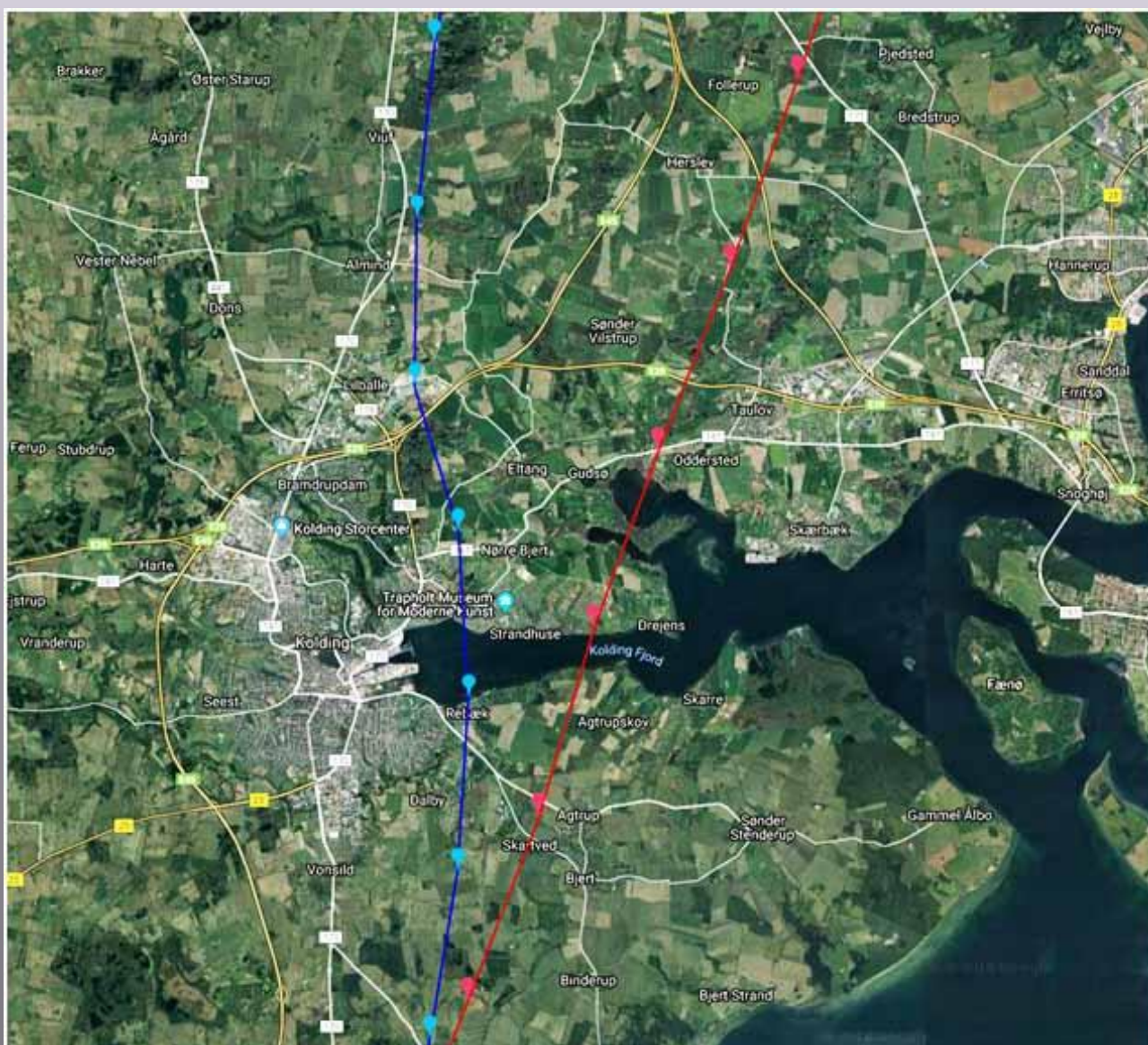


GPS i kapflyvning årgang 2018 - 2

Ove Fuglsang Jensen



Sæson 2018 GPS i kapflyvning version 2

Denne sidste del af GPS 2018, indeholder kun 3 dage med kapflyvninger. Nogle af kapflyvningsdagene mangler nogle flyvninger fra Tyskland uheldigvis - og hvorfor nu det? Sætter man en GPS-ring på en due fravælger man bevidst de allerbedste duer, men tager de næstbedste og rutinerede duer. Derfor er valget af en mulig GPS due et kvalificeret gæt der muligvis kan gå galt, både i en dårlig kapflyvning og en mulig mistet ring til 325 kr. Jeg har dog ikke mistet en GPS-ring i 2018. En af disse "skævere" var Soltau 14. juli, der blev en svær flyvning, og hvor den ene GPS-due kom sent hjem, og hvor den anden kom hjem efter en uge. Denne flyvning vises til sidst.

GPS i opstarten

Nogle gange vises GPS-målingerne ikke når lastbilen holder stille, men først når duerne er sluppet få minutter efter løsladelsen. Det har den naturlige forklaring, at når duen står i kurven i traileren, kan duen stå således, at GPS-ringen ikke fanger satellitten når ringen er aktiveret, men først når duen kommer ud af traileren.



Den røde dues GPS-ring fanger signalet fra opstart af ringen, medens den blå dues GPS-ring først fanger satellitten 3 minutter efter løsladelse.

Altona 21. juli

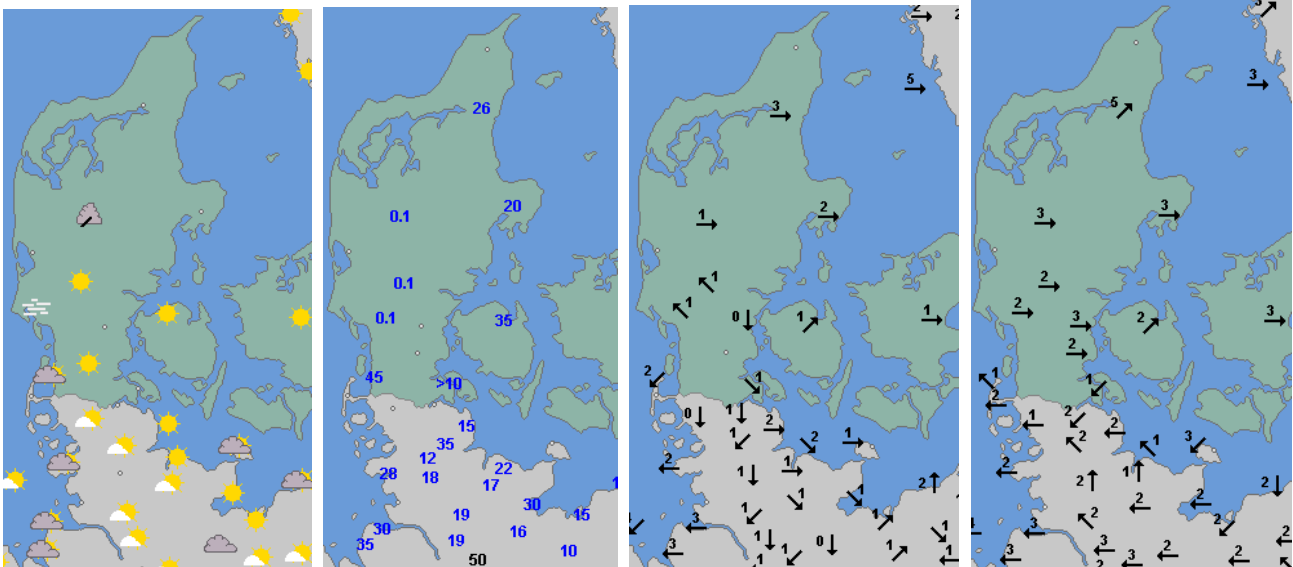


212-16-1917U - Fa'ren er ud af ren Koopman- Mo'ren er indavl af Vermote.

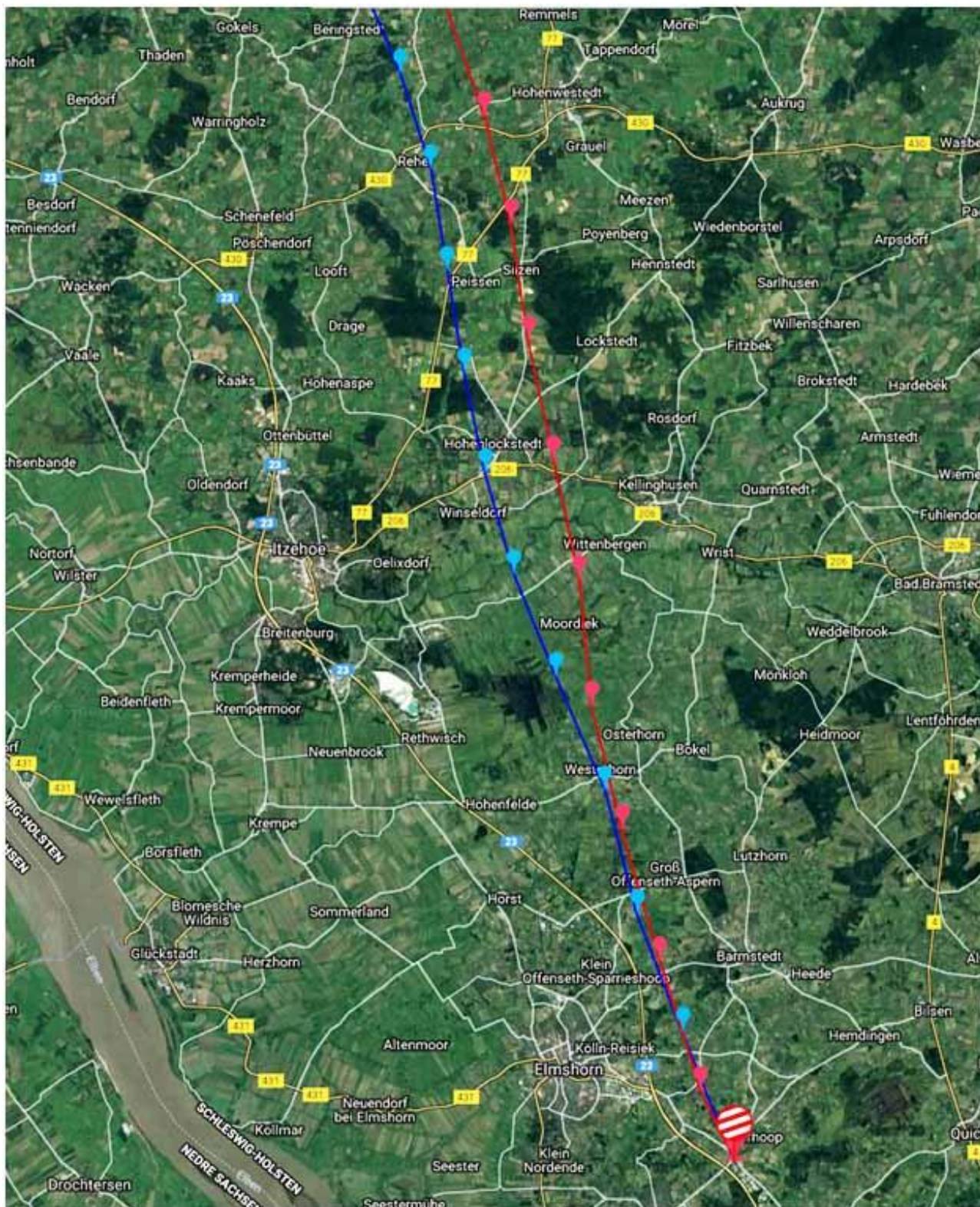


212-16-1677U. Delbar -Van riel

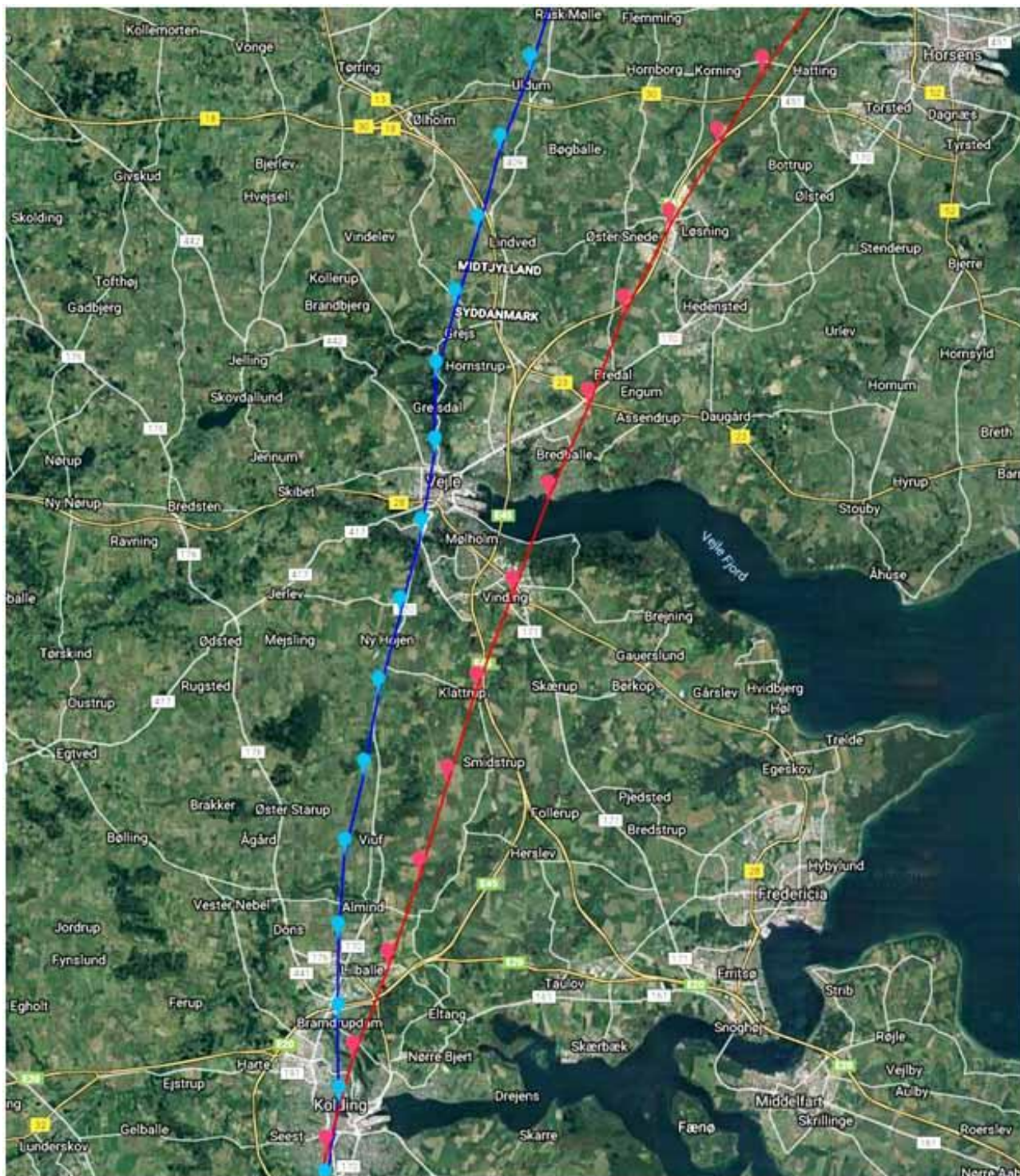
Vejrdata 21. juli kl.07.00



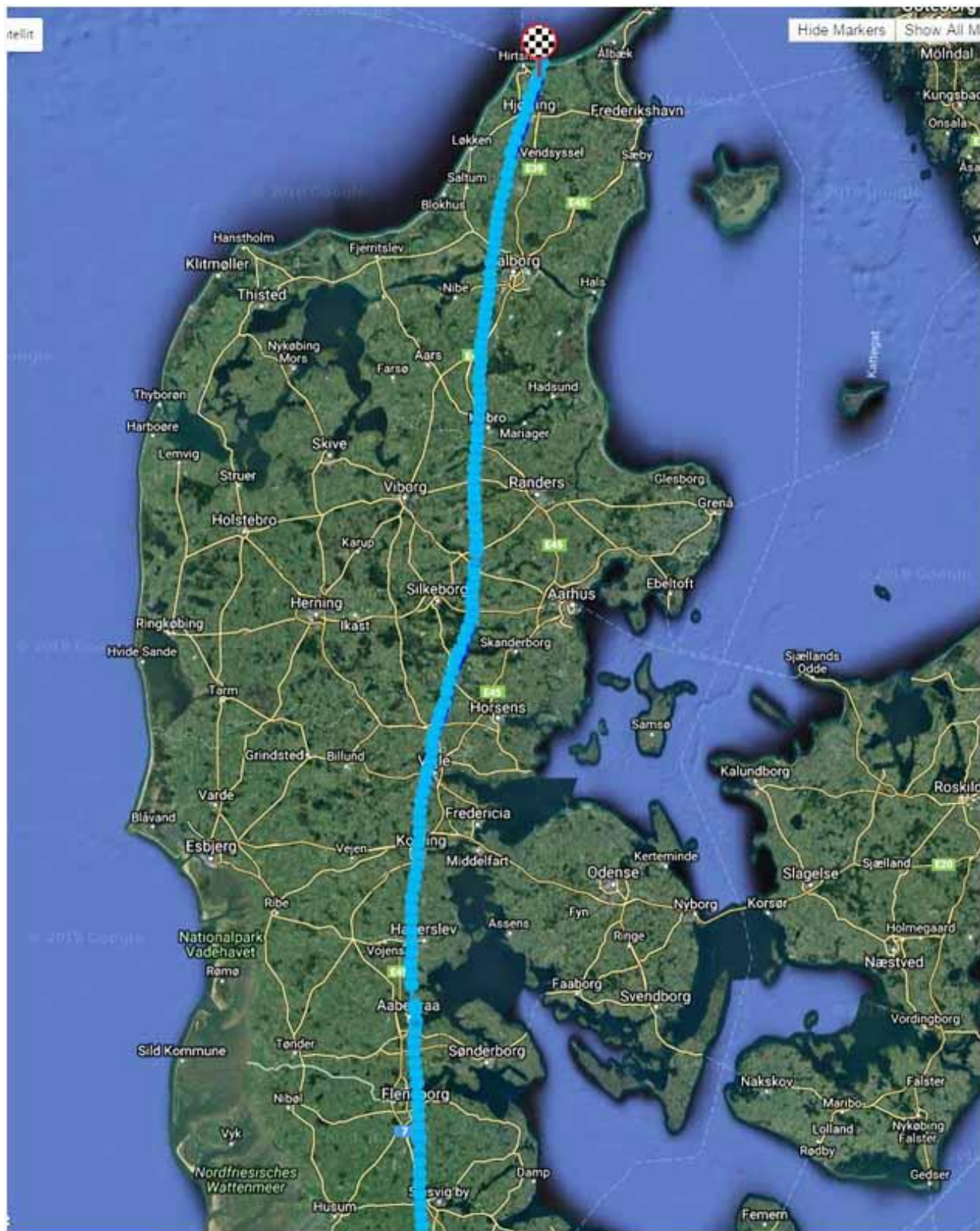
Vejr letskyet, god sigt i Tyskland og østlige Jylland, men meget dårlig i vestlige Jylland (100meter), Vind kl. 7 svag spredt og V i nordlige Jylland, l. 11 øges vestlige vinde. Lavtryk over Fyn/Sjælland laver disse vinde.



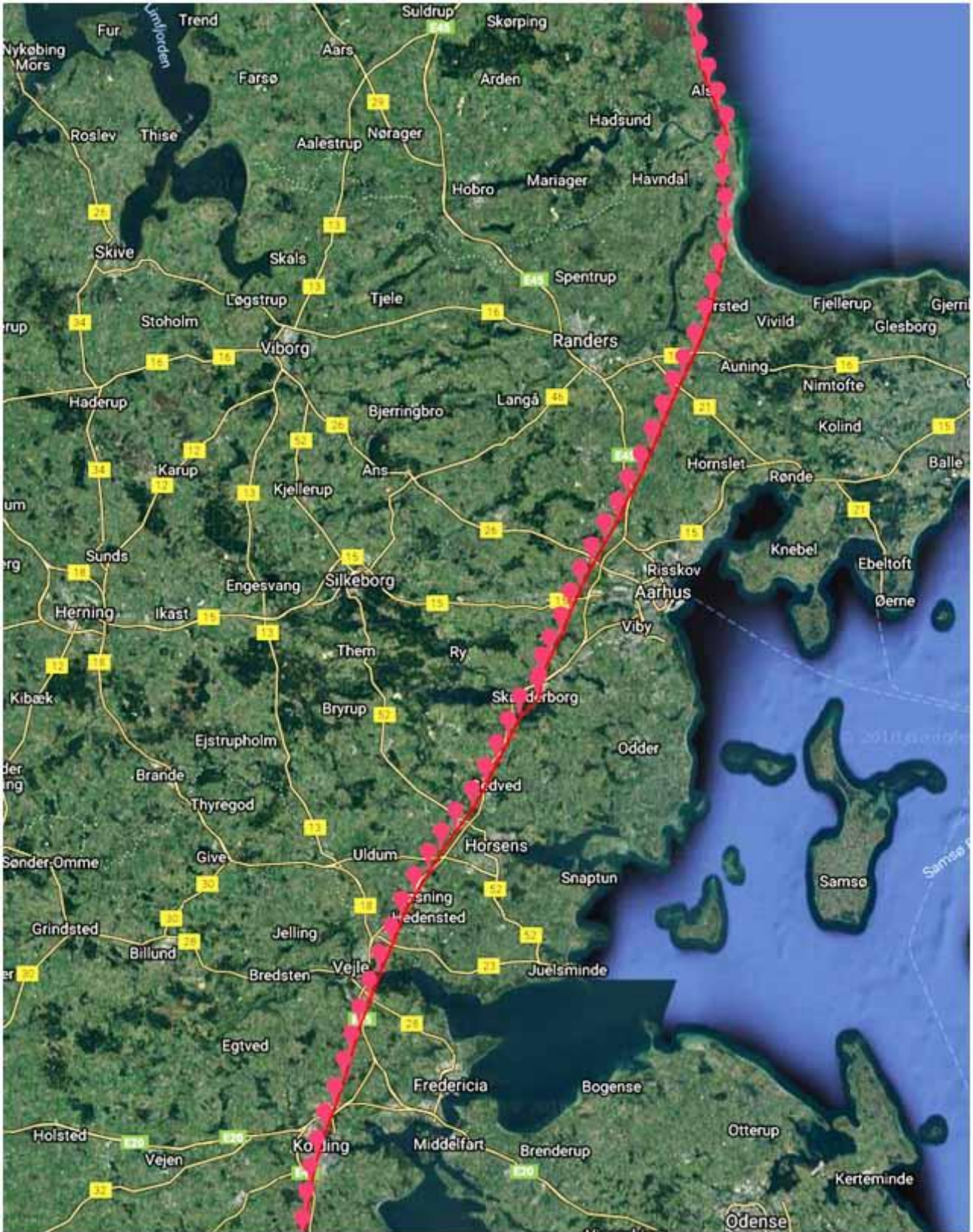
Opstarten fra Altona er i vanlig stil med hastigheter op til 1662mpm. (100km/t) for blå due, 1784mpm. (107km/t) for rød due, og det selv om der ikke er videre medvind. Duerne bruker her som før nevnt de hvide højhastigheds muskler, der i en slags eksplosjon bringer duerne hurtigt af sted ud på ruten.



De to hummer følges ad så langt som til Kolding, hvor den flok de følges med går hver sin vej. Blå due fortsætter ret nord, medens rød due følger en rute mere østlig der går vest om Horsens. Lad os se de to duers rute separate!



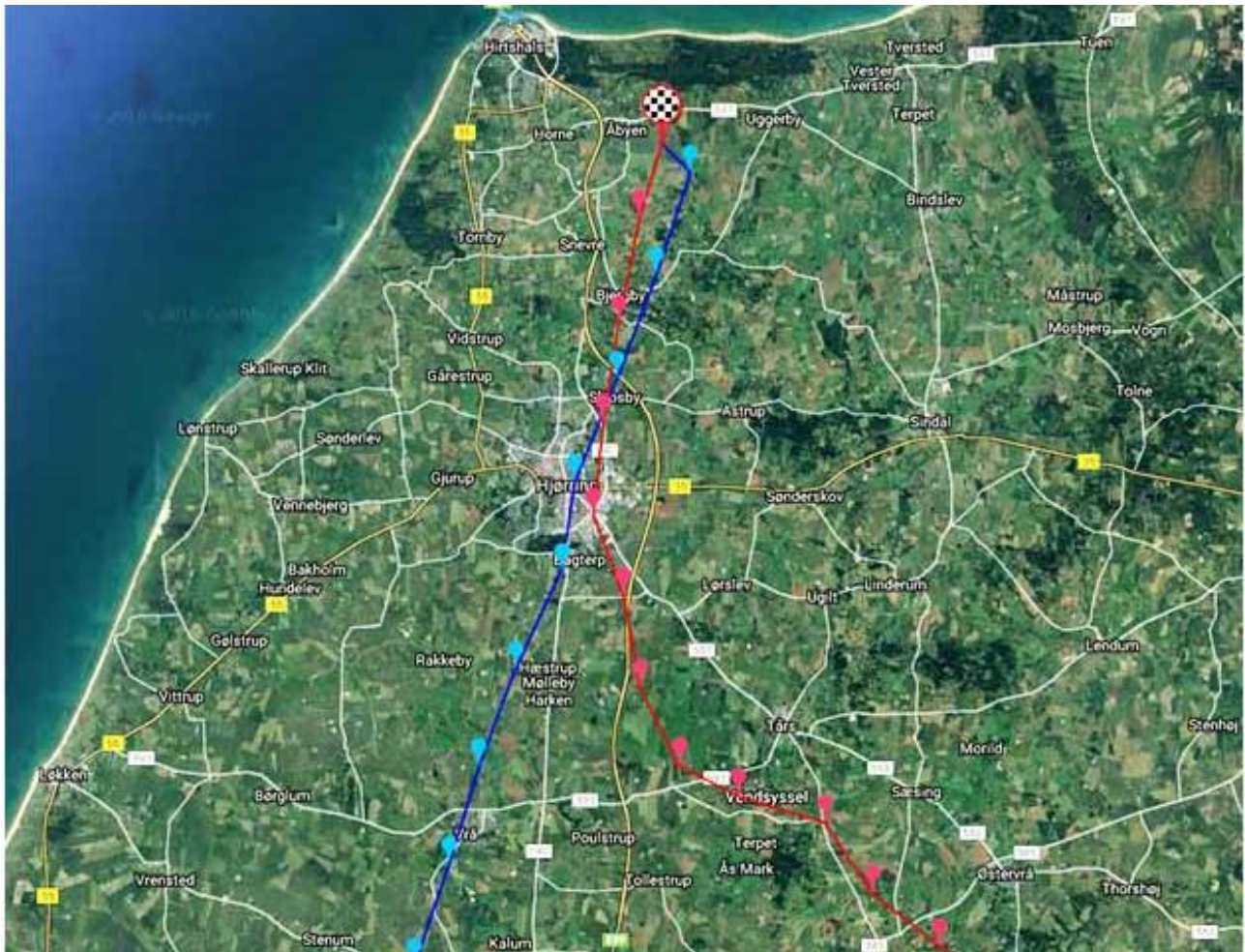
Blå due 1677U følger faktisk den optimale lige vej til slaget uanset om vinden øges fra vest i nordlige Jylland. Denne hun har god navigering som det kan ses, men der er bare det, at duen flyver alt for langsomt til at opnå en placering, duen er åbenbart ikke helt i topform.



Rød due 1917U går her helt forkert hvis den skal til Hjørring, og umiddelbart ser det ud som om duen følger en forkert flok på vej nordpå.



Nord for Limfjorden sker der det, at 1917U går stik mod nordvest til Hjørring, og det sker vest for Aså. Nu ved jeg, at der er to gode slag i Hou og Aså, og det skulle ikke undre mig, at rød due har "hakket sig på" en flok duer til Sektion 53, men da den kommer over Limfjorden kan den fornemme en forkert rute og retter op. Hvorfor duen går over Hjørring, er måske fordi der er Hjørringduer med i flokken.



Begge duer er fra 2016, men 1677U er en førstekuld, medens 1917U er fra tredje kuld. Derfor har 1917U ikke den erfaring som den lidt ældre 1677U. 1917U har klaret det fint i Sektionsflyvningerne, men da det er første gang denne hun var i Tyskland, viser den lidt usikkerhed.

Download ruterne Altona 21. juli

Blå rute 212-16-1677U:

<https://skyleader.com.tw/share/20180815Cc375j>

Rød rute 212-16-1671U:

<https://skyleader.com.tw/share/20180815L1rF7H>

Det kan ikke lade sig gøre at vise Blå og Rød rute i samme fil!

Vamdrup 21. juli

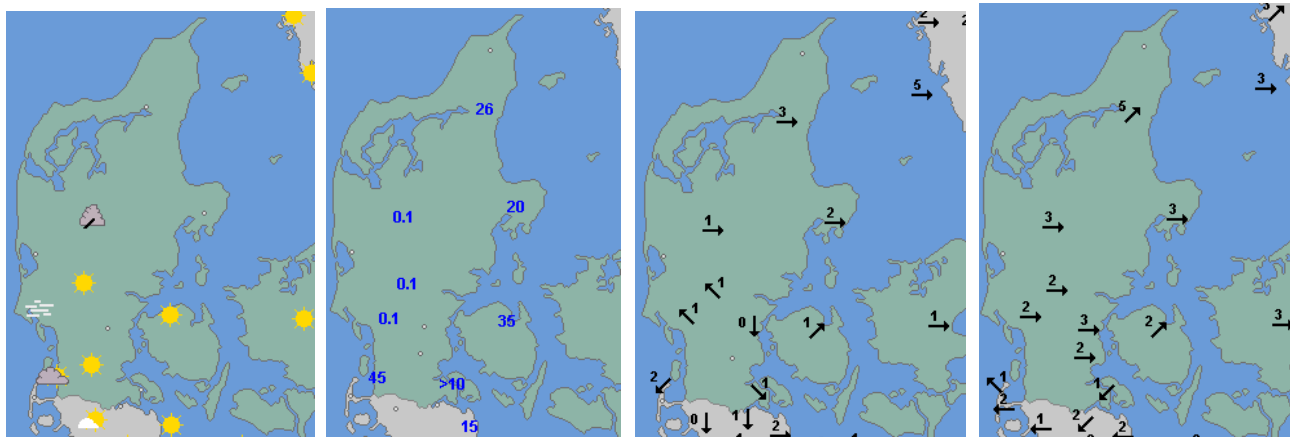


212-16-1694A Fuglsang stamme

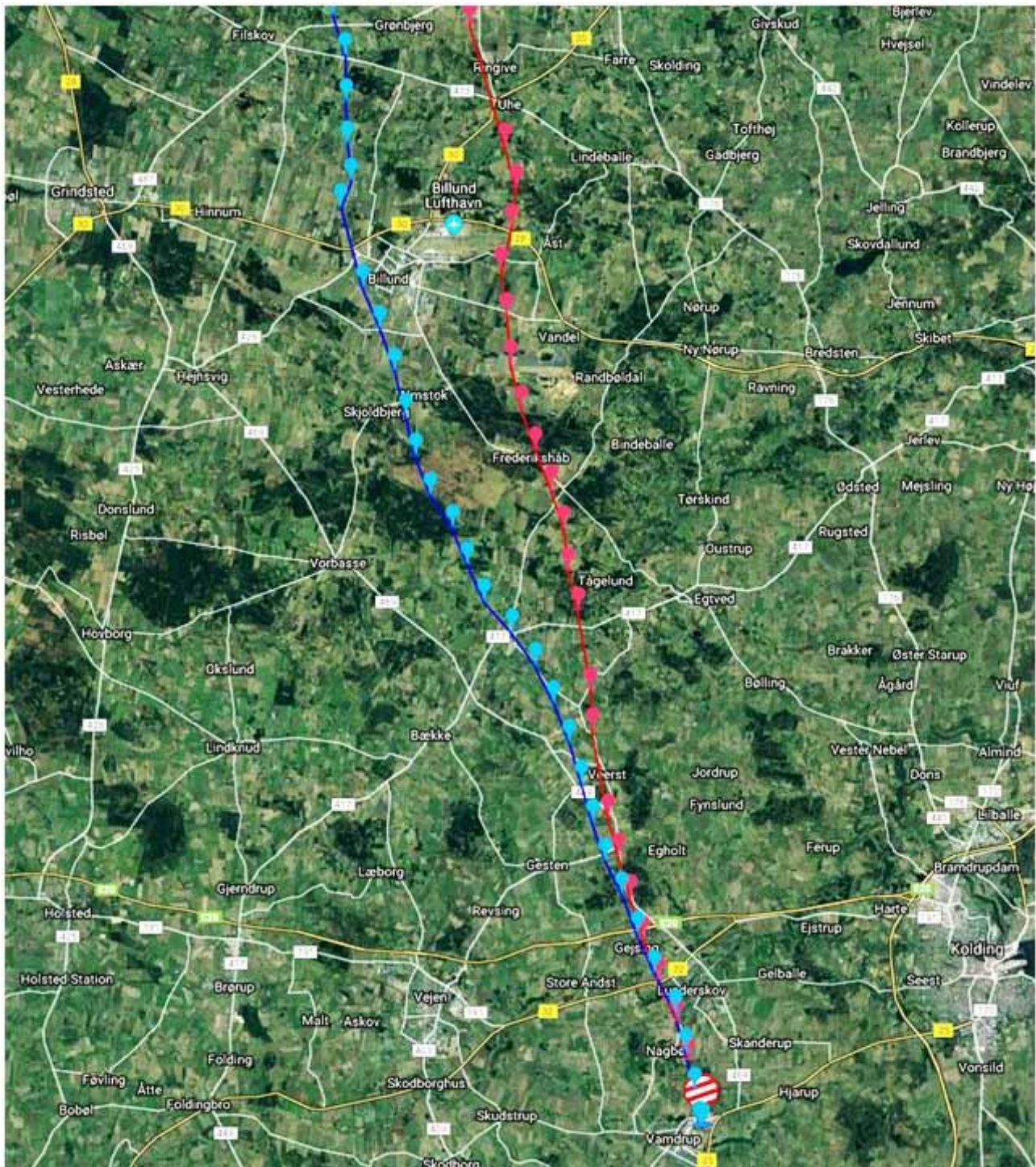


212-17-0048U Koopman - Vermote

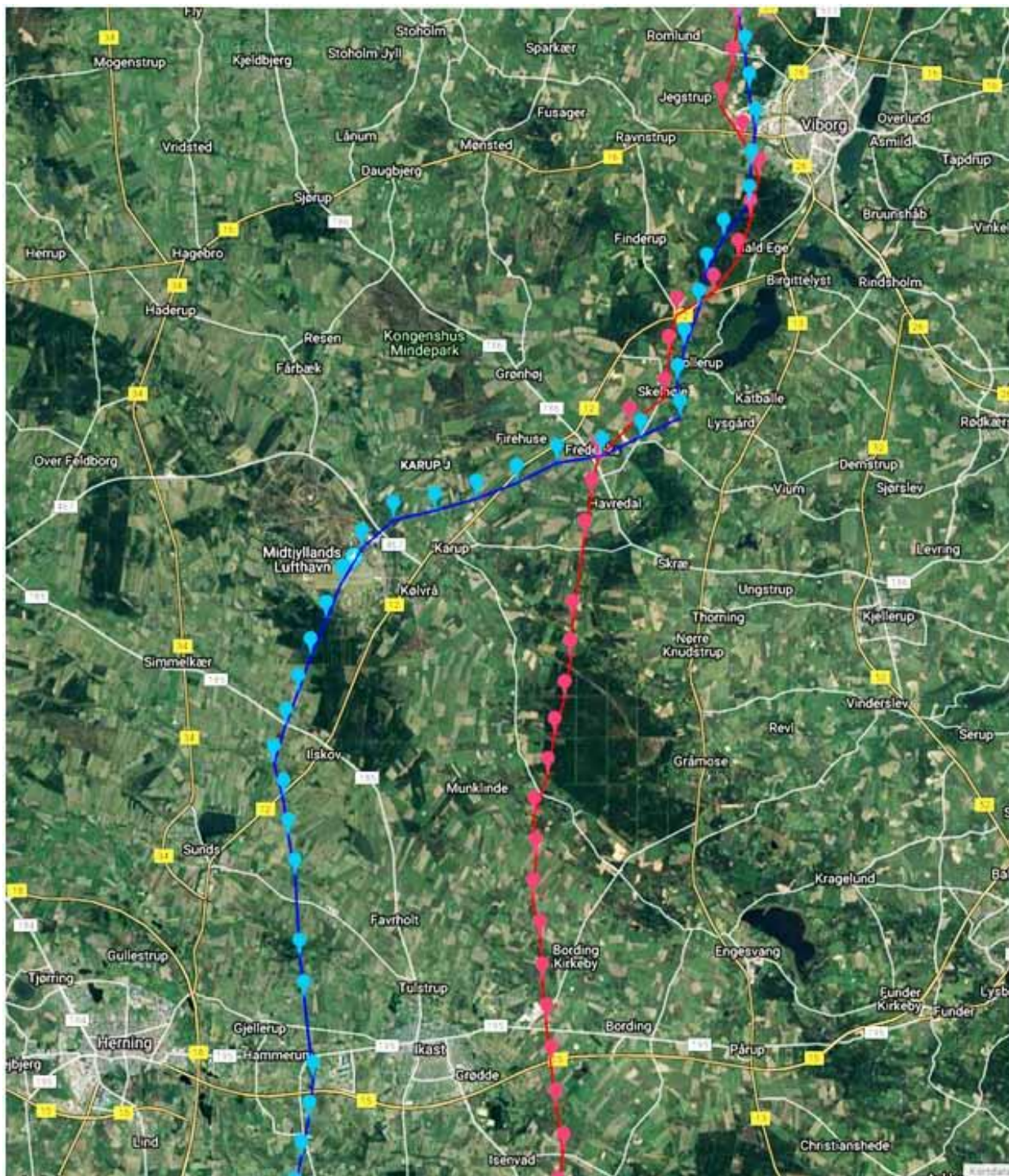
Vejrdata 21. juli kl. 7.00



Vejr letskyet, god sigt i østlige Jylland, men meget dårlig i vestlige Jylland (100meter), vind kl. 7 svag spredt og V i nordlige Jylland, Kl. 11 øges vestlige vinde, lavtryk over Fyn/Sjælland laver disse vinde.



Opstarten fra Vamdrup kommer af sted med moderate hastigheder i 12-1300mpm., men senere opnås dog over 1400mpm. for begge duer. Det er her tydeligt, at de to duer følger hver sin flok nordpå, men lad os se hvad der sker længere oppe på ruten! Vinden på slipsted er svag og skiftende.



Blå due tager en mere vestlig rute end rød due, hvor blå due rammer midt mellem Herning og Ikast, medens rød due kører højre om Ikast. Syd for Viborg drejer blå due nu pludselig over mod ruten af rød due, men det er for sent fordi rød due er ved en måling af tiden der hvor ruterne krydser ca. 9 minutter foran blå due, og det forspring bevarer rød due indtil ankomst til slaget. Der er nu vestlige vinde nord for Viborg.



Det meget interessante ved denne flyvning fra Vamdrup er, at duernes rute nordpå selvfølgelig bestemmes noget af vinden, og vinden ved det område duerne slippes er svag nordlig og sydøstlig, hvilket gør at duerne holder ruten inde midt i Jylland. Selv om vinden ved Limfjorden og nordpå er jævn til frisk fra vest, holder duerne den afstukne kurs. Man skulle tro dette var en flyvning i østenvind, idet duerne krydser Limfjorden mellem Løgstør og Nibe.

Det må her nævnes, at Sektion 63 og Sektion 54 havde et samlet slip. Det ser ikke ud til at det har påvirket ruten hos vores duer i Sektion 63.

Download ruterne Vamdrup 21. juli

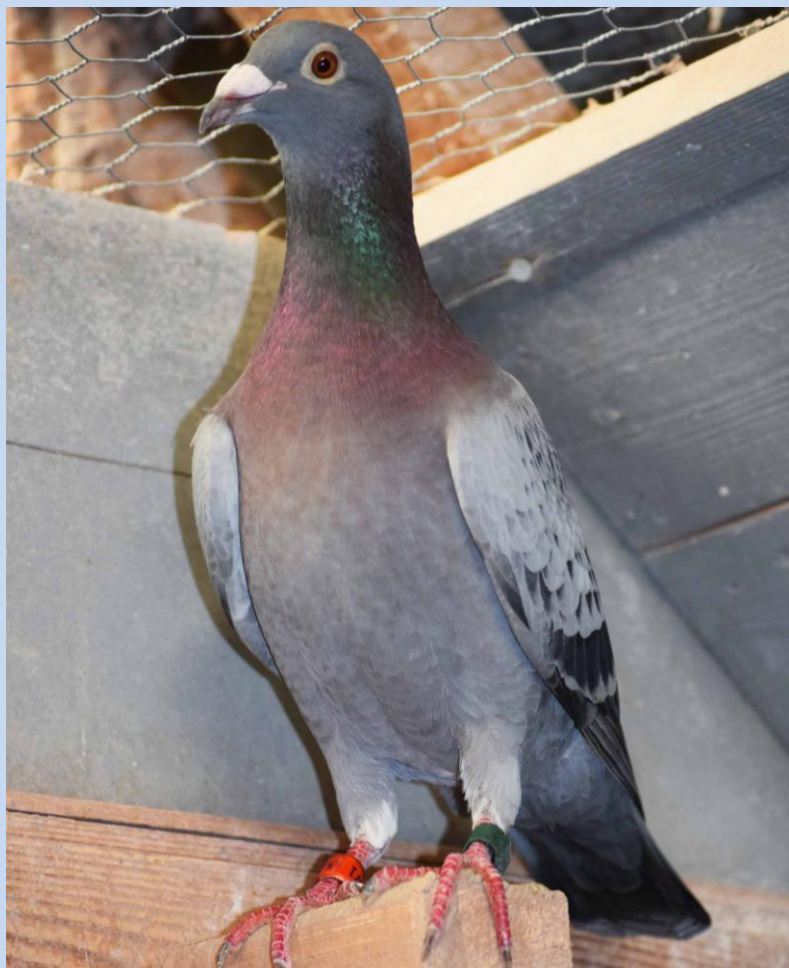
Blå due 212-16-1694A:

<https://skyleader.com.tw/share/20180817jGF2mp>

Rød due 212-17-0048A:

<https://skyleader.com.tw/share/20180721yydbsE>

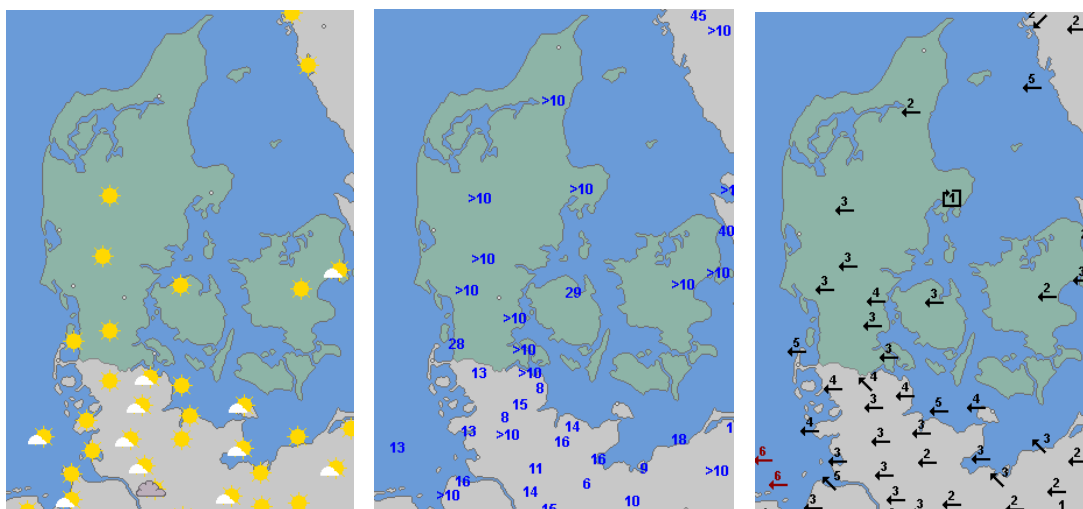
Husum 28. juli



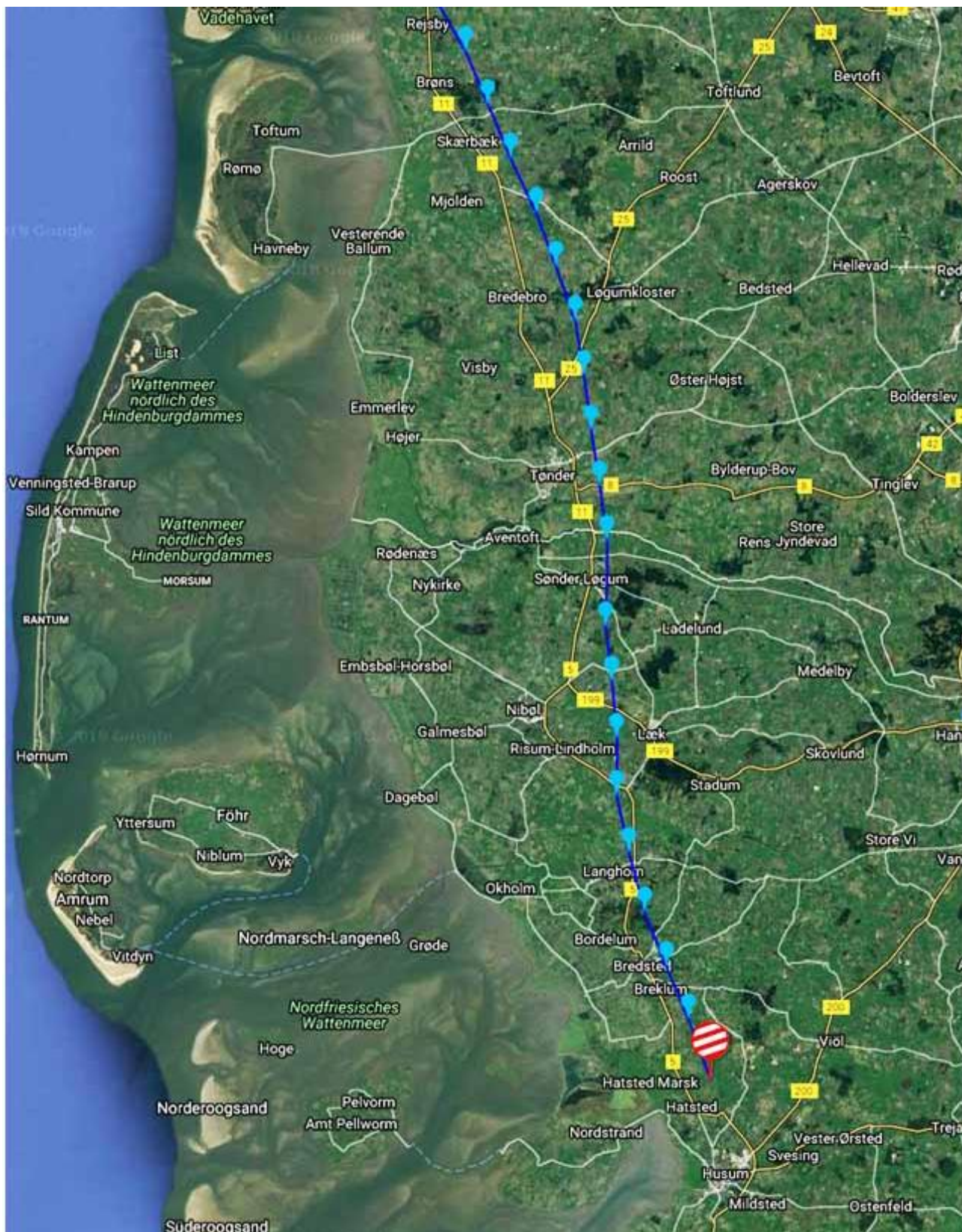
212-16-1671U.
Fuglsang stammen.

Utrolig stabil due der har vist sig at være en god og stabil bærer af en GPS-ring, hvilket er en god egenskab for en due.

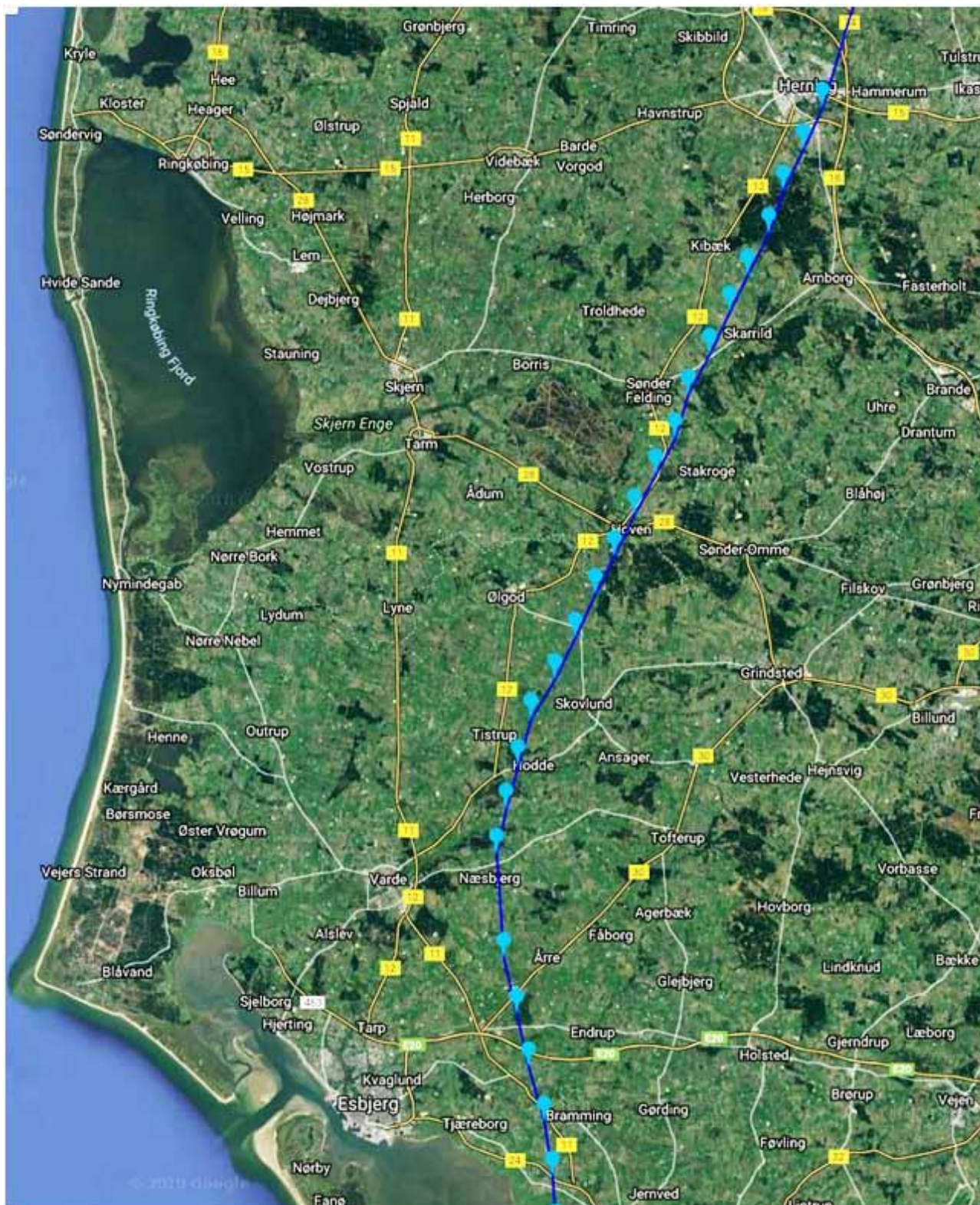
Vejrdata 28. juli kl. 06.30



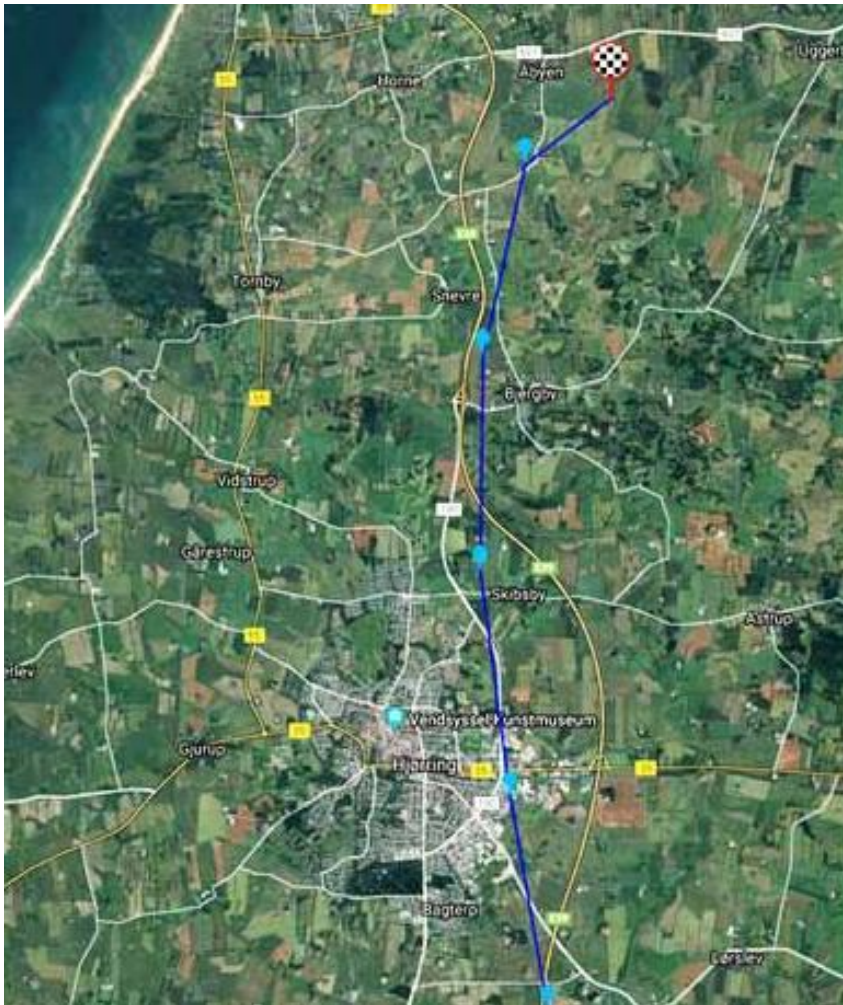
Vejr letskyet/skyfrit, sigten god, vind Ø let til jævn



Opstarten fra Husum sker i rimelig høj hastighed, dog ikke højere end 1400mpm. Læg mærke til at duen nogle gange i det flade landskab uden træer, går ned til en højde af 7-14meter.



Øst for Esbjerg drejer duen mod nordøst op mod Herning. Generelt er flyvehøjden 30-50meter, og hastigheden er moderat omkring 1100mpm.



Som det ses på diverse GPS-ruter bor jeg nord for Hjørring, og det er ikke ualmindeligt ved ruterne på det sidste stykke, at duerne lige "slår et slag" ind over Hjørring. Er der mange duer med i en flyvning, flyver duerne i større eller mindre flokke, og den enkelte due vil selvfølgelig have en trang til at flyve med flokken, lige indtil den bliver nødt til at bryde ud det sidste stykke til slaget. Alt afhængig af hvor man bor, vil denne trend have en vis betydning for udfaldet af flyvningerne i det enkelte slag.



Her ses duen flyve lavt over Limfjordens vande, samt krydse lavt over lufthavnens landingsbane - det ser farligt ud!

Download ruten Husum 28. juli

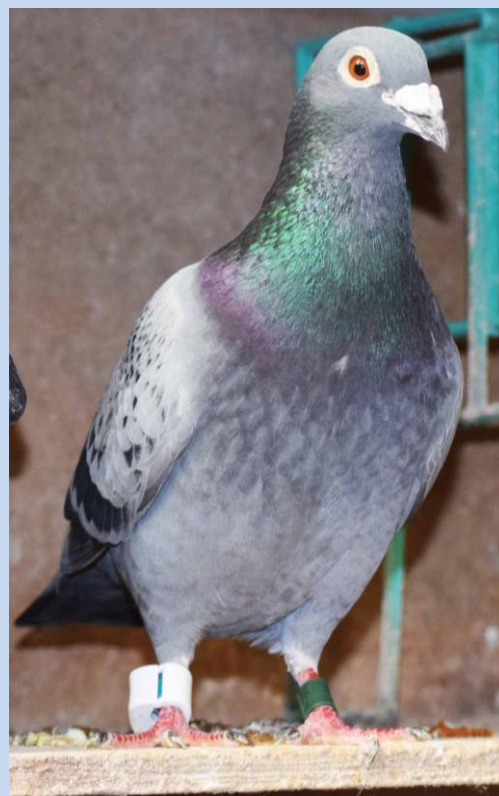
Blå rute for 212-16-1671U:

<https://skyleader.com.tw/share/20180819UqNDwy>

Haderslev 28. juli

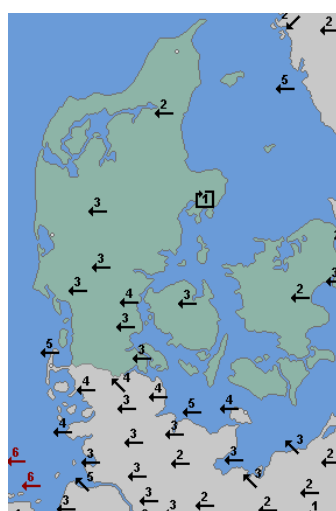
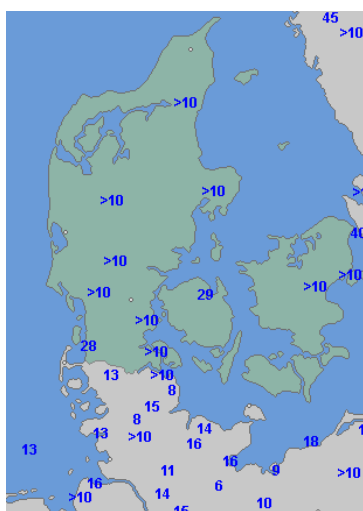
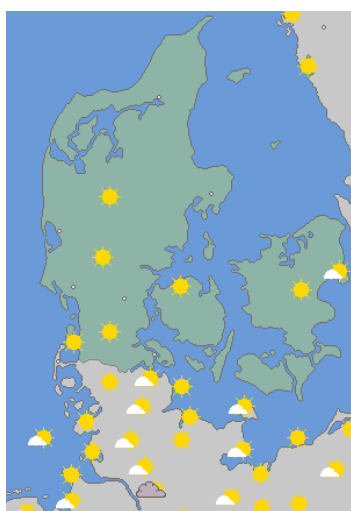


212-17-0048A - Koopman / Vermote

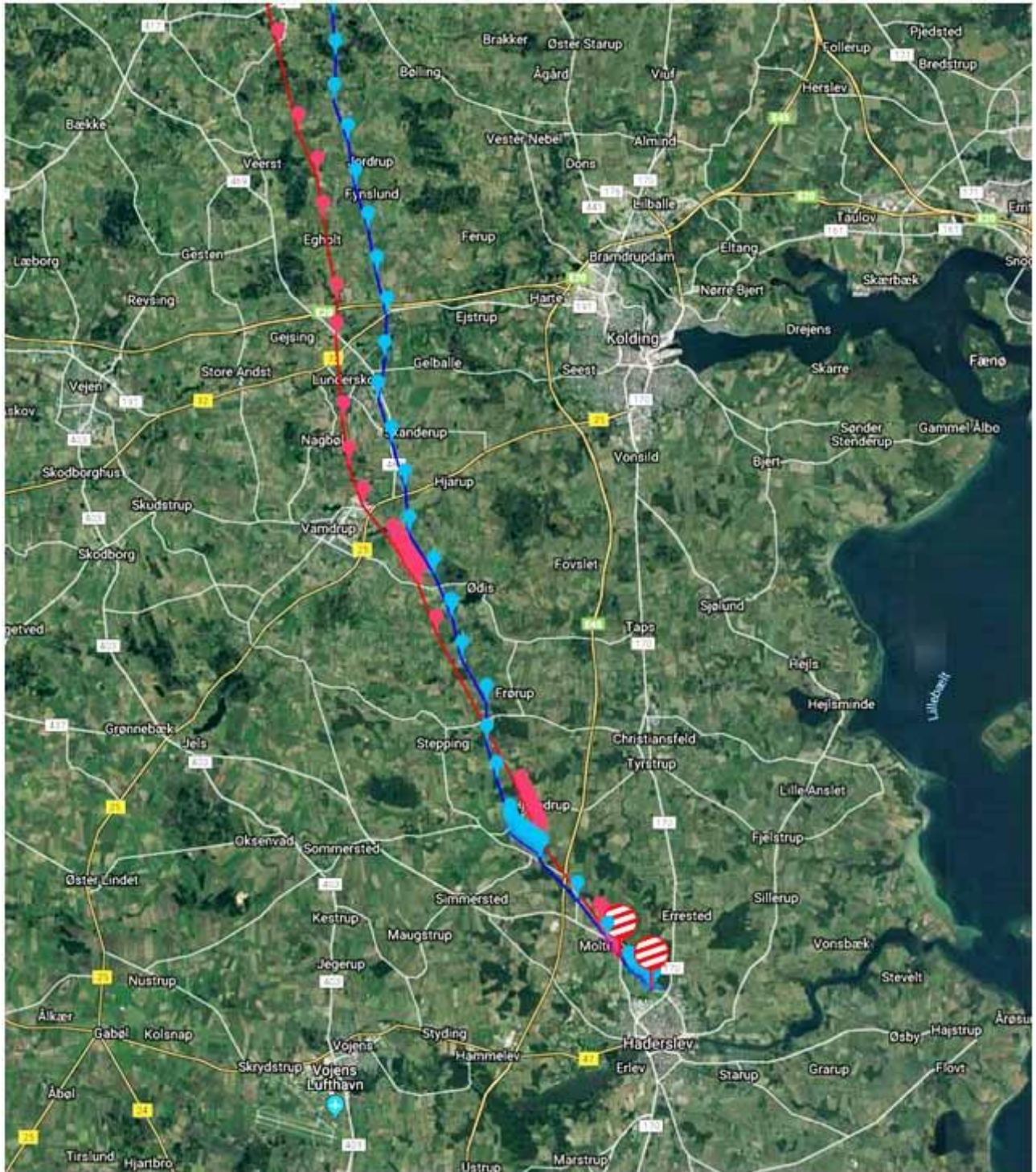


212-15-1367A. V Wegen/Vermote

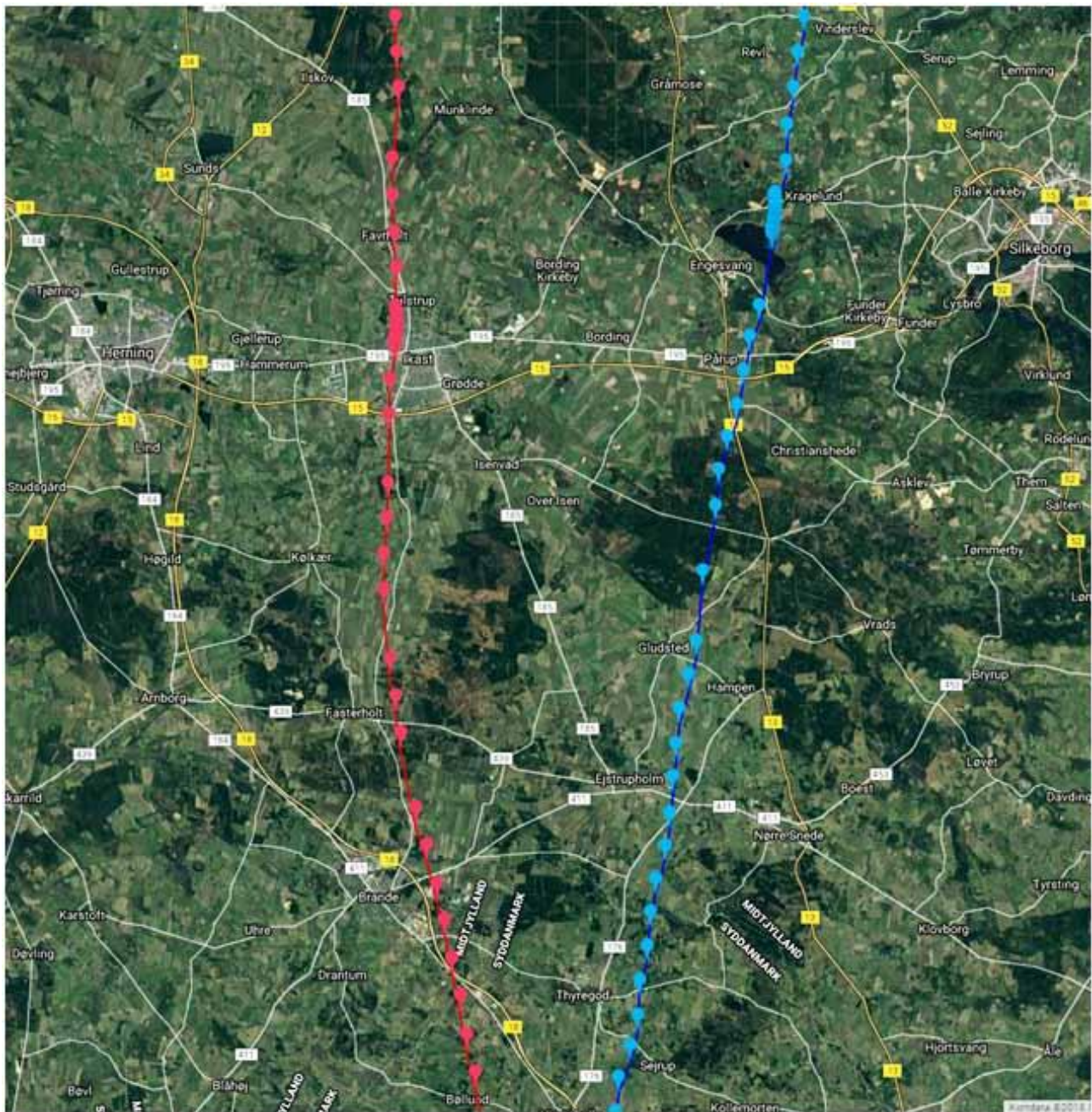
Vejrdata kl. 06.30 28. juli



Vejr letskyet/skyfrit, sigten god, vind Ø let til jævn



Opstarten fra Haderslev foregår i vanlig stil med hurtige hastigheder få kilometer efter slip, og specielt 0048 opnår her den højeste hastighed på 1875mpm (112km/t). De to flokke, duerne flyver i, følges pænt ad over Vamdrup og vest om Kolding.



De to dueflokkе tager længere oppe hver sin vej , hvor blå due flyver vest om Silkeborg, og rød due flyver over Ikast endnu mere vestlig, måske østenvinden har en rolle her?. Ved Gps-ringen på rød due, svigter kontakten til satellitten, længere nordpå, i 1 time, hvorfor vides ikke.



Nord for Limfjorden er det tydeligt at se, at rød due har tabt ca. 15 minutter i forhold til blå due, og grunden er selvfølgelig, at blå due flyver mere direkte til slaget end rød due. Denne flyvning er typisk for en østenvindsflyvning, hvor alle duerne kommer generelt vesten for Ålborg mellem Nibe og Løgstør.

Download ruten Haderslev 28. juli

Blå rute for 212-17-0048A:

<https://skyleader.com.tw/share/20180821jN0dRT>

Rød rute for 212-15-1367A:

<https://skyleader.com.tw/share/20180821d0oePo>

Åbenrå 4. august

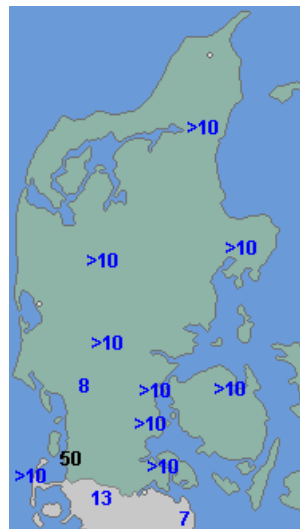
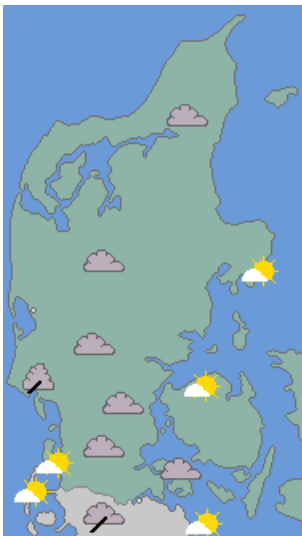


212-17-0048A. Koopman/Vermote

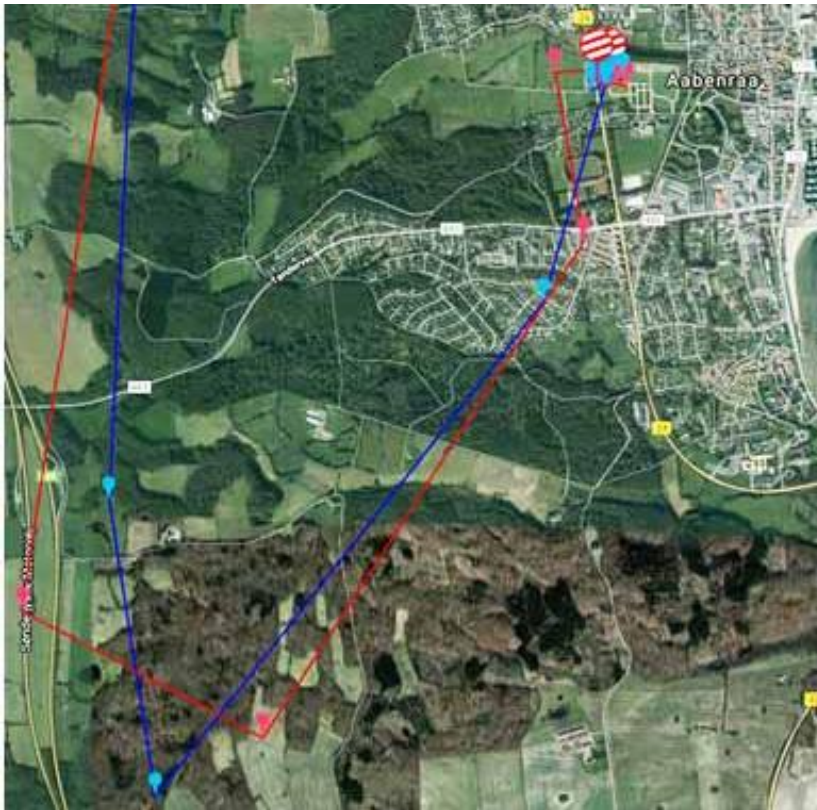


212-16-1917U. Koopman/Vermote

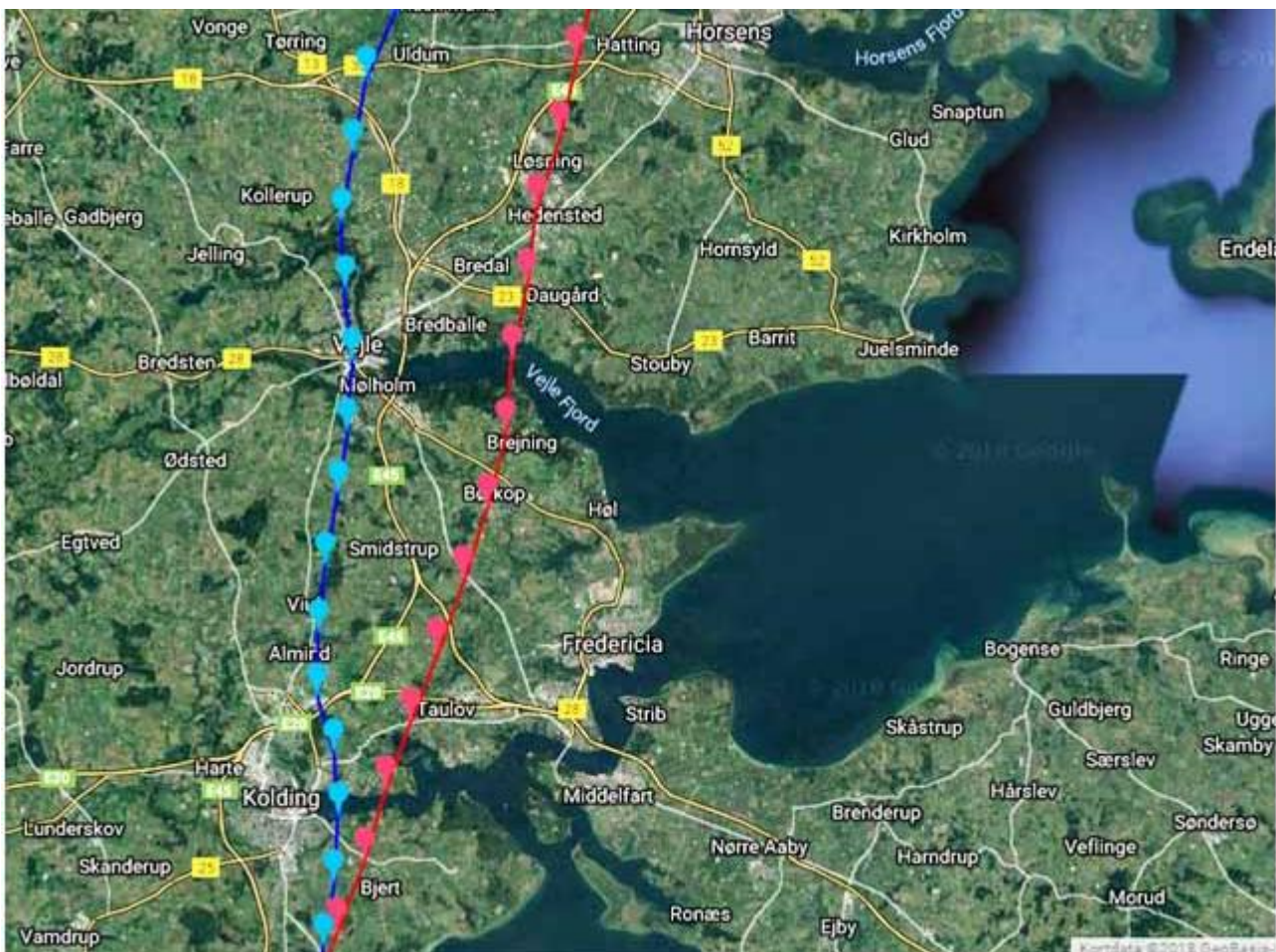
Vejrdata 4. august kl. 10.30

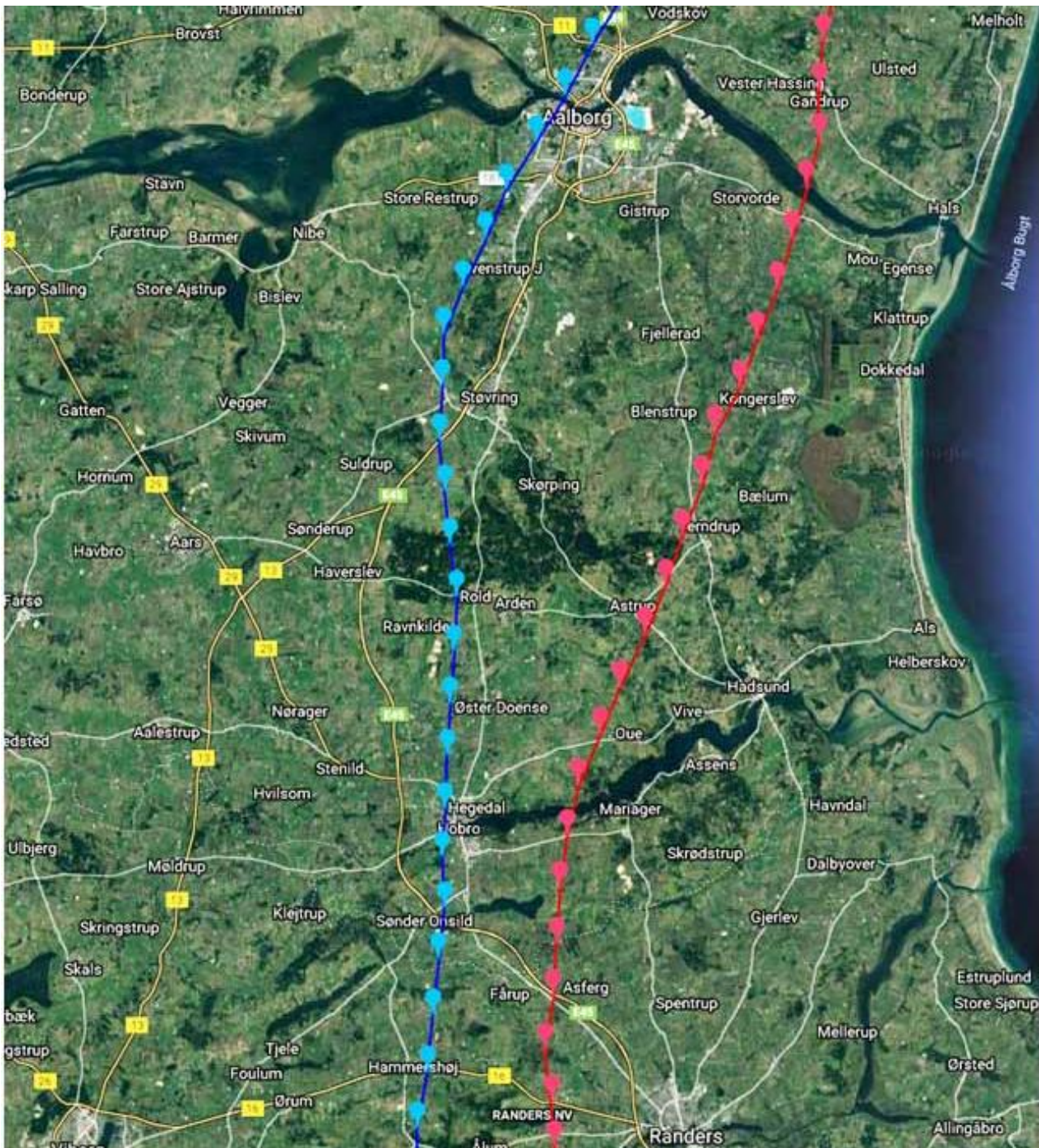


Vejret overskyet i Jylland, sigten rimelig over 10km, Vinden i slipområdet let V/NV med frisk vind i Jylland midt, kl. 13.30 frisker vinden op i nord



Slipstedet er midt i Åbenrå på Dyrskuepladsen, og duerne ser ud til at flyve mod sydvest for derefter at lave en skarp drejning mod nord. Under denne manøvre stiger flokken op til lidt over 300 meter, hvorimod hastigheden er moderat på ca. 12-1300mpm. På nederste billede ses duerne vælge forskellig flok, hvor blå due går mere vestlig end rød due.





Denne strækning er interessant, idet de to duer følger forskellige strategier på deres rute: Blå due går over Rold Skov i ca. 100 meters højde, og flyver ind over Ålborg i ca. 65 meters højde. Rød due flyver mere østpå i en højde på visse steder over 100 meter, men når duen kommer til Limfjorden flyver den 2 meter over Limfjorden, og 6 meter på den anden side. En brevdue vil altid justere sin flyvehøjde efter det landskab den overflyver. Det skal også nævnes, at Sektion 63 flyver sammen med Sektion 54 i denne flyvning, og det er nok derfor blå due lige smutter ind over Ålborg.



På sidste stræk krydses duernes ruter, hvor man her kan undres over blå dues rute (batteriet løber ud for strøm øst for Hjørring). Rød due slår en bue vest for Flauenskjold, og øger samtidig højden til 157 meter. Blå due kom ca. 10 minutter før rød due.

Download Åbenrå 4, august

Blå rute for 212-17-0048A:

<https://skyleader.com.tw/share/20180805MfDMci>

Rød rute for 212-16-1917U:

<https://skyleader.com.tw/share/20180822zx8xTG>

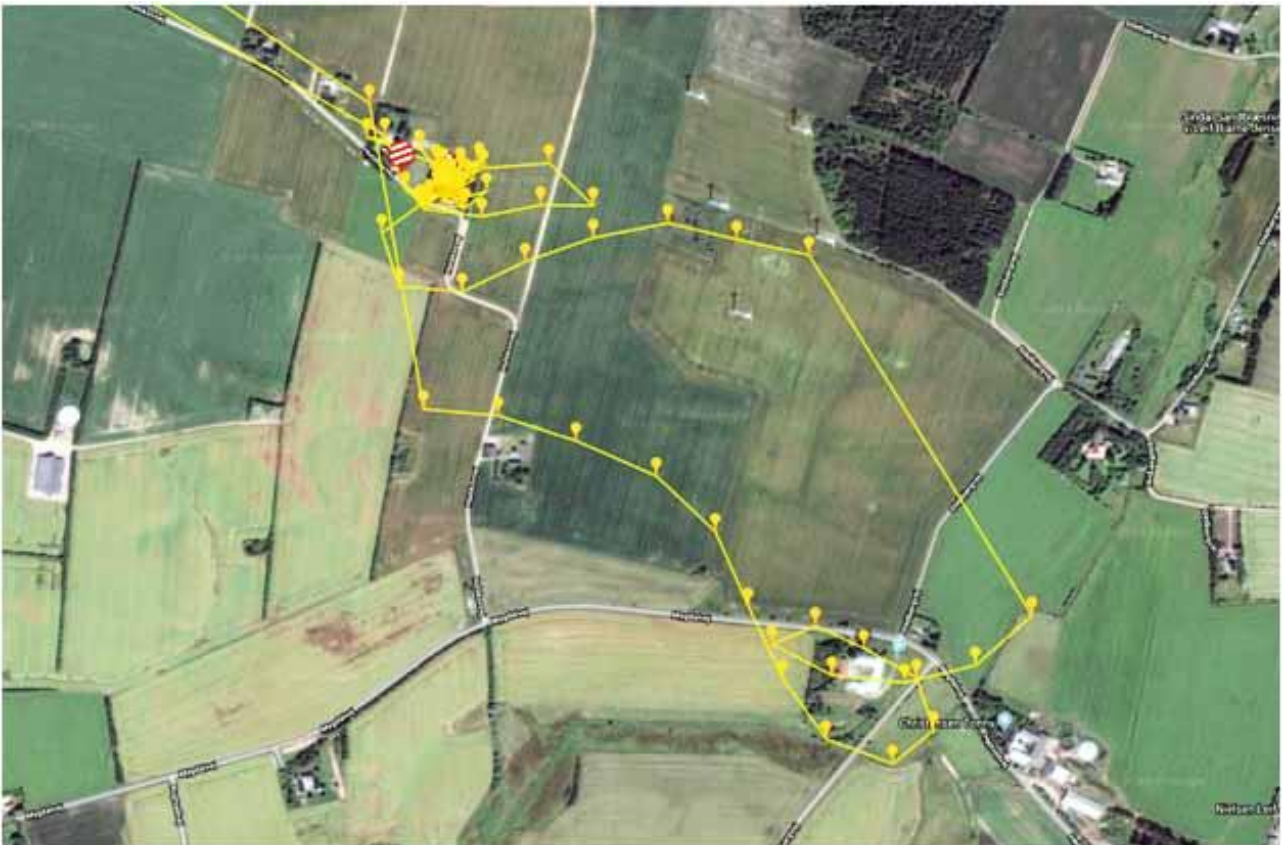
Unger ved slaget 30. juli

Hvor bliver ungerne af?

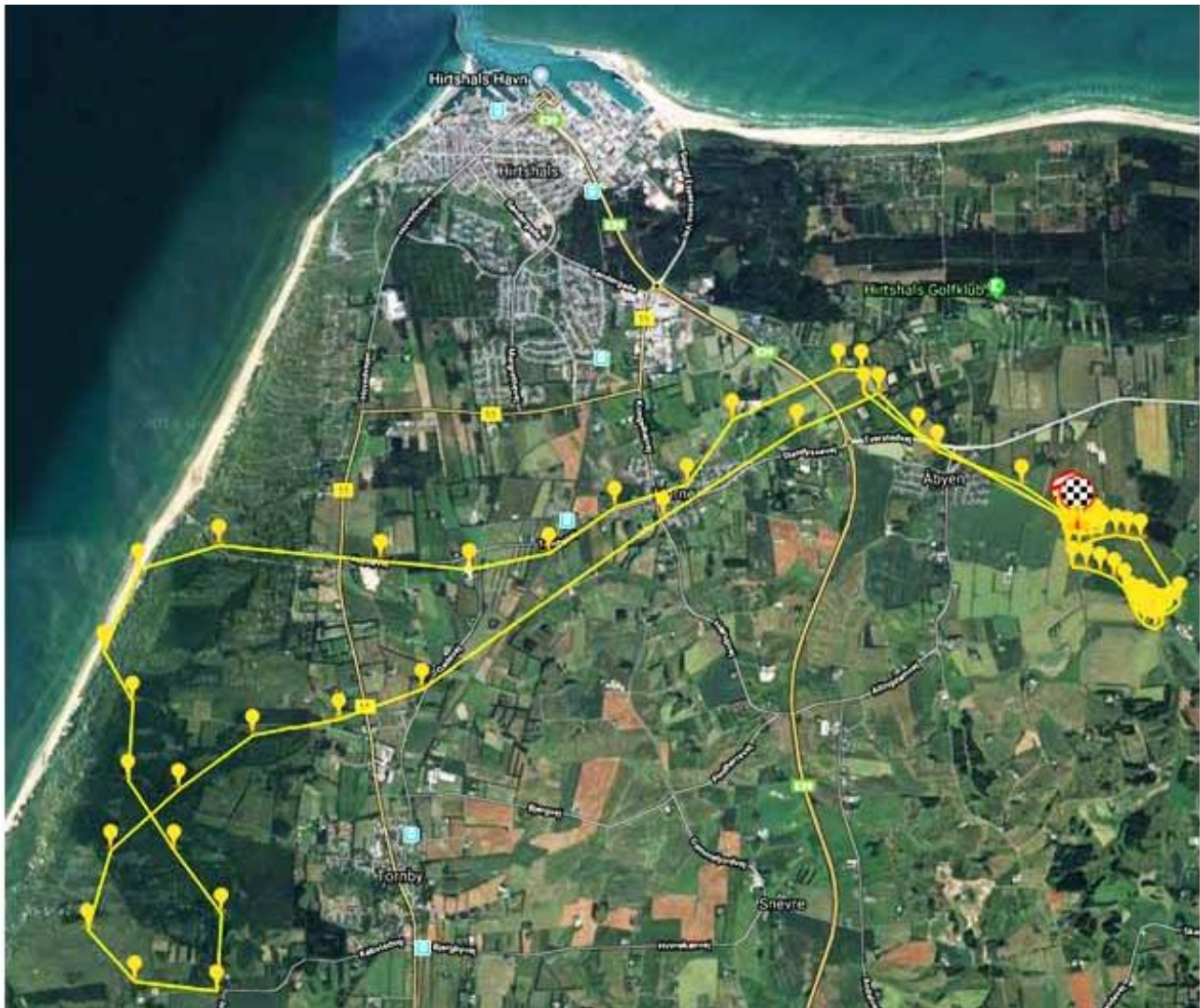
Man hører tit medlemmer der spørger hvad der bliver af vores unger når de flyver væk fra slaget?

I 1970'erne fandt man ud af, at brevduen kunne navigere sig hjem til sit slag ved blindflyvning, med den undtagelse at brevduen ikke kunne klare de sidste 5-10km til slaget. Det er lige netop ved disse 5-10km, at vores ungers lyst til at udforske slagets nærmeste omgivelse kommer ind i billedet. Har ungerne allerede udforsket egnen omkring slaget før de bliver sendt på træning, vil de være i stand til at finde helt hjem. Ungerne vil lære omegnen at kende i detaljer med hver et træ, bygning, skov, sø osv.

Den flok unger der her vises, har været trænet 6 gange, og der er vist en GPS-flyvning med flokken fra Limfjorden (65km). Af den grund er ungerne nok ikke så nysgerrige mere.



Den første lille tur fra slaget går over til en stor gård i nærheden, som lige skal udforskes lidt.



Den næste tur er længere og varer lidt over 20 minutter. Først går turen til Søren Jensens dueslag mod nordvest, hvorefter turen går op til Horne forbi Herluf Niensens dueslag, og derefter flyves stik vest til Nørre Tornby strand, hvor flokken lige tager en runde ved stranden og klitplantagen, hvorefter turen går tilbage til Horne og går lige forbi Johannes Bæks slag, og derefter hjemad igen. Turen har vel en længde på knap 30 km. alt iberegnet. Ja, det var lige en rundtur til 3 brevdueslag og til skov og strand, vi må håbe ungerne har fået noget ud af det!

Download Unger ved slaget 30. juli

Hanunge 212-18-0161 - Megens:

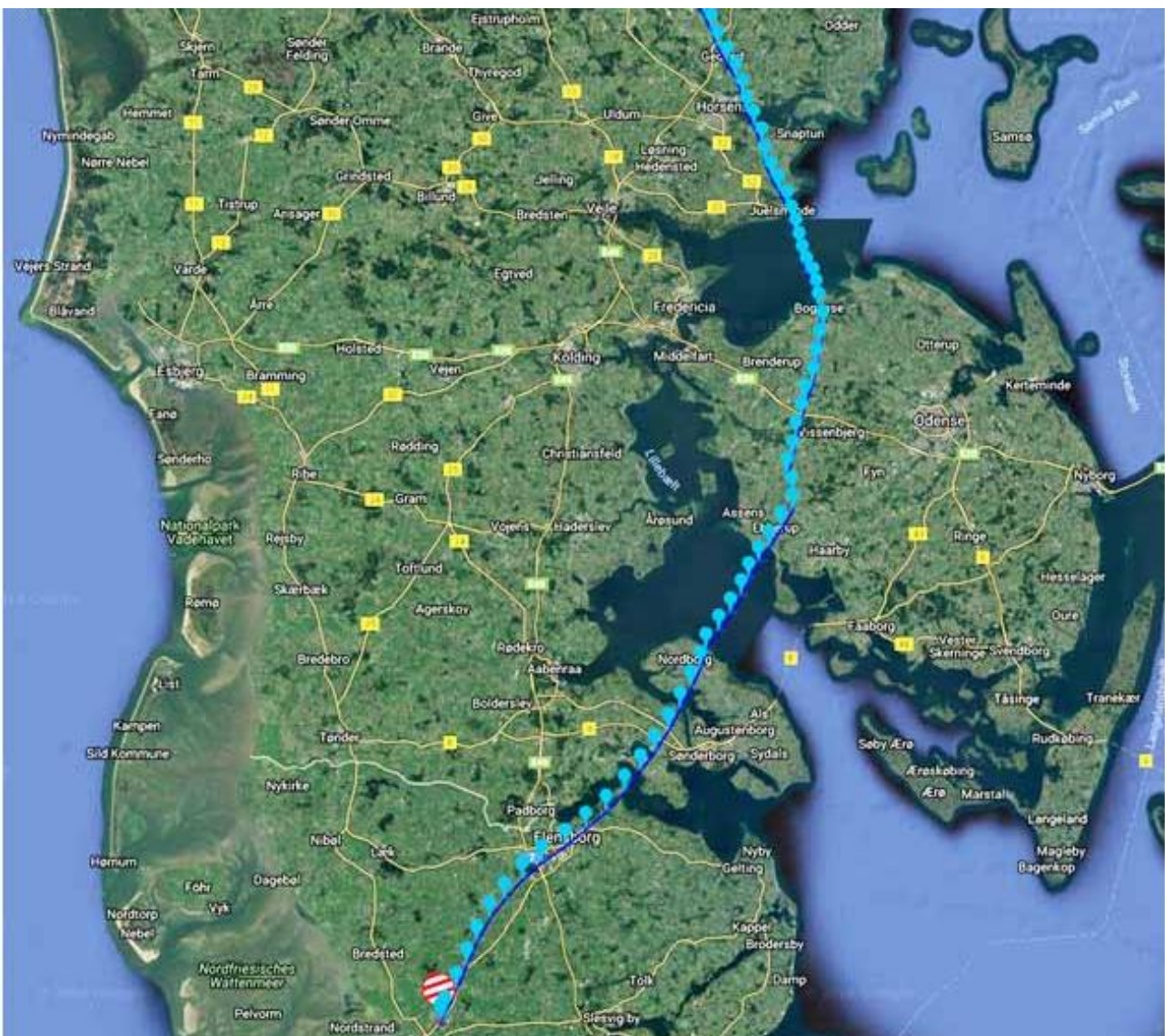
<https://skyleader.com.tw/share/20180822GGk8vW>

Hvor bliver duerne af?

GPS-ringen afslører alt!

Nogle af vores duer kommer lidt sent hjem til slaget på kapflyvningsdagen, andre kommer næste dag eller flere dage senere. Hvor har de været og hvorfor? Vi kan få svaret gennem at studere de duer med GPS-ring, der kommer sent hjem. Hvis en due med GPS-ring har været længere væk end der er strøm til, tager man bare batteriet af ringen og erstatter det med et opladet batteri, og man aflæser derefter ringen.

De sidste sider her, vil blive brugt til at vise nogle af disse "skævere" hvor duen laver underlige manøvrer eller havner i "langbortistan"!



Husum 11. august. Lige en smuttur over Fyn - der var lidt uro fra solen den dag, hvor begge sendte GPS-duer navigerede mod nordøst.



Soltau 14. juli

Her ses ruten af hannen 1694 der har været brugt til Gps-flyvninger flere gange, idet han er en stabil due. Denne flyvning viste sig at give spredte hjemkomster og manglende duer på dagen. På kortet til venstre ser vi duen dreje mod nordøst nord for Hamborg, og når duen rammer Østersøen følger den kysten mod nordvest.

På nederste billede følger duen kysten til sydlige Als og videre nordpå.



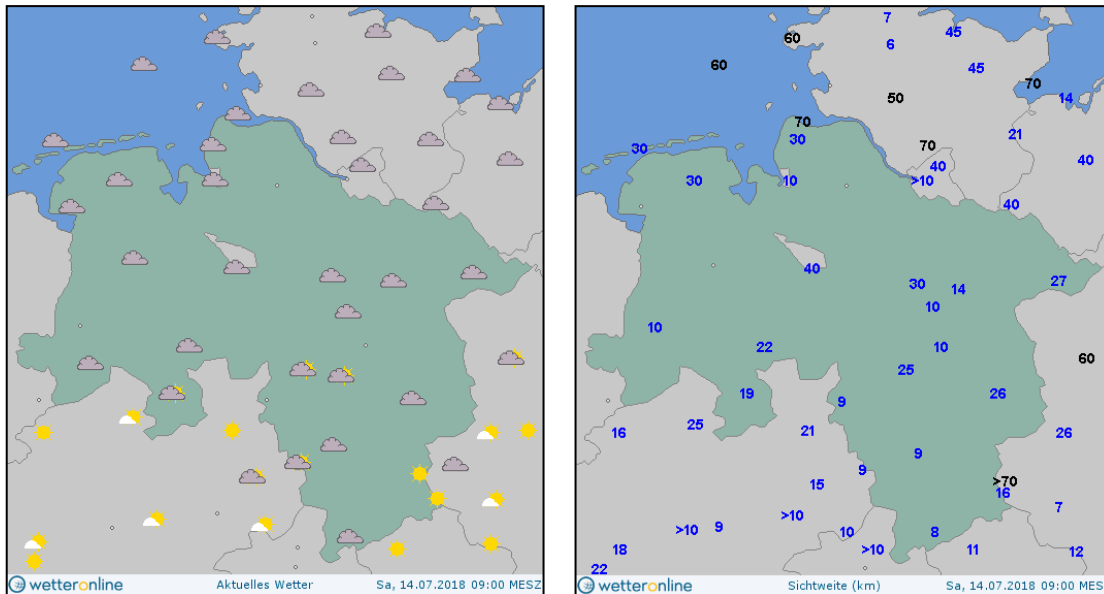


Soltau 14. juli

Ruten er af hannen 1367, der er en stabil 3 års due og har været brugt i andre GPS-flyvninger. Mønsteret er det samme som ved den anden han, blot går denne han mere mod nordøst og går over Femern til Danmark, hvor den går op gennem Storebælt og nord om Sjælland for til sidst at havne i Skåne. Duen returnerede efter en uge i god stand.

Hvorfor går en kapflyvning galt?

Det vigtigste i denne sammenhæng, er det meteorologiske og solen, hvor begge disse faktorer påvirker duernes navigering. I kapflyvningen fra Soltau ser det ud til at slippet er foretaget under rimelige forhold. Hele nordlige Tyskland er totalt overskyet, men sigten er god og vinden fra nordvest ved slip-tidspunktet. Ser vi på aktivitet fra solen var der nogen påvirkning, dog ikke meget. Nedenunder ses vejrdata 14. juli kl. 09.00.



Hvis vi udelukker det meteorologiske, må der være en form for atmosfærisk uro der påvirker duernes navigering. Det kunne være en påvirkning fra solen, og det selv om jeg siger, at det ikke er noget videre, må man sige, at vi skal se på duernes reaktioner, i dette tilfælde den 14. juli.

Jeg havde samme dag den 14. juli 2 GPS-duer af sted til Vamdrup, og den ene 1917U er vist allerede, og det gik fint. Den anden var en etårs han der havde vist fine takter på Sektionsflyvningerne, og var min første due 2 gange. På denne tur fra Vamdrup gik det helt "gakkalak" for denne han, idet han gik rimeligt mod nord indtil syd for Randers hvor han gik ud til østkysten og fulgte kysten til noget nord for Frederikshavn, hvorefter duen gik vestover. Dvs. at det er samme procedure med at gå mod nordøst hvis der er problemer med navigeringen.

Det er soleklart, at vi skal avle på de bedste duer, der mestrer navigeringens kunst, men når det er sagt, er der altså også virkelig gode duer der kan gå "galt i byen", men returnerer disse duer, er de vel værd at beholde i sin bestand.