

Zijn er nadelige effecten te verwachten van een extra nacht mand voor losplaatsen met een krappe transporttijd?

Sommige losplaatsen in de duivensport zijn nog maar net met één nacht rijden met de duivenvrachtwagens te bereiken. Dat geldt bijvoorbeeld voor sommige losplaatsen van de midfond. Is het nu beter om vrijdagavond in te korven zodat de duiven zo kort mogelijk in de mand verblijven of om meer transporttijd te nemen en al op donderdagavond in te korven? Deze vraag ontving de WOWD van het bestuur van Afdeling Friesland '96. In dit artikel zet de WOWD de voors en tegens op een rij, voegt daar een eerste analyse van gegevens aan toe, en komt met enkele aanbevelingen.

Het vraagstuk

In het begin van seizoen 2018 ontving de WOWD de volgende vraag van Simon Kuipers, voorzitter van Afdeling 11 (Afdeling Friesland '96). Afdeling 11 probeert altijd zo vroeg mogelijk aanwezig te zijn op de losplaats om zo voldoende tijd te hebben de duiven te verzorgen. Zo wordt voor de wedvlucht vanuit de losplaats Morlincourt op donderdagavond ingekorfd en de wagens komen dan uiterlijk vrijdagmiddag om 17:00 aan. Dit geeft dan een avond en een nacht de tijd om de wagens waterpas te zetten, de duiven te voederen en ze nog geruime tijd van drinkwater en rust te voorzien. Afdeling 10 (Afdeling Noord Oost Nederland) echter korft voor de wedvlucht vanuit dezelfde losplaats op vrijdagavond in en rijdt dan de hele nacht door om in de vroege ochtend aan te komen op de losplaats. Deze duiven hebben een dag extra op hun thuishok verbleven, maar hebben na aankomst op de losplaats nog maar kort de tijd voor een periode van rust en het opnemen van drinkwater. Dit speelt ook voor de losplaatsen Bourges en Chateauroux, die in 2018 in het vliegprogramma van beide afdelingen zijn opgenomen. Afdeling 11 korft voor beide wedvluchten de duiven op woensdagavond in en komt dan in de loop van de vrijdagmiddag aan op de losplaats. Afdeling 11 korft in op de donderdagavond en komt dan vrijdagavond tegen middernacht aan op de losplaats. Midfondlosplaatsen als Quiévrain en Chimay worden in Afdeling 11 wel op vrijdagavond ingekorfd en kennen één nacht mand. De vraag die rijst is: welke van de twee vervoersmethoden is beter?

Tijdens het seizoen 2018 is hierover al van gedachten gewisseld met de vragensteller. In dit artikel zet de WOWD alle voors en tegens nog eens op een rij, en geeft enkele aanbevelingen, zodat iedereen er kennis van kan nemen.

Afbakening

Bedacht moet worden dat dit vraagstuk alleen speelt bij een aantal specifieke losplaatsen, zoals de verdere midfondvluchten en een aantal fondlosplaatsen. Het vraagstuk is niet aan de orde bij reguliere vitesse-, dagfond-, jonge duiven- en natourvluchten. Het Reglement Vervoer en Lossingen (artikel 13, lid 1) schrijft voor dat tussen aankomst op de losplaats en de lossing tenminste 1 uur moet zitten. Bij beide vervoersmethoden moet daaraan worden voldaan.

Overwegingen

Er kunnen bij de twee vervoersmethoden een aantal voor- en nadelen worden onderscheiden:

Tabel 1: voors en tegens op een rij.

	Voordeel	Nadeel
Kortste transporttijd	<ul style="list-style-type: none">- De duiven hebben 1 dag extra 'voorbereidingstijd' op hun thuishok- De 'blootstellingsduur' aan eventuele warmte, pikgedrag, ziektekiemen of ander ongerief is zo kort mogelijk	<ul style="list-style-type: none">- Op de losplaats hebben de duiven hooguit enkele uren tot een nacht om te drinken en te rusten- Voor chauffeurs kan (vanwege het rijtijdenbesluit) de rit stressvol zijn- Chauffeurs/convoyeurs moeten in de duistere nacht de wagens parkeren en waterpas stellen
Extra nacht mand	De nadelen rechtsboven genoemd gelden bij deze vervoersmethode niet en zijn hier dus voordelen	De voordelen linksboven genoemd gelden bij deze vervoersmethode niet en zijn hier dus nadelen

Beantwoording vraagstuk

In het begin van het seizoen 2018 kon het vraagstuk nog niet met cijfermatige gegevens worden beantwoord. Zulke gegevens zouden idealiter afkomstig moeten zijn van enkele proefvluchten waarbij een "blind" aan te wijzen deel van de duiven op vrijdagavond wordt ingekorfd en een overig deel van de duiven een avond eerder, waarbij verder alle overige omstandigheden (de samenstelling van de twee groepen duiven, de losplaats, lostijd, et cetera) identiek worden gehouden (het 'ceteris paribus' principe). De 'beste' vervoersmethode kan dan bepaald worden aan de hand van het drinkgedrag van de duiven, hun gewicht(sverlies), het concoursverloop (snelheid, snelheidsverval) en de thuiskomst (percentage achterblijvers). Wanneer van de proefvluchten herhaaldelijk de ene vervoersmethode gunstiger uitkomsten laat zien dan de andere, kan daaruit een conclusie worden getrokken. Deze 'experimentele aanpak' is de meest zuivere vergelijkingsbasis en levert de meest betrouwbare conclusies.

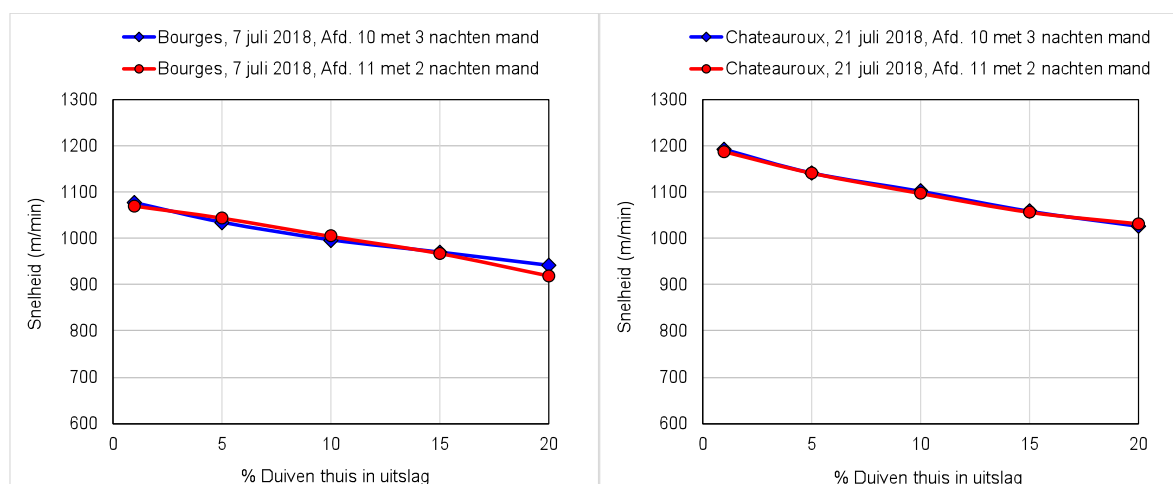
Een andere manier om meer inzicht te krijgen in dit vraagstuk is het vergelijken van wedvluchtuitslagen van losplaatsen waar Afdeling 10 en Afdeling 11 beiden vlak na elkaar of tegelijk losten. Vervolgens kan het concoursverloop (snelheid, snelheidsverval, concoursduur) worden vergeleken. Dit moet dan gebeuren voor zoveel vluchten als er in de archieven gevonden kunnen worden, hoe meer, hoe beter. Bij deze aanpak kunnen er echter geen waarnemingen aan de duiven worden gedaan (zoals gewichtsverlies of drinkgedrag). Als uit de vergelijking blijkt dat één van beide vervoersmethoden vaak een beter concoursverloop geeft, is dit een aanwijzing dat die vervoersmethode voor de duiven gunstiger is. Deze 'observationele aanpak' zoals dit heet, levert echter een minder zuivere vergelijkingsbasis. Immers, de duiven van beide Afdelingen vliegen niet dezelfde route, treffen niet (helemaal) dezelfde weercondities en wellicht bestaan er verschillen tussen de twee Afdelingen die te maken hebben met de soort duiven of de verzorgingsmethode. Met andere woorden: er is bij deze aanpak geen sprake van het 'ceteris paribus' principe. Om deze onzuiverheid zo goed mogelijk te uit te middelen, worden bij voorkeur zoveel mogelijk vluchten in de vergelijking betrokken.

Observationele gegevens tot nu toe

Inmiddels is het seizoen 2018 achter de rug en hebben de wedvluchten vanuit Bourges en Chateauroux plaatsgevonden op respectievelijk 7 en 21 juli 2018. De uitslagen van beide vluchten werden geanalyseerd. Dit is gedaan door de snelheid van de duiven uit beide Afdelingen te vergelijken op de punten in de uitslag waar 1, 5, 10, 15 en 20% van de duiven was teruggekeerd (het "25% punt" werd niet meegenomen, omdat het concours van Bourges in Afdeling 11 i.t.t. Afdeling 10 nog doorliep tot de volgende dag, wat de vergelijking zou kunnen vertekenen). Daarbij veronderstellen we dat een verschil in conditie/welzijn van de duiven door het verschil in vervoersmethode (2 of 3 nachten mand) zich zou kunnen vertalen in een lagere snelheid of een steiler snelheidsverval. De resultaten van de analyses zijn weergegeven in Tabel 2 en grafisch nog eens weergegeven in Figuur 1. Uit Tabel 2 en Figuur 1 blijkt dat er geen wezenlijke verschillen in snelheidsverval bestaan tussen twee nachten versus drie nachten mand. Immers, de lijnen van het snelheidsverval liggen zeer dicht bij elkaar. Uiteraard blijft het goed mogelijk dat er wel een verschil is geweest voor een deel van de overige duiven, dat later is aangekomen of is achtergebleven; dit kunnen we met deze gegevens niet achterhalen. Ook is het zo dat het hier maar om twee vergelijkingen gaat, zodat dit slechts een begin is van een antwoord. Er valt nog geen wetenschappelijk verantwoorde conclusie te trekken. Maar de eerste gegevens laten vooralsnog geen wezenlijke verschillen zien tussen de twee methoden van vervoeren.

Tabel 2: effect van 2 versus 3 nachten mand op het concoursverloop (snelheid bij 1, 5, 10, 15 en 20% thuis) van de wedvluchten Bourges (7 juli 2018) en Chateauroux (21 juli 2018) waar zowel door Afd. 10 als Afd. 11 gelijktijdig werd gelost.

Afd. 10			Afd. 11			Snelheidsverschil (Afd. 10 minus Afd. 11) (m/min)
% Thuis (plaats in uitslag)	Snelheid (m/min)	Afstand (km)	% Thuis (plaats in uitslag)	Snelheid (m/min)	Afstand (km)	
Bourges, 07-07-2018. Wind: N, 2-3 Bft in De Bilt. Rayon 1-4: 864 duiven			Bourges, 07-07-2018. Wind: N 2-3 Bft in De Bilt. Samenspel C: 769 duiven			
<i>2 nachten mand</i>			<i>3 nachten mand</i>			
1% (9)	1077.4	765	1% (8)	1071.1	733	+ 6.3
5% (43)	1035.2	730	5% (38)	1044.8	730	- 9.6
10% (86)	996.9	745	10% (77)	1004.7	737	- 7.8
15% (129)	970.1	737	15% (115)	967.1	738	+ 3.0
20% (173)	941.5	769	20% (154)	918.0	728	+ 23.5
Chateauroux, 21-07-2018. Wind: NNW, 2-3 Bft in de Bilt. Rayon 1-4: 373 duiven			Chateauroux, 21-07-2018. Wind: NNW, 2-3 Bft in De Bilt. Samenspel C: 433 duiven			
<i>2 nachten mand</i>			<i>3 nachten mand</i>			
1% (4)	1193.2	781	1% (4)	1188.3	789	+ 4.9
5% (19)	1142.5	811	5% (22)	1142.0	781	+ 0.5
10% (37)	1102.8	806	10% (43)	1098.0	785	+ 4.8
15% (56)	1059.9	781	15% (65)	1057.3	780	+ 2.6
20% (75)	1027.6	789	20% (87)	1032.2	779	- 4.6



Figuur 1: de gegevens uit Tabel 2 nog eens weergegeven in een grafiek.

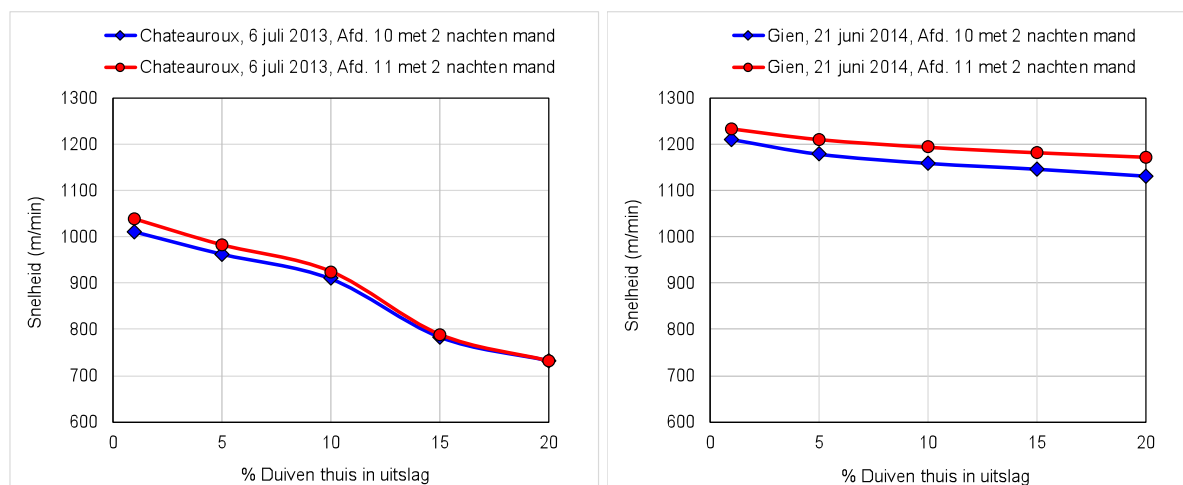
Een 'controle vergelijking'

Zoals onder het kopje 'Beantwoording vraagstuk' al genoemd, is het vergelijken van lossingen zoals dat in Tabel 2 en Figuur 1 is gedaan (de 'observatieve aanpak') een minder zuivere vergelijkingsbasis dan wanneer er een experiment zou worden uitgevoerd waarbij alle omstandigheden (behalve het aantal nachten mand) strikt gelijk kunnen worden gehouden (het 'ceteris paribus' principe). Tijdens de 'praktijkvluchten' uit Bourges en Chateauroux (uit Tabel 2 en Figuur 1) is het zo dat de duiven van beide Afdelingen niet exact dezelfde route vlogen, niet (helemaal) dezelfde weercondities troffen en wellicht bestaan er verschillen tussen de twee Afdelingen die te maken hebben met de soort duiven of de verzorgingsmethode die het beeld vertroebelen. Om die reden hebben we ook eens gekeken of het snelheidsverloop (de rode en blauwe lijnen) ook vrijwel identiek is als de twee Afdelingen vanuit dezelfde losplaats concoursten waarbij de Afdelingen beide wel twee nachten mand hadden gehad én de duiven gelijktijdig werden gelost. In de online archieven van Compuclub hebben we twee van zulke voorbeelden gevonden: de vlucht Chateauroux van 6 juli 2013 en de vlucht Gien van 21 juli 2014. Deze twee vluchten hebben we weer op dezelfde manier geanalyseerd als hiervoor. De resultaten ervan vindt u in Tabel 3 en Figuur 2. Daaruit blijkt dat bij beide vluchten de duiven van Afdeling 11 een iets hogere snelheid behaalden dan de duiven van Afdeling 10. Bij de vlucht Chateauroux van 6 juli 2013 zou dat kunnen komen doordat de (in Nederland) ONO wind enigszins in het voordeel was van Afdeling 11. Bij de vlucht Gien van 21 juni 2014 stond er (in Nederland) een NNW wind die enigszins in het voordeel was van Afdeling 10. Desondanks behaalden de Friese duiven ook hier een iets hogere snelheid. Wel moet opgemerkt worden dat het verschil maar heel klein is. Een oplettende lezer zou nu kunnen opmerken: "ja maar, misschien behalen de duiven van Afdeling 11 onder vergelijkbare omstandigheden 'altijd' een ietsje hogere snelheid dan de duiven van Afdeling 10, door welke reden dan ook. Dat kan betekenen dat de twee i.p.v. drie nachten mand bij Afdeling 10 bij de vluchten Bourges en Chateauroux uit 2018 dit kleine verschil teniet gedaan heeft zodat de lijnen nu praktisch over elkaar heen liggen en er dus toch een negatief effect uitging van de drie i.p.v. twee nachten mand". Inderdaad, dat zou kunnen! Dit alles laat zien dat een 'observatieve aanpak' zoals we dat in Tabel 2 en Figuur 1 hebben gedaan een niet zo zuivere vergelijkingsbasis is. Om toch zinnige uitspraken te kunnen doen bij een observationele aanpak zijn er veel van dit soort vergelijkingen nodig zodat allerlei vertroebelingen in de vergelijking worden weggemiddeld.

Tabel 3: het concoursverloop (snelheid bij 1, 5, 10, 15 en 20% thuis) van de wedvluchten Chateauroux (6 juli 2013) en Gien (21 juli 2014) waar zowel door Afd. 10 als Afd. 11 gelijktijdig werd gelost.

Afd. 10			Afd. 11			Snelheidsverschil (Afd. 10 minus Afd. 11) (m/min)
% Thuis (plaats in uitslag)	Snelheid (m/min)	Afstand (km)	% Thuis (plaats in uitslag)	Snelheid (m/min)	Afstand (km)	
Chateauroux, 06-07-2013. Wind: ONO, 2-3 Bft in De Bilt. Rayon 1-7: 1198 duiven			Chateauroux, 06-07-2013. Wind: ONO, 2-3 Bft in De Bilt. ACG 6: 646 duiven			
<i>2 nachten mand</i>			<i>2 nachten mand</i>			
1% (12)	1011.9	771	1% (6)	1038.8	785	- 26.9
5% (60)	963.6	755	5% (32)	982.8	785	- 19.2
10% (120)	910.0	770	10% (65)	925.0	779	- 15.0
15% (180)*	783.7	796	15% (97)*	788.4	779	- 4.7
20% (240)*	732.3	768	20% (129)*	731.0	779	+ 1.3
Gien, 21-06-2014. Wind: NNW, 2 Bft in de Bilt. Rayon 1-4: 2894 duiven			Gien, 21-06-2014. Wind: NNW, 2 Bft in De Bilt. Samenspel C: 1030 duiven			
<i>2 nachten mand</i>			<i>2 nachten mand</i>			
1% (29)	1211.7	686	1% (10)	1233.9	664	- 22.2
5% (145)	1179.0	693	5% (52)	1211.1	664	- 32.1
10% (289)	1158.6	676	10% (103)	1194.6	662	- 36.0
15% (434)	1145.7	653	15% (155)	1183.0	668	- 37.3
20% (579)	1130.1	646	20% (206)	1173.3	663	- 43.2

*constatering op de volgende dag



Figuur 2: de gegevens uit Tabel 3 nog eens weergegeven in een grafiek.

Expert judgement

Nog voordat het hiervoor besproken cijfermateriaal beschikbaar was, hebben we in de WOWD het vraagstuk besproken. Na de discussie in de WOWD kunnen we op basis van expert judgement de volgende overwegingen/aanbevelingen meegeven:

- de ene vervoersmethode hoeft niet altijd beter te zijn dan de andere. Wellicht is soms de ene methode en soms de andere methode de meest gunstige voor de duiven;
- voor programmavluchten waarbij duiven elke week de mand in gaan, is de extra 24 uur verzorging thuis gunstig voor de duiven, vooral als het seizoen zwaar is (geweest), als de vlucht ervoor was uitgesteld (met dus een kortere week voor herstel en verzorging), en/of als er na de vlucht het weekend erna voor dezelfde duiven alweer een volgende vlucht volgt. In

dat geval is het naar mening van de WOWD raadzaam de transporttijd zo kort mogelijk te houden;

- voor duiven in het algemeen, maar in het bijzonder voor jonge duiven, is het vervoer in principe een mogelijke bron van ongerief (warmte, pikgedrag/wondjes, stress, besmettingskans) en moet niet langer zijn dan nodig. Uit de herhaling van transporten (en niet uit de tijdsduur ervan) volgt voor jonge duiven de routine en gewenning (conditionering). Bij jonge duiven is het naar mening van de WOWD raadzaam de transporttijd zo kort mogelijk te houden;
- als er sprake is van hitte verdient het de voorkeur om de duiven in de koelere nacht te vervoeren en niet overdag (zoals op de vrijdag na een donderdagavond inkorving);
- voor oude, ervaren duiven, bij voldoende voorbereidingstijd in het programma, en bij afwezigheid van warme weerscondities, vermoedt de WOWD dat er geen of slechts kleine verschillen zullen bestaan tussen de beide vervoersmethoden. Argumenten rondom het transport (rijtijdenbesluit e.d.) kunnen dan reden zijn om een dag eerder in te korven. De eerste gegevens, zoals die in dit artikel zijn gepresenteerd, lijken voorzichtig dit vermoeden te staven.

Bovenstaande overwegingen zijn – ook na de gegevens van Bourges en Chateauroux uit 2018 – nog onvoldoende cijfermatig onderbouwd. Dat is voor een belangrijk vraagstuk als deze wel gewenst. Daarom is meer onderzoek nodig waarbij het de voorkeur verdient om een vergelijkend onderzoeksmethodiek zoals in dit artikel beschreven uit te voeren. Dan kan er met meer zekerheid een goede keuze worden gemaakt door Afdelingsbesturen.

Februari 2019,

dr. Jaap van Doormaal en dr.ir. Albert Winkel

Werkgroep Wetenschappelijk Onderzoek Welzijn Duiven (WOWD)