

Pt. 5. Verenigingsvoorstellen Najaar 2019. Vliegprogramma.

Pt.5.1

P.V. de Vriendenpost te Zwolle. 0424

Voorstellen, overwegingen bij kanttekeningen indeling vlieggebieden en GPS2021 van Pv de Vriendenpost. 0424

Wij verzoeken u om ons schrijven te agenderen voor de eerst komende Afdelingsvergadering en om ons schrijven te delen met alle verenigingen.

Voorstellen:

De huidige indeling binnen onze afdeling ten opzichte van de vliegrichting vertoont te veel verschillen in diepte en daarmee in afstand: of te wel de voorhand zit te kort óf de achterhand heeft een te grote overvlucht.

- Verzoek de zuidlijn Roodeschool - Parijs aan te houden wat betreft het vliegprogramma en bij slechte/uitzonderlijke weersomstandigheden een andere lossingsplaats te kiezen liefst een dag ervoor zodat heen en weer rijden niet hoeft. Bespaart kosten en ergernis, omdat liefhebbers slecht geïnformeerd worden omdat ze maar moeten wachten op berichtgeving.

[Preadvies: Zie matrix vliegprogramma afdeling. Afwijking vooraf is afhankelijk van andere afdelingen en de reeds verleende lossingsvergunning en advies IWB/NPO.](#)

- Nieuwe kring indelingen, **vluchten uitgaande van 100 km van de verste afstand** en niet kortste afstand met name bij jonge duiven. Afstanden binnen de kring gelijkwaardig zijn, zodat er van een vergelijkbaar concours kan worden gesproken. Het verschil tussen de kortste en langste afstand binnen de kring maximaal 40 km is, uitgaande van de verste afstand.

[Preadvies: De 100 km grens minimaal hangt samen met het besluit Nationaal vliegprogramma. Dit kan alleen anders wanneer er voor een alternatief programma wordt gekozen.](#)

- Midfond- en Eendaagse Fondvluchten zowel in Noord als Zuid de zelfde aantal kilometers te laten vervliegen. Dus twee verschillende stations, anders blijft het appels met peren vergelijken. Als dit vervoer technisch niet mogelijke is of de kosten zijn te hoog , moeten we misschien meer sectoraal kijken.

[Preadvies: Uit de enquête blijkt dat de meerderheid vanaf kortere afstand als afdeling los wil, daarnaast het kosten aspect. Dagfond: mede afhankelijk van afd. 7 en 9 vervliegen wij deze zoveel mogelijk sectoraal](#)

- Puntentelling: de slechtste vlucht laten vervallen. Zie wat er is gebeurd bij de tweede Natourvlucht: Noord is de vlucht vervallen, omdat er op zondag is gevlogen en bij Zuid de slechte vlucht is vervallen. Zie tevens enquête.

[Preadvies: Enquête geeft aan alle vluchten tellen.](#)

- Jonge duiven programma later te laten beginnen (het oude afdelingsprogramma te handhaven). Dit i.v.m. de weersomstandigheden, minder verliezen, overbelasting vele vluchten etc.

Preadvies: Zie matrix afdeling. Maar ook afhankelijk van matrix Nationaal vliegprogramma.

- Jonge duiven programma opbouwend te laten beginnen qua afstanden, zodat niet zo als van het jaar een sprong van 90 km (africhting) naar 175 km (eerste wedvlucht) meer plaats gaat vinden, omdat de kortste afstand 100 km moet zijn en de indeling diep is.
- Het hitteprotocol consequent toe te passen.

Het overladen landelijk vliegprogramma aanpassen c.q. te gaan afwijken:

- Minder vluchten.
- Minder belasting voor de vrijwilligers.
- Minder kosten.
- Minder vervoersproblematiek.
- Ruimte voor vakantie.
- Zoveel mogelijkheid bieden om in eigen lokaal in te korven onder restrictie van 5 deelnemende leden.
- Voor de Meerdaagse Fond in overleg te gaan en af te stemmen met de ZLU omtrent het vliegprogramma.

Kantekeningen heroverwegingen vlieggebieden 2020:

- Zuidlijn Roodeschool – Parijs te handhaven.
- Afstanden binnen een vlieggebied te handhaven van 40 km voor een vergelijkbaar concours.
- Autonomie in eigen afdeling te handhaven: bevoegdheid en eindverantwoordelijkheid.
- Niet akkoord gaan met een vaststelling van de indeling van vlieggebieden voor 10 jaar, is te lange periode.
- Zorgdragen dat de stemmen van alle leden tellen, zowel bij de Afdeling en bij de secties (aanwezigheid op de vergadering in Papendal mag niet leidend zijn voor de besluitvorming).
- Leden kunnen deelnemen en stemgerechtigd zijn bij **alle spelsoorten** waar zij deel aannemen stemgerechtigd zijn en niet beperkt tot twee.
- Leden in eigen vereniging kunnen blijven inkorven onder restrictie van 5 deelnemende leden.

Kantekeningen GPS 2021:

Hoewel wij nog niet de exacte plannen weten, maakt wat ons te oren komt toch ongerust, met name onderstane plannen:

- Verplichte winkelnering bij automatiseringssysteem
- Kostenoogpunt
- Beveiligingsaspecten in de ruimste zin van het woord.
- Wie is baas over mijn gegevens (Algemene Verordening Gegevensbescherming), de NPO niet.
- Proefballon gokken: invloed van wie en onder welke verantwoordelijkheid, wat de gevolgen zijn bij een financiële debacle, zodat we het bestuur NPO persoonlijk aansprakelijk kunnen stellen. Is er al contact gelegd met de Kanspelautoriteit voor een vergunning? Zeggenschap: niemand kan op een lid zijn duiven gokken zonder toestemming van het lid.
- Winst: in wiens zakken verdwijnt die?
- En dit alles zonder inspraak.

5.2 PV Zuid Oost, Apeldoorn 0709

DUIVENRIETHEBBERS ONTEVREDEN

TE VEEL VLUCHTEN

TE VEEL VLUCHTEN IN ÉÉN WEEKEND.

VRIJWILLIGERS WORDEN HIERDOOR TE ZWAAR BELAST.

LAGER MET DE ZONGEN BEGINNEN.

KAMPIOENSCHAPPEN ENZ.

HET ONDERSTAANDE Vliegprogramma zou aan de gestelde vragen wat kunnen veranderen.

MINDER VLUCHTEN

MAXIMAAL 2 WEDVLUCHTEN PER WEEKEND.

DUS MINDER WERK VOOR DE VRIJWILLIGERS.

DOOR DE VLUCHTEN PER ONDERDEEL AFTEWERKEN kan het voor de jonge gezinnen misschien wat beter worden.

LAGER MET DE ZONGEN BEGINNEN.

PER ONDERDEEL ALLE VLUCHTEN TELLEN VOOR HET KAMPIOENSCHAP. (KRING, Vlieggebied, Afdeling, Nationaal)

MAAKT JULLIE GEDACHTEN OP DIT PROGRAMMA LOS EN MISSCHIEF KUNNEN WEDAN ALS VERENIGING EENS EEN COMPLEET Vliegprogramma indienen bij de Afdeling N.P.O en Secties.

Joop Jeths

XATERDAS				
04-4	T14			
11-4	T15			
18-4	V16			
25-4	V17			
02-5	V18			
09-5	V19			
16-5	V20			
23-5	V21		E21	
30-5	M22 Do			A22
06-6	M23 Vr		E23	
13-6	M24 Do			A24
20-6	M25 Vr		E25	
27-6	M26 Do	T26		A26
04-7	M27 Vr	T27	E27	
11-7		J28 Vr		A28
18-7		J29 Vr	E29	
25-7		J30 Vr		A30
01-8		J31 Vr	E31	
08-8		J32 Vr		A32
15-8		J33 Do		T31
22-8		J34 Do		T32
29-8				N33 Vr
05-9				N34 Vr
12-9				N35 Vr
				N36 Vr
				N37 Do

Preadvies: Tegen. Zie voorstel afdelingsvliegprogramma.

5.3 Reizende Postduif Hattem

Voorstel vliegprogramma 2020

	Vitesse:	Midfond:	Dagfond:	Marathon:	Jong en Oud:
04/04	Africhting				
11/04	Africhting				
18/04	150				
25/04	190				
02/05	240				
09/05	280				
16/05	280				
23/05		380			
30/05		380			
06/06	280		580		
13/06		440		Bergerac (Nationaal)	
20/06	280		620 (Nationaal S.)		
27/06		440		Limoges	
04/07			650 (Nationaal S.)		
11/07		440		Dax (Nationaal)	
18/07			650 (Nationaal S.)		
21/07					Africhting
25/07		440		Périgueux	
28/07					Africhting
01/08			700 (Nat.)	St. Vincent (Nationaal)	
04/08					Africhting
08/08					120
15/08					190
22/08					240
29/08					280
05/09					380
12/09					480 (Nationaal)

NB. De afstanden zijn genomen vanaf Hattem.

Motivatie:

Het nationale programma 2019 telde mede door het ‘rupsje nooit genoeg gedrag’ van de secties teveel vluchten. Voor de vrijwilligers in de club en voor de gemiddelde liefhebber is dit allemaal niet te behappen. Vandaar in ons voorstel minder vluchten, waarbij iedere discipline wat water in de wijn heeft moeten doen.

Zeven marathonvluchten is gewoon teveel. De deelname heeft er ook onder te lijden. Vijf vluchten op de marathon is genoeg. Bergerac, Dax en St. Vincent (en in die volgorde!) zijn mooie klassiekers en kunnen op basis van dit programma door dezelfde duiven worden gevlogen. Dat betekent gegarandeerd een grotere deelname. Limoges en Périgueux zijn vooral voor de jaarlingen, maar er kunnen natuurlijk ook oudere duiven mee.

Preadvies: Tegen. Meerderheid wenst geen C vluchten. Zie voorstel vliegprogramma afdeling. Nationale vluchten worden vastgesteld door NPO.

5.4 PV Ons Genoegen Ede 0729

africhten jonge duiven seizoen 2020!

Het africhten van jonge duiven lijdt ieder jaar tot veel verliezen!

Wij als liefhebbers van 0729 zien graag 2 korte africhtingen van 25-30 kilometer op Kring Niveau

Jonge duiven moeten al wennen aan de mand en leren omgaan met stress en de stap met een africhting van 70-80 kilometer is dan veel te groot!.

Voorstel is bedoeld voor de gehele afdeling wanneer dit niet wordt gedragen graag inbrengen per Vlieggebied!!.

Preadvies: Vervoer technisch niet mogelijk om per kring een losplaats te kiezen.

Voorstel Pv Ons Genoegen Ede (0729) wijzigen vluchtlijn seizoen 2020!

Wij zijn als vereniging voorstander om meer de Zuid-Westlijn te kiezen i.p.v. de Zuid-Oost lijn

voorbeeld waarom afdeling 8 in Soissons en afdeling 9 in Perronne!

Preadvies: Zie Matrix

5.5 PV Ingen e.o. 1023 en PV de Instuif Elst (utr). 1002

Punt 5 Vliegprogramma 2020

In het afgelopen vliegseizoen 2019, is voor vlieggebied Zuid West gekozen om de duiven af te richten vanaf Hapert en Boxtel Beide losplaatsen bevinden zich midden in het vlieggebied van Zuid West, wat voor m.n. de Verenigingen in Elst, -Rhenen en -Ingen resulteert in een Zuid Oost lossing

Het uitgangspunt van de te kiezen lossingplaatsen is: de (Zuid)West lijn voor iedere vereniging, rekening houdend met het feit dat Vlieggebied Zuid Oost lost in Rosmalen, is het natuurlijk vreemd dat wij (vlieggebied Zuid West) midden in het vlieggebied lossen Als er dan in Hapert gelost moet worden dan zou het op zijn minst omgedraaid moeten worden, Z.O in Hapert en Z.W in Rosmalen en het is dan ook niet vreemd dat met de door U gekozen losplaatsen veel te veel duiven worden verspeeld, omdat deze (zo ongeveer) gelost worden Zuid Oostelijk van Elst, -Rhenen, -Ingen ook deze verenigingen wensen een Z.W lijn te kunnen vliegen, wij gaan er dan ook vanuit dat dit soort lossingen niet meer plaats vinden

Verder vinden wij alternatief lossingen als bijvoorbeeld Chalons en Champagne, omdat elders niet gelost mag worden, ongeveer de meest slechte keuze die je kan bedenken. Zuid West lossing? **Over de Ardennen naar Elst?**, resultaat: Goede duiven verspelen

Wij hebben al vaker gehoord dat meer afdelingen de zuid west lijn willen vliegen, maar dat hoeft niet te betekenen dat wij maar meer Oostelijk moeten lossen

Ons voorstel: Geen africhting meer in het eigen vlieggebied, maar (Zuid) Westelijk daarvan bij voorkeur Rosmalen

Voor lossingen van Vlieggebied Zuid West in comb. met Vlieggebied Zuid Oost: alleen de Zuid West lijn spelen voor iedere vereniging

Preadvies: Met de vaststelling van de matrix is rekening gehouden met de hele afdeling.

Punt 5 vliegprogramma 2020

Bij een van de eerste natour vluchten hadden meerdere afdelingen de pech dat het lossen niet mogelijk was op zaterdag. Dit betekende dat de duiven van de principiële liefhebbers op zaterdag terug naar de lokalen gingen. Het was toen ook al duidelijk dat lossen op zondag ook een probleem ging worden, de hele zondag gewacht op een mogelijkheid, reeds onderweg naar huis met de vrachtwagen? en toch nog los met slecht weer aan het eind van de dag

Rekening houdend met het feit dat er late jongen mee waren, die voor de tweede keer in de vrachtwagen zaten (als je pech hebt dan hebben deze late jongen twee dagen geen water gehad) had ons inziens in deze beter besloten kunnen worden, om allemaal naar huis te gaan op zaterdag omdat er voor het overige toch geen wedstrijdvlucht overbleef

Ons voorstel: Bij een gelijkwaardig probleem volgend seizoen allemaal op zaterdag retour en zo mogelijk in de regio los.

Preadvies: De lossingscommissie bepaald op basis van de gegevens die ze binnen krijgt wat de beste oplossing is. Soms komen de verwachtingen niet uit, maar hierop kun je geen beleid formuleren. Zie ook voorstel aanpassing HR art. 50.

5.6 PV Gevleugelde Vrienden Millingen a.d. Rijn 0915

Hierbij dient PV De Gevleugelde Vrienden 0915 uit Millingen a/d Rijn een voorstel in om de 1^e jongen duivenvlucht veel dichterbij te lossen. Wij vinden de huidige losplaats Tienen niet geschikt. Als argument voor deze losplaats zou zijn dat 1^e JD –vlucht op minimaal 100 km op kortste afstand voor de regio Zuid-Oost (Overasselt) moet liggen. Er zijn ook andere afdelingen (afdeling 9 en 11 bv) die lossen op een kortere afstand als 100 km, dus dat gaat ons inziens dus niet op. Ons voorstel is te lossen op ongeveer 90 km vanaf de kortste afstand (op de lijn Tessenderlo, Heusden-Zolder, Genk). Dit dan natuurlijk ook vergelijkbare losplaatsen voor de andere regio's. Daarnaast kan het wenselijk zijn dat men van dit principe afstapt bij het nationaal vliegprogramma in het belang van de jonge duiven.

Al ruim 2 weken voor de 1^e Jonge Duivenvlucht in 2019 heeft PV De Gevleugelde Vrienden verzocht dichterbij te lossen, we hebben allemaal kunnen zien waar dit toe geleid heeft. De verliezen zijn of waren dramatisch. Ons inziens was inkorting (zeker) gezien het weer zeer wenselijk geweest. De praktijk heeft inmiddels toch wel uitgewezen dat combinatie van (Noord) Oosten wind en hoge temperaturen funest blijkt voor Jonge duiven.

Daarnaast blijkt uit meldingen van de meeste opgevangen JD dat deze in de regio Helmond/Eindhoven zitten, op de door ons voorgestelde lossingsafstand voor 1^e JD –vlucht.

Wij snappen de behoefte om gecombineerd te vervoeren met oude duiven, echter door een week te verschuiven (en de kortere JD vlucht in te passen) kunnen deze instappen op de tweede Jonge duiven vlucht.

Mocht dit voorstel in de GOU worden aangenomen, dan dit ook graag indienen bij NPO voor plaatsing op nationaal vliegprogramma.

[Preadvies: Wanneer gekozen wordt voor een nationaal vliegprogramma dat rekening houdt met internationale afspraken dan is dat de consequentie. In het afdelingsvoorstel is hier rekening mee gehouden.](#)

5.7 Gevleugelde Vrienden Bennekom 0768

Als verenging zouden wij graag zien dat het vliegprogramma van de GOU 2018 weer gevlogen kan worden.

Zoals uit uw enquête is gebleken heeft dit bij zeer veel leden de voorkeur. Wij constateren dat de belasting cq druk op menig duivenliefhebbersgezin erg hoog is. Al menig jaar is er de roep om minder vluchten, en telkens komen er meer.

[Preadvies: zie matrix.](#)

5.8. Voorstel vlieggebied NO 12 verenigingen.

Bij deze dienen wij, PV De Luchtpost Vaassen en PV Ons Vermaak Eerbeek, een viertal voorstellen in, die wij graag in stemming willen brengen op de GOU-vergadering op 17 december a.s..

De voorstellen komen voort uit een constructief gesprek dat wij, zoals u bekend, op 7 oktober j.l. met de meerderheid van de verenigingen in vlieggebied Noord Oost, waarbij alle drie Kringen 4, 5 en 6 via meerdere verenigingen waren vertegenwoordigd, hebben gevoerd. Binnen vlieggebied Noord Oost hebben de voorstellen een groot draagvlak en ze worden dan ook gesteund door en mede namens de bij de ondertekening genoemde 10 verenigingen ingediend.

De voorstellen leiden naar onze mening tot (verdere) vermindering van ONEERLIJK SPEL in de vlieggebieden Noord West (NW) en Noord Oost (NO), zoals dit zich nu al jaren voor doet bij een gezamenlijke Noordlossing en bij vluchten vanaf de zuidwestlijn. De door de Afdeling 8 gepresenteerde analyse in 2016 "[20160923 Analyse vluchten 2016 \(website\).pdf](#)" (zie bibliotheek afdelingssite) heeft onder andere aangetoond dat dit leidt tot tragere aankomsten van de duiven en langere concoursduren in vlieggebied NO vergeleken met vlieggebied NW. Bovendien kan dit, met name op de vluchten met onervaren (jonge) duiven, leiden tot extra veel verliezen, ook op de natoer.

Sinds 2016 zijn al een aantal belangrijke stappen in de juiste richting gemaakt. Door het gescheiden vervoeren/lossen en het kiezen van de zuidlijn op de eerste 3 vitesse, 4 jonge duiven en 3 natoervluchten is voor deze vluchten voor vlieggebied NO een gepaste oplossing gevonden. Ook met het in 2019 zuidelijker vliegen op de midfond voor een aantal vluchten is een stap in de juiste richting gemaakt. Als echter hiervan afgeweken wordt, komen we weer terug op de oude situatie zoals de tweede natoervlucht (vanuit het vrij zuidwestelijk gelegen Meer) dit jaar ook weer heeft aangetoond. De duiven zijn dan wel niet samen gelost, maar er zat maar 10 minuten tussen beide lossingen en zelfs met een zuidwestelijke wind zorgt dit voor lagere snelheden in vlieggebied NO en langere concoursduren (N.B. dit is in lijn met de analyse van 2016), te weten::

Vlieggebied Noord-Oost: eerste duif 1602 mpm; laatste prijsduif 1252 mpm;

Vlieggebieb Noord-West: eerste duif 1658 mpm; laatste prijsduif 1503 mpm.

Bij dit alles kunnen wij stellen dat ondanks de verbeteringen sinds 2016, een groep van honderden ontevreden postduivenhouders in vlieggebieb NO nog steeds regelmatig met ONEERLIJK SPEL wordt geconfronteerd. Hier moet een oplossing voor komen! Met onderstaande voorstellen hopen wij hieraan een bijdrage te leveren, in het belang van de duivensport in vlieggebieb NO en in het belang van de duivensport in de hele afdeling 8 GOU.

Voorstellen

De voorstellen betreffen het hele gebeuren aangaande separate vlieglijnen, het gescheiden lossen van NW en NO en de tijdsduur tussen de lossingen en het doen van afdelingslossingen. De voorstellen zijn daarmee voor een groot deel gekoppeld aan het vliegprogramma 2020. Daarom verzoeken wij u nadrukkelijk om in de definitieve agenda **deze voorstellen te agenderen en in stemming te brengen, voordat over het vliegprogramma wordt gestemd**. Immers een eerdere besluitvorming over het vliegprogramma kan namelijk onze voorstellen overvleugelen, terwijl het ons juist logisch lijkt dat de uitkomsten van de stemming van onze voorstellen juist sturend moet zijn aan het vliegprogramma. Aangezien de voorstellen 2 en 3 vooral ingaan op de specifieke problematiek bij vlieggebied NO, verzoeken wij u de ter vergadering aanwezige verenigingen te vragen uitsluitend te stemmen bij direct belang, oftewel: zich neutraal op te stellen en blanco te stemmen indien geen directe betrokkenheid of belang in het geding is.

[Preadvies: wanneer gesproken wordt over voorstellen \(bijv. kosten\) die alle leden aangaan en niet alleen die in een bepaald vlieggebied, zal er centraal gestemd worden.](#)

Het gaat om de volgende 4 voorstellen die wij, voorafgaande aan de behandeling van en stemming over het hele vliegprogramma, per voorstel separaat in stemming willen brengen:

Voorstel 1

Wij gaan minimaal uit van handhaving van de bestaande afspraak dat voor de eerste 3 vitesse-, de eerste 4 jonge duiven- en de eerste 3 natoervluchten de vlieggebieden NW en NO naar verschillende losplaatsen gaan op de Zuidwestlijn (vlieggebied NW) en Zuidlijn (vlieggebied NO). In aanvulling hierop stellen wij voor **om voor alle overige vluchten op de vitesse- en midfondafstanden** over te gaan tot een afdelingslossing (levert ook t.a.v. het vervoer een kostenbesparing op).

[Preadvies: Uitslag enquête spreekt dit tegen](#)

Voorstel 2

Mocht voorstel 1 het niet halen, dan stellen wij voor **de gescheiden vlieglijnen voor NW en NO op de vitesse-afstanden zoveel mogelijk door te trekken**, totdat er afdelingslossingen op het programma staan (zolang NW en NO maar niet meer (bijna) gelijk los gaan).

[Preadvies: zie matrix](#)

Voorstel 3

Wij stellen voor om alle niet-afdelingsvluchten waarbij NW en NO door omstandigheden op dezelfde losplaats komen te staan (bijv. door wijziging in het vliegprogramma of het verplaatsen van de duiven zoals op de recente natoervlucht Meer), de duiven van NW en NO gescheiden te lossen met **minimaal een half uur tussentijd tussen de lossingen**. Dit uiteraard voor zover de omstandigheden (het weer, lossingen van andere afdelingen, etc.) het toelaten.

[Preadvies: Zie Matrix. Wanneer NW en NO op dezelfde losplaats staan kan NO als eerste los bij gescheiden lossing.](#)

Voorstel 4

Wij stellen voor om voor de niet-sectorale afdelingsvluchten een **meer zuidelijker vlieglijn** aan te houden. Dit betekent de meest westelijk gelegen losplaatsen niet meer in het vliegprogramma op te nemen en de **vlieglijn meer in de zuidrichting te verplaatsen (lijn Chimay, Reims, Chalons, Troyes)**.

Toelichting

Het zit de meesten van ons in vlieggebied NO al jaren niet lekker hoe het gaat met de vlieglijnen (toch vooral zuidwest), de lossingen (NO samen met vlieggebied NW of bij gescheiden lossingen veel te kort op mekaar) en dit in combinatie met de alles overheersende rol die de Veluwe als fysisch-geografische barrière voor onze duiven speelt. Onze duiven vliegen immers niet graag over de Veluwe, dat is al jaren bekend. Bij veel liefhebbers in vlieggebied NO overheersen onvrede, machteloosheid en een gevoel van onrechtvaardigheid. Hierdoor verliezen zij meer en meer het plezier in de duivensport. De cijfers en de feiten bewijzen het bijna wekelijks: bij veel vluchten is vlieggebied NO ten opzichte van NW sterk in het nadeel en vaak bij voorbaat kansloos voor een mooi en eerlijk concours. Dit betekent voor vlieggebied NO o.a. tragere aankomsten van de duiven, langere concoursduren en extra veel verliezen van de onervaren jonge duiven, ook op de natoer.

Dit nadeel speelt bij gelijke lossingen van de vlieggebieden NW en NO, bij gescheiden lossingen van NW en NO vanaf dezelfde losplaats binnen een kwartier en zelfs bij aparte lossingen van NO-vluchten op de meer westelijker gelegen stations. Dit omdat onze duiven (vanuit instinct en aangeleerd gedrag) nu eenmaal geneigd zijn om zoveel mogelijk via westelijke routes te vliegen en, bij gelijke lossingen van NW en NO, met de grote trek westelijk langs de Veluwe vliegen, dan vanaf Harderwijk langs de Randmeerkust omhoog, naar het noorden richting IJsselmuiden, Genemuiden etc.

Langs deze overwegende vliegroute zijn de duiven op de lijn Harderwijk, Nunspeet, Elburg, IJsselmuiden, etc. (vlieggebied NW) zonder om te hoeven vliegen vrijwel direct thuis, waarbij ze ook langs de Randmeerkust nog eens extra veel snelheid kunnen maken (het waait daar vaak harder dan landinwaarts, zeker met zuid of west in de wind). De meeste van onze duiven uit vlieggebied NO komen dan ter hoogte van Hattem/Zwolle "tot inkeer" en moeten dan nog enkele tot soms vele (tientallen) kilometers terug-/omvliegen om thuis te komen. Dus ze vliegen in feite met een grote boog om de Veluwe. Naast extra vliegkilometers, vaak (deels) tegen de wind in en vaak ook alleen of in kleine groepjes, worden onze duiven bij thuiskomst nog eens extra gedeclasseerd doordat er op papier een kortere afstand wordt doorberekend. Heel herkenbaar is dat veel duiven dan van de "verkeerde" kant komen (uit het noorden), laag geklasseerd worden en dat dit allemaal extra veel verliezen geeft bij de onervaren jonge duiven. In de gezamenlijke uitslag van Noord komt vlieggebied NO op veel vluchten nauwelijks aan de bak.

Oplossingen die het meest voor de hand liggen om de huidige onrechtvaardigheid en het nadeel van vlieggebied NO te beperken zijn verwoord in de 4 voorstellen, welke de afgelopen jaren al gedeeltelijk doorgevoerd zijn en tot een verbetering van de situatie voor vlieggebied NO hebben geleid. Hiermee hopen wij op eerlijker concoursen voor vlieggebied NO en minder kans om onnodig veel jonge duiven te verspelen. Wij beogen zodoende minder ontevreden en kansloze liefhebbers in vlieggebied NO, die het plezier in de duivensport hierdoor weer een beetje terugkrijgen.

Preadvies: Begrijpelijk is dat leden en vlieggebieden wensen hebben. Echter deze staan soms haaks op elkaar. Als afdeling zullen wij proberen losplaatsen te vinden die zo recht mogelijk onder het vlieggebied liggen.

5.9 P.V.de Postduif Ede (0731)

Voorstel.

Wij raken in het begin bij het africhten met de vrachtwagen veel jonge duiven kwijt, ook andere verenigingen in onze omgeving. Als wij met de vrachtwagen gaan africhten met vlieggebied zuidwest afdeling 8 is ons opgevallen dat de verenigingen aan de zuidkant veel minder verliezen hebben dan de verenigingen aan de noord kant van de Waal.

Wij hebben nu een voorstel om de eerste drie africhtingvluchten jonge duiven te gaan organiseren met de vrachtwagen

voor kring 1 van het vlieggebied zuidwest Afd 8, en dan deze vluchten voor de Waal te houden.

Onze voorkeur gaat dat uit beginnen 1 keer Ochten ,daarna 1 keer Tiel en als laatste 1 keer Leerdam, en dan na deze drie africhtingsvluchten verder gaan met het africhten gezamenlijk met vlieggebied zuidwest afdeling 8.

[Preadvies: Tergen. Dit zijn extra lossingen die de verenigingen zelf moeten organiseren.](#)