

Referat af Regionsmøder 2020

Referent: Michael Larsen

Region Nord: Afholdt 17.08.20, Messecenter Års

Region Syd: Afholdt 20.08.20, Sønderjyllandshallen, Åbenrå

Region Øst: Afholdt 22.08.20, Fritidscentret Hedehuset, Hedehusene

Dagsordenen for de tre møder var følgende:

1. Generel orientering v. Landsformanden
2. Kapflyvningsplan 2021-2022
3. Eventuelt

Ad. 1: Landsformanden indledte de tre regionsmøder med en generel orientering.

Sæsonen 2020 har været udfordrende på mange måder. Sæsonstarten var negativt påvirket af COVID-19 situationen, som truede med at spænde ben for DdB-sæsonstarten i uge 21. Det lykkedes dog at opnå de nødvendige tilladelser til gennemførelsen af vore kapflyvninger til glæde for brevuefolket. Sidenhen udviklede sæsonen sig vanskeligt i forhold til vejrforholdene, der kulminerede med en rigtig dårlig flyvning fra Bremen i uge 26. Vejrforholdene i uge 27 umuliggjorde dernæst slip i Freiburg og Antwerpen, hvorfra duerne måtte returneres til ompakningspladsen i Horsens. En situation, der så vidt vides, ikke har noget fortilfælde, men desværre var en nødvendig beslutning i situationen med baggrund i vejrforholdene. Hovedbestyrelsen traf efterfølgende beslutning om at aflyse DdB-flyvningerne i uge 28. Sæsonen forløb derefter normalt frem til uge 32, hvor det tyske brevueforbund på baggrund af de meteorologiske betingelser i Tyskland indførte transport-, trænings- og flyveforbud for brevdUER (høje varmegrader, ustabil luft samt høj inversion). Hovedbestyrelsen valgte på denne baggrund og i tæt dialog med løsladerudvalget også at aflyse kapflyvningerne fra Tyskland i denne weekend. Samtidig besluttedes det under forudsætning af minimums-deltagerantal og ophævelse af flyveforbuddet at gennemføre maratonflyvningen fra München i uge 33 med central indlevering. Når sæsonen på denne måde forstyrres af udefrakommende forhold uden for vores kontrol, bliver Hovedbestyrelsen stillet i situationer, hvor man nødvendigvis må tage stilling til spørgsmål, der ikke direkte er reguleret af vores reglement, såsom fortolkningen af udskyldelsesretten til mesterskaber, indregning af flyvninger, som er udsat til efter den vedtagne sæsonafslutning etc. Hovedbestyrelsen har i hvert enkelt tilfælde forholdt sig til disse spørgsmål efter bedste evne og ud fra en betragtning om maksimale hensyn til det sportslige, men det står bestyrelsen helt klart, at sådanne beslutninger er vanskelige at træffe til alles tilfredshed. I arbejdet med næste sæsons reglement, vil der blive indarbejdet konkrete retningslinjer for, hvordan lignende nødsituationer fremtidigt skal håndteres, så det i størst muligt omfang står klart, hvordan eksempelvis en aflyst flyvning skal håndteres i mesterskabssammenhæng, før begivenheden indtræffer. Hovedbestyrelsen håber under ingen omstændigheder på at skulle tage disse "nødparagraffer" i brug, da vi alle håber på en normal og succesfuld gennemførelse af kapflyvnings-sæsonen, men rimeligvis skal det være klart for medlemskredsen, hvad der gælder i tilfælde af "force majeure".

Et andet stort arbejdsområde for bestyrelsen har i den forgangne sæson været arbejdet med at definere korrekte og lovformelige procedurer for aflønning af medhjælpere samt honorering af vores leverandører i forlængelse af de verserende sager, der blev drøftet på repræsentantskabsmødet, og vi kan se tilbage på en sæson, hvor disse forhold er bragt i orden på alle områder.

Samarbejdet med det tyske brevueforbund omkring sliptilladelser og lignende har desuden bragt Hovedbestyrelsen megen nyttig læring. Således er der med stor hjælp fra Jørn Boklund etableret klare kommunikationsveje i relation til godkendelsen af vores slip i Tyskland, ligesom vi har igangsat tests af det tyske løslader-system, som tillader løsladerne at få adgang til vejrdata og vurdering af flyveruten. Dette system er suppleret med et GPS-modul, som tillader løsladerne at se et samlet overblik over alle duetransporter på tysk jord, som enten er undervejs til løsladelsesstedet eller har løsladt duerne. Dette overblik er selvfølgelig et stærkt værktøj til at imødegå, at flere slip "kolliderer". Systemet vil blive evalueret henover vinteren, og DdB vil på baggrund heraf træffe aftaler om økonomien etc. med henblik på implementering til sæson 2021.

En detaljeret redegørelse for slippene i Bremen i uge 26 vil blive givet i det første farvede nummer af Brevduen efter sæsonen.

Landsformanden redegjorde for processen omkring kapflyvningsplanens tilblivelse. Forud for regionsmøderne havde Hovedbestyrelsen på sit møde den 2. august udarbejdet et oplæg til kapflyvningsplanen for 2021-2022 til debat på disse møder. Hovedbestyrelsen behandler efterfølgende tilbagemeldingerne fra disse møder på sit møde ultimo august og offentliggør umiddelbart derefter et eventuelt revideret oplæg til kapflyvningsplanen, hvorefter foreningerne har mulighed for at indsende ændringsønsker inden 15/9. På baggrund heraf vil Hovedbestyrelsen udarbejde sit endelige forslag til kapflyvningsplanen senest 1/11, som behandles på repræsentantskabsmødet den 6/2/2021.

Landsformanden introducerede oplægget til den nye kapflyvningsplan med en gennemgang af planens overordnede struktur:

1. Korte mellemdistanceflyvninger (op til cirka 350 km) med fredagsindlevering – 6 stk.
2. Lange mellemdistanceflyvninger (afstand ca. 350-500 km) med torsdagsindlevering – 7 stk.
3. Ordinære langflyvninger – 6 stk.
4. Maratonflyvninger – 3 stk.

Sæsonen starter én uge tidligere end normalt (uge 20) og afsluttes i uge 32. Den tidlige opstart sker ud fra en vurdering om, at klimaet tillader dette, og at man derved får mulighed for at klargøre duerne fysisk til den første langflyvning i uge 22, hvilket er en betingelse for indførelsen af den 6. langflyvning med to ugers interval imellem disse flyvninger.

De tre sidste langflyvninger er fælles for hele landet med tanke på at kunne afvikle fælles slip og landsdækkende konkurrencer.

Indførelsen af et mere omfattende program med ungeflyvninger i DdB-regi har i den forgangne sæson været en succes, og således er der i oplægget til den nye kapflyvningsplan indlagt ungeflyvninger fra uge 27 til uge 32.

Slipformen på de korte mellemdistanceflyvninger er foreslået som gruppeslip, og disse flyvninger foreslås afviklet i kategorien "åben" for at tilgodese minimering af ompakningstiden, som er en umiddelbar betingelse for gennemførelse af fredagsindlevering. Sportflyvningerne optager megen tid på ompakningsstederne, da mange foreninger ikke har et medlemstal, der tillader at sende mere end 2 halvfylde kurve.

Hovedbestyrelsens overordnede målsætning med oplægget til kapflyvningsplanen er en høj sportslig værdi med de nødvendige økonomiske hensyn in mente for i størst mulig grad at billiggøre vores flyvninger. Vigtigt er det i denne sammenhæng at påpege særligt planens struktur omkring de 6 langflyvninger, hvor de 3 sidste foregår samlet for hele landet, medens der for de 3 første flyvningers vedkommende er planlagt en samtransport af Region Nords duer med mellemdistanceduerne fra Region Syd.

Landsformanden præsenterede desuden ét af Hovedbestyrelsens fokuspunkter: Omkostningerne til den indenlandske opsamling og ompakningen. Således koster det 10-11 kr. pr. due (eller ca. 75 - 80.000 kr. samlet) pr. uge at opsamle og ompakke duerne til DdBs flyvninger. Omkostningerne medgår til opsamlingsbiler, foreningskørsel, medhjælpere, leje af pakkepladser etc. I en fremtidig struktur skal der kigges nøje på, hvordan DdB kan frigøre sig helt eller delvist fra disse omkostninger, bl.a. ved indretningen af de logistiske koncepter, vi bruger til afviklingen af vores flyvninger.

Ad. 2: Hovedbestyrelsens oplæg til kapflyvningsplanen for 2021-2022 blev debatteret.

Hovedpunkterne for drøftelserne i de enkelte regioner kan opsummeres i følgende overskrifter:

Generel positiv tilkendegivelse til flyveplanens overordnede struktur (opdelingen i kort og lang mellemdistance, 6 ordinære langflyvninger – heraf 3 med landsslip samt 3 maratonflyvninger).

I Region Nord og Syd udtryktes ønske om også at afvikle sportsflyvninger med 4 duer på de korte mellemdistancer.

Konceptet om 3 maratonflyvninger blev generelt modtaget positivt, dog med bemærkninger fra flere sider om, at de foreslåede flyvninger afstandsmæssigt er en smule for lange.

I Regionerne Nord og Syd debatteredes den klassiske problemstilling i forhold til, at de sydlige dele af regionerne generelt finder afstandene for korte, medens de nordligste egne finder det modsat. En inddeling af Jylland i 3 regioner blev drøftet, men Hovedbestyrelsen ser desværre ikke en mulighed for dette på baggrund af medlemsgrundlaget.

I Region Nord var der et enkelt medlem der udtrykte ønske om at enkelte sektioner kunne deltage på Region Syds flyvninger, idet medlemmet anså visse af stationerne for at være for lange.

I Region Øst var debattens hovedpunkt Sverigesruten, hvorom der i regionen er delte meninger. En tilkendegivelse blandt mødedeltagerne viste endnu engang ikke noget klart flertal for hverken Sverige eller en ren sydgående kapflyvningsplan, hvorfor Hovedbestyrelsen på dette grundlag fortsætter arbejdet med kapflyvningsplanen med udgangspunkt i den fremlagte plan. Herudover gøres tiltag for en videre undersøgelse af Sverige eller en ren sydgående kapflyvningsplan for fremtiden, når Hovedbestyrelsen har haft mulighed for at drøfte hvordan dette kan foregå.

Omkring slipformer udtrykte man ønske fra Sektion 31 om separate slip på den korte mellemdistance, ligesom en enkelt forening på Sjælland kommenterede på potentielle uhensigtsmæssigheder, som landsslip på de 3 gennemgående langflyvninger kan medføre. Derudover var der tilslutning til de foreslåede slipformer.

I alle tre regioner var der som sagt positive tilkendegivelser til rammen omkring Hovedbestyrelsens oplæg til kapflyvningsplanen, derunder også de korte mellemdistanceflyvninger med fredagsindlevering. Dog udtrykte man flere steder bekymring for de logistiske udfordringer, disse flyvninger kan betyde for håndteringen af duer til sektionklubflyvninger, arbejdet ved indlevering om fredagen etc. Også gebyret for disse flyvninger blev der spurgt ind til, da et for højt gebyr efter manges opfattelse vil betyde, at medlemmerne fravælger flyvningerne til fordel for de billigere sektionklubflyvninger. Hovedbestyrelsen er bevidst om disse problemstillinger, og som nævnt i landsformandens indledning vil der blive arbejdet på alternative transportkoncepter, der kan muliggøre gennemførelsen af disse korte mellemdistancer til konkurrencedygtige priser og under optimale logistiske forhold.

Ad. 3: Eventuelt

Flere spurgte ind til Hovedbestyrelsens arbejde med de nye sektionsgrænser. Som også nævnt i referatet af Hovedbestyrelsens møde den 2. august arbejdes der med disse ændringer i de områder, Hovedbestyrelsen har vurderet påkrævede. Disse ændringer behandles på Hovedbestyrelsens møde ultimo august og vil primo september blive præsenteret for medlemskredsen. Dermed har man lokalt mulighed for at sætte sig ind i Hovedbestyrelsens forslag, og der vil efterfølgende være god tid til lokal drøftelse og mulighed for at indsende ændringsforslag eller nye forslag til behandling på repræsentantskabsmødet. Hovedbestyrelsen finder denne fremgangsmåde mest hensigtsmæssig og ikke mindst optimal i forhold til organisationens medlemsdemokrati.

Løsladelser – og specielt flyvningerne fra Bremen – blev også drøftet, og der vil i denne forbindelse blive bragt en opfølgning i Brevduen, hvor dels omstændighederne omkring slippene i Bremen vil blive behandlet samt de forbedringstiltag, der i sæsonens løb er blevet etableret med hjælp fra det tyske brevueforbund.

Sæsonens aflysninger blev ligeledes debatteret, og generelt kan man sige, at reglementet i langt tydeligere omfang skal præcisere, hvordan sådanne force majeure situationer skal behandles sportsligt og teknisk.

De tre regionsmøder blev alle afholdt i en god og saglig tone og til stede var i alle regioner 65-85 medlemmer mødt op for at deltage.