



PRAKTIJKSTAGE VAN HET VERVOER EN LOSSING VAN ONZE POSTDUIVEN

In de werkgroep Wetenschappelijk Onderzoek Welzijn Duiven (WOWD) hebben we het regelmatig over hoe de NPO het welzijn van onze duiven en met name het vervoer naar de losplaatsen kan verbeteren. Daarom wilde ik graag eens meemaken hoe het vervoer en een lossing in de praktijk in zijn werk gaat. Met de voorzitter van Afdeling 3 had ik afgesproken dat ik vrijdag 28 april 2016 de convoyeurs kon assisteren naar Laon. De weersverwachting voor de zaterdag was niet zo goed dus er diende voldoende proviand meegenomen te worden, zodat we konden overstaan naar de zondag indien nodig.

Vrijdagavond om 23:15 uur kwamen de eerste wagens aan in de loods in Bladel. Er waren zoveel manden dat er met drie wagens naar de losplaats gereden moest worden. Tijdens het overladen van de manden uit de wagens van de diverse ophaalroutes werd zorgvuldig gekeken naar de indeling van de wagens waarbij er rekening gehouden werd met de lossingsgroepen. Dit vergemakkelijkt het lossen en voorkomt fouten bij het lossen. De wagens van Afdeling 3 worden allen op dezelfde manier geventileerd. Aan de voorzijde van de wagen zit een luchthapper. Daarom zijn de trucks niet voorzien van een spoiler. In de luchthapper zitten tevens twee ventilatoren voor geforceerde luchtinblaas. De luchthapper is aangesloten middels een breed kanaalstelsel aan een inblaasplenum (grote bak waar lucht gelijkmatig uit stroomt) op de bodem van de gang tussen de manden. Boven in de gang zijn diverse dakluiken welke open staan en zijn voorzien van ventilatoren voor geforceerde afzuiging. De ventilatielucht wordt onder in de gang ingeblazen en kan de wagen boven verlaten. Tussen de manden wordt niet geventileerd.

Rond 00:45 uur waren we gereed met het overladen van de manden. Alle manden werden voorzien van een waterbak welke direct gevuld werd. Na

het invullen van het papierwerk zijn we om 02:15 uur richting Laon vertrokken. Afdeling 3 werkt met losse waterbakken welke tijdens het rijden gevuld met water aan de manden blijven hangen. Indien gewenst kunnen de duiven dus drinken tijdens het rijden. Om de duiven rustig te houden gaat wel de verlichting uit. Op foto 1, waarop de achterzijde van de mand met waterbak zichtbaar is, ziet men dat een strip aan de bovenzijde van de drinkgaten is gemonteerd. Deze strip is noodzakelijk want de strip voorkomt dat de duiven hun vleugels door de gaten kunnen wringen en daardoor blesseren. Er zijn verenigingen of leden welke deze strips demonteren. Het is niet verstandig deze strips te demonteren aangezien ze een belangrijke functie hebben.



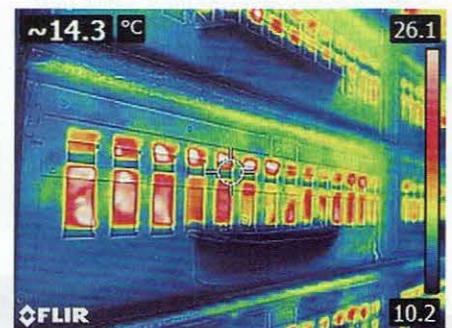
gevulde drinkbak aan de achterzijde van de mand. De strip aan de bovenzijde van de drinkopeningen voorkomt dat de duiven hun vleugels blesseren.

Van 04:30 uur tot 05:15 uur hebben we rust genomen op een parkeerplaats. Voordat de chauffeurs hun bed indoken werden eerst de deuren aan de zijkant geopend zodat de duiven voldoende frisse lucht kregen en werd gecontroleerd of de duiven nog voorzien waren van voldoende water.

Om 07:30 uur kwamen we aan op de losplaats. Laon is een prachtige losplaats op een verouderd militair vliegveld (Foto 2). Het weer was niet goed, het was zwaar bewolkt en het regende een beetje. De verwachting was dat de duiven zeker niet vroeg en

waarschijnlijk niet op zaterdag gelost zouden worden. Bij aankomst werden eerst de duiven verzorgd. De deuren werden op een kier gezet en er werd gecontroleerd of alle drinkbakken voorzien waren van water. Het bleek dat met de blauwe drinkbakjes nauwelijks water geknoeid wordt tijdens het rijden. Er was ca. een kwart van het water uit de bakken. Nadat de duiven verzorgd waren doken we vlug onze slaapzak in want het waren een lange dag en nacht geweest met maar 45 minuten rust.

Na een paar uur geslapen te hebben werd gebeld met de lossingscommissie hoe het weer was op de vluchtlijn. Op de losplaats was het langzaam aan het opklaren. De verwachting was dat zeker niet voor 12:00 uur gelost zou kunnen worden. Gezien de weersverwachting voor de middag zou veel later lossen dan 12:00 uur ook niet mogelijk zijn. We gingen er dus vanuit dat we tot zondag zouden overstaan.



infraroodopname van de duivenmand vanuit de gang in de wagen. De kleur blauw is koel, rood en wit warm (zie het kleurenbalkje rechts in de foto). Duidelijk zichtbaar is dat het in de mand aanzienlijk warmer is dan in de gang.

Het wachten was op een mooie gelegenheid om temperatuurmetingen en warmteopnames met een infraroodcamera te maken in de wagens. Het bleek dat ondanks het koude weer (buitentemperatuur 10°C), het in de manden 20 tot 25°C was. Dus 10°C tot 15°C hoger dan de buitentemperatuur



drie wagens achter elkaar opgesteld op de losplaats, met de deuren op een kier zodat de duiven niet in de koude wind zitten.

(Foto 3). Dit komt overeen met eerder uitgevoerde metingen in de wagens van Afdeling 9 [1,2].

In de Ruco-manden zaten 30 oude duiven. Het viel op dat de duiven en met name de doffers erg onrustig waren. De doffers waren veel aan het vechten, koeren en pikken. De convoyeurs gaven aan dat bij de vluchten waarbij 25 duiven in de Ruco-manden zitten, de duiven aanzienlijk rustiger zijn. Dit aantal komt sterk overeen met de oppervlakte per duif die geadviseerd wordt vanuit wetenschappelijk onderzoek. Het blijkt namelijk dat wanneer de duiven teveel op elkaar zitten deze extra activiteit hebben waardoor de warmteproductie in de manden exponentieel stijgt. Volgens Dr. Gorssen, die hiernaar in de jaren negentig uitvoerig fundamenteel onderzoek heeft gedaan, is een optimale mandbezetting 350 cm²/duif. Dit komt neer op 25 duiven per Ruco-mand [2,3]. De resultaten van Dr. Gorssen komen dus sterk overeen met de praktijkervaring.

Om 12:00 uur wederom contact opgenomen met de lossingscommissie. Op de losplaats was het voldoende opgeklaard om te lossen. De vluchtlijn zag er goed uit, Afdeling 2 zou zojuist gelost hebben. Er werd afgesproken dat met deze Afdeling contact opgenomen zou worden over het vertrek van de duiven. Even later werd gemeld dat het vertrek van de duiven goed was en dat we ons klaar konden maken voor de lossing. We zouden in drie groepen lossen met tussenpozen van 15

minuten. De eerste groep ging los om 12:30 uur. Na 30 minuten hadden we de ca. 15.000 duiven gelost. Geweldig mooi om mee te maken hoe die duiven uit de manden stormen om zo snel mogelijk weder te keren naar hun vertrouwde thuis.

Er waren ca. 20 duiven welke niet uit zichzelf de mand uitstormden. De convoyeurs gingen meteen na lossing de containers in om te controleren of de manden allemaal leeg waren en indien nodig werden de achterblijvers er uit gejaagd. Door deze snelle actie van de convoyeurs hadden deze duiven nauwelijks achterstand op de andere duiven.

Wegens het rijtjedenbesluit dienden we tot 16:15 uur in Laon te blijven staan om daarna richting de loods in Bladel te vertrekken. De wachttijd hebben we benut om te evalueren hoe het vervoer en de lossing in zijn werk ging. De convoyeurs verbaasden zich dat het 10 tot 15°C warmer was in de manden en waren het met mij eens dat het goed zou zijn om een temperatuursensor in een representatieve mand te plaatsen zodat de temperatuur in de mand in de gaten gehouden kan worden. Daarnaast lijkt het mij verstandig dat 1 à 2 dagen na de lossing geëvalueerd wordt hoe het vervoer, de lossing en de vlucht verlopen zijn. De doelstelling van het evalueren is dat de commissies dan steeds meer kennis zal opbouwen om de duiven optimaal te begeleiden en te lossen.

Middels dit verslag wil ik Jan Wijnen, Jan Paridaans, Henk Hendrix en Ger Cuppen bedanken voor het leuke en leerzame weekend.

Namens de WOWD,
Roland den Blanken

[1]

Winkel, A. en W. van Stralen, 2011. Optimalisatie ventilatie duivenwagens Afdeling Oost-Nederland - Deel 1: technische beoordeling van de wagens. Rapport van de werkgroep WOWD van februari 2011. 13 pag.

Winkel, A. en W. van Stralen, 2012. Optimalisatie ventilatie duivenwagens Afdeling Oost-Nederland - Deel 2 Klimaatmetingen in de duivenwagens, seizoen 2012. Rapport van de werkgroep WOWD van augustus 2012. 20 pag.

Winkel, A. en W. van Stralen, 2012. Optimalisatie ventilatie duivenwagens Oost-Nederland - Deel 3: technische beoordeling en klimaatmetingen in drie alternatieve typen duivenwagens, seizoen 2012. Rapport van de werkgroep WOWD van oktober 2012. 14 pag.

[2]

WOWD, 2012. Adviesaanvraag m.b.t. minimale en maximale mandbezetting bij sectorale vluchten. Een brief en notitie van de werkgroep WOWD van 20 mei 2012. 4 pag.

[3]

Gorssen J., Hel van der W., 1993. Klimaatbehoeften van postduiven tijdens transport, fase I. Onderzoeksrapport Landbouw Universiteit Wageningen, vakgroep Veehouderij. 71 pag.

Gorssen J., Koene P., 1994. Klimaatbehoeften van postduiven tijdens transport, fase IIa. Onderzoeksrapport Landbouw Universiteit Wageningen, vakgroep Veehouderij. 53 pag.

Gorssen J., Koene P., 1995. Klimaatbehoeften van postduiven tijdens transport, fase IIb. Onderzoeksrapport Landbouw Universiteit Wageningen, vakgroep Veehouderij. 24 pag.

Gorssen J., 1995. Thermoregulatory and behavioral characteristics of racing pigeons housed under transport conditions. Proefschrift/PhD thesis, Department of Animal Husbandry, Wageningen Agricultural University. 159 pp.