beslissingen afhankelijk van individuen.

Met opleiding worden beslissingen **draagvlak-gedragen keuzes**.

Voor organisaties als NPO, WOWD en IWB ligt hier een gezamenlijke taak:

- niet om regels op te leggen,
- maar om kennis beschikbaar te maken,
- en mensen te ondersteunen die verantwoordelijkheid dragen.

Wie nalaat deze kennis te borgen, zal haar telkens opnieuw moeten bevechten
— met alle risico's van dien.

Kennis beschermt niet alleen duiven.

Kennis beschermt ook mensen.

De kunst van het lossen doorgeven



Dit e-boek is geschreven met één duidelijk doel: liefhebbers leren **zelf** verantwoord en doordacht duiven op te leren en te lossen. Niet blindvaren op regels of apps, maar leren **kijken, lezen en inschatten**.

Dat is nodig voor de voorbereiding op de wedvluchten. Maar tijdens de wedvluchten zelf ligt die verantwoordelijkheid niet bij de liefhebber. Dan rust ze op de schouders van de lossingscoördinatoren, in nauwe samenspraak met het IWB (Instituut Wedvlucht Begeleiding).

En daar wringt het — vandaag én morgen.

Kennis komt niet vanzelf

Lossen is geen knop die je indrukt.

Het is geen schema, geen checklist, geen simpele “go/ no-go”.

Goed lossen vraagt:

- Kennis van duiven en hun gedrag,
- Inzicht in weersystemen en lokale omstandigheden,
- Ervaring met vervoer, timing en stressfactoren,
- En het vermogen om twijfel toe te laten en soms **niet** te lossen.

Die kennis groeit niet vanzelf. Ze ontstaat doordoen, **observeren, vastleggen en bijstellen** — precies de weg die in dit e-boek is beschreven.



Hoe het vroeger ging — en waarom dat niet meer volstaat

In 1993 werd ik, als voorzitter van de grootste duivenvereniging “P.V. de Eendracht” in Hilversum, automatisch bestuurslid van de vervoersstichting. Omdat ik goed presteerde met de duiven, werd verondersteld dat ik “er wel verstand van zou hebben om duiven te lossen”.

Formele kennis over lossen was er toen niet of nauwelijks.

Maar ik ben het toch gaan dóén.

En ben ik gaan kijken, vergelijken, noteren en analyseren.

Wat toen impliciet en persoonsgebonden was, ligt nu vast.
Niet perfect — maar wél overdraagbaar.

Dat is winst.
Maar alleen als iemand het wil oppakken.

Een oproep — geen plicht, maar een uitnodiging

Voor de toekomst van onze sport zijn mensen nodig die méér willen doen dan inkorven en afwachten tot de duiven vallen.

Mensen die:

- Duiven serieus nemen,
- Bereid zijn verantwoordelijkheid te dragen,
- Zich willen verdiepen in vervoer en lossen,
- En hun kennis willen inzetten voor het collectief.

Misschien ben jij zo iemand.
Misschien twijfel je nog.
Dat is juist een goed teken.

Goede lossingscoördinatoren zijn geen haantjes-de-voorste, maar mensen met **gevoel, inzicht en zelfbeheersing**.

Dit e-boek is een beginpunt

De Kunst van het Lossen is geen eindstation.
Het is een fundament.

Wie met dit materiaal leert kijken, leert ook waarom lossen soms niet kan — en waarom uitstellen geen zwakte is, maar vakmanschap.

Daarmee vormt dit e-boek óók een voorbereiding op een grotere rol: die van lossingscoördinator of begeleider binnen vervoer en organisatie.

De sport leeft bij de gratie van mensen



Regels, instituten en systemen zijn noodzakelijk. Maar uiteindelijk staat of valt de duivensport met mensen die hun kennis willen inzetten — niet voor eer of macht, maar voor **goed duivenwerk**.

Als jij na het lezen van dit e-boek denkt:

“Misschien kan ik hier iets in betekenen”

dan is dat precies waar het begint.

De kunst van het lossen leer je niet uit een boek alleen.

Maar zonder kennisoverdracht sterft ze uit.

Dit e-boek is een uitnodiging om die kunst levend te houden.

DEEL X — Reflectie en toekomst

De toekomst van de duivensport ligt in het verbinden van ervaring met nieuwe kennis.

Inleiding

De duivensport staat vandaag voor nieuwe uitdagingen. Veranderende weerspatronen, maatschappelijke aandacht voor dierenwelzijn en technologische ontwikkelingen beïnvloeden de manier waarop wedvluchten worden georganiseerd.

In dit laatste deel wordt teruggekeken op de inzichten uit het boek en wordt vooruitgeblikt op de toekomst van de sport. Welke lessen kunnen we trekken uit het verleden? En welke nieuwe mogelijkheden bieden wetenschap en technologie?

Betere meteorologische analyse, nieuwe vormen van monitoring en mogelijk zelfs geautomatiseerde beslissystemen kunnen in de toekomst een rol spelen bij lossingen.

De toekomst van de duivensport zal afhangen van de bereidheid om kennis, ervaring en verantwoordelijkheid met elkaar te verbinden.

Hoofdstuk 22. Wat de liefhebber kan leren



Hoe bereid je je duiven voor op de vluchten?

De weg naar vorm wordt thuis gelegd

Geen enkele lossing kan redden wat thuis niet is voorbereid. Vorm ontstaat niet onderweg. Ze wordt opgebouwd op het hok – dag na dag, training na training.

Training is geen doel op zich, maar een middel. Een middel om het duivenlichaam te versterken, het oriëntatievermogen te verfijnen en de geest te scherpen. Maar wie denkt dat trainen enkel neerkomt op kilometers maken, vergist zich. Het draait om opbouw, ritme, timing en het vermogen om elke duif als individu te lezen.

In dit hoofdstuk kijken we naar wat training werkelijk is: een doordacht samenspel van inspanning, herstel en progressie. De kunst zit niet in steeds méér of harder trainen, maar in het vinden van de juiste balans – tussen rust en arbeid, tussen duur en intensiteit, tussen opbouw en piekmoment. Wie die balans verstoort, ondergraaft de vorm nog vóór de eerste vlucht.

De vliegtraining rond het hok, het africhten met de mand, de eerste oefenvluchten en de voorbereiding op de wedvluchten – elk stadium kent zijn eigen eisen en gevoeligheden. Een goede trainingsaanpak houdt rekening met afstand, richting, wind, weersomstandigheden én het moment in het seizoen. Maar bovenal met de staat van de duiven: hun gezondheid, hun fase in de rui, hun motivatie en hun herstelvermogen.

Dit hoofdstuk biedt geen standaardprogramma. Wel inzicht. Want wie begrijpt wat hij doet, hoeft geen schema te kopiëren. Hij bouwt zijn eigen systeem – afgestemd op zijn duiven, zijn hok en zijn doel.

De weg naar topvorm wordt niet uitgeschreven.

Ze wordt voorbereid.

En uiteindelijk onthuld op de vlucht.

Het doel van training

Trainen is geen doel op zich, maar een middel om duiven naar een hoger niveau te tillen. Het gaat om het ontwikkelen van conditie, het aanscherpen van

oriëntatievermogen en het kweken van mentale hardheid. Waar conditie nog relatief eenvoudig te kweken is door beweging en juiste voeding, is vorm iets vluchtigs. Vorm ontstaat alleen als de omstandigheden kloppen: fysiek, mentaal en hormonaal. Training moet worden afgestemd op het individu, op de stam, op de omgeving én op het uiteindelijke doel: presteren op een specifieke vlucht of reeks vluchten. Sommige duiven hebben een natuurlijke trainingsdrang; anderen moet je leren vliegen. Erfelijkheid speelt daarbij een rol – zoals zoveel in de duivensport.

Opbouw van een trainingsseizoen

Na de rustperiode in de winter begint het nieuwe seizoen vaak met het herwinnen van basisconditie. Duiven die goed door de rui zijn gekomen, starten met een voorsprong. De trainingsopbouw verloopt in fasen: eerst het vrije vliegen rond het hok gevolgd door er beetje bij beetje structuur en duur in aan te brengen, dan gerichte africhting op afstand en richting en uiteindelijk wedstrijd specifieke training. De overgang van rust naar arbeid moet geleidelijk zijn. Te vroeg te veel eisen leidt tot verzuurde spieren, verstoorde motivatie en verhoogde stress. Een goed opgebouwd trainingsseizoen laat ruimte voor aanpassing, observatie en individuele bijsturing.

Dagelijkse training rond het hok

De basis van alle vliegconditie wordt gelegd rond het hok. Ochtendsessies zijn vaak effectiever vanwege de rust, frisse lucht en hogere motivatie. 's Avonds is het luchtruim drukker, maar ook ideaal om groepsgedrag te observeren. Duiven moeten leren zelfstandig te vliegen, liefst zonder vlag. Vlaggen kan tijdelijk nodig zijn, maar moet niet de norm worden. De duur van de training hangt af van leeftijd, spelvorm en weersomstandigheden. Duivinnen trainen vaak anders dan doffers: korter, feller, maar zijn ook gevoeliger voor mentale prikkels. Jonge duiven hebben baat bij structuur én speelse vrijheid.

Lapvluchten en africhting

Lapvluchten zijn er niet om kilometers te maken, maar om het vertrouwen van de duif te versterken. Jong geleerd is oud gedaan: de eerste ritten bepalen veel. Begin bij goed weer, korte afstand en in de groep. Vergroot de afstand geleidelijk en varieer in windrichting en losplaatsen. Vertrouwen bouwt men op door consistentie en succes. Te ambitieuze africhtingsschema's zorgen voor angst, verlies en stress. Lapvluchten zijn ook een testmoment voor conditie, oriëntatie en recuperatievermogen. Duiven die telkens als laatste thuiskomen, geven signalen. De liefhebber moet kijken, luisteren en ingrijpen waar nodig.

Timing en wedstrijdvoorbereiding

De voorbereiding op een vlucht begint dagen van tevoren. Een klassiek weekschema bevat trainingsvluchten, rustmomenten, aanpassing van voeding en verzorging en motiverende prikkels. Voor weduwnaars is het ritme heilig; voor nestduiven telt vooral de fase van het broeden of jongen voeren. Timing is alles: te vroeg pieken is zinloos, te laat pieken is verloren moeite. Opbouw richting een belangrijke vlucht vraagt planning én flexibiliteit. De echte topvorm komt niet door toeval, maar door een fijn afgestemd samenspel tussen inspanning, voeding, herstel en motivatie.

Speciale aandacht voor jonge duiven

Jonge duiven trainen is een vak apart. Te veel duwen remt de ontwikkeling, te weinig prikkels vertraagt de leercurve. Alles draait om balans: tussen rui en vlucht, tussen spel en prestatie. Lapvluchten moeten leerzaam zijn, niet traumatiserend. Op tijd rust geven is cruciaal. Jonge duiven leren vooral door ervaring, maar die moet positief zijn. Oriëntatievermogen, spierontwikkeling en mentale weerbaarheid worden stap voor stap opgebouwd. De fout die velen maken, is jonge duiven te veel als oude te behandelen. Maar een goede jonge duif wordt gevormd, niet gedwongen.

Valkuilen en stress door training

Overtraining is één van de meest voorkomende oorzaken van vormverlies. Te veel, te vaak, te snel – het is een recept voor problemen. Vliegstress kan zich uiten in slechte mest, verminderde eetlust of vermoeidheid in de ogen.

Roofvogeldruk is een moderne spelbreker die niet onderschat mag worden.

Ook het steeds wisselen van trainingsuren of methodes kan onzekerheid veroorzaken. Herstel is net zo belangrijk als inspanning. De liefhebber moet stresssignalen leren herkennen – en vooral durven rust in te bouwen. Een duif die niet recupereert, presteert niet.

Observatie en bijsturing

Training is geen blind protocol. De beste liefhebbers kijken elke dag opnieuw: hoe vliegen ze? Hoe komen ze binnen? Hoe eten ze na de training? Waar zitten ze op het hok? Vragen die meer zeggen dan schema's. Training moet bijgestuurd worden op basis van waarneming. De ene duif heeft meer arbeid nodig, de andere meer rust. De kunst is niet het kopiëren van een systeem, maar het creëren van een systeem dat past bij jouw duiven. En dat vereist inzicht, flexibiliteit en bovenal aandacht.

Mentale training en gedragspatronen van de vliegduif

Wat gebeurt er in het kopje van de vliegduif?

De prestaties van een duif zijn niet alleen het gevolg van spierkracht en zuurstofopname, maar evenzeer van mentale stabiliteit, leervermogen en gedragspatronen. Iedere duif leert, onthoudt en reageert op prikkels uit haar omgeving — van de mand tot de luchtstroom, van de geur van het thuisfront tot de positie van de zon.

De oriëntatie van de duif is gebaseerd op een complex samenspel van:

- **Visuele herkenning** (landschapsstructuren, zonpositie, polariserend licht)
- **Magnetisch kompas** (oriëntatie op het aardmagnetisch veld)

- **Geurkaart** (olfactorisch geheugen dat ‘thuis’ koppelt aan specifieke luchtmengsels)
- **Gehoor en ritmeherinnering** (geluiden, ritme van de mandtraining, tijdsgevoel)

Wanneer deze signalen elkaar versterken, ontstaat **mentale zekerheid** — het vermogen van de duif om in stressvolle omstandigheden de juiste koers te houden.

Gewenning, leerprocessen en mandintelligentie

Een goed presterende vliegduif leert door herhaling. Elke mandtraining is een **mentale conditionering**: de duif leert omgaan met prikkels zoals beperking van bewegingsvrijheid, lawaai, luchtverplaatsing, temperatuur en het moment van lossen.

Duiven met een sterk leervermogen ontwikkelen:

- **Mandrust**: ze verspillen minder energie aan stress of paniekgedrag.
- **Richtingsgevoel**: ze koppelen visuele en magnetische prikkels sneller aan het begrip ‘thuis’.
- **Mentale efficiëntie**: ze vliegen zuiniger, vermijden onrustige zwermen en herstellen sneller.

Een gebrek aan gewenning leidt daarentegen tot oriëntatie problemen, vertraagde start of oververmoeidheid bij thuiskomst — vaak ten onrechte toegeschreven aan “gebrek aan vorm”.

Motivatie en hechting

De motivatie om huiswaarts te keren is meer dan instinct; ze wordt gevoed door:

- **Territoriale hechting** (het hok en de partner)
- **Sociaal gedrag** (rangorde binnen het hok)
- **Koppeldrang** (de drijvende factor bij klassiek weduwschap)
- **Zorggedrag** (bij nestduiven de drive om eieren of jongen te beschermen)

Door **mentale prikkels doelgericht te gebruiken**, kan de liefhebber motivatie sturen:

- De ***juiste nest positie*** kiezen voor fondduiven,
- ***Lichte jaloezie*** opwekken bij doffers,
- Of ***rust en vertrouwen*** scheppen bij duivinnen die stressgevoelig zijn.

Mentale veerkracht — het vermogen om zich snel te herpakken na vermoeidheid, hitte of een verkeerde afslag — blijkt in de praktijk een **onderscheidende eigenschap van topduiven**.

Mentale training in de praktijk

Observeren: herken stressgedrag (onrust in de mand, moeilijk eten, veel verenplukken).

Analyseren: onderzoek of dit duif gebonden is of hok gebonden (licht, ventilatie, geluid).

Experimenteren: varieer met mandtraining, afstand, losplaatsen en begeleidingsrituelen.

Toepassen: bouw routine, voorspelbaarheid en vertrouwen in — mentale stabiliteit is de motor van prestatie zekerheid.

Conditie kun je zien, ruiken en voelen

In de dagelijkse omgang met duiven zijn het vaak de kleine signalen die het verschil maken tussen middelmaat en topvorm. Een ervaren liefhebber leest zijn duiven zoals een herder zijn kudde: met de ogen, de handen en het hart. Onderstaande waarnemingen zijn stuk voor stuk signalen van (gebrek aan) conditie – en dus waardevolle hulpmiddelen in het sturen van training en verzorging.

Bloem op de handen

Een duif in topconditie laat sporen na. Letterlijk. Wanneer je een dergelijke duif vastpakt, blijft er een fijne witte bloem laag achter op je handen. Wrijf je dan met de palm van je hand langs de muur, dan zie je de lagen: een soort

“conditie-afdruk”. Het is een teken van huidgezondheid, hormonale balans én vitaliteit.

Gedrag als barometer van vorm

Duiven in vorm gedragen zich anders. Ze vliegen alleen weg tijdens het trainen rond het hok, verdringen zich bij de deur of klep zodra je die opent en weigeren soms zelfs binnen te komen na de training. Het is geen ongehoorzaamheid, maar pure gretigheid. Vorm zoekt de vrijheid.

Motivatie begint in het hok

Een hok vol tevreden duiven leeft. Er wordt gevochten om een broedhok, gekibbeld aan de voerbak en fanatiek gekoerd op de zitplaatsen. Motivatie is zichtbaar gedrag. Een extra plankje ophangen kan een kleine oorlog ontketenen – en dat is een goed teken.

Trainingsbasis vóór het seizoen

Wacht niet tot het eerste wedvluchtweekend. Duiven met jongen van 14 dagen in het nest moeten al probleemloos een uur trainen. Pas dan kan het africhten beginnen. Zonder basis geen piekvorm.

Lapvlucht als lakmoesproef

Bij het lappen tonen duiven hun conditie. In vorm trekken ze resoluut weg en komen ze aan als een hechte groep, strak en zonder teken van vermoeidheid. Ze mogen even hijgen op het hok, maar niet inzakken. De motivatie van het thuiskomen wordt versterkt door een goed ingericht hok én herstelschema.

Groepsaankomst versus stukwerk

Duiven uit conditie komen in plukjes of alleen thuis, vaak met doffe ogen en traag herstel. Zulke signalen zijn alarmsignalen. Ga na wat er ontbreekt: voldoende voeding, rust, motivatie of een sluimerend medisch probleem.

Mest als spiegel

Topconditie laat zich ook in het broedhok aflezen. Kleine, vaste reebruine bolletjes, soms met een donsveertje erbij – dat is het beeld. Vaste mest betekent een goede vertering, een evenwichtige darmflora en een gezond binnenklimaat.

Vuile duiven, vuile gezondheid

Duiven in vorm blijven schoon. Valt er mest op een duif in topconditie, dan glijdt die eraf. Blijft het plakken? Dan is de duif niet in conditie – of erger: ziek.

Slim baden volgens Peter van Dongen

Een dopje bleekwater per 3 liter badwater ontsmet niet alleen de veren en pootjes van de duiven, maar helpt ook tegen luizen, gisten en schimmels. Een fris bad = een frisse duif. En de vloer krijgt meteen een ontsmettende beurt mee.

Herstel na de vlucht

Na de vlucht: eerst elektrolyten en fijne zaden (zoals Matador Boarding Mix), daarna – zodra de duiven op adem zijn – een rijke mengeling met wat pinda's tot slot. Het drinkwater bevat dan bijvoorbeeld MBE(probiotica) met multivitaminen. Snel herstel = snel terug in vorm.

Bijsturen met voeding

Na zware kopwindvluchten zakt de intensiteit van het trainen. Voer daarom zwaarder: pinda's bij het binnenroepen en als een voedzaam sluitstuk in de avond. Vorm behouden is kunstmatig verlengen wat natuurlijk begon.

Slim voeren voor vormbehoud

In plaats van “volle bak” voeren, kun je ook met de hand voeren. Weduwnaars in vorm gaan vanzelf minder eten. Door handmatig te doseren wek je het idee bij ze dat ze tekortkomen – en stimuleer je motivatie én opname.

Open hok in het voorjaar

Voorjaarsduiven hebben een aanloop nodig. Geef ze twee of drie dagen open hok om los te komen. Daarna activeer je ze licht: zwaai eens met een plastic zak op een stok. Een simpele prikkel is vaak genoeg om ze aan de gang te krijgen.

Eén jong grootbrengen als test

Laat je vliegduiven één jong grootbrengen. Let op: het jong moet zich goed ontwikkelen én de ouders moeten in conditie blijven. Lukt dat niet? Dan klopt er iets niet in de basis.

De kleur van conditie

Rode en schone pootjes zijn een klassiek teken van vorm. Koud aanvoelende, bleke poten wijzen eerder op vormverlies of gezondheidsproblemen.

Te zwaar? Te laat.

Duiven die het seizoen in gaan met overgewicht, riskeer je te verliezen op de eerste de beste vlucht. Hun spieren raken verzuurd, vertragen en ze keren niet terug.

Op de buik landen is fout

Komt een duif plat op zijn buik neer of zakt ze door de poten? Meteen elektrolyten geven in het drinkwater. Dat voorkomt verdere verzuring en versnelt het herstel.

Wil je presteren op niveau, dan is het belangrijk om deze signalen dagelijks te observeren. Niet met een schema in de hand, maar met een open oog en een scherpe geest. Want conditie is geen geheim – het is zichtbaar voor wie wil zien.

Vorbereiding van de vlieglijn: veilig en verantwoord opleten

Een training is pas waardevol als de omstandigheden voor de duiven veilig en duidelijk zijn. Voor liefhebbers die hun duiven op eigen initiatief lossen – van ongeveer 1 tot 100 kilometer – vormt het vooraf inschatten van de vlieglijn een essentieel onderdeel van goed beheer.

Het gaat niet om het volgen van regeltjes of het opstellen van een officieel plan, maar om een bewuste afweging, hoe liggen de omstandigheden, welke signalen geeft de natuur en hoe reageren de duiven zelf? Dit inzicht vormt de basis voor iedere verstandige training.

1 Observeren en vorbereiden

Voordat een duif de lucht in gaat, kan de liefhebber zich vertrouwd maken met een aantal praktische bronnen en technieken.



1 Satellietbeelden

Ze laten zien waar wolkenvelden, buien of mistlijnen zich bevinden. Voor een liefhebber is het vaak een kwestie van ervaring, leren instichatten hoe een buienfront zich verplaatst, hoeveel tijd het kost om de duiven onderiveg te beïnvloeden,

2 Buienradars

Het geeft een actueel overzicht van regenzones en mogelijke verstoringen. Zo kan men beter antieperen op onervachte neerslag. Contact met iemand langs de lijn kan inzicht geven dat satelietbeelden alleen niet tonen.

3 Weer in aangrenzende gebieden

Soms ligt een front net buiten zicht, maar beïnvloed het de lucht waar de duiven doorheen moeten. Een korte blik op de buien of wolken in, aanligende gebieden helps om ageste

4 Korte termijn vooruitzichten

Zelfs bij privetrainingen kan het lonen om in de ochtend de verwachtingen voor de komende uren te bekijken. Zo kan het losmoment beter worden gekozen en kan de liefhebber inechatten of een alternatief, tip.

Bewust zijn van storingen
in het aardmagnetisch veld

Kernpunten voor de liefhebber

- Een privetraining is een oefening in waarneembaar en verantwoord handelen, niet in het volgen van protocollen. Diservater.
- Observatie van veeer, wind en duiven is cruciaat, ervaring weeg vaak zwaarder dan digitale voorspellingen.
- Geduld en timing, te woep lossen kan meer kwaad dan goed doen, zonne wuozet juse de beste nesistning.
- Reflectie na de vlucht, noteer wat goed ging, welke signalen over het hoord werden gezzen en foe de duven hageres.

Vellig en verantwoord trainen – de essentie.

Vorbereiding van de vlieglijn: veilig en verantwoord opleten



Een training is pas waardevol als de omstandigheden voor de duiven veilig en duidelijk zijn.

Voor liefhebbers die hun duiven op eigen initiatief lossen — van ongeveer 1 tot 100 kilometer — vormt het **vooraf inschatten van de vlieglijn** een essentieel onderdeel van goed beheer.

Het gaat niet om het volgen van regeltjes of het opstellen van een officieel plan, maar om een **bewuste afweging**: hoe liggen de

omstandigheden, welke signalen geeft de natuur en hoe reageren de duiven zelf? Dit inzicht vormt de basis voor iedere verstandige training.

Observeren en voorbereiden

Voordat een duif de lucht in gaat, kan de liefhebber zich vertrouwd maken met een aantal praktische bronnen en technieken:

1. Satellietbeelden

Ze laten zien waar wolkenvelden, buien of mistlijnen zich bevinden. Voor een liefhebber is het vaak een kwestie van ervaring: leren inschatten hoe een buienfront zich verplaatst, hoeveel tijd het kost om de duiven onderweg te beïnvloeden, en waar kansen liggen om veilig te trainen.

2. Buienradars

Het geeft een actueel overzicht van regenzones en mogelijke verstoringen. Zo kan men beter anticiperen op onverwachte neerslag.

3. Vertrouwenspersonen

Liefhebbers die al jaren hun duiven in dezelfde regio laten trainen, weten

vaak precies hoe een lucht voelt en beweegt. Contact met iemand langs de lijn kan inzicht geven dat satellietbeelden alleen niet tonen.

4. **Weer in aangrenzende gebieden**

Soms ligt een front net buiten zicht, maar beïnvloedt het de lucht waar de duiven doorheen moeten. Een korte blik op de buien of wolken in aanliggende gebieden helpt om verrassingen te vermijden.

5. **Korte termijn vooruitzichten**

Zelfs bij privétrainingen kan het lonen om in de ochtend de verwachtingen voor de komende uren te bekijken. Zo kan het losmoment beter worden gekozen en kan de liefhebber inschatten of een alternatieve tijd verstandiger is.

6. **Bewust zijn van storingen in het aardmagnetisch veld**

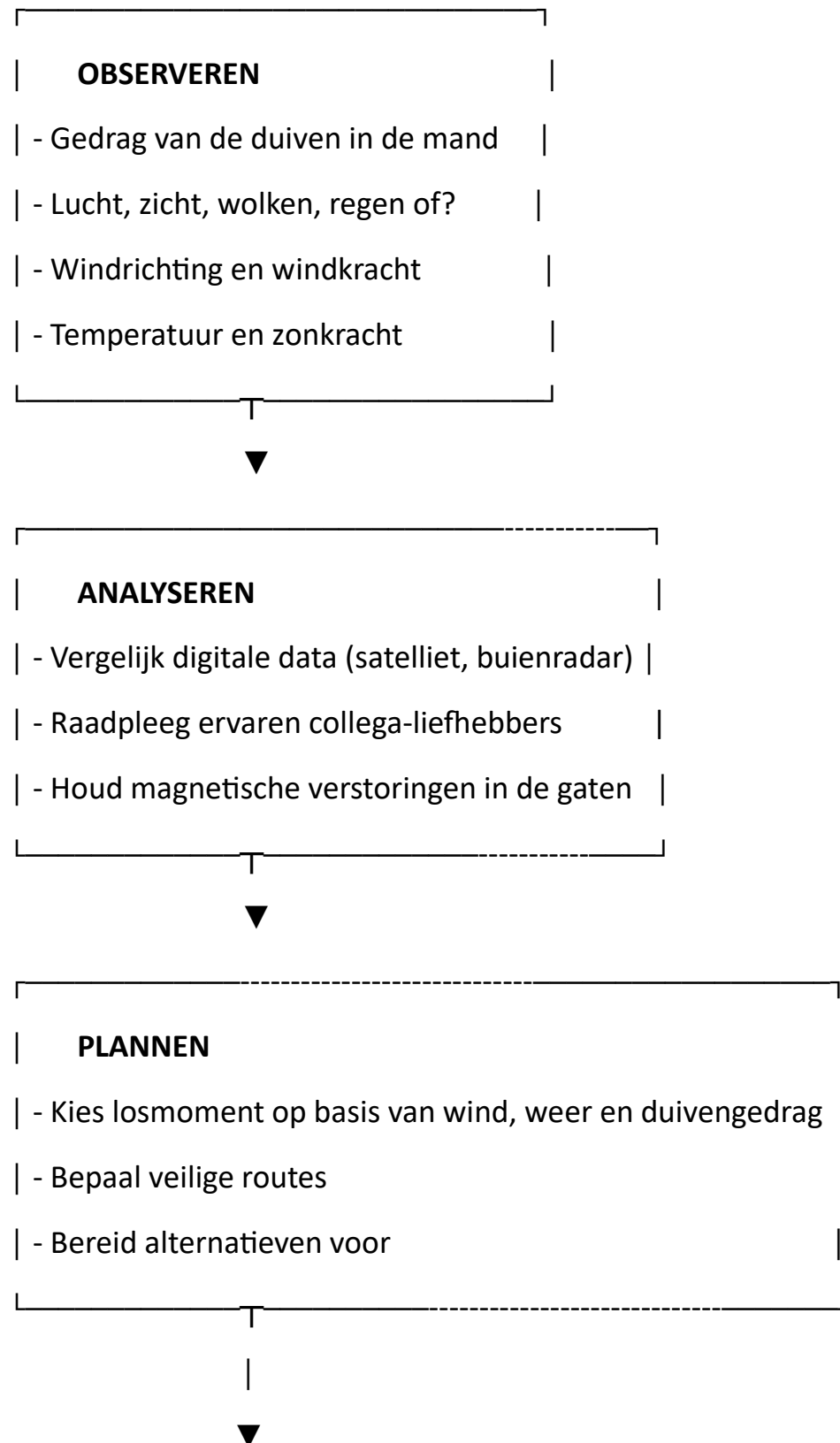
Wie dit fenomeen in de gaten houdt, begrijpt dat postduiven soms onverwacht gestrest of vertraagd kunnen zijn. Het is niet zo dat een lichte storing altijd problemen geeft, maar ervaren liefhebbers zien soms een subtiel effect op het gedrag en vertrek van hun duiven.

Observatie vóór lossing

Zelfs bij korte trainingen is het raadzaam om aandacht te hebben voor:

- **Gedrag van de duiven in de mand:** onrust, opvallende stiltes of juist paniek kunnen een aanwijzing zijn dat er iets in de omgeving niet klopt.
- **De lucht en horizon:** laaghangende wolken, mistflarden of een grauwe waas kunnen de duiven verwarren.
- **De wind:** een lichte staartwind helpt vaak, kopwind of harde zijwind vraagt om extra voorzichtigheid, vooral bij jonge duiven.
- **Temperatuur en zon:** jonge duiven reageren gevoeliger op hitte en sterke zonkracht; observatie van hun ademhaling en gedrag is essentieel.

Referentiekader: Veilig en verantwoord opleren



LOSSEN
- Zorg voor kalme en duidelijke omstandigheden
- Wees geduldig en flexibel
- Let op directe reactie van de duiven



REFLECTEREN
- Noteer wat goed ging
- Welke signalen zijn gemist
- Leer van elke vlucht
- Bouw jaar na jaar inzicht op

Kern: Veilig en verantwoord opleten is een cirkel van:

Observeren → analyseren → plannen → lossen → reflecteren,

Waarbij ervaring, geduld en waarneming de leidraad vormen.

Transport en rust vóór de lossing



Het transport naar de losplaats vormt voor vrijwel alle duiven een belasting. Trillingen, geluiden, temperatuurverschillen en beperkte bewegingsruimte veroorzaken stress. Hoe beter duiven de gelegenheid krijgen om hiervan te herstellen, hoe rustiger en ordelijker het vertrek doorgaans verloopt.

In de praktijk blijkt dat voldoende rusttijd vóór de lossing bijdraagt aan een beter oriëntatievermogen direct na het loslaten. Het openen van de deuren enige tijd vóór de lossing stelt de duiven in staat hun omgeving waar te nemen en zich mentaal voor te bereiden op het vertrek.

Welke omgevingsfactoren hierbij een rol spelen, en hoe deze het oriëntatieproces kunnen beïnvloeden, komt in de volgende hoofdstukken uitgebreid aan bod.

Voor een meer technische en diepgaande bespreking van het oriëntatievermogen zelf zal op een later moment een afzonderlijke publicatie worden uitgebracht.

Het moment vóór de lossing

Wie duiven zelf opleert, beschikt over een extra en vaak onderschat diagnostisch hulpmiddel: **het gedrag van de duiven vóór de lossing**. Nog voordat de mand opengaat, geven duiven al aan of de omstandigheden voor hen kloppen.

Opleermannen als observatie-instrument

Bij het opleeren verdient het de voorkeur te werken met opleermannen waarvan **ten minste de bovenkant vrij is**, om de duiven de mogelijkheid te geven de omgeving te **scannen**.

Tijdens het transport blijven de duiven het best rustig wanneer de opleermand wordt afgedekt met:

- Een doek,
- Of een oude stofjas.

Dit dempt prikkels, voorkomt onrust en houdt de duiven in een afwachende toestand.

Eenmaal aangekomen op de gekozen losplaats wordt de mand **op de grond geplaatst**. Pas dan wordt de doek of jas verwijderd.

De lucht lezen vóór de lossing

Op dat moment gebeurt er iets belangrijks.

De duiven:

- Richten zich op,
- Scannen de lucht,
- Nemen daar even de tijd voor.

Er wordt nog niets geforceerd. De duiven bepalen zelf het tempo. En precies daarin schuilt de waarde van dit moment.

Wanneer de omstandigheden voor hen kloppen, zie je het vanzelf:

- De duiven beginnen door de mand te lopen,
- Er ontstaat beweging,
- De rust slaat om in activiteit.

Dat is het natuurlijke signaal dat het **sein om te lossen op groen staat**.

Stilte is geen goed teken

Blijven de duiven daarentegen stil zitten, bewegingloos en zonder geluid, dan is dat een duidelijk signaal. Niet van koppigheid, maar van **terughoudendheid**.

De duiven geven dan aan:

- Dat de lucht geen duidelijke informatie biedt,
- Dat de omstandigheden niet vertrouwenwekkend zijn,
- Of dat er iets “niet klopt”, ook al is het voor de mens niet direct zichtbaar.

In zo’n situatie is lossen onverstandig.

De parallel met de container

Wat hier op kleine schaal zichtbaar wordt, speelt zich in grote lijnen ook af in de duivencontainer.

Iedere ervaren convoyeur kent het verschil:

- Manden waar het **leeft**, waar duiven koeren en reageren,
- En manden die **doodstil** zijn, zonder geluid, zonder beweging.

Duiven die klaar zijn om te vertrekken, laten zich horen. Duiven die niet klaar zijn, zwijgen. Dat zwijgen is geen toeval, maar een signaal.

Wanneer een container stil is, weet iedere ervaren begeleider: **lossen mag dan nooit gebeuren**. Er is ergens iets niet in de haak, ook al is de oorzaak niet direct aan te wijzen.

Waarom dit zo belangrijk is

Dit gedrag:

- Is geen emotie,
- Geen toeval,
- Geen aanstellerij van duiven.

Het is een vorm van **collectieve waarneming**. Duiven reageren op een combinatie van factoren die wij vaak pas achteraf herkennen.

Wie leert luisteren en kijken naar dit moment, voorkomt fouten die later niet meer te herstellen zijn.

In context van oriëntatie

Oriëntatie in topvorm begint niet bij de vlucht, maar **vóór de lossing**.

Duiven die de omgeving kunnen lezen, geven zelf aan wanneer ze er klaar voor zijn.

Wie dat signaal negeert, dwingt een beslissing af.

Wie het respecteert, werkt mét de duif in plaats van ertegenin.

Het vertrek: geen automatisme

Een lossing is geen startschot waarna alles vanzelf goed loopt. Het is een overgangsmoment waarin de duif in korte tijd:

- Haar positie moet bepalen,
- Informatie moet filteren,
- En een eerste koersbeslissing moet nemen.

Wanneer oriëntatie in topvorm is, verloopt dit proces **rustig en doelgericht**.

Wanneer dat niet zo is, laat het gedrag van de duiven dit vrijwel direct zien.

Cirkelen

Kort cirkelen direct na de lossing is normaal. Het hoort bij het verzamelen van informatie en het opbouwen van groepscohesie.

Langdurig of onrustig cirkelen daarentegen wijst vaak op:

- Onzekerheid in de oriëntatie,
- Tegenstrijdige prikkels,
- Of een gebrek aan duidelijke richtinggevende informatie.

Hoe langer het cirkelen aanhoudt, hoe groter de kans dat de vlucht geen vlot verloop krijgt.

Uiteenvallen

Een goed vertrek kenmerkt zich door samenhang. De groep vormt zich, trekt weg en stabiliseert.

Wanneer duiven kort na de lossing:

- In meerdere richtingen uiteenvallen,
- Of in losse subgroepen verdwijnen,

Is dat een belangrijk signaal. Het wijst niet op paniek, maar op **verschillende interpretaties van dezelfde informatie**. De duiven “lezen” de omstandigheden niet eensluidend.

Dat is zelden een goed voorteken.

Plots omkeren

Plotseling omkeren of terugvliegen richting losplaats is een van de duidelijkste waarschuwingssignalen.

Dit gedrag ontstaat wanneer:

- Eerdere koerskeuzes direct worden gecorrigeerd,
- Of wanneer de omgeving geen bevestiging geeft van de gekozen richting.

Het is geen fout van de duif. Het is een reactie op een omgeving die geen betrouwbaar houvast biedt.

“Stilte” in de lucht

Soms gebeurt er ogenschijnlijk weinig. Geen paniek, geen chaos, maar ook geen duidelijke richting. De lucht oogt leeg, bewegingloos.

Deze “stilte” is verraderlijk. Het kan wijzen op:

- Gebrek aan thermische activiteit,
- Vlakke luchtstructuren,
- Of een informatiearme atmosfeer.

Duiven vertrekken, maar zonder overtuiging. Ze vliegen, maar niet met snelheid of doelgerichtheid. Juist dit soort vluchten lijkt aanvankelijk probleemloos, om later toch vast te lopen.

Waarom dit moment zo belangrijk is

Dit vertrekgedrag is het **eerste meetmoment van de vlucht**. Niet achteraf, maar direct.

Wie hier leert kijken, ziet:

- Of de omstandigheden coherent zijn,
- Of de duiven vertrouwen hebben in hun oriëntatie,
- En of de vlucht waarschijnlijk “valt” of “draagt”.

Veel problemen die uren later zichtbaar worden, kondigen zich hier al aan — subtiel, maar duidelijk voor wie weet waar hij op moet letten.

Overgang

Oriëntatie in topvorm is geen abstract begrip. Het wordt zichtbaar in de eerste minuten na de lossing.

Wie dat gedrag kan lezen, begrijpt waarom de volgende stap niet gaat over snelheid of afstand, maar over **richting en ruimte**.

Daarmee vormt dit vertrekgedrag de natuurlijke brug tussen de lossing en de verdere beoordeling van de vlieglijn.

Samenvattend kader: oriëntatie in topvorm — kernpunten

- Oriëntatie is geen losstaand mechanisme, maar functioneert alleen optimaal bij **volledige lichamelijke en mentale conditie**.
- Postduiven zijn **topsporters**: hun oriëntatievermogen is een samenspel van aangeboren aanleg en aangeleerde ervaring.
- Oriënteren is een **leerproces**, vooral bij jonge duiven. Training rond het hok en korte opleervluchten zijn essentieel.
- Een verminderde conditie leidt vrijwel altijd tot:
 - Tragere thuiskomst,
 - Onzeker vluchtgedrag,
 - Of het volledig uitblijven van terugkeer.
- Individuele verschillen zijn groot: niet elke duif beschikt over hetzelfde prestatieniveau of aanpassingsvermogen.
- Vorm ontstaat door **voorbereiding**: voeding, training, rust, huisvesting en motivatie.
- Transport en stress vóór de lossing beïnvloeden het oriëntatievermogen direct. Rusttijd en observatie vóór lossing verbeteren het vertrek en de eerste koersbepaling.

Kerninzicht:

Zonder vorm geen oriëntatie.

Zonder rust geen richting.

De liefhebber bepaalt de uitgangspositie — de duif moet het onderweg doen.

Een duif die in topvorm verkeert, beschikt over het vermogen om zich te oriënteren — maar dat vermogen werkt niet in het luchtledige. Het heeft een extern referentiepunt nodig om richting te geven aan het vertrek en de verdere vlucht. Eén natuurlijk element speelt daarin een centrale rol: **de zon**.

In het volgende hoofdstuk wordt onderzocht hoe zonlicht, zonnestand en seizoensinvloeden samenhangen met het oriëntatievermogen van postduiven, en waarom veranderingen in zonkracht en straling een merkbare invloed kunnen hebben op het verloop van wedvluchten.

Bekijk de video over het navigatiesysteem:



Wat de liefhebber thuis kan aflezen aan een vlucht



Wat de liefhebber thuis kan aflezen aan een vlucht

Observeren is meedenken

Een goede wedvlucht begint niet bij het lossen en eindigt niet bij de uitslag. Wie werkelijk wil begrijpen of een vlucht goed of slecht is verlopen, moet kijken naar zijn duiven — **binnen, op het hok of in de lucht rondom het hok.**

Daar ligt de waarheid van het verloop besloten.

Dat veronderstelt wel één belangrijke voorwaarde: de liefhebber moet zijn basis op orde hebben.

De randvoorwaarden: zonder basis geen oordeel

Goede waarneming begint bij goed vakmanschap.

Een liefhebber die zijn duiven onvoldoende heeft voorbereid, kan geen zuivere conclusies trekken over vervoer of lossing.

Tot de eerste vereisten behoren:

- Goede en gezonde duiven,
- een goed hok,
- correcte voorbereiding en training,
- en een verzorging die is afgestemd op de omstandigheden.

Alleen dan keren de meeste ingekorfde duiven ook daadwerkelijk terug — en alleen dan wordt hun gedrag een betrouwbare graadmeter.

Vooraf: het weer lezen is onderdeel van de sport

De verantwoordelijkheid van de liefhebber begint **dagen vóór de inkorving.**

Het weer moet de hele week gevolgd worden:

- wind mee of tegen,
- oplopende warmte of juist afkoeling,

- zon, bewolking of dreigende omslag.

Deze factoren bepalen **wat, hoeveel en hoe** er gevoerd wordt.

De laatste voeding vóór inkorving moet:

- licht verteerbaar zijn,
- energierijk,
- water opnemend,
- en géén dorst veroorzaken.

In mijn geval was dat de *Boarding Mix* van Matador. Niet als merkkeuze, maar als functioneel voorbeeld van wat een laatste voeding moet doen: energie leveren zonder ballast en geen dorst veroorzaken.

In de club: rust, lucht en water

Ook in het lokaal begint het lossen al.

De containermanden:

- staan ruim opgestapeld met balkjes ertussen voor ventilatie,
- zijn schoon en ontsmet,
- voorzien van schone waterbakjes met fris water aan de achterzijde.

Is het warm in het lokaal, dan moet de lucht bewegen:

- deuren en ramen tegenover elkaar open,
- en waar nodig werkende ventilatoren in de buurt van de reismanden.

Warmte die hier anders blijft hangen, reist mee.

Vervoer en verzamelplaats: warmte moet weg kunnen

De clubaanhanger moet:

- goed verlucht zijn,
- voldoende ruimte hebben tussen en boven de manden,

- zodat warme lucht kan ontsnappen.

Bij aankomst op de verzamelplaats:

- gaan de deuren direct open,
- wordt de lucht ververst,
- krijgen de duiven in de container water,
- en draait het ventilatiesysteem van de container.

Bij warm weer wordt de belading aangepast:

- extra ruimte boven en naast de duiven,
- minder maximale bezetting,
- ventilatie boven kwantiteit.

Hier eindigt de invloed van de liefhebber. Vanaf dit punt dragen convoyeur en lossingsverantwoordelijke de zorg.

Wachten aan het hok: de lucht vertelt al veel

Wie bij het hok staat te wachten, ziet soms al vóór de eigen aankomsten signalen. In principe zouden er **geen vreemde duiven** door de lucht mogen trekken. Gebeurt dat wel, dan zijn dat vaak duiven die:

- te vroeg zijn gelost,
- tijdens een nog heersende inversie,
- en uit de koers zijn geraakt.

Komen je eigen duiven uit een onverwachte richting — meestal dan uit noordwest — dan wijst ook dat op een **te vroege lossing**.

Dat zou niet mogen gebeuren.

De eerste minuten: dorst verraadt het verloop

Ik zette altijd een drinkpan met elektrolyten op de klep:

- om de duiven te leren dat daar altijd water staat,
- en om tijdverlies door drinken te zoeken op daken in de buurt te voorkomen.

Maar vooral: om te **kunnen observeren zonder het hok in te gaan**.

- Storten ze zich massaal op het water?
→ duidelijke dorst.
- Drinken ze rustig of nauwelijks?
→ evenwichtige aankomst.
- Gaan ze direct naar binnen zonder drinken?
→ weinig stress, goede omstandigheden.

Dorst is geen detail. Het is informatie.

Thuiskomstgedrag: focus of verspilling

Duiven die:

- scherp aankomen,
- geen tijd verspelen,
- en zich direct naar binnen haasten,

laten zien dat **alles heeft geklopt**: voorbereiding, verzorging, vervoer en lossing.

Blijven ze rondvliegen, dan is er iets mis:

- te weinig motivatie,
- of te zwaar gevoerd op de inkorfdag.

Te veel energie meenemen betekent **gewicht meeslepen** — en dat kost snelheid. Deze duiven zijn vaak ook te laat.

Landen: de poten liegen niet

Zakken duiven bij het landen door hun poten, dan is dat vrijwel altijd:

- watergebrek in de container,
- of uitdroging door warmte onderweg.

Opvallend is dat dit vaak de **eerste duiven** betreft. Latere duiven hebben onderweg soms gedronken en uitgerust — dat kost tijd, maar spaart het lichaam.

Stuiterend landen kan een andere oorzaak hebben:

- elektromagnetische verstoringen in de atmosfeer,
- stress bij aankomst,
- desoriëntatie in de laatste fase.

Ook dit zijn geen toevalligheden.

In het hok: herstel vertelt de waarheid

Eenmaal binnen zie je het vervolg van de vlucht.

- Hebben de duiven aandacht voor elkaar?
→ goed teken.
- Zie je plassen water of overgeven?
→ hittestress.
- Zijn ze nog goed op gewicht?
→ verzorging en lossing waren correct.
- Is de mest redelijk vast?
→ normaal verloop.
- Is de mest dun?
→ hard gewerkt om thuis te komen.

Voeding na thuiskomst moet daarop aansluiten:

- eerst licht en energierijk,

- kleine beetjes,
- later pas opbouwen met vliegvoer,
- aangevuld met bijvoorbeeld gepelde pinda's voor vetaanvulling.

Zo staan de duiven **nog op de dag van thuiskomst** alweer op de rails voor de volgende vlucht.

Observeren is verantwoordelijkheid nemen

De liefhebber wil een zo goed mogelijk resultaat voor zichzelf. Maar dat kan alleen als het resultaat **voor iedereen** beter wordt.

Door:

- goed voor te bereiden,
- scherp te observeren,
- en waarnemingen serieus te nemen.

Niet om te klagen, maar om mee te denken.

Want uiteindelijk is dat waar *De kunst van het lossen* over gaat:

goede vluchten ontstaan niet door toeval, maar door gedeelde verantwoordelijkheid.

Hoofdstuk 23. Toekomst van verantwoord lossen

In de moderne duivensport wordt de beslissing om te lossen steeds complexer. Atmosferische omstandigheden, transport, welzijn en navigatie spelen allemaal een rol. In de volgende bijdragen worden enkele inzichten samengebracht die kunnen helpen om lossingen beter te begrijpen en verantwoord te organiseren.

De Lossingswijzer – de route naar inzichtelijk lossen



Lossen is het startschot van elke wedvlucht of opleervlucht, maar het is veel meer dan alleen deuren of een uitvliegklep openen. Het is een zorgvuldig afgewogen moment waarin **weer, afstand, veiligheid en dierenwelzijn** samenkomen. De *Lossingswijzer* op stevenvanbreemen.nl biedt inzicht in hoe en waarom lossingen op een bepaalde manier plaatsvinden. Het is een hulpmiddel dat liefhebbers helpt de logica achter beslissingen van de lossingscommissie te doorgronden en zo beter voorbereid te zijn.

“Lossen is niet slechts een actie, maar een afweging van omstandigheden en welzijn. Wie het begrijpt, kan anticiperen, plannen en leren.”

Wat is de Lossingswijzer?

De Lossingswijzer is een praktische leidraad die inzicht geeft in:

- **Tijdstip van lossing:** afhankelijk van weersomstandigheden, windrichting en zichtbaarheid.
- **Losplaatskeuze:** gebaseerd op optimale vliegtrajecten naar diverse hokken.
- **Uitwijkscenario's:** hoe de commissie reageert op onverwachte omstandigheden zoals storm of de aanwezigheid van roofvogels.

Het doel is duidelijk: transparantie bieden, zodat liefhebbers kunnen begrijpen **waarom een lossing op een bepaald moment plaatsvindt** en niet alleen zien *wat* er gebeurt.

Belang voor de liefhebber

De Lossingswijzer helpt je te begrijpen:

- Hoe het weer de aankomsttijd beïnvloedt.
- Welke factoren stress bij de duiven kunnen veroorzaken.
- Hoe je verzorging en voorbereiding kunt afstemmen op het losmoment.

Een geïnformeerde liefhebber kan niet alleen beter plannen, maar ook de duiven **veilig en efficiënt laten starten**, waardoor de kans op succes én welzijn toeneemt.

Dierenwelzijn centraal

Een verantwoord lossingsbeleid houdt rekening met het welzijn van de duiven. Stressvolle omstandigheden, zoals sterke wind, regen of de aanwezigheid van roofvogels, kunnen catastrofale gevolgen hebben. Door het gebruik van de Lossingswijzer wordt duidelijk:

- **Wanneer het verantwoord is om te lossen.**
- **Waarom een lossing soms wordt uitgesteld of verplaatst.**
- **Hoe paniekreacties bij duiven worden voorkomen.**

Dit maakt de Lossingswijzer tot een instrument dat niet alleen sportief inzicht biedt, maar ook ethisch verantwoord is.

Zo gebruik je de Lossingswijzer

Bij het raadplegen van de Lossingswijzer let je op:

1. **Losplaats en afstand:** hoe ver vliegen je duiven en wat is het ideale traject?
2. **Tijdstip:** waarom op dit moment en niet later?
3. **Weersomstandigheden:** windrichting, snelheid, zicht, temperatuur.
4. **Eventuele uitwijk- of aanpassingsscenario's:** wat kan er gebeuren en hoe beïnvloedt dit jouw duiven?

Door dit consequent te volgen, kun je anticiperen en je verzorgingsstrategie afstemmen op realistische verwachtingen.

Vooruitkijken met kennis

De kracht van de Lossingswijzer ligt in het **voorspellende inzicht**:

- Je leert vluchtverloop inschatten.
- Je kunt de fysieke belasting van de duiven beter inschatten.
- Je begrijpt hoe weersinvloeden en trajectkeuzes de prestaties beïnvloeden.

Wie de Lossingswijzer begrijpt, werkt met kennis en ervaring, niet met toeval.

De Lossingswijzer laat zien hoe kennis, observatie en praktische ervaring samenkomen. Het maakt de lossing **begrijpelijk, verantwoord en leerzaam**.

Voor een volledige weergave en actuele updates, bezoek de:



Elke lossing is ook een les

Voor jonge duiven is een lossing meer dan een wedstrijdmoment. Het is een leerervaring.

In de eerste vluchten worden niet alleen kilometers afgelegd, maar ook patronen vastgelegd. Rust, overzicht en duidelijke vertrekcondities dragen bij aan vertrouwen. Onrust, hitte, stress en onduidelijke vertrekmomenten doen dat niet.

Ervaringen uit de eerste lossingen werken lang door. Een moeizame of chaotische lossing kan ervoor zorgen dat een jonge duif bij volgende vluchten aarzelder vertrekt, sneller energie spaart of eerder besluit af te wijken.

Verliezen bij jonge duiven zijn daarom niet altijd toeval of pech. Ze zijn vaak het gevolg van een leerproces dat in een ongunstige richting is gestuurd.

Elke lossing draagt bij aan het vormen — of vervormen — van het oriëntatievermogen. Wie dat beseft, kijkt anders naar het moment van lossen en weegt risico's zorgvuldiger af.

Waarom ervaring soms faalt bij extreme omstandigheden

Ervaring is het fundament van onze sport. Het vermogen om situaties te herkennen, patronen te zien en daarop te anticiperen, maakt het verschil tussen succes en falen. Maar ervaring is altijd gebaseerd op wat we eerder hebben meegemaakt. Het werkt door herkenning. En als omstandigheden plotseling veranderen, kan deze ervaring ons bedriegen.

Herkenning versus ongekende omstandigheden

- “Zo deden we het altijd” is een krachtige leidraad, maar alleen zolang de situatie lijkt op wat eerder is voorgekomen.

- Klimaatverandering, ongebruikelijke hittegolven, stormen op momenten dat dat normaal niet gebeurt: dit zijn omstandigheden zonder precedent. Alles wat bekend en vertrouwd leek, kan plotseling ontoereikend zijn.

Waarom terughoudendheid juist nu essentieel is

- Vertrouwen op oude routines kan leiden tot overmoed: te veel duiven in te warme manden, verkeerde lossingsmomenten, onvoldoende ventilatie of hydratatie.
- Een kritische blik en bewustzijn van cumulatieve stress, microklimaat en extreme weersinvloeden helpen fouten voorkomen.
- Dit vraagt om een actieve, anticiperende houding: niet blind varen op ervaring, maar altijd checken of oude routines nog passen bij de nieuwe realiteit.

Brug naar het voorzorgsbeginsel

- Bij onzekerheid geldt: niet maximaliseren, maar minimaliseren van risico.
- Het voorzorgsbeginsel wordt praktisch toepasbaar: liever maatregelen treffen tegen potentiële schade, ook al is het weer buitengewoon, dan achteraf constateren dat ervaring tekortschiet.
- Dit principe beschermt vitaliteit, prestaties en de duurzame kwaliteit van je duivenstam.

Kern voor de liefhebber

- Ervaring blijft onmisbaar, maar is geen garantie onder ongekende omstandigheden.
- Observeer, analyseer, wees terughoudend en anticipeer op cumulatieve belastingen en microklimaten.
- Pas oude routines kritisch toe en wees bereid aan te passen: dat is nu meer dan ooit de sleutel tot verantwoord succes.

Notitie voor lossingsverantwoordelijken en convoyeurs

Lossen vraagt inzicht — geen haast

Lossingsverantwoordelijken en convoyeurs dragen een bijzondere verantwoordelijkheid. Zij beslissen niet alleen over het verloop van een wedvlucht, maar over het welzijn en de veiligheid van duizenden dieren tegelijk.

De kerninzichten uit *De Kunst van het Lossen* laten zich als volgt samenvatten:

1. **Een goede lossing begint vóór de lossing**

Verzorging, transport, rust en klimaat in mand en container bepalen de uitgangspositie van de duif. Oriëntatie functioneert alleen optimaal wanneer het lichaam in balans is.

2. **Zicht is een absolute randvoorwaarde**

Goed zicht is geen voordeel, maar een basisvoorwaarde. Waas, nevel, mist of inversie kunnen het oriëntatiesysteem blokkeren, ook bij ogenschijnlijk mooi weer.

3. **Oriëntatie is contextafhankelijk**

Duiven oriënteren zich niet op één signaal, maar op een combinatie van zon, licht, luchtstructuur, landschap en ervaring. Wanneer meerdere van deze elementen tegelijk worden verstoord, nemen risico's exponentieel toe.

4. **Vertrekgedrag is het eerste meetmoment**

Stilte, twijfel, omkeren of gebrek aan richting zijn geen toevalligheden. Ze zijn signalen. Wie ze leert herkennen, ziet problemen vaak vóóordat ze ontstaan.

5. **Uitstellen is een actieve beslissing**

Wachten is geen zwakte, maar professioneel handelen. Veel omstandigheden verbeteren vanzelf met tijd — vooral zicht, luchtbeweging en thermiek.

6. Transparantie beschermt de sport

Uitlegbaarheid en inzichtelijk handelen versterken het vertrouwen van liefhebbers én van de buitenwereld. Kennis delen is geen risico, maar een vorm van zelfbescherming.

Lossen vraagt geen durf, maar inzicht.

Geen snelheid, maar afweging.

Lossen is geen routinematige handeling, maar verantwoordelijkheid.

Bekijk onderstaande oude documentaire over de duivensport:



De toekomst van verantwoord lossen

De duivensport heeft zich in de afgelopen decennia sterk ontwikkeld. Transportmiddelen zijn verbeterd, communicatie is sneller geworden en het inzicht in oriëntatie en atmosfeer is gegroeid. Toch blijft de beslissing om te lossen één van de meest kritische momenten in de hele sport. Op dat moment komen welzijn van de duiven, sportieve eerlijkheid en de verantwoordelijkheid van de organisatie samen.

De toekomst van verantwoord lossen zal daarom steeds meer steunen op een combinatie van ervaring, wetenschap en techniek.

Toekomstige technieken

De technologische mogelijkheden ontwikkelen zich snel. Waar vroeger voornamelijk werd gekeken naar windrichting, bewolking en temperatuur, kan tegenwoordig een veel breder beeld van de atmosfeer worden opgebouwd. Satellietbeelden, radargegevens en numerieke weersmodellen maken het mogelijk om de structuur van de atmosfeer veel nauwkeuriger te analyseren.

In de toekomst kan deze informatie steeds vaker rechtstreeks beschikbaar worden gemaakt voor lossingsverantwoordelijken. Digitale platforms kunnen bijvoorbeeld realtime kaarten tonen met luchtstromen, frontstructuren en zichtcondities langs de vlieglijn. Daardoor kan niet alleen het weer op de lossingsplaats worden beoordeeld, maar ook de omstandigheden op de volledige route naar huis.

Dit betekent niet dat techniek de menselijke beslissing vervangt. Het betekent wel dat de beslissing beter onderbouwd kan worden.

Betere meteorologische analyse

Een belangrijke stap voor de toekomst ligt in het verdiepen van de meteorologische analyse. Veel problemen bij wedvluchten ontstaan niet door slecht weer in de klassieke betekenis, maar door complexe atmosferische

structuren. Denk aan scherpe overgangszones in de lucht, instabiele luchtlagen of sterke variaties in windrichting op verschillende hoogten.

Door gebruik te maken van moderne meteorologische gegevens kan men steeds beter begrijpen wanneer zulke situaties optreden. Het analyseren van luchtlagen, thermiekstructuren en zichtcondities kan helpen om te voorspellen of duiven een stabiel navigatiebeeld zullen vinden.

Voor lossingsverantwoordelijken betekent dit dat het weer niet alleen moet worden beoordeeld op basis van wat men aan de grond ziet, maar ook op basis van wat er zich in de atmosfeer boven de vlieglijn afspeelt.

Automatisering van lossystemen

Ook op het gebied van transport en lossing zelf zijn verdere verbeteringen mogelijk. Moderne containers maken het steeds beter mogelijk om duiven gelijktijdig en gecontroleerd te lossen. Automatische systemen kunnen ervoor zorgen dat alle compartimenten exact op hetzelfde moment openen, waardoor een eerlijker vertrek ontstaat.

In de toekomst kunnen dergelijke systemen verder worden geïntegreerd met logistieke en meteorologische informatie. Denk bijvoorbeeld aan lossingsinstallaties die centraal worden aangestuurd, of systemen die ervoor zorgen dat grote groepen duiven in meerdere fasen veilig kunnen vertrekken.

Het doel van zulke technieken is niet om het proces ingewikkelder te maken, maar juist om het vertrek van de duiven rustiger, gelijkmatiger en veiliger te laten verlopen.

Verantwoordelijkheid van organisaties

Naast techniek en kennis blijft de rol van organisaties cruciaal. De verantwoordelijkheid voor het lossen van duizenden duiven kan niet uitsluitend bij één persoon liggen. Het is een gezamenlijke verantwoordelijkheid van vervoerders, convoyeurs, bestuurders en sportorganisaties.

Daarom is het belangrijk dat er duidelijke procedures bestaan voor de beoordeling van omstandigheden, het nemen van beslissingen en het evalueren van vluchten. Transparantie en open communicatie helpen om vertrouwen te behouden, zowel bij liefhebbers als bij de buitenwereld.

De duivensport staat bovendien steeds meer onder maatschappelijke aandacht. Juist daarom is het belangrijk dat beslissingen rond het lossen zorgvuldig en verantwoord worden genomen. Elke goed georganiseerde vlucht versterkt het vertrouwen in de sport.

Een lerende sport

Misschien wel de belangrijkste ontwikkeling voor de toekomst is dat de sport zichzelf blijft evalueren. Elke lossing, of die nu probleemloos verloopt of niet, levert informatie op. Door ervaringen systematisch te verzamelen en te analyseren kan de kennis binnen de sport verder groeien.

Zo ontstaat stap voor stap een cultuur waarin leren centraal staat. Een sport waarin ervaring, wetenschap en techniek elkaar aanvullen.

En uiteindelijk is dat de kern van verantwoord lossen: het streven om elke vlucht zo veilig, eerlijk en zorgvuldig mogelijk te laten verlopen.

Een model voor de ideale lossingsbeslissing

Het lossen van duiven is geen handeling die uitsluitend op routine kan worden gebaseerd. Iedere vlucht vindt plaats onder unieke omstandigheden. De ervaring van convoyeurs en lossingsverantwoordelijken blijft daarbij van grote waarde, maar ervaring alleen is niet altijd voldoende. Juist in complexe atmosferische situaties kan een systematische beoordeling helpen om tot een beter besluit te komen.

Een verantwoorde lossingsbeslissing berust in feite op vier pijlers: de toestand van de duiven, de atmosferische omstandigheden, de situatie op de vlieglijn en de organisatorische verantwoordelijkheid.

De eerste vraag betreft altijd het **welzijn en de conditie van de duiven**. Hebben de duiven tijdens het transport voldoende rust gehad? Zijn zij goed gehydrateerd en in staat om onmiddellijk te vertrekken? Transport, ventilatie en verzorging bepalen in sterke mate hoe de duiven het vertrek kunnen verwerken. Een lossing die onder deze voorwaarden niet verantwoord is, moet eenvoudigweg worden uitgesteld.

De tweede pijler is de **atmosferische situatie op de lossingsplaats**. Zicht, bewolking, wind en luchtstabiliteit spelen hier een rol. Het gaat daarbij niet alleen om de vraag of het weer “goed” lijkt, maar vooral of de duiven bij het vertrek een stabiel en herkenbaar navigatiebeeld kunnen opbouwen. Onrustige luchtlagen of plotselinge veranderingen in windstructuur kunnen dit proces verstoren.

De derde factor betreft de **omstandigheden op de vlieglijn**. Zelfs wanneer het weer op de lossingsplaats gunstig is, kan zich verderop op de route een probleemzone bevinden. Fronten, regenbanden of sterke windvelden kunnen het verloop van een vlucht aanzienlijk beïnvloeden. Een goede lossingsbeslissing houdt daarom rekening met het volledige traject dat de duiven moeten afleggen.

De vierde pijler is de **verantwoordelijkheid van de organisatie**. De beslissing om te lossen heeft gevolgen voor duizenden duiven en voor vele liefhebbers. Daarom moet de beslissing transparant en zorgvuldig worden genomen.

Overleg, duidelijke procedures en een goede informatievoorziening dragen bij aan een verantwoorde uitvoering van de vlucht.

Wanneer deze vier pijlers samen in beschouwing worden genomen, ontstaat een evenwichtige beoordeling van de situatie. Soms leidt dat tot een onmiddellijke lossing, soms tot uitstel, en soms tot het besluit om een vlucht niet door te laten gaan. In alle gevallen blijft het uitgangspunt hetzelfde: het welzijn van de duiven en de eerlijkheid van de sport staan voorop.

De toekomst van de duivensport zal steeds meer steunen op deze combinatie van ervaring, analyse en verantwoordelijkheid. Niet het snelste besluit is het beste besluit, maar het besluit dat het meest zorgvuldig tot stand komt.

En daarin ligt uiteindelijk de ware betekenis van de kunst van het lossen.



Het vervoer van postduiven in de toekomst

Van transportmiddel naar welzijnssysteem

Wie vandaag naar een moderne duivenwagen kijkt, ziet een indrukwekkend stuk techniek. Ventilatoren, luchtkanalen, manden, drinksystemen en verlichting hebben het vervoer van postduiven de afgelopen decennia sterk verbeterd. Toch laat het wetenschappelijke onderzoek zien dat we nog maar aan het begin staan van wat werkelijk mogelijk is.

De studies en rapporten die de **Werkgroep Wetenschappelijk Onderzoek Welzijn Duiven (W.O.W.D)** de afgelopen decennia heeft gepubliceerd, maken één ding duidelijk: het vervoer van postduiven is geen eenvoudige logistieke handeling, maar een complex biologisch proces waarin fysiologie, klimaat, gedrag en techniek voortdurend op elkaar inwerken. De toekomst van het duivenvervoer zal daarom niet alleen bepaald worden door betere wagens, maar vooral door een andere manier van denken.

De wagen als klimaatkamer

Een van de belangrijkste inzichten uit het onderzoek naar duivenvervoer is dat de omstandigheden in een transportwagen sterk kunnen verschillen van de buitentemperatuur. Metingen in duivenwagens tonen aan dat de temperatuur in de wagen soms aanzienlijk hoger kan oplopen dan buiten, een verschil dat kan oplopen tot meerdere graden.

Dat verschil lijkt misschien klein, maar voor een duif die in een afgesloten mand zit, kan het grote gevolgen hebben. Postduiven beginnen rond de 32 graden Celsius actief vocht te verdampen om hun lichaam te koelen. Wanneer dat proces te lang aanhoudt, verliezen ze gewicht en raken ze gedehydrateerd.

Het onderzoek laat bovendien zien dat transporttemperaturen boven ongeveer 28 graden een duidelijke negatieve invloed kunnen hebben op het thuiskomen van duiven.

Dit betekent dat een transportwagen eigenlijk niet alleen een vervoermiddel is, maar een soort mobiele klimaatkamer. In de toekomst zal het vervoer daarom

steeds meer draaien om het actief beheren van dat klimaat. Ventilatie alleen is dan niet voldoende. Wagens zullen waarschijnlijk worden uitgerust met sensoren die temperatuur, luchtvochtigheid en luchtstroming voortdurend meten, zodat het binnenklimaat actief kan worden gestuurd.

De wagen wordt daarmee minder een vrachtwagen en meer een gecontroleerde leefomgeving.

De mand als biologisch ecosysteem

Naast het klimaat in de wagen speelt ook de situatie in de mand een grote rol. Het onderzoek naar mandbezetting laat zien dat het aantal duiven per mand direct invloed heeft op temperatuur, activiteit en welzijn. Hoe meer duiven er in een mand zitten, hoe meer warmte wordt geproduceerd en hoe groter de kans op onrust en beschadigingen.

Duiven gedragen zich in een transportmand namelijk niet passief. Wanneer één duif beweegt, reageren vaak meerdere duiven tegelijk. Daardoor ontstaan kettingreacties van activiteit waarbij de hele mand tijdelijk in beweging komt. Dat verhoogt de warmteproductie en kan het klimaat verder verslechteren.

Het vervoer van duiven moet daarom niet alleen worden gezien als een technische kwestie van ventilatie en luchtstroming. Het is ook een kwestie van gedragsbiologie. In een toekomstgericht transportsysteem zal daarom steeds meer aandacht komen voor de relatie tussen mandbezetting, gedrag en klimaat.

De verborgen stress van transport

Transport is voor een postduif een bijzondere situatie. In de natuur verplaatst een vogel zich vrijwel altijd vliegend. De duif kiest zelf haar tempo, haar hoogte en haar richting. In een duivencontainer gebeurt precies het tegenovergestelde: de duif wordt passief vervoerd in een afgesloten ruimte, vaak gedurende vele uren.

Onderzoek laat zien dat temperatuurpieken en plotselinge veranderingen in omstandigheden sterke onrust onder duiven kunnen veroorzaken. Wanneer

duiven actief worden en beginnen te bewegen of fladder bewegingen te maken, produceren ze extra warmte. Daardoor kan een situatie ontstaan waarin de warmteproductie sneller stijgt dan de duif kan afkoelen. In extreme gevallen kan dat zelfs leiden tot acute oververhitting.

Dat inzicht heeft belangrijke gevolgen voor de toekomst van het duivenvervoer. Het betekent dat het welzijn van duiven tijdens transport niet alleen wordt bepaald door gemiddelde omstandigheden, maar juist door korte pieken in temperatuur of onrust.

De uitdaging voor de toekomst ligt daarom in het stabiliseren van het transportklimaat.

Van ervaring naar meetbare kennis

Lange tijd werd het vervoer van duiven vooral beoordeeld op basis van ervaring. Convoyeurs en bestuurders ontwikkelden een goed gevoel voor omstandigheden in de wagen, voor ventilatie en voor het gedrag van de duiven. Die ervaring blijft waardevol, maar het onderzoek laat zien dat veel processen zich onzichtbaar afspelen.

Temperatuurverschillen van enkele graden, kleine variaties in luchtstroming of veranderingen in vochtigheid kunnen grote gevolgen hebben voor de duiven in de mand.

Daarom zal het vervoer van de toekomst steeds meer gebaseerd zijn op metingen. Sensoren, dataloggers en automatische registratie van klimaatgegevens maken het mogelijk om precies te zien wat er tijdens transport gebeurt. Niet alleen in één wagen, maar in honderden transporten over meerdere jaren.

Daarmee ontstaat voor het eerst een echte kennisbasis over transportomstandigheden in de duivensport.

De volgende stap: een intelligent transportsysteem

Wanneer al deze kennis samenkomt, ontstaat een nieuw beeld van het postduivenvervoer. Het gaat dan niet meer alleen om het verplaatsen van duiven van punt A naar punt B, maar om het beheren van een complex systeem waarin klimaat, gedrag en fysiologie samenkomen.

In zo'n systeem spelen meerdere elementen een rol: de inrichting van de wagen, de ventilatie, de mandbezetting, de beschikbaarheid van water en voer, de duur van het transport en de meteorologische omstandigheden op de losplaats.

De toekomst van het duivenvervoer ligt daarom waarschijnlijk in een geïntegreerde benadering. Postduivencontainers worden uitgerust met sensoren en automatische klimaatregeling. De omstandigheden tijdens transport worden continu gemonitord. De verzamelde gegevens worden gebruikt om het systeem steeds verder te verbeteren.

De duivensport komt daarmee dichterbij de manier waarop ook in andere diersectoren wordt gewerkt: metingen, analyse en voortdurende optimalisatie.

Een nieuwe fase in de duivensport

Wanneer men de ontwikkeling van het duivenvervoer over de afgelopen halve eeuw bekijkt, ziet men een duidelijke lijn. Eerst was er het tijdperk van eenvoudige transportwagens. Daarna kwam het tijdperk van technische verbetering met ventilatie, een andere vorm van watervoorziening en betere organisatie.

Nu begint een derde fase: het tijdperk van kennis gestuurd vervoer.

In die fase wordt het vervoer van postduiven niet langer alleen gezien als een praktische noodzaak van de sport, maar als een cruciale schakel in het welzijn en de prestaties van de duif. De inzichten uit wetenschappelijk onderzoek vormen daarbij de basis.

Het transport van de toekomst zal daarom steeds meer lijken op een zorgvuldig beheerd ecosysteem op wielen, waarin techniek, biologie en ervaring samenkomen.

En misschien ligt daarin wel de belangrijkste vooruitgang van allemaal: het besef dat de kwaliteit van een vlucht niet begint op de losplaats, maar al uren eerder, in de stille atmosfeer van de transportwagen.

Belangrijkste wetenschappelijke inzichten uit transportonderzoek

Onderzoek naar het vervoer van postduiven heeft de afgelopen decennia een aantal belangrijke inzichten opgeleverd. Deze inzichten hebben het beeld van transport ingrijpend veranderd. Waar vervoer vroeger vooral als een logistieke stap in de organisatie van een vlucht werd gezien, wordt het tegenwoordig steeds meer beschouwd als een kritische fase in het welzijn en de prestaties van de duif.

Een van de eerste conclusies uit transportonderzoek is dat het klimaat in een duivenwagen sterk kan afwijken van de buitentemperatuur. Door de warmteproductie van de duiven zelf kan de temperatuur in de wagen meerdere graden hoger worden dan buiten. Dit effect wordt versterkt wanneer de ventilatie onvoldoende is of wanneer de wagen langdurig stilstaat.

Postduiven beginnen bij oplopende temperaturen actief warmte af te voeren door vocht te verdampen via de ademhaling. Dit proces helpt om het lichaam te koelen, maar leidt tegelijkertijd tot vochtverlies en gewichtsverlies. Wanneer deze situatie lang aanhoudt, kan dat de conditie van de duif aantasten nog vóór de vlucht begint.

Daarnaast blijkt dat de bezetting van de mand een belangrijke rol speelt. Hoe meer duiven zich in een beperkte ruimte bevinden, hoe groter de gezamenlijke warmteproductie en hoe moeilijker het wordt om de temperatuur stabiel te houden. Tegelijkertijd kan een hogere bezetting leiden tot meer activiteit en onrust in de mand, wat de warmteproductie verder verhoogt.

Een ander belangrijk inzicht is dat transportstress vaak niet het gevolg is van één enkele factor, maar van een opeenstapeling van omstandigheden.

Temperatuur, ventilatie, duur van het transport, beweging van de wagen en het gedrag van de duiven in de mand werken allemaal op elkaar in. Kleine veranderingen in één factor kunnen daardoor onverwacht grote gevolgen hebben.

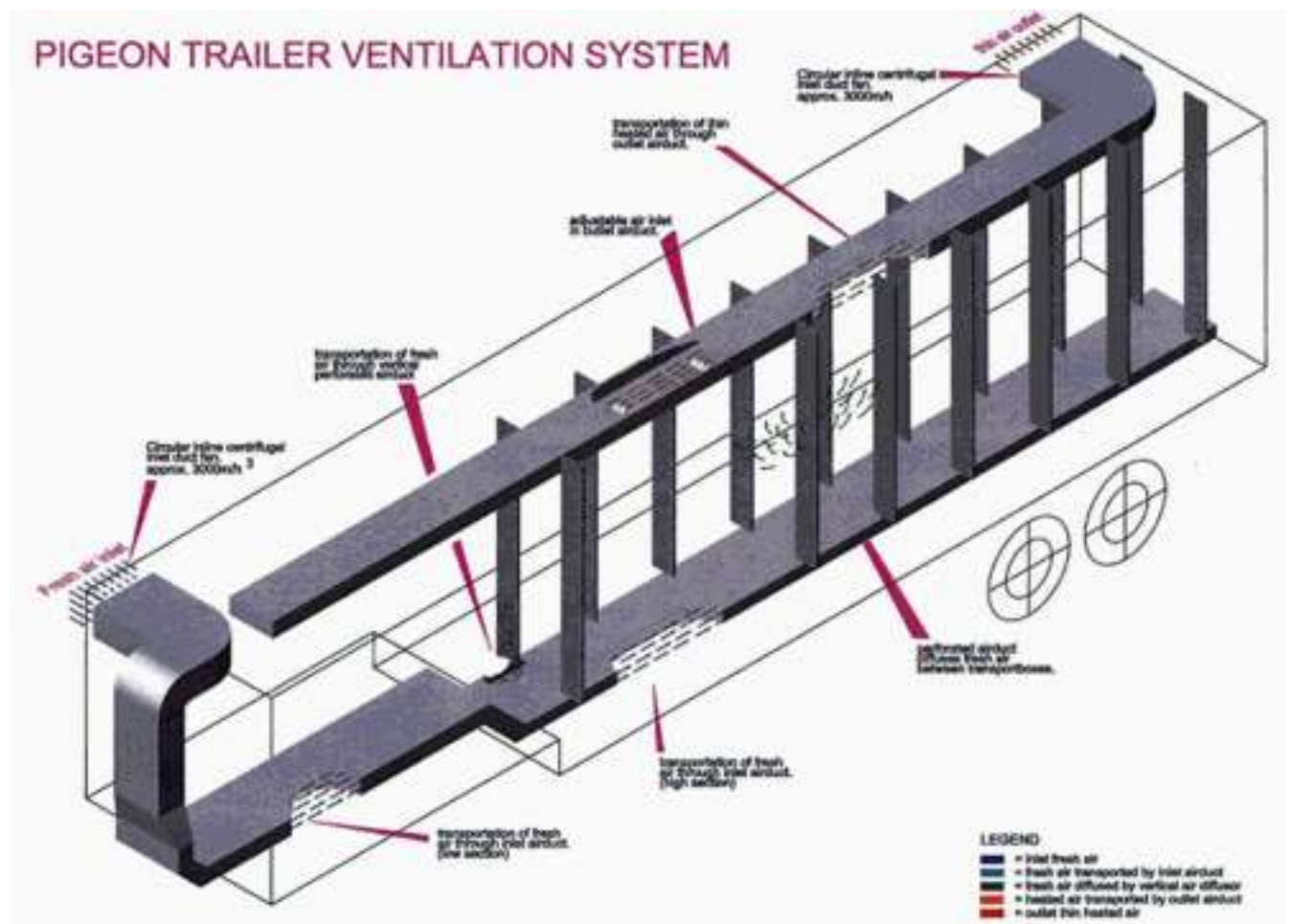
Het onderzoek laat ook zien dat vooral pieken in temperatuur of plotselinge veranderingen in omstandigheden problematisch kunnen zijn. Een korte periode van oververhitting kan al leiden tot sterke onrust onder de duiven. Wanneer meerdere duiven tegelijk beginnen te bewegen of te fladderen, kan de warmteproductie in korte tijd sterk toenemen.

Deze inzichten hebben geleid tot een groeiend besef dat het vervoer van postduiven zorgvuldig moet worden georganiseerd. Ventilatie, mandbezetting, drinkvoorziening en transportduur spelen allemaal een rol in het creëren van stabiele omstandigheden. In feite vormt de transportwagen een tijdelijk ecosysteem waarin klimaat, gedrag en fysiologie voortdurend op elkaar reageren.

Het moderne onderzoek naar postduivenvervoer heeft daarmee een belangrijk principe bevestigd: de kwaliteit van een vlucht begint niet op de losplaats, maar al tijdens het transport.

De postduivencontainer van 2040

De toekomst van verantwoord duivenvervoer



Wie vandaag een moderne duivenwagen ziet vertrekken naar een lossingsplaats, krijgt gemakkelijk de indruk dat het systeem al tot in de perfectie ontwikkeld is. De containers ogen professioneel, de manden zijn gestandaardiseerd en het transport verloopt volgens vaste procedures. Toch is de werkelijkheid minder vanzelfsprekend. Het vervoer van postduiven is nog altijd sterk afhankelijk van praktische ervaring, terwijl de technische mogelijkheden om het transportklimaat te beheersen de laatste decennia enorm zijn toegenomen.

De toekomst van het duivenvervoer ligt daarom niet zozeer in grotere wagens of meer automatisering, maar in een fundamenteel beter begrip van wat er **binnen in de container** gebeurt. Zodra duizenden duiven samen in een afgesloten ruimte worden vervoerd, ontstaat een complex biologisch systeem waarin warmteproductie, vocht, zuurstofverbruik en luchtstroming voortdurend met elkaar in wisselwerking staan.

De container van de toekomst moet dat systeem actief sturen.

Van transportmiddel naar klimaatsysteem

Een moderne duivencontainer zal steeds minder lijken op een eenvoudige transportwagen en steeds meer op een gecontroleerde leefomgeving. Over de hele lengte van de container meten sensoren continu temperatuur, luchtvochtigheid, CO₂-concentratie en luchtstroming. Deze gegevens worden niet alleen geregistreerd, maar ook direct gebruikt om ventilatoren en luchtinlaten automatisch aan te sturen.

Voor de convoyeur verandert de rol daardoor ingrijpend. In plaats van te vertrouwen op ervaring alleen, beschikt hij over een realtime overzicht van het klimaat in de wagen. Op een scherm in de cabine kan hij zien of ergens in de container warme zones ontstaan, of de ventilatie overal gelijkmatig werkt en hoe het klimaat zich ontwikkelt tijdens het transport.

Transport wordt daarmee een **actief beheerd proces** in plaats van een passieve verplaatsing van manden met duiven.

Het hart van het systeem: gecontroleerde luchtstroming

Het grootste probleem in duivenvervoer is nooit de temperatuur alleen geweest, maar de **verdeling van lucht** in de container. Warmte en vocht hopen zich gemakkelijk op tussen dicht op elkaar gestapelde manden, terwijl verse lucht vaak slechts langs de buitenzijde circuleert.

Al vroeg werd daarom duidelijk dat een duivencontainer eigenlijk moet worden ontworpen zoals een ventilatiesysteem.

Een van de concepten die al in de jaren negentig werd ontwikkeld, was een container met een **dubbele vloerconstructie**. In dat ontwerp bestaat de vloer uit drie langwerpige segmenten. In het midden bevindt zich een ventilatiekanaal waarlangs frisse lucht naar binnen wordt geblazen. Via openingen kan deze lucht omhoog stijgen in de midden gang van de container. Links en rechts van dit centrale kanaal liggen twee extra segmenten die zich precies onder de rijen manden bevinden.

Door vanuit deze segmenten lucht omhoog te laten stromen tussen de manden ontstaat een extra ventilatie pad. Frisse lucht wordt dan niet alleen langs de buitenzijde aangevoerd, maar stijgt ook van onderaf op tussen de rijen manden. Daardoor kan warme lucht die zich in de manden ophoopt veel gemakkelijker ontsnappen.

Dit principe – ventilatie van onder naar boven – vormt in feite de basis van een stabiel transportklimaat.

Technisch kader: Hoe warmte zich in een duivencontainer opbouwt

Elke duif produceert continu lichaamswarmte. Bij rust ligt dat vermogen rond de 8 tot 10 watt per dier. In een container met enkele duizenden duiven ontstaat daardoor een aanzienlijke warmtebron die voortdurend energie aan de lucht afgeeft.

Wanneer die warmte niet snel genoeg wordt afgevoerd, stijgt de temperatuur tussen de manden. Tegelijkertijd produceren duiven vocht via ademhaling en mest. Warme lucht kan meer vocht vasthouden dan koude lucht, waardoor een stijgende temperatuur ook de luchtvochtigheid verhoogt.

Het gevolg is een kettingreactie: warme, vochtige lucht wordt zwaarder belast met CO₂ en blijft tussen de manden hangen. Zonder voldoende luchtstroming ontstaat zo een lokaal microklimaat dat aanzienlijk kan afwijken van de temperatuur die elders in de container wordt gemeten.

De belangrijkste taak van ventilatie is daarom niet alleen koelen, maar vooral **het voortdurend afvoeren van warmte en vocht voordat zij zich ophopen**.

De plaatsing van de manden

Een tweede factor die vaak wordt onderschat is de **afstand tussen de manden**. Wanneer manden te dicht op elkaar staan, blokkeren zij de luchtstroming en ontstaat er een soort warmte-opslag tussen de rijen.

In een toekomstgerichte container staan de manden daarom iets verder uit elkaar. De ruimte tussen de rijen vormt dan een verticale ventilatieschacht waardoor lucht vrij kan opstijgen. Boven in de container blijft bovendien bewust extra vrije ruimte bestaan. Dat bovenste volume fungeert als een verzamelzone waar warme lucht zich kan ophopen voordat deze via ventilatieopeningen naar buiten wordt afgevoerd.

Het klinkt eenvoudig, maar juist deze kleine ontwerpelementen bepalen of een container stabiel blijft bij hoge buitentemperaturen.

Luchtinlaat: een onderschat probleem

Een praktisch probleem dat bij moderne vrachtwagens vaak wordt vergeten, is de invloed van de aerodynamica van de truck zelf. Tegenwoordig zijn veel vrachtwagens uitgerust met grote spoilers die het brandstofverbruik verminderen. Die spoilers veranderen echter ook de luchtstroming rond de container en kunnen de natuurlijke instroom van frisse lucht aanzienlijk verminderen.

Daarom moet een duivencontainer beschikken over meerdere gecontroleerde luchtinlaten. Een mogelijke oplossing is een systeem met drie hoofdinlaten: één centraal voor het ventilatiekanaal onder de vloer en twee aan de linker- en

rechterzijde van de container. Via deze openingen kan verse lucht actief worden aangezogen en verdeeld.

Omdat weersomstandigheden sterk kunnen wisselen, moeten de ventilatoren traploos regelbaar zijn. Alleen zo kan het systeem zich aanpassen aan temperatuur, rijnsnelheid en bezettingsgraad van de container.

Technisch kader: Waarom ventilatie in diertransport anders werkt dan in gebouwen

Ventilatie in een gebouw is meestal gebaseerd op het verversen van lucht in een relatief stabiele ruimte. In een rijdende duivencontainer gelden andere regels.

Ten eerste verandert de luchtstroom voortdurend door de rijwind. Afhankelijk van snelheid en windrichting kunnen aan de buitenzijde van de container onderdruk- en overdrukzones ontstaan die de natuurlijke ventilatie beïnvloeden.

Ten tweede bevindt de warmtebron – de duiven – zich niet op één plaats maar verspreid over honderden manden. Daardoor ontstaan meerdere kleine warmtehaarden die elk hun eigen luchtstroming creëren.

Ten derde kan een container stil staan, rijden of in de zon geparkeerd staan. Het ventilatiesysteem moet dus functioneren onder zeer wisselende omstandigheden.

Daarom werkt ventilatie in diertransport het best wanneer meerdere principes worden gecombineerd: natuurlijke ventilatie door rijwind, mechanische ventilatie door ventilatoren en een slimme interne luchtverdeling die warme lucht automatisch naar boven laat opstijgen.

Bescherming tegen zonnewarmte

Een andere belangrijke factor is de opwarming van de container door zoninstraling. Wanneer een metalen constructie urenlang in de zon staat, kan de temperatuur onder het dak snel oplopen.

Daarom werd al vroeg geëxperimenteerd met een **dubbel en geïsoleerd dak** met een lichte, reflecterende kleur. Zo'n dak voorkomt dat zonnewarmte direct naar binnen straalt en houdt de temperatuur in de container stabiel.

Aanvullend kunnen opsteekbare dakvensters worden gebruikt. Tijdens het rijden werken deze eenvoudig als natuurlijke ventilatieopeningen. De rijwind creëert een lichte onderdruk waardoor warme lucht uit de container wordt gezogen.

Dit soort passieve ventilatie is bijzonder effectief, omdat het zonder energieverbruik werkt.

Mechanische ventilatie als zekerheid

Toch kan natuurlijke ventilatie alleen nooit volledige zekerheid bieden. Stilstaande wagens, windstil weer of hoge buitentemperaturen kunnen de luchtcirculatie sterk verminderen.

Daarom moeten moderne containers beschikken over een reeks elektrische ventilatoren in het dak die onafhankelijk van de rijwind functioneren. Deze ventilatoren zorgen ervoor dat lucht altijd in beweging blijft, ook wanneer de wagen stil staat.

In de praktijk bleek echter dat langdurige ventilatie de accu's van de truck snel kan leegtrekken. Een oplossing die in het verleden al werd toegepast, was het plaatsen van een **apart aggregaat** dat het ventilatiesysteem van energie voorziet. Met zo'n zelfstandige energiebron kan ventilatie continu blijven werken, ongeacht de motor/accu's van de vrachtwagen.

Van container naar dataplatform

Waar het transport in de toekomst werkelijk verandert, is in de combinatie van techniek en informatie. Sensoren in de container leveren continu gegevens over

het klimaat tijdens het transport. Die data kunnen worden opgeslagen en later geanalyseerd.

Zo ontstaat langzaam een database waarin zichtbaar wordt hoe temperatuur, ventilatie en weersomstandigheden samenhangen met het verloop van een vlucht.

Parallel daaraan ontwikkelen meteorologische analyses zich snel. Moderne modellen kunnen niet alleen het weer op de losplaats voorspellen, maar ook de atmosferische structuur langs de volledige vluchtlijn. Windlagen, thermiek, wolkenvelden en luchtvochtigheid kunnen allemaal worden meegenomen in de besluitvorming.

De lossingsverantwoordelijke kijkt daardoor niet meer alleen naar de vraag of het weer “goed genoeg” is, maar of de omstandigheden werkelijk gunstig zijn voor een stabiele vlucht.

Leren van de wedvlucht

Na de wedvlucht stopt het proces niet. Steeds vaker worden van een kleine groep duiven GPS-gegevens verzameld. Daarmee kan worden onderzocht welke route de duiven hebben gevlogen, op welke hoogte zij zich verplaatsten en hoe hun snelheid zich ontwikkelde.

Wanneer die gegevens worden gekoppeld aan transportdata en meteorologische informatie, ontstaat een nieuwe vorm van kennis. De duivensport leert dan niet alleen van ervaring, maar ook van analyse.

Transport, meteorologie en vluchtgegevens vormen samen een systeem dat steeds beter laat zien wat duiven werkelijk nodig hebben.

Het moment dat alles hetzelfde blijft

Ondanks alle technologie verandert er uiteindelijk één moment niet. Wanneer de deuren van de container open gaan en de manden worden gelost, gebeurt nog steeds hetzelfde als honderd jaar geleden.

De duiven stijgen op, maken enkele cirkels boven de losplaats en kiezen vervolgens hun richting.

Alle techniek, alle voorbereiding en alle analyse hebben uiteindelijk maar één doel: ervoor zorgen dat dat moment zo veilig en zo eerlijk mogelijk plaatsvindt.

Misschien is dat wel de grootste vooruitgang van de toekomst. Niet dat de mens het vliegen van de duif beter kan sturen, maar dat hij steeds beter leert begrijpen **wat de duif nodig heeft om haar weg naar huis te vinden.**

De zeven kwetsbare momenten in een wedvlucht

Wanneer liefhebbers over een moeilijke vlucht praten, wordt vaak één oorzaak genoemd: het weer, de losplaats, de wind of het transport. In werkelijkheid ontstaat een probleemvlucht zelden door één enkele factor. Een wedvlucht is een opeenvolging van fasen waarin telkens kleine verstoringen kunnen optreden. Pas wanneer meerdere van die verstoringen samenvallen, ontstaan de vluchten die achteraf als zwaar of onverklaarbaar worden ervaren.

Wie het proces stap voor stap bekijkt, ontdekt dat een wedvlucht minstens zeven kwetsbare momenten kent.

Het **eerste** kwetsbare moment ligt nog vóór de duiven in de wagen zitten. De voorbereiding op het hok bepaalt in belangrijke mate hoe een duif het transport en de vlucht zal doorstaan. Duiven die vermoeid, gedehydrateerd of uit hun ritme zijn, beginnen de reis al met een achterstand. Wat op het hok gebeurt, werkt vaak nog uren later door.

Het **tweede** kwetsbare moment ontstaat tijdens het beladen en het transport. In de mand verandert de leefwereld van de duif plotseling. Beweging van de wagen, temperatuurverschillen en de nabijheid van andere duiven vormen samen een nieuwe omgeving waarop het lichaam moet reageren. Wanneer het transportklimaat stabiel blijft, verloopt deze fase meestal probleemloos. Wanneer temperatuur of ventilatie schommelen, kan de belasting voor de duiven snel oplopen.

Het **derde** moment ligt in de periode vlak vóór de lossing. Duiven hebben tijd nodig om te herstellen van het transport en hun interne kompas weer te stabiliseren. Wanneer lossingen plaatsvinden in een onrustige atmosfeer of kort na grote veranderingen in licht en temperatuur, kan de start van de vlucht al onder druk komen te staan.

Het **vierde** kwetsbare moment is het moment van lossen zelf. Op dat ogenblik moeten duizenden duiven tegelijkertijd hun positie bepalen in een lucht die voor hen onbekend is. Ze stijgen op, cirkelen, zoeken naar herkenningspunten en naar de richting waarin het thuis ligt. In die eerste minuten worden vaak de beslissingen genomen die het verdere verloop van de vlucht bepalen.

Daarna volgt het **vijfde** moment: de oriëntatiefase. In deze fase zetten de duiven hun koers uit en beginnen ze aan de lange weg naar huis. De structuur van de atmosfeer speelt hier een grote rol. Windlagen, wolkenvelden, regen, onweer en lichtstructuren kunnen de informatie beïnvloeden waarop het oriëntatiesysteem van de duif werkt.

Het **zesde** moment ontstaat wanneer de wedvlucht zich ontwikkelt. Onderweg moeten duiven voortdurend kleine koerscorrecties uitvoeren. Wanneer de atmosfeer stabiel is, blijven de vluchten compact en overzichtelijk. Wanneer de lucht onrustig wordt, kunnen groepen uiteenvallen en raken individuele duiven gemakkelijker geïsoleerd.

Het **zevende** en laatste kwetsbare moment ligt in de laatste kilometers naar het hok. Ook hier kan vermoeidheid, tegenwind of een plotselinge weersverandering de vlucht nog beïnvloeden. De duif moet haar energie verdelen, haar koers vasthouden en de laatste navigatiebeslissingen nemen.

Wanneer men een wedvlucht vanuit dit perspectief bekijkt, wordt duidelijk dat het succes van een vlucht zelden door één factor wordt bepaald. Het is het resultaat van een lange keten waarin transport, atmosfeer, oriëntatie en conditie met elkaar verbonden zijn.

Juist daarom wordt de toekomst van de duivensport steeds meer bepaald door kennis van die keten. Hoe beter men begrijpt wat er in elk van deze fasen gebeurt, hoe beter men in staat zal zijn om de omstandigheden voor de duiven te verbeteren.

En uiteindelijk leidt dat tot het belangrijkste doel van allemaal: vluchten waarin duiven veilig en overtuigend hun weg naar huis kunnen vinden.

De vluchtketen

Hoe een wedvlucht werkelijk ontstaat

Een wedvlucht begint niet op de losplaats en eindigt niet bij het eerste kloksignaal op het hok. In werkelijkheid is een wedvlucht een keten van gebeurtenissen die al uren – soms zelfs dagen – vóór het lossen begint. In die keten grijpen voorbereiding, transport, atmosfeer en oriëntatie voortdurend in elkaar.

Wie deze keten begrijpt, begrijpt ook waarom sommige vluchten probleemloos verlopen terwijl andere onverwacht moeilijk worden.

1. Het hok – de basis van de vlucht

Elke vlucht begint op het hok. Hier wordt de basis gelegd voor alles wat volgt. De conditie van de duif, haar hydratatie, haar energiereserves en haar mentale rust bepalen hoe zij het transport en de vlucht zal verwerken.

Duiven die in evenwicht zijn, gaan rustig de mand in. Duiven die vermoeid of uit balans zijn, beginnen de reis al met een achterstand.

Het hok is daarmee de eerste schakel in de vluchtketen.

2. Het transport – de verborgen voorbereiding

Wanneer de mand gesloten wordt, begint een fase die vaak wordt onderschat. Tijdens het transport verandert de leefomgeving van de duif volledig. Ze zit in een beperkte ruimte, samen met andere duiven, terwijl temperatuur, ventilatie en beweging voortdurend veranderen.

Het transport bepaalt in belangrijke mate hoe fris of vermoeid een duif op de losplaats aankomt. Een stabiel transportklimaat helpt de duif om energie te sparen. Onrust, warmte of slechte ventilatie doen precies het tegenovergestelde.

Daarom kan men zeggen: een goede vlucht begint in een goede duivencontainer.

3. De rustfase – herstel vóór de vlucht

Na aankomst op de losplaats hebben duiven echt de tijd nodig om zich te herstellen van het transport. In deze periode stabiliseren hun ademhaling, hun lichaamstemperatuur en hun interne oriëntatiesystemen.

Rust en stabiliteit in deze fase zijn essentieel. Wanneer duiven de kans krijgen om te kalmeren, beginnen ze de vlucht in een veel betere fysiologische toestand.

4. De lossing – het beslissende begin

Het openen van de manden is een van de meest kritische momenten in een wedvlucht. Binnen enkele seconden verandert een stille wagen in een kolkende wolk van vleugels.

Duiven stijgen op, maken cirkels boven de losplaats en beginnen hun positie te bepalen. In deze eerste minuten wordt vaak de basis gelegd voor de verdere vlucht.

De kwaliteit van de atmosfeer speelt hierbij een belangrijke rol. Stabiliteit in licht, zicht en luchtlagen helpt duiven om snel richting te kiezen.

5. De oriëntatiefase – het vinden van de juiste koers

Nadat de eerste cirkels boven de losplaats zijn gemaakt, begint de echte navigatie. Duiven moeten hun positie ten opzichte van het hok bepalen en een koers vaststellen.

In deze fase maken ze gebruik van een complex samenspel van zintuigen: zonstand, lichtstructuur, aardmagnetisme, geursporen en landschapsherkenning.

Wanneer deze signalen duidelijk zijn, verloopt de oriëntatie meestal snel en efficiënt.

6. De vlucht – het lange traject naar huis

Zodra de koers is gekozen, begint de lange vlucht naar het thuishok. Onderweg moeten duiven voortdurend kleine aanpassingen maken. Windlagen, wolkenvelden en thermiek kunnen de route beïnvloeden.

Wanneer de atmosfeer stabiel is, blijven groepen vaak lang bij elkaar. Wanneer de lucht onrustig wordt, kunnen groepen uiteenvallen en raken individuele duiven sneller geïsoleerd.

7. De thuiskomst – het laatste navigatiemoment

In de laatste kilometers naar het hok komt alles samen. De duif moet haar energie goed verdelen en tegelijkertijd haar koers nauwkeurig vasthouden.

Vermoeidheid, tegenwind of lokale weersveranderingen kunnen in deze fase nog steeds een rol spelen. Toch is het juist hier dat de ervaring en het oriëntatievermogen van de duif het verschil maken.

De vluchtketen sluit zich wanneer de duif het hok bereikt.

Eén keten, één geheel

Wanneer men een wedvlucht bekijkt als een keten van gebeurtenissen, wordt duidelijk dat succes zelden door één factor wordt bepaald. Elke schakel beïnvloedt de volgende.

Het hok beïnvloedt het transport.

Het transport beïnvloedt de start van de vlucht.

De atmosfeer beïnvloedt de oriëntatie.

De oriëntatie beïnvloedt het verloop van de vlucht.

Wie de duivensport werkelijk wil begrijpen, moet daarom niet alleen kijken naar het moment van lossen of naar het weer onderweg. Het gaat om het geheel van alle schakels samen.

De wedvlucht is geen enkel moment.

Het is een proces.

De wedvlucht gezien vanuit de postduif

Voor een mens begint een wedvlucht met een planning. Er wordt gekeken naar weerkaarten, naar windrichtingen, naar losplaatsen en naar de organisatie van het vervoer. Er worden tijden afgesproken, routes bepaald en protocollen gevolgd.

Voor de duif begint een wedvlucht heel anders.

Voor haar begint de reis op het moment dat ze thuis de mand in gaat.

De ruimte wordt kleiner, het licht verandert en de wereld begint te bewegen. Het hok verdwijnt uit zicht en de geluiden worden anders. Het ritme van de wagen, het zachte schuiven van de manden en het ademen van andere duiven vormen een nieuwe omgeving waarin de duif zich moet aanpassen.

De uren van transport zijn voor een duif geen tijd van rust, maar een periode van waakzaamheid. Haar lichaam zoekt voortdurend naar evenwicht terwijl temperatuur, beweging en geluid veranderen. Toch blijft de duif kalm. Haar natuur is gebouwd op aanpassing.

Wanneer de wagen uiteindelijk stopt en de stilte van de ochtendlucht voelbaar wordt, begint een nieuwe fase. De duif voelt dat de wereld buiten de mand weer open is. De lucht ruikt anders, het licht heeft een andere kleur en ergens in haar lichaam begint het oriëntatiesysteem opnieuw te werken.

De mand gaat open.

In een explosie van vleugels en beweging stijgen de duiven op. Eerst is er alleen hoogte en ruimte. De groep draait boven de losplaats, cirkelt, verzamelt zich

opnieuw. In die eerste minuten gebeurt iets wat voor de mens bijna onzichtbaar is: de duif bepaalt haar positie in de wereld.

Ze kijkt naar de stand van de zon, voelt de structuur van het licht en neemt de subtiele signalen waar die de atmosfeer haar geeft. Langzaam vormt zich een richting.

En dan gebeurt het moment dat iedere liefhebber kent.

De cirkels worden wijder.

De groep strekt zich uit.

De vlucht krijgt een lijn.

De duiven verdwijnen aan de horizon.

Wat daarna volgt is een lange reis door een landschap van lucht. Windlagen verschuiven, wolkenvelden drijven voorbij en het licht verandert met de uren van de dag. Soms vliegen duiven samen in een compacte groep, soms raken ze verspreid en moet elke duif haar weg alleen vervolgen.

Toch blijft één richting bestaan.

De richting van het hok.

Uren later, wanneer de vlucht bijna voorbij is, verandert de wereld opnieuw. Het landschap wordt herkenbaar, de geuren worden vertrouwd en ergens aan de horizon ligt de plek waar alles begon.

Voor de mens is het thuiskomen het einde van de vlucht.

Voor de duif is het slechts het sluiten van een cirkel.

Want wanneer zij op de plank landt, de vleugels vouwt en het hok binnenstapt, begint het proces alweer opnieuw. Rust, herstel en voorbereiding op een volgende reis.

Zo bezien is een wedvlucht voor een duif geen wedstrijd en geen prestatie. Het is eenvoudigweg een terugkeer naar huis.

En misschien is dat wel het mooiste geheim van de hele duivensport.

Maatschappelijke context



Het houden van postduiven speelt zich niet alleen af op het hok of in de lucht daarboven. Het maakt deel uit van een bredere cultuur waarin uitlegbaarheid, transparantie en kennisdeling centraal staan. Liefhebbers handelen nooit in een vacuüm; hun keuzes, methoden en verhalen zijn zichtbaar en begrijpelijk voor anderen. Dat vraagt om een bewuste houding: processen

inzichtelijk maken, successen én fouten bespreekbaar houden, en kennis delen met collega-liefhebbers en geïnteresseerden.

Kennis delen is niet alleen een daad van vrijgevigheid, maar ook een vorm van zelfbescherming. Door methodes, waarnemingen en ervaringen expliciet te maken, ontstaat een collectief geheugen en een stevige basis waarop toekomstige generaties kunnen voortbouwen. Zo blijft kennis niet versnipperd of afhankelijk van toevallige individuen, maar wordt ze onderdeel van een duurzame sportcultuur.

Door dit perspectief te omarmen, wordt dit document toekomstbestendig. Het biedt handvatten voor de huidige liefhebber én legt de fundamenten voor een verantwoorde, transparante en veerkrachtige postduivensport. Het sluit het verhaal van observatie, experiment en toepassing op het hok af met een blik die verder reikt dan prestaties alleen: naar een cultuur van kennis, reflectie en continuïteit.

In de duivensport is altijd ruimte geweest voor het onvoorziene. Mist, een plotselinge weersomslag of een technische storing kunnen een wedvlucht doen kantelen. Dat soort omstandigheden hoort bij een buitensport en zal nooit volledig te beheersen zijn.

Maar de werkelijkheid is veranderd. Vandaag beschikken we over gedetailleerde weersinformatie, inzicht in atmosferische lagen, kennis over

inversie, UV-belasting en — minstens zo belangrijk — ervaring met gedragssignalen van duiven vóór en tijdens een lossing.

Wanneer deze kennis beschikbaar is en herhaaldelijk wordt genegeerd, verschuift de aard van het risico. Wat vroeger als pech werd gezien, wordt dan het gevolg van een bewuste keuze. Niet uit onwil, maar uit vasthouden aan routines die niet meer passen bij wat we inmiddels weten.

Dit is geen verwijt, maar een constatering. Kennis verandert de context. En met die verandering groeit ook de verantwoordelijkheid om die kennis mee te wegen in het besluit om wel of niet te lossen.

In de hedendaagse discussie over dierenwelzijn, zowel nationaal als internationaal, speelt één uitgangspunt een steeds grotere rol: het voorzorgsbeginsel. Het houdt in dat bij onzekerheid niet wordt gestreefd naar maximale benutting van wat nog net mogelijk lijkt, maar naar het minimaliseren van risico's voor het dier.

Toegepast op het lossen van duiven betekent dit niet dat elke twijfel automatisch tot afgelasting moet leiden. Wel vraagt het om een andere manier van kijken. Niet: *kan het nog?* maar: *is dit, gegeven wat we weten en niet weten, de meest verantwoorde keuze?*

Het voorzorgsbeginsel is geen juridisch instrument en geen pleidooi voor voorzichtigheid om de voorzichtigheid. Het is een denkraam dat helpt om beslissingen te nemen wanneer informatie onvolledig is, omstandigheden complex zijn en de gevolgen voor het dier groot kunnen zijn.

In die zin sluit dit principe naadloos aan bij praktijkervaring. Wie duiven leert lezen, herkent momenten waarop niet het weerbericht maar het gedrag, de stilte of de twijfel in de groep de doorslag zou moeten geven.

“Dat een lossing reglementair toegestaan is, betekent niet automatisch dat zij biologisch verantwoord is.”

Kijken, begrijpen en verantwoordelijkheid nemen



De kunst van het lossen gaat niet over gelijk krijgen, maar over goed kijken — en durven handelen naar wat je ziet.

Voor de liefhebber begint die kunst thuis. In de voorbereiding van de duiven, in het observeren van herstel, gedrag en conditie, en in het vermogen om eerlijk te zijn tegenover zichzelf. Wie

begrijpt wat een lossing van een duif vraagt, kijkt anders naar thuiskomsten — en ook anders naar verliezen.

Voor convoyeurs en lossingsverantwoordelijken is lossen geen technische handeling, maar een moreel moment. Zij staan daar namens duizenden liefhebbers en tienduizenden duiven. Hun beslissing werkt door, vaak tot ver na de losplaats en ver voorbij het concours.

Voor afdelingen, NPO en IWB ligt hier een gezamenlijke opdracht: niet het maximale opzoeken van wat nog *nét* kan, maar het optimale van wat verantwoord is. Dat vraagt kennis, ervaring, overleg — en de bereidheid om soms *niet* te lossen.

Dit boek wil geen voorschriften geven en geen beslissingen afdwingen. Het wil inzicht bieden. Want alleen wie begrijpt wat hij ziet, kan betere keuzes maken.

Als dat leidt tot rustiger vluchtverlopen, eerlijkere competitie en minder verliezen, dan heeft *De kunst van het lossen* haar doel bereikt.

Met sportieve groet,

Steven van Breemen.

Deze uitgave is uitsluitend bedoeld voor persoonlijk gebruik.

Bijlage: Het welzijn van wedstrijd duiven tijdens vervoer, lossing en op het thuishok



Auteurs: Willem Mulder en Steven van Breemen

Copyright © Alle rechten voorbehouden. Publicatie, vermenigvuldiging of overname van teksten op welke manier dan ook is niet toegestaan zonder voorafgaande toestemming van de auteurs.

Versie 9, 2 mei 2024

Voorwoord

Voor een goed verloop van een duivenvlucht is een drietal factoren van groot belang:

1. De conditie van de duif op het moment van inkorven;
2. De wijze van vervoer en de verzorging tijdens het vervoer naar de losplaats;
3. De weersomstandigheden tijdens het lossen en op de vluchtlijn.

Deze drie factoren bepalen gezamenlijk het succesvol verlopen van een wedvlucht.

Dit voorjaar heeft de NPO tijdens de algemene ledenvergadering het door de WOWD geactualiseerde Reglement Vervoer en Lossingen NPO aangenomen. In artikel 11, lid 3, staan de eisen wat betreft het transportvoer voor onze duiven waarmee het welzijn van de duiven tijdens transport nog verder verbetert.

Deze eisen staan als volgt vermeld in het reglement:

Het convoyage voer bestaat uit ofwel enkelvoudige maïs ofwel een mengeling dat voldoet aan de volgende eisen:

- a. bestaande uit minimaal 50% mais, maximaal 10% peulvruchten, aangevuld tot honderd procent met granen en zaden;
- b. bestanddelen hebben een korrelgrootte van minimaal 3 mm;
- c. bestanddelen komen algemeen voor in duivenvoeders;
- d. bestanddelen hebben een hoge houdbaarheid.

Graag willen wij in dit artikel nader in gaan op de totstandkoming van het transportvoer en nog enkele aanbevelingen doen die mogelijk kunnen leiden tot een nog hoger welzijn van de duiven.

Een woord van dank willen wij richten aan diegenen die veel tijd en energie gestopt hebben in de totstandkoming van Transportvoer versie 1.0: het toenmalige bestuur van afdeling 7 onder voorzitterschap van Erwin van Wijk, Huib Bransen (lossingscoördinator), Geurt Doppenberg (vervoerscoördinator), de combinatie Verbree uit Putten en de overige liefhebbers die welwillend als testhokken hebben gefunctioneerd. Alsmede aan Albert Winkel van de WOWD voor zijn positieve suggesties om dit artikel nog beter uit de verf te laten komen.

Introductie

Openheid is het toverwoord voor de toekomst. Net als dierenwelzijn. Daar ontkomen we niet meer aan. Alle “in’s en out’s” van onze overheid zijn niet of onvoldoende bekend, maar het is aan te raden, dat de onderweg zijnde duivencontainers vanuit een centraal punt digitaal uit te lezen zijn, uitgerust zijn met camera’s en een black box. Bij problemen dient er adequaat en direct actie te worden genomen. Net zoals dat nu al gebeurt bij veel transport ondernemers buiten de duivensport, zoals bij veetransporten of gekoelde transporten van levensmiddelen. De tijd van wat manden op een vrachtwagen met een zeiltje er over is voorgoed voorbij. Het aantal duiven in de mand is met de hiervoor genoemde actualisatie van het vervoersreglement flink verlaagd en in lijn gebracht met de uitkomsten van wetenschappelijk onderzoek over wat voor de duiven gunstig is. Andere aanpassingen in het reglement gingen over het op gezette tijden rusten onderweg, water geven en dergelijke. Belangrijk in deze is het per wedvlucht bijhouden van een logboek door de convoyeurs

waaruit de zorg overduidelijk blijkt die zij steeds aan de duiven geven. Omdat ieder jaar nieuwe convoyeurs worden aangesteld en oude met pensioen gaan is het voor de nieuwkomers gemakkelijk om zich in de verzorging en begeleiding van de duiven in te kunnen lezen als er een goed naslagwerk voor handen is. Regelmatig worden nog nieuwe convoyeurs in het diepe gegooid en dit moet logischerwijs worden voorkomen.

De overheid stelt zich op het standpunt dat de duivensport zelf onderzoek moet doen en aan de hand daarvan regels moet opstellen om het welzijn en de gezondheid van onze duiven te borgen. De overheid kijkt daarbij over onze schouders mee. Dit principe wordt “zelfregulering” genoemd. Op 2 mei jl. publiceerde de Raad voor Dier Aangelegenheden (RDA), een belangrijk adviesorgaan op dit punt, het rapport “Plezier voor mens én dier?”. In dat rapport adviseert de RDA dat elke sector een Dierwelzijnsplan op gaat stellen, ook de duivensport. In dat plan moet komen te staan op welke manier de sector het welzijn van de dieren gaat borgen. Moeten we daar zorgen over maken? We kunnen ons maar beter niet laten verrassen. Tot op heden heeft de overheid de duivensport de gelegenheid gegeven om de welzijnsomstandigheden voor duiven tijdens transport zelf in te vullen. Laten we dat aub zo goed mogelijk en in alle openheid proberen te doen. En niet alleen van de kant van de NPO, de WOWD, de vervoersinstanties, maar ook van de kant van de liefhebbers zelf. Dit artikel gaat hier nader op in en verschaft naar wij hopen de nodige handvaten om het welzijn van wedstrijdduiven tijdens vervoer en op het thuishok verder te helpen optimaliseren en de verliezen te beperken.

De aanleiding

De gemiddeld matige wedvluchtverloop percentages van afdeling 7 op de vluchten van twee nachten mand tijdens het seizoen 2010 waren aanleiding voor Steven van Breemen om actie te ondernemen. Het bestuur van de afdeling onder voorzitterschap van Erwin van Wijk stond er in 2011 voor open om diverse tests plaats te laten vinden. Steven verzocht vervolgens Willem Mulder om een tweetal transport mengelingen samen te stellen voor twee en drie nachten mand plus een speciale maismengeling voor de overnachtluchten. De

bedoeling was om de voeding voor de wedvlucht duiven duidelijk te verbeteren. De basisgedachte was een mengeling te ontwikkelen die goed opgenomen werd, licht verteerbaar, energierijk en water absorberend was.



Willem koos voor granen en zaden die duiven graag eten, die voor zowel koude als warme omstandigheden nuttig zijn en die vocht toevoegen aan het lichaam zoals: mais (3 soorten), tarwe, milocorn, witte dari, saffloorpitten, hennep, een klein percentage erwten en een ruim percentage

gepolijste rondrijst. Dit voor de vochtbalans in het lichaam en in de hersenen voor een goede oriëntatie. Kleine en lange dunne granen en zaden werden vermeden, omdat deze in de ribbels van het golfkarton of in de mest zouden belanden. Doel was dat er keuze is voor de duiven onder verschillende omstandigheden, zodat er zoveel mogelijk duiven gaan eten en drinken.

In vorm zijnde duiven eten de laatste dagen voorafgaand aan de inkorving met name overwegend kleine(re) zaden en granen. Mais geeft warmte af en als het al behoorlijk warm is, zal alleen mais niet het meest gewenste transportvoer zijn voor duiven. Maar we voeren al zeker meer dan 50 jaar mais in de manden. Waarom zou dat dan nu ineens anders moeten? De duivensport is op veel gebieden tijdens de laatste 25 jaar flink veranderd. Als eerste kunnen we noemen: de selectie van de duiven voor de verschillende onderdelen. Duiven die het goed doen op de dagfond of op de overnacht fond, worden daarop speciaal geselecteerd. En daaruit kweken we weer duiven uit die op die specifieke onderdelen steeds beter en beter worden. Echter wat betreft het verstrekken van het meest geschikte transportvoer zijn we stil blijven staan.

De voeding voor de duiven heeft de laatste 25 jaar ook een enorme ontwikkeling doorgemaakt. Die is helemaal aangepast aan de vlucht, de weersomstandigheden en de afstanden die gespeeld worden. Zelfs op de geschatte vliegreizen. Dankzij windtunnel testen die door wetenschappers met duiven zijn uitgevoerd kennen we het exacte vetverbruik per vlieguur. Koolhydraten voor het eerste uur vliegen, eiwitten voor de spieren en vetten als

de belangrijkste brandstof. Er is wetenschappelijke kennis over welke koolhydraten, welke eiwitten, welke vetten en op welk moment het beste gevoerd kunnen worden.

De opzet van de test

Er gingen een aantal vergaderingen vooraf aan de tests. Tijdens deze vergaderingen met het bestuur van afdeling 7 waren zowel Steven als Willem aanwezig. Ook de convoyeurs van deze afdeling waren op de vergaderingen uitgenodigd. Het bestuur wees diverse test hokken aan die rapporteerden hoe de duiven op het thuis hok voorbereid werden op de wedvlucht en hoe de duiven ervan thuis kwamen. De test hokken werd uitdrukkelijk verzocht om geen mededelingen aan derden te doen.

Doel

Het doel was het welzijn van de duiven te verbeteren tijdens het transport door alle duiven voldoende te laten eten en drinken zodat zij beter voorbereid zijn op de vlucht naar het thuis hok. Bij 22°C heeft de duif al 1,7 ml water per uur nodig. Is de duif 10 uur op transport, dan verliest deze 4% van zijn lichaamsgewicht. Bij 24°C is de waterbehoefte 2,6 ml per uur. Tijdens 10 uur op transport verliest de duif 8% van het lichaamsgewicht. Als de lichaam- en hersenfuncties beter functioneren middels voldoende vocht en voeropname, zullen de duiven zich mogelijk beter kunnen oriënteren, sneller en in goede conditie thuiskomen om de week erna zonder problemen opnieuw te kunnen worden ingekorfd. Voordeel voor de liefhebber is dat wanneer de duiven beter en vlotter thuiskomen, hij of zij beter kan selecteren en zodoende meer plezier beleeft aan zijn of haar hobby. Voordeel voor de afdelingen is dat er, over het gehele seizoen gemeten, meer duiven worden ingekorfd en de wagens een hoger bezettingspercentage hebben. Dit levert voor de afdelingen een behoorlijk financieel voordeel op.

De voorbereidingen

Het plan was deze mengeling(en) te testen in afdelingsverband en niet op nationale vluchten uit het oogpunt van concurrentievervalsing. Naast de testrapporten voor de convoyeurs werden ook testrapporten ontwikkeld voor de testhokken. Deze invulformulieren werden door Steven samengesteld. Hij verrichtte verreweg het meeste werk door de waarnemingen te verzamelen, uit te werken, te bespreken en zo nodig ook een corrigerend gesprek te voeren als de gemaakte afspraken niet of onvoldoende werden nageleefd.

De testformulieren voor het transport

De convoyeurs dienden na elke vlucht een vragenlijst in te vullen met vragen zoals:

- hoe laat werd er van de verzamelplaats vertrokken naar de losplaats?
 - waar en hoe laat werden er tussenstops gemaakt?
 - wel/geen water gegeven tijdens de tussenstop?
 - hoe lang duurde de tussenstop?
 - hoe laat op de losplaats aangekomen?
 - hoe laat voor het eerst water gegeven op de losplaats?
 - hoe laat voer gegeven?
 - eten de duiven goed?
 - eten ze allemaal?
 - wat laten ze liggen?
 - hoeveel eten de duiven precies en wordt dat na verloop van tijd meer of minder?
 - hoeveel drinken de duiven en hoeveel keer moet er water worden bij gegeven?
- Alles met de bedoeling om te kijken waar nodig het welzijn van de duiven verder kon worden verbeterd.

De testformulieren voor op het thuis hok

Op het testformulier dienden de deelnemers ook in te vullen hoe de duiven door hen thuis werden voorbereid naar de vlucht toe. Verder werden een aantal zaken ingevuld zoals:

- hoe vlot kwamen de duiven als team thuis?
- hoe was de conditie bij thuiskomst?
- was er gewichtsverlies te constateren?
- waren ze dorstig?
- waren ze hongerig?
- hoe was de eerste mest?
- was er voldoende aandacht voor de partner?
- hoe was de mest de volgende dag?
- hoe was het herstel?
- wel of geen slagpennen op het hok gevonden tijdens de eerste dagen na thuiskomst?
- wel of geen dons rui?
- was er de volgende dag veel of juist weinig trainingslust?

Waarnemingen tijdens het transport en losplaats

De convoyeurs dienden zich te houden aan een vooraf afgesproken vertrek- en aankomstschema zodat de duiven steeds op dezelfde gezette tijden water en voer ter beschikking kregen. De verbazing bij de convoyeurs was groot toen er na het voeren steeds weer water moest worden bijgevuld. Dit was nog nooit eerder voorgekomen. Zeker niet bij lagere temperaturen in het begin van het seizoen. Dit bleef het geval tot en met de laatste vlucht. Wel bleef het kleinere voer de eerste twee transporten het langst liggen. Daarna werd alles direct goed opgegeten. De duiven deden wel langer over het opeten van het voer. Na een aantal vluchten bleek ook, dat er naast meer water ook meer voer werd gegeten. Zodoende werd eerst 25% en later zelfs 50% meer voer gegeven (22 tot 23 gram per duif). Dit voer werd allemaal opgegeten. De convoyeurs waren unaniem zeer tevreden over deze nieuwe transportmengeling.

Op de nationale overnacht vluchten werd een speciale mais mengeling getest (Franse mais, popcorn en Marano mais in gelijke delen). Dit om concurrentie vervalsing te voorkomen. De hoofd convoyeur van St. Vincent was enorm verrast hoeveel beter de duiven van afdeling 7 deze speciale mais mengeling aten in vergelijking tot de duiven van de overige afdelingen die de traditionele grote paardentand mais te eten kregen.

Waarnemingen bij de test hokken

Van de ingezonden rapportage formulieren werd steeds de beste en de slechtste uit het onderzoek genomen zodat een gemiddeld beeld ontstond. Uit de testen kon het volgende worden geconcludeerd: de duiven kwamen over het algemeen goed af. Er was nauwelijks gewichtsverlies. Geen dorst mits voldoende rust tijdens transport, na tijdige aankomst op de losplaats en als de regels strikt werden nageleefd. Goede interesse in de partner, goede mest, dons op de mest, goed herstel en prima eerstvolgende training. Zo wil iedere liefhebber zijn duiven graag thuis krijgen van de wedvlucht.

Op sommige vluchten werd er honger en dorst vastgesteld. Dit had steeds te maken met een te laat vertrek en te laat aankomen op de losplaats. Als de duiven te laat op de losplaats aankomen, dus onvoldoende rust krijgen en er na aankomst te snel wordt gevoerd, wordt er slecht gegeten en gedronken. Het overgebleven voer wordt bevuild en later niet meer opgegeten. Het gevolg is dat de duiven uitgedroogd en hongerig thuis komen met teveel gewichtsverlies. Ook is het voorgekomen dat er onderweg niet werd gerust en er dus geen extra water werd gegeven.

Bijzondere test

De eerste van de twee hete dagfond vluchten in het seizoen 2011 kende een zeer slecht vluchtverloop. De thuis komende duiven waren dorstig en hongerig met teveel gewichtsverlies. Bij de volgende hete dagfond vlucht (2 weken later) werd door Steven geadviseerd om de duiven over twee auto's te verdelen en horizontaal en verticaal lege rijen manden voor extra frisse lucht en ventilatie open te laten. Ook werd het aantal duiven in de mand terug gebracht naar 18 stuks. Het verloop van deze vlucht was uitstekend en veel beter dan de vlucht verlopen van de overige afdelingen. Waarom?

Koolstofdioxide

Koolstofdioxide(CO₂) in te hoge concentraties veroorzaakt een verzuring van het lichaam en beïnvloedt als zodanig sterk de prestaties. Het verstoort namelijk de omzetting van energie bestemd voor de spieren. Alle dieren, zo ook

duiven, ademen CO₂ uit met hun ademlucht. Dit moet worden verwijderd door de ventilatie in de duivenwagen. Het CO₂-gehalte in de ingeademde lucht neemt toe bij onvoldoende ventilatie en bij veel duiven in de mand, of veel manden in de wagen. Het heeft dus zeker grote voordelen voor het welzijn van de duiven als de belading en de aantallen duiven in de mand bij warm weer wordt aangepast.

Conclusie

Als: 1) de juiste vertrektijden worden nageleefd, 2) aan de duiven tijdens de tussenstop(s) altijd water wordt gegeven, 3) het transport 's middags uiterlijk om 14.00 uur op de losplaats is aangekomen, 4) de duiven direct van water worden voorzien en 5) de belading bij heet weer wordt aangepast, kenden de wedvluchten zonder uitzondering een uitstekend verloop. De transportmengeling werd door veel meer duiven gegeten waardoor er na de maaltijd veel meer werd gedronken. De duiven kwamen zo fitter thuis zonder dorst en honger.

Resultaten

De resultaten van diverse leden in de desbetreffende afdeling bleken ook op landelijk niveau veel beter te zijn dan in de voorgaande jaren. Diverse liefhebbers wisten zich te nestelen in de absolute kop van de landelijke competities bij WHZB en TBOTB.

Wetenschappelijk?

Bij een wetenschappelijk onderzoek zou een tweede container nodig zijn geweest waar de duiven alleen mais werden gevoerd. Dit was echter niet uitvoerbaar in de praktijk zonder aantasting van eerlijk spel. Immers: als de resultaten van een van de auto's veel minder zou zijn geweest dan de andere, dan was Leiden begrijpelijk in last geweest. Dan zou men kunnen spreken van oneerlijke concurrentie. Toch moet je ergens beginnen. Zo werd ook door Steven al rond 1994 de eerste duiven container met mechanische ventilatie ontwikkeld. Soms kan het niet anders dan even flink doorbijten in een nieuwe, totaal andere situatie om een verbetering te bewerkstelligen. En wat is het

uiteindelijke resultaat? Elke container is vandaag de dag voorzien van een mechanisch verluchtingssysteem en van de nodige extra's want de ontwikkelingen in de duivencontainerbouw zijn gelukkig niet stil blijven staan. Hetzelfde geldt voor het ontwikkelen van de Lossingswijzer in 1998, ook door Steven, die heeft geleid tot aanzienlijke verbeteringen en veranderingen op het gebied van het lossen. En de duiven zijn er meer dan wel bij gevaren daarover bestaat allang geen enkele twijfel meer.

De huidige situatie

Tot zo ver de resultaten van de eerste testen van ruim tien jaar geleden. Steeds meer afdelingen worden zich ervan bewust dat de duiven op de eerste plaats dienen te staan tijdens de transporten. Ook dierenwelzijn speelt daarbij een steeds dominantere rol. Elke voerfabrikant kan nu een transportmengeling maken, als zij voldoen aan de juiste voorwaarden die door de WOWD aan de NPO zijn geadviseerd en door de ledenvergadering zijn aangenomen: minimaal 50% mais, maximaal 10% peulvruchten, ronde granen en zaden die minimaal 3 mm groot zijn, geen lange dunne granen, omdat deze in de rillen van het golfkarton vallen, waar de duiven op zitten.

Aanbevelingen voor verdere verbeteringen:

Tenslotte willen we graag enkele aanbevelingen doen die het welzijn van onze duiven tijdens transport en thuis in het hok nog verder kunnen verbeteren. Tevens treft u aan de uitkomst van een studie die Steven heeft gedaan met betrekking tot de structuur van de keel in relatie tot het ademhalingsstelsel. Met de uitkomst hiervan kan de WOWD mogelijk verdere verbeterstappen richting vervoer nemen en kunnen de liefhebbers aan de slag om de kwaliteit van hun duiven te verbeteren. Als de overheid ons de vraag zou stellen hoe wij de kwaliteiten van postduiven beoordelen en verbeteren en wij zouden daarop antwoorden met: "dat doet de mand voor ons want niemand kan in een duif kijken", dan slaan wij een modderfiguur. Daarom is het voor de liefhebbers zelf ook de hoogste tijd om zich qua kennis verder te ontwikkelen. Daar heeft de sport in zijn totaliteit veel baat bij.

Vluchten met jonge duiven

Het zijn juist onze jonge duiven die het water drinken nog niet of niet helemaal onder de knie hebben als de vluchten beginnen. Juist een goede vochtbalans is essentieel voor de oriëntatie van duiven. Zonder voldoende vocht in de hersenen is de oriëntatie slecht tot bijna onmogelijk en zullen de verliezen groot zijn. Ook is vocht nodig voor het koelen van het duivenlichaam tijdens transport en de vlucht naar het thuis hok. Hier ligt dus de schone taak voor de liefhebbers zelf om thuis de jonge duiven op tijd aan te leren om in de reismand te drinken. Nog beter zou zijn om de jonge duiven thuis al aan het transportvoer te laten wennen.

Witte rondrijst aanbevolen

Het is aan te bevelen om in de mengeling de gepolijste rondrijst speciaal voor jonge duiven toe te voegen en minder mais in de mengeling op te nemen, omdat jonge duiven van nature minder gemakkelijk mais opnemen. Rondrijst is licht verteerbaar en neemt veel vocht op. Deze korrels voldoen aan de grootte van 3 mm en zijn ovaal rond van vorm. De lange witte rijstkorrels voldoen niet aan de voorwaarden en zouden deels ook in de ribbels van het golfkarton, waarop de duiven zitten, verdwijnen. Voorstel zou zijn om tussen de 7,5 en 15% rondrijst toe te voegen. Natuurlijk zijn ook oude duiven daarbij gebaat als het heet weer is.

De overnachtduiven

Het is ook toegestaan om maximaal 10% peulvruchten in een transport mengeling te doen. De achterliggende gedachte is, dat bij duiven die langer dan twee tot drie nachten in de mand zitten, de eiwit stofwisseling stopt. Met name van het zwaar verteerbare deel uit peulvruchten. Als de vlucht zwaar is, zullen de spieren van de duiven ook meer van dat soort eiwit nodig hebben en dat is dan niet meer beschikbaar. Met alle gevolgen van dien. Als we een klein deel peulvruchten toevoegen, is het zeer waarschijnlijk dat er meer duiven gaan thuiskomen op de dag dat we die graag willen klokken. Een wat lager percentage is beter (de 10% is de bovengrens), maar 10% is voor de duiven nog

redelijk goed te verteren. Te veel peulvruchten werken juist weer de verkeerde kant op, dus dit is echt wel de ultieme grens.

Andere voordelen

Als het erg warm is hebben de duiven geen behoefte aan voer dat alleen maar meer warmte geeft. Mais dus. Als ze dan naast de minimale hoeveelheid van 50% mais ook kunnen kiezen voor andere granen en zaden, is dat alleen maar gunstig. Ze zullen dan ook zeker voor de rondrijst kiezen. Dat houdt vocht vast en geeft meteen ook evenveel energie als dat van de mais. Dat is een groot voordeel en een flinke verbetering voor de duiven. De eerste één tot twee keer een transport mengeling voeren is voor de duiven even wennen. Maar daarna levert het alleen maar voordelen op voor de sport die we samen beoefenen.

Golfkarton

Verder moeten we naar onze mening af van het golfkarton in de manden van duiven die meerdere nachten moeten wachten op de lossing. Waarom? Omdat het uit oogpunt van dierenwelzijn niet uit te leggen is dat duiven op stront doorweekt golfkarton moeten zitten en daar ook nog eens hun voer uit moeten eten.



Dat heeft niets, maar dan ook helemaal niets te maken met dierenwelzijn. Ook is het een mogelijke bron van ziektes zoals paratyfus, wormen, coccidiose, adeno/coli, circo, andere virussen, bacteriën en overige ziekteverwekkers. Uw duiven kwamen ziek thuis? Nog maar weer eens naar de dierenarts dan en weer geld neertellen voor de

volgende kuur? We moeten echt meer denken in oplossingen en niet in problemen. De ouderwetse houtmot is zeker een betere oplossing, maar dan moet er wel een verplichting komen om de losplaats schoon op te leveren, deze te filmen en verplicht op te sturen naar de afdelingen. Alleen dan zijn we weer welkom op die losplaats. Of

iets anders? Geen houtmot? Bedenk het maar. Maar denk in oplossingen. Gedacht kan worden aan een verbeterde soort golfkarton. Dikker zodat vocht van de mest beter wordt geabsorbeerd. Ribbels zowel in de lengte als in de breedte, kort op elkaar, zodat het kleinere voer er niet of minder in weg zakt zodat de duiven het gemakkelijker kunnen oppikken. En stel nou eens, dat er controleurs van de overheid op de losplaats langs zouden komen om de duiven te controleren op o.a. hygiëne? Wat zou het dan fijn zijn dat u als convoyeur trots de deuren los opent en laat zien hoe goed wij, de duivensport, dat allemaal voor elkaar hebben.

Wateropslag en water geven

Het water dient schoon te zijn en zonder ziektekiemen. Het is daarom van groot belang, dat de watertanks na de vlucht worden gelegegd, gereinigd en gedroogd, voordat er weer schoon water in komt voor een volgende vlucht. Wellicht met een controlelijst en een handtekening erbij van degene die de verantwoording heeft gehad die week? We moeten de fouten kunnen opsporen en niet onze schouders ophalen als er iets mis is gegaan. De duiven mogen nimmer de dupe zijn. Daar moeten we voor waken.

Tijdens het aanleveren van de duiven door de clubs op de laadplaats en wanneer er een tussenstop wordt gemaakt de duiven altijd water geven. Het verdient aanbeveling om landelijk alle containers te inventariseren hoeveel liter water er kan worden ingenomen. Meerdere malen extra water geven kan alleen plaats vinden als er voldoende water voorradig is. Misschien is het wel nodig om extra watertanks in sommige containers te installeren.

Speciale drinkbakjes



Afdeling 5 heeft speciale waterbakjes ontwikkeld die bij het aanleveren van de duiven op de overlaadplaats voor de helft gevuld worden met water en tijdens het rijden gevuld blijven met water. De duiven hebben zodoende steeds de beschikking over drinkwater. Elke mand is voorzien van twee van deze drinkbakjes. De ervaring is dat er tijdens het rijden wel water wordt gemorst maar dat dit reuze mee valt. Er kan natuurlijk worden gedacht aan een verbeterde versie met hogere tussenschotjes waardoor het morsen nog meer wordt tegengegaan. Het verdient aanbeveling eens te kijken of dit systeem niet in alle andere

containers kan worden toegepast omdat het veel beter voor de duiven is als deze altijd de gelegenheid hebben om te drinken. Misschien levert dit extraatje wel een positieve bijdrage het verminderen van verliezen met jonge duiven. Wat dat betreft steekt afdeling 5 daar wel positief bovenuit in vergelijking met andere afdelingen als je kijkt naar de bezettingspercentages en minder verliezen vooral met jonge duiven.

Speciaal regen werend scherm

Het verdient aanbeveling de mogelijkheid te creëren om aan elke kant van de container een scherm te kunnen bevestigen dat de kant waar de regen op staat, als dat het geval is, kan behoeden voor inslag van de regen. Zodoende kunnen aan die kant de deuren ook open gezet worden en blijven de manden droog. Zonder scherm en bij dichte deuren omwille van regen komt het welzijn van de duiven, die achter de gesloten deuren zitten, ernstig in het gedrang.

Mandbezetting bij meer nachten mand

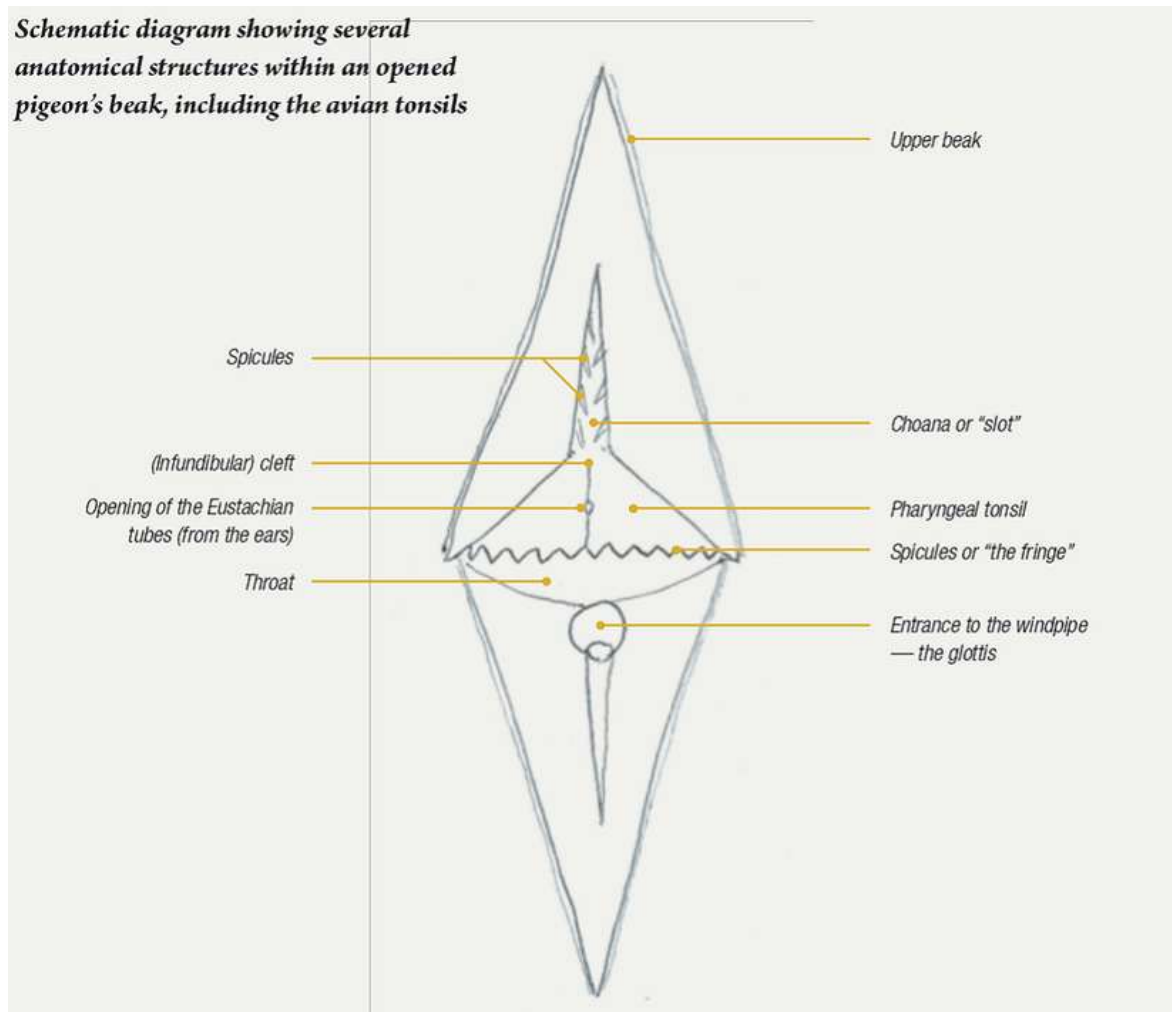
Het welzijn komt ook in het gedrang als het een vlucht is die door het slechte weer een dag wordt uitgesteld. Voor de maatstaven van meer nachten mand zitten er dan, ook bij de norm van het nieuwe vervoersreglement, veel te veel duiven in de mand. Bij dergelijke omstandigheden komt voor de helft van de duiven die zich dan in de container bevinden hun welzijn ernstig in het gedrang. In het nieuwe vervoersreglement is de “oude” norm van 350 vierkante centimeter per duif (24 duiven in een grote Ruco mand) voor twee nachten of meer ook van toepassing geworden op vluchten met één en twee nachten mand. Naar onze mening zou de mandbezetting bij meer dan twee nachten mand nog verder verlaagd moeten worden en zou het verstandig zijn om ook bij een slechtweer voorspelling, bij een vlucht van een nacht mand, de mandbezetting omlaag te brengen.

Waarom komen grote fond duiven bij extreem warm weer relatief beter naar huis dan programma duiven?

Dit fenomeen heeft Steven dermate getriggerd dat hij een serie bewezen grote fond duiven, vliegers zowel als kwekers, heeft aangeschaft met de bedoeling deze te kunnen bestuderen en vergelijken met zijn oude bewezen stam dagfond duiven.

Het functioneren van de ademhaling van een duif in relatie tot de structuur van de keel

Vaak werd waargenomen dat wanneer de ademhaling niet op de juiste manier functioneert, door een niet op de juiste manier functionerende structuur van de keel, de luchttoevoer naar de longen en luchtzakken is verstoord. Daardoor wordt een juiste en goede ademhaling om lang en succesvol te vliegen, al dan niet ernstig, gehinderd.



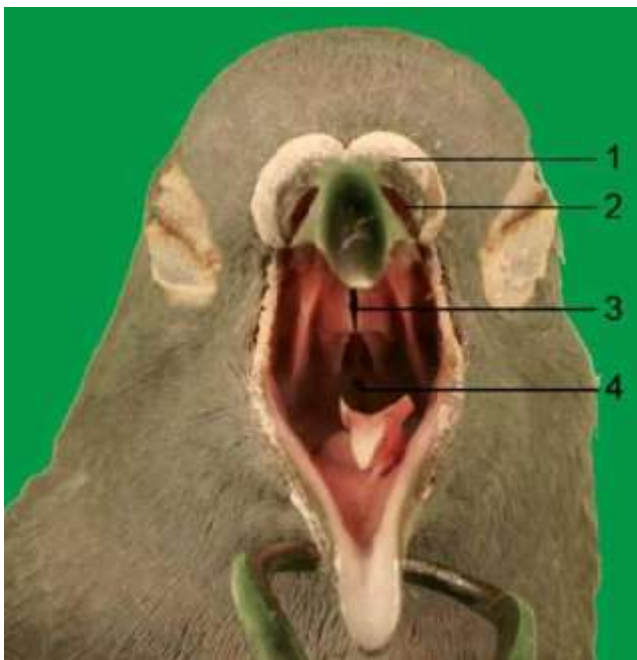
Ook een snelle(re) ademhaling, nodig bij extreme temperaturen, is dan niet mogelijk. Als de structuur van de keel niet juist is dan komt de ingeademde lucht namelijk niet in zijn geheel in de luchtpijp terecht, maar voor een groot gedeelte in de bek en van daaruit direct weer naar buiten. Het gevolg is dat er niet genoeg frisse lucht in de longen terecht komt nodig voor een snelle en succesvolle vlucht naar het thuis hok. De luchttoevoer naar de longen en luchtzakken moet dus optimaal zijn. Dat wil zeggen: de opening van de luchtpijp moet vlakbij de tonsillen liggen. En dat is alleen mogelijk bij een juiste structuur van de keel.

Over een periode van ruim vijf jaar werden eerst de kelen van bewezen grote fond duiven op het gebied van kweken en prestaties bekeken en vergeleken. Zonder uitzondering waren de kelen van deze duiven gelijk van structuur. Deze structuur werd vervolgens vergeleken met die van de dagfond duiven die ook bewezen goed waren op de wedvluchten en op het kweekhok. Er was veel

overeenkomst, maar er werd af en toe een verschil geconstateerd en dat was een kleine tot soms grote opening tussen de beide tonsil helften.

Over dezelfde periode werd de ontwikkeling van de tonsillen, want het zijn twee helften links en rechts, nauwgezet geobserveerd bij jonge duiven. Gebleken is dat het bij jonge duiven jonger dan een half jaar weinig tot geen zin heeft de tonsillen te beoordelen en te vergelijken met die van oude duiven. De reden is, dat net zoals andere kwaliteiten van het duivenlichaam, de keel ook de tijd nodig heeft om zich volledig te kunnen ontwikkelen. Uit het vergelijken van de notities van jonge duiven van een half jaar oud met dezelfde van een jaar oud bleek, dat de keelstructuur van de duiven van een jaar oud bijna altijd beter of veel beter was. En dat de jaarlingen waarvan de keelstructuur voor het vliegseizoen niet goed genoeg was of slecht presteerden of werden verspeeld.

Ook werd op het kweekhok geëxperimenteerd door duiven met een slechte keelstructuur op elkaar te zetten. Uit de koppelingen van deze duiven werd zelden of nooit een jong geboren met een goede keelstructuur en gingen deze vrijwel allemaal verloren tijdens de wedvluchten of presteerden ze slecht. Hieruit bleek dat het wel degelijk zin heeft om op een juiste keelstructuur te selecteren bij zowel kweek als vliegduiven om op die manier de kwaliteit van de volgende generatie(s) te verhogen.



Hiernaast een afbeelding van de geopende bek van een duif. Ongeveer in het midden ziet u de zgn. Pharyngeal tonsil (keelamandelen) links en rechts van de aanwijzer van het cijfer 3, de Belgische benaming hiervoor in de volksmond is “gordijn”, die bestaat uit twee helften met ertussen de choanenspleet(3) die in meer of mindere mate open of gesloten is. Aan de onderkant is al dan niet een kartelrand waarneembaar.

Hoe beoordeel je de structuur van de tonsillen op de juiste manier? Om te beginnen moet de te beoordelen duif in de hand in rust zijn. Dit duurt meestal een seconde of tien. Open daarna voorzichtig de bek en wacht met beoordelen totdat de duif helemaal rustig is. Na een seconde of vijf is de keel in rust en gereed voor beoordeling. Bekijk de keel bij een goede verlichting want alleen dan is de al dan niet aanwezige opening, de zogenaamde choanenspleet (3) tussen beide tonsil helften, goed waarneembaar. De winterperiode, wanneer de duiven allemaal in rust zijn, is de beste tijd voor een optimale beoordeling van deze kwaliteit. De luchttoevoer wordt het best geregeld als de tonsillen nauw aaneengesloten zijn. De beste opening ertussen is maar een haar dik. Dit wordt minder naar mate de opening tussen de tonsillen groter wordt. Is de opening duidelijk waarneembaar dan neemt de sportieve waarde van de duif in kwestie flink af. De keel op de foto is hier een goed voorbeeld van. Ze zijn dan volgens de waarnemingen slecht bruikbaar voor de kweek en die wedvluchten waar hard gewerkt moet worden. Als dan de optimale ademhaling door de opening tussen de tonsillen wordt verstoord laat het resultaat zich gemakkelijk raden.

Soms zie je littekens op de tonsillen of is de scheidingslijn ertussen vervormd. Dit zijn duidelijke tekenen van slijtage naar aanleiding van een slechte vlucht die veel kracht heeft gekost. Soms is ook een ziekte de oorzaak van de vervorming. Hetzelfde is het geval met de kartelrand aan de onderkant van de tonsillen. Is deze afwezig dan is dit geen goed teken en kan een ziekte aan het ademhalingsstelsel of het geel dit veroorzaakt hebben.

Uit de waarnemingen die over een periode van vijf jaar gedaan werden mag worden geconcludeerd dat het geruime tijd in beslag neemt voordat de structuur van de keel van een duif zich optimaal heeft ontwikkeld en dat je pas de juiste conclusie kan trekken als een duif een jaar oud is. Omdat de ademhaling van een duif dus tijd nodig heeft om perfect te kunnen functioneren, is het raadzaam om met name voor de vluchten met jonge duiven de aantallen duiven in de mand naar aan te passen. Tijdens de zomermaanden komt vaak extreem weer voor en dan heeft een duif veel meer zuurstof nodig om zich optimaal te kunnen koelen tijdens het transport naar de losplaats. Het moge duidelijk zijn dat dit positief wordt beïnvloed door minder duiven in de

mand te doen en de belading aan te passen. Wat nog te vaak gebeurd is, dat wanneer er veel jonge duiven zijn verspeeld, de week erop twee containers worden samen gevoegd tot één. En dat die ene container van de bodem tot de nok wordt vol gestouwd. Overal wordt nog een duif extra in de mand gedaan omdat er geen plaats meer is voor de restmanden. Dit bespaart uiteraard geld maar de verliezen nemen er zeker niet door af. Bedenk dat iedere jonge duif die wordt verspeeld nooit meer een euro oplevert ten bate van de vervoerskas. Het welzijn van onze duiven moet te allen tijde voorop staan. Het mes snijdt hier aan twee kanten!

Het moge voor de geïnteresseerde liefhebbers duidelijk zijn dat het niet veel zin heeft om duiven zonder ze zelf beoordeeld te hebben blind van internet te kopen omwille van een mooie, meestal gefotoshopte, foto en voorzien van een pedigree met beroemde duiven in de achtergrond. Dat draait maar al te vaak op een teleurstelling uit. Zorg daarom voor voldoende parate kennis op het gebied van het beoordelen van een duif en gebruik dat op de juiste manier bij het aankopen ervan op het hok van de liefhebber van uw keuze of tijdens een openbare totale verkoop.

Literatuurlijst:

Steven van Breemen: Hints voor modern postduiven vervoer (1994)

Dr Colin Walker: The Flying Vet's Pigeon Health & Management (2000)

C. Casteleyn, J. Scheers, P. Simoens, W. Van den Broeck: Respiratie bij vogels: een functioneel-anatomische benadering (2011)

Willem Mulder en Steven van Breemen: Rapportage en aanbevelingen vervoer en voeding (2012)

Willem Mulder: Dierenwelzijn tijdens vervoer (2023)

Willem Mulder: De WOWD transportvoer richtlijnen (2023)

NPO: Reglement vervoer en lossingen (2023)

Tien inzichten uit het boek

1. **Kijken is meer dan zien.** Wie écht observeert, ontdekt kwaliteiten die anderen nooit opmerken.
2. **De eerste indruk telt.** Een duif toont haar vitaliteit, balans en karakter vanaf het eerste moment.
3. **Vitaliteit is alles.** Duiven hebben het, of ze hebben het niet. Zonder vitaliteit geen prestatie.
4. **Spierkracht en verstand.** Alleen sterke vogels mét inzicht leren, passen zich aan en excelleren.
5. **Selectie is gevoel én verstand.** Ervaring, kennis van lijnen en intuïtie leiden tot de beste keuzes.
6. **Erfelijkheid heeft lagen.** Additieve eigenschappen, kruisingen en omgeving vormen samen de toekomst van een stam.
7. **Koppels creëren evenwicht.** De juiste combinatie van eigenschappen en karakters bouwt sterke generaties.
8. **Diversiteit brengt vooruitgang.** Behoud variatie om talent en vitaliteit te waarborgen.
9. **Stress is cumulatief.** Wie belasting over tijd begrijpt, beschermt zijn duiven en hun prestaties.
10. **Blijf leren en durven.** Observeer, analyseer en experimenteer; dat is de sleutel tot een blijvende, winnende stam.

Wat de duif ons leert over natuur en verantwoordelijkheid

Wie lange tijd met postduiven omgaat, merkt dat de sport meer is dan een wedstrijd alleen. Natuurlijk zijn er uitslagen, snelheden en kampioenschappen. Maar achter al die cijfers gaat een werkelijkheid schuil die veel fundamenteeler is. De wedvlucht van een postduif is uiteindelijk een ontmoeting tussen drie krachten: de mens, de natuur en de duif zelf.

De mens organiseert de wedstrijd. Hij bepaalt de inkorfdatum, het transport, de lossingsplaats en het moment waarop de manden worden geopend. In die zin ligt het initiatief bij de mens. Zonder organisatie is er geen vlucht.

Maar zodra de duiven worden gelost, verschuift het toneel. Dan wordt de vlucht overgenomen door de natuur. De atmosfeer, het licht, de wind en de temperatuur vormen het landschap waarin de duif haar weg moet vinden. Dat landschap is voortdurend in beweging. Geen enkele vlucht speelt zich af onder precies dezelfde omstandigheden. De natuur volgt haar eigen wetten, ongeacht de planning van de mens.

In dat dynamische landschap staat de duif centraal. Zij is het dier dat de prestatie moet leveren. Met haar oriëntatievermogen, haar fysieke kracht en haar aangeboren drang om naar huis terug te keren, vliegt zij de kilometers die voor ons slechts een afstand op de kaart zijn. Voor de duif zijn het uren van inspanning, navigatie en aanpassing aan omstandigheden die zij onderweg tegenkomt.

Juist in dat samenspel wordt duidelijk waar de ware verantwoordelijkheid van de duivensport ligt. De mens kan de natuur niet sturen en hij kan ook de duif niet laten vliegen zoals een machine. Wat hij wel kan doen, is proberen de omstandigheden zo eerlijk mogelijk te maken.

Dat betekent zorgvuldig plannen, goed transport, aandacht voor mandklimaat en een doordachte lossingsbeslissing. Het betekent ook erkennen dat er momenten zijn waarop de omstandigheden niet geschikt zijn voor een verantwoorde vlucht. In zulke situaties vraagt verantwoordelijkheid soms om geduld of terughoudendheid.

De duivensport wordt vaak beschreven als een wedstrijd tussen liefhebbers. Maar in werkelijkheid is zij ook een vorm van samenwerking met een dier dat beschikt over uitzonderlijke natuurlijke vermogens. De mens organiseert de omstandigheden waarin dat vermogen tot uiting kan komen. De duif voert de prestatie uit.

Wanneer die twee werelden in balans zijn, ontstaat er iets bijzonders. Dan wordt een vlucht niet alleen een competitie, maar ook een demonstratie van wat een dier kan bereiken wanneer het onder eerlijke omstandigheden zijn natuurlijke talent mag gebruiken.

Daarin ligt misschien wel de belangrijkste les die de duif ons leert. Zij laat zien dat prestaties nooit alleen het resultaat zijn van organisatie of techniek, maar ook van respect voor de wetten van de natuur.

De duif vliegt de wedstrijd.

De mens beslist of zij een eerlijke kans krijgt.

Tot slot



Dit boek is geschreven vanuit observatie, ervaring en analyse. Het probeert inzicht te geven in de factoren die het verloop van een duivenvlucht bepalen: weer, licht, luchtstructuur, transport en de fysiologische toestand van de duif.

Maar uiteindelijk draait de duivensport niet om theorieën of modellen.

Elke vlucht eindigt waar zij werkelijk begint: bij de duif zelf. Bij het dier dat, wanneer de mand opengaat, de lucht in trekt en zijn weg naar huis moet vinden.

Misschien is het daarom passend om dit boek niet af te sluiten met een conclusie van een mens, maar met het perspectief van een duif.

Niet als wetenschap.

Niet als bewijs.

Maar als herinnering aan waar het in deze sport uiteindelijk om draait.

Ik hoop dat u alles met veel plezier gelezen hebt.

Met sportieve groeten,

Steven van Breemen,

Maart 2026.

Epiloog: Vanuit de lucht bekeken. De stem van Skyleader

Een blik vanuit de lucht op veranderingen in de duivensport

Als duif schrijf je gheen boeken. Wij lezen geen **weerkaarten** en we discissieren niet over lossingoreget, en het gestegget daarnheen. Wij **analyseren geen statistieken** en maken geen **beleidsplannen**. Wanneer de **mand** opengaat, doen wij maar een ding; we vitegen de **mand** uit, orrhoog, zoeken richting en proberen de weg naar huls te vinden.

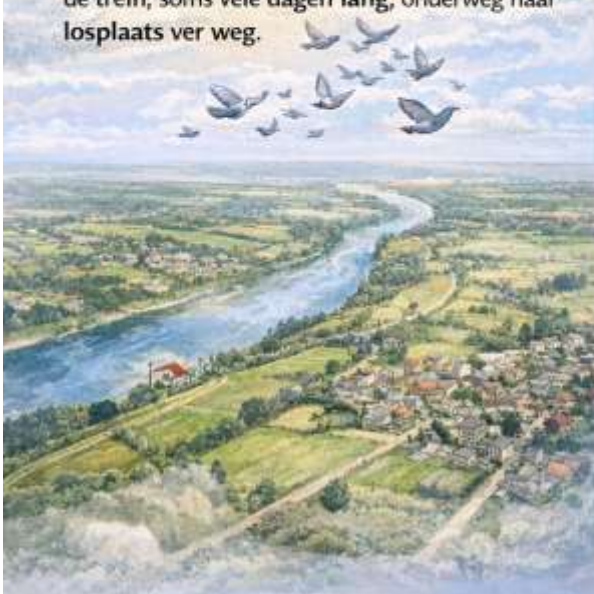
De reis van vroeger



Wanneer de mand opengaat, is er geen begellj-ding méer. Geen hok, geen verzorger, geen bescherming. Alleen lucht, licht, wind en het oriëntatiesysteem dat diep in ons lichaam zit.

Een sport die langzaam verandert

Lang geleden begon een wedvlucht anders dan nū. Wij werden verzameld in grote rieten manden. Die manden gingen mée met; de trein, soms vele dagen lang, onderweg naar losplaats ver weg.



Een sport die langzaam verandert

In de voorgg vervuüwagven en containers.

Reiemanden, werden beter ontworpen.

Transport werd georganiseerd;

Liefhebbers begonnen méer aandacht te besteden voeding, rust en verzorging.



Mensen die blijven kijken

In de loop van trijd zijn er mensen geweest die zich **niet alleen** stvroegen wie er won, maar vooral **waarom** een vlucht goed of slecht verhep. Die met alleen naar de sinelheid keken, maar naar het verloop van een totale wedvlucht. Naar spreiding in aankomsten. Naar weersituaties, lichtomstandigheden en luchtstructuren.

Soms duurde het jaren voordat patronen zichtbaar werden. Soms zeifs **tientallen** jaren.

Duidelijke kaders voor mensen, wordt een vlucht één eerlijie strijd. Worderen **verveden** en komt iedereen veilig thuis.

Vanuit de lucht gezien,

Als ik nàmens alle duiven één wens zou mogen uitspreken, dan zou het deze zijn.

Skyleader

NL2014-1775931

Olympiade duif Brussel 2017

Voor ledere duif die de lucht in gaat – en voor iedereen die de verantwoordelijkheid draagt. wanneer de mand open gaat.

De toekomst van de duivensport ligt in verantwoordelijkheid

De duivensport heeft een lange en rijke geschiedenis. Generaties liefhebbers hebben hun duiven verzorgd, wedstrijden georganiseerd en met passie geprobeerd hun kolonie steeds een beetje beter te maken.

Maar de sport staat vandaag in een andere wereld dan vijftig jaar geleden.

De maatschappij kijkt kritischer naar dierenwelzijn, naar sport met dieren en naar de manier waarop wedstrijden worden georganiseerd. Wat vroeger vanzelfsprekend was, wordt nu steeds vaker ter discussie gesteld.

Dat betekent dat de duivensport voor een belangrijke keuze staat.

Niet de keuze tussen traditie of vernieuwing, maar de keuze om traditie te verbinden met verantwoordelijkheid.

Wedvluchten vormen het hart van de sport. Ze geven liefhebbers de mogelijkheid hun duiven te testen, te vergelijken en te genieten van de prestaties van hun dieren. Maar juist omdat de wedvlucht zo centraal staat, vraagt de organisatie ervan om zorgvuldigheid.

Transport, verzorging en het moment van lossen bepalen in hoge mate of een wedvlucht eerlijk en verantwoord kan verlopen. Wanneer die factoren niet in balans zijn met de omstandigheden van het moment, komt niet alleen de uitslag van een vlucht onder druk te staan, maar ook het welzijn van de duiven.

In de afgelopen decennia is op dat gebied veel geleerd. Observaties van vluchtverlopen, onderzoek naar transportomstandigheden en ervaringen uit de praktijk hebben steeds duidelijker gemaakt welke factoren van invloed zijn op het verloop van een wedvlucht.

Die kennis vormt vandaag een belangrijke basis.

Maar kennis alleen is niet genoeg. De echte waarde ervan ligt in de bereidheid om die kennis ook toe te passen.

Daar ligt de verantwoordelijkheid van iedereen die bij de sport betrokken is: liefhebbers, bestuurders, vervoerders en organisatoren van vluchten.

Want uiteindelijk draait de duivensport om één centrale figuur: de duif zelf.

Zij vliegt de wedstrijd. Zij levert de prestatie waar liefhebbers naar uitkijken. En zij verdient daarom ook dat de omstandigheden waarin die prestatie wordt gevraagd zo verantwoord mogelijk worden georganiseerd.

Wanneer de sport die verantwoordelijkheid serieus neemt, blijft zij ook in de toekomst bestaansrecht houden.

Niet alleen als competitie tussen liefhebbers, maar als een sport waarin respect voor de duif en begrip voor de natuur hand in hand gaan.

Misschien is dat wel de belangrijkste les die de duivensport ons kan leren.

Succes in deze sport begint niet bij winnen, maar bij goed zorgen voor de omstandigheden waaronder een duif haar weg naar huis moet vinden.

Epiloog

Vanuit de lucht bekeken

De stem van Skyleader

"Magic Skyleader Olympiad"

1e Pont St Maxence	1494 d.
1e St. Quentin	1013 d.
1e Pont St Maxence	878 d.
1e Pont St Maxence	559 d.
1e Pont St Maxence	518 d.
2e Pont St Maxence	1067 d.
5e Pont St Maxence	1593 d.
7e Melun	3873 d.
9e Niergnies	5700 d.
10e NPO Pont St Maxence	8244 d.

♂ NL 14-1775931
©Fotografie/ Ontwerp:
www.postduiven-fotograaf.nl

1e Olympiade duif Midfond Brussel 2017
6e Olympiade duif Sneheid Olympiade Brussel 2017
1e Nationale Asduif Midfond Pipa Rankings 2016
1e Asduif Midfond Afdeling 7 2015
3e Nationale Asduif WH2B 2015
Beste Nationale Asduif WH2B midfond 7/7 prijzen 2015
Beste Nationale Jaarling Asduif WH2B 2015

stevenvanbreemen.nl

Als duif schrijf je geen boeken. Wij lezen geen weerkaarten en we discussiëren niet over lossingsregels en het gesteggel daaromheen. Wij analyseren geen statistieken en maken geen beleidsplannen. Wanneer de mand opengaat, doen wij maar één ding: we vliegen de mand uit, omhoog, zoeken richting en proberen de weg naar huis te vinden.

Toch hebben wij, zonder dat iemand het merkt, door de jaren heen veel zien veranderen. Niet alleen in de lucht — maar vooral op de grond.

Mijn naam is Skyleader. Ik vloog mijn wedvluchten tussen ongeveer honderd en vijfhonderd kilometer. In 2017 mocht ik naar de Olympiade in Brussel. Voor mensen is dat een grote eer. Voor een duif betekent het vooral dat je vaak als eerste thuis kwam. Maar mijn verhaal begint niet bij mij. Het begint in een tijd

die ik alleen ken uit de verhalen van oudere duiven op het hok en uit wat bezoekende liefhebbers vertelden bij de hokken.

De reis van vroeger

Lang geleden begon een wedvlucht anders dan nu. Wij werden verzameld in grote rieten manden. Die manden gingen mee met de trein, soms vele dagen lang, onderweg naar een losplaats ver weg. Over ventilatie, temperatuur, luchtkwaliteit of stress werd nog weinig nagedacht. Onderweg kregen we vaak grote harde maïskorrels te eten: paardentandmaïs. Veel duiven aten er maar weinig van. Het was zwaar voedsel en moeilijk te verteren.

Toch ging uiteindelijk de mand open.

En dan begon voor ons het werk.

Duiven stegen op, draaiden een paar rondjes en zochten hun richting. Sommige vluchten verliepen goed. Andere eindigden in verwarring, verspreide groepen en soms grote verliezen. Maar in die tijd werden er nog weinig vragen over gesteld. Het hoorde bij de sport.

Een sport die langzaam verandert.

Een sport die langzaam leert

In de loop der jaren veranderde er veel. Treinwagons maakten plaats voor vrachtwagens en containers. Reismanden werden beter ontworpen. Transport werd georganiseerder. Liefhebbers begonnen meer aandacht te besteden aan voeding, rust en verzorging.

Langzaam groeide ook het besef dat een vlucht niet alleen wordt bepaald door afstand of snelheid, maar door omstandigheden. Windrichting bleek verschil te maken. Bewolking, inversie en Uv-licht bleken invloed te hebben. En soms was het niet de afstand die een vlucht moeilijk maakte, maar de lucht zelf.

Maar er kwam nog iets bij.

Sommige mensen begonnen zich af te vragen hoe wij eigenlijk onze weg vinden. Ze ontdekten dat wij niet op één kompas vliegen, maar op meerdere tegelijk. De zon, het licht in de lucht, het aardmagnetisme, geuren die met de

wind meedrijven, en het landschap dat we herkennen wanneer we dichterbij huis komen. Alles samen vormt het oriëntatiesysteem dat ons naar huis brengt.

Maar dat systeem werkt alleen goed wanneer het lichaam waarin het zit gezond en in balans is.

En daar begint het verhaal opnieuw op de grond.

Het onzichtbare begin van elke vlucht

Mensen denken soms dat een wedvlucht begint op de losplaats.

Voor ons begint zij op het hok.

In de lucht die we daar iedere dag inademen.

In de gezondheid van onze kop, onze ogen en onze luchtwegen.

In het hokklimaat waarin we leven.

In de training rond het hok waardoor we onze omgeving leren kennen.

En in de geurkaart die we langzaam opbouwen wanneer we als jonge duif de wereld rond ons huis verkennen.

Wanneer die basis goed is, voelen wij dat.

Dan werken onze ogen helder.

Dan herkennen we licht en horizon.

Dan kunnen we het magnetische kompas gebruiken dat diep in ons lichaam zit.

Dan herkennen we de lucht, de wind en uiteindelijk het landschap dat ons naar huis leidt.

Maar wanneer die basis niet goed is — wanneer ziekte, slechte lucht of verzwakking ons lichaam aantasten — dan raakt ook ons oriëntatiesysteem uit balans.

Dat zien mensen niet altijd vanaf de grond.

Maar wij voelen het onmiddellijk wanneer we opstijgen.

Het moment van de waarheid

Voor een duif bestaat er maar één werkelijk beslissend moment: het vertrek.

Wanneer de mand opengaat, is er geen begeleiding meer. Geen hok, geen verzorger, geen bescherming. Alleen lucht, licht, wind en het oriëntatiesysteem dat diep in ons lichaam zit.

Als alles klopt, stijgen we rustig op. We verzamelen ons, winnen aan hoogte en kiezen richting. Dan wordt de vlucht een lijn — een lange, vaak zware lijn — maar wel een duidelijke.

Maar wanneer meerdere dingen tegelijk niet kloppen, verandert die lijn in een zoektocht.

Vreemd licht.

Zware lucht.

Een horizon die niet helder is.

Een lichaam dat nog vermoeid is van het transport.

Of een oriëntatiesysteem dat door ziekte of uitputting minder scherp werkt.

Dan zie je groepen uit elkaar vallen. Duiven draaien, zoeken en corrigeren. De vlucht wordt onrustig.

En sommige duiven vinden de weg naar huis niet meer.

Wat een duif nodig heeft

Mensen denken soms dat een goede vlucht vooral een kwestie van snelheid is.

Maar voor een duif begint een goede vlucht al lang voordat er één vleugelslag wordt gemaakt.

In de mand.

In het hok.

In de zorg die we krijgen.

Hebben we voldoende gedronken?

Hebben we voldoende rust gehad na aankomst op de losplaats?

Is de lucht in de wagen fris en zuurstofrijk?

Zijn we kalm genoeg om helder te vertrekken?

En misschien nog belangrijker:

Zijn we gezond genoeg om al onze zintuigen te gebruiken?

Onze ogen die het licht lezen.
Onze neus die de geuren van de wind herkent.
Onze hersenen die al die signalen samenbrengen tot één richting: naar huis.
Wij kunnen dat niet uitleggen. Maar wij voelen het onmiddellijk.
Wanneer alles in balans is, vertrekken we met rust en vertrouwen.
Wanneer er te veel kleine verstoringen samenkomen, verandert dat gevoel. Dan begint de vlucht al met een achterstand.

De verantwoordelijkheid op de grond

En hier wil ik namens alle duiven iets serieus zeggen.
Jullie mensen hebben iets wat wij niet hebben: kennis.
Jullie weten inmiddels hoe ons oriëntatiesysteem werkt.
Jullie weten hoe belangrijk gezondheid, hokklimaat en training zijn.
Jullie weten hoe transport, water, lucht en rust een vlucht kunnen beïnvloeden.
Wanneer die kennis wordt gebruikt, krijgen wij een eerlijke kans.
Maar wanneer die kennis wordt genegeerd, dragen wij de gevolgen.
Niet in woorden.
Niet in discussies.
Maar in duiven die niet meer thuiskomen.

Vanuit de lucht gezien

Als duif zie je de wereld vanuit een ander perspectief.
Je ziet rivieren die als linten door het landschap lopen. Velden die van kleur veranderen met de seizoenen. Steden die langzaam groter worden naarmate je dichter bij huis komt.
Je voelt wanneer de lucht licht en open is.
En wanneer zij zwaar en onrustig wordt.
En ergens, vaak nog ver weg, ligt altijd dat ene punt waar alles om draait.

Het hok.

Niet de prijzen.

Niet de kampioenstitels.

Niet de roem.

Maar dat ene kleine punt op de landkaart waar je thuishoort.

Een eenvoudige wens

Als ik namens alle duiven één wens zou mogen uitspreken, dan is het deze:

Blijf kijken.

Blijf vragen stellen.

Blijf leren van wat de lucht en de duiven laten zien.

Gebruik de kennis die jullie hebben verzameld.

Zorg voor gezonde duiven.

Zorg voor goede hokken.

Zorg voor verstandig transport.

En open de mand alleen wanneer de omstandigheden ons een eerlijke kans geven om te laten zien wat wij kunnen.

Want wanneer het de duif goed gaat, gaat het ook de wedvlucht goed.

Wanneer de wedvlucht goed gaat, gaat het de liefhebber goed.

En wanneer dat allemaal samenkomt, gaat het uiteindelijk ook de sport goed.

Dan worden verliezen kleiner.

Blijven liefhebbers betrokken.

En blijft de magie bestaan van wat een postduif kan.

Een vlucht wordt dan weer wat zij op haar best kan zijn:

een eerlijke strijd,

een veilige reis,

en een terugkeer naar huis.

Met gevleugelde groet,

Skyleader

NL2014-1775931

Olympiade duif Brussel 2017

Voor iedere duif die de lucht in gaat — en voor iedereen die de verantwoordelijkheid draagt wanneer de mand open gaat.



“De duif vliegt de wedstrijd.

De mens beslist of zij een eerlijke kans krijgt om thuis te komen.”

Het hart van dit boek

Dit boek is geschreven omdat de postduivensport meer verdient dan snelle beslissingen en oppervlakkige kennis.

Het is een uitnodiging om beter te kijken: te observeren, te analyseren, te begrijpen wat een duif werkelijk kan en nodig heeft.

Kennis is niet een doel op zich, maar een middel. Een middel om de juiste keuzes te maken, de gezondheid en vitaliteit van de duif te respecteren, en de sport met respect en verantwoordelijkheid voort te zetten.

Mijn hoop is dat liefhebbers na het lezen van dit boek bewuster zijn, met aandacht voor zowel techniek als natuur, en dat zij hun duiven met inzicht en gevoel begeleiden.



Want uiteindelijk geldt:

de duif voert de prestatie uit, de mens bepaalt de omstandigheden. Wie dat begrijpt, kan de sport een stukje beter maken.

Voor liefhebbers die verder willen kijken

In de afgelopen decennia heb ik verschillende boeken en e-boeken geschreven over selectie, kweek, training en prestaties van postduiven. Deze publicaties zijn gebaseerd op meer dan 65 jaar ervaring, observatie en studie van de duivensport.

Voor liefhebbers die zich verder willen verdiepen in de achtergronden van succesvolle stamopbouw, selectie en prestaties, zijn de onderstaande boeken beschikbaar:

Het Geheim van de Stamduif

Een compact en toegankelijk e-boek dat een introductie vormt tot de inzichten achter succesvolle stamopbouw.

Het boek laat zien dat kampioensduiven niet toevallig ontstaan, maar het resultaat zijn van kennis, observatie en gerichte selectie.

Onderwerpen die onder meer aan bod komen:

- Hoe herken je kwaliteit nog vóór een duif ooit gevlogen heeft?
- Wat is het verschil tussen inteelt, lijnenteelt en kruisen?
- Hoe weet je welke koppels genetisch kunnen verrassen?
- Welke eigenschappen zijn werkelijk erfelijk belangrijk?
- Welke inzichten van grootmeesters zoals **Piet de Weerd** en **Prof. Alfons Anker** zijn vandaag nog steeds waardevol?

Dit e-boekje vormt een heldere introductie tot de denkwijze achter de selectie en kweek van kampioensduiven en biedt een fundament voor liefhebbers die hun kennis willen verdiepen.

De Kunst van het Jonge Duivenspel

Een praktisch en actueel e-boek (138 pagina's) over één van de grootste uitdagingen in de moderne duivensport: het succesvol spelen met jonge duiven.

Onderwerpen zijn onder meer selectie van vitale jonge duiven, trainingsopbouw, oriëntatie, voeding, klimaat en transport. Met concrete strategieën om verliezen te beperken en jonge duiven optimaal voor te bereiden op hun sportieve toekomst.

Vleugels van Succes – een reis van 65 jaar door de duivensport

Een unieke serie van **vijf e-boeken (meer dan 1400 pagina's)** waarin een leven in de duivensport wordt samengebracht.

De serie bevat artikelen, ervaringen, analyses en praktijkverhalen over kweek, selectie, verzorging, training en wetenschappelijke inzichten. Veel van deze teksten verschenen eerder in duivenmagazines en online publicaties en zijn nu voor het eerst samengebracht in één uitgebreide serie.

De Kunst van het Kijken – trilogie

Een omvangrijk standaardwerk in **drie delen (ruim 1500 pagina's)** waarin de kern van de moderne duivensport wordt geanalyseerd.

De trilogie behandelt achtereenvolgens:

- **Kweekwaarde** – erfelijkheid, vitaliteit en stamopbouw
- **Vliegwaarde** – training, voeding, motivatie en prestaties
- **Prestatieniveau** – analyse, selectie en het realiseren van topprestaties

Een diepgaande studie over hoe aanleg, verzorging en inzicht samenkomen in succesvolle duivenkolonies.

De Kunst van het Koppelen, Kweken en Selecteren

Een praktisch e-boek (284 pagina's) over het doelgericht samenstellen van kweekkoppels en het opbouwen van een sterke stam.

Aan de hand van tientallen hoofdstukken en praktijkvoorbeelden wordt uitgelegd hoe genetisch evenwicht, selectie en ervaring samen leiden tot duurzame vooruitgang in een duivenkolonie.

De Kunst van het Kweken

Dit omvangrijke standaardwerk (511 pagina's), geschreven samen met **Prof. Alfons Anker**, wordt internationaal beschouwd als één van de belangrijkste boeken over het kweken van postduiven.

Het boek behandelt erfelijkheid, selectie, kweekwaarde en genetische principes en laat zien hoe succesvolle kweekstammen ontstaan.

Voor meer informatie, uitgebreide inhoudsbeschrijvingen en bestelgegevens:

[Steven van Breemen.nl](http://Steven.van.Breemen.nl)

***Voor liefhebbers die verder willen kijken dan de uitslag alleen,
wacht een wereld van kennis, ervaring en inzichten.***