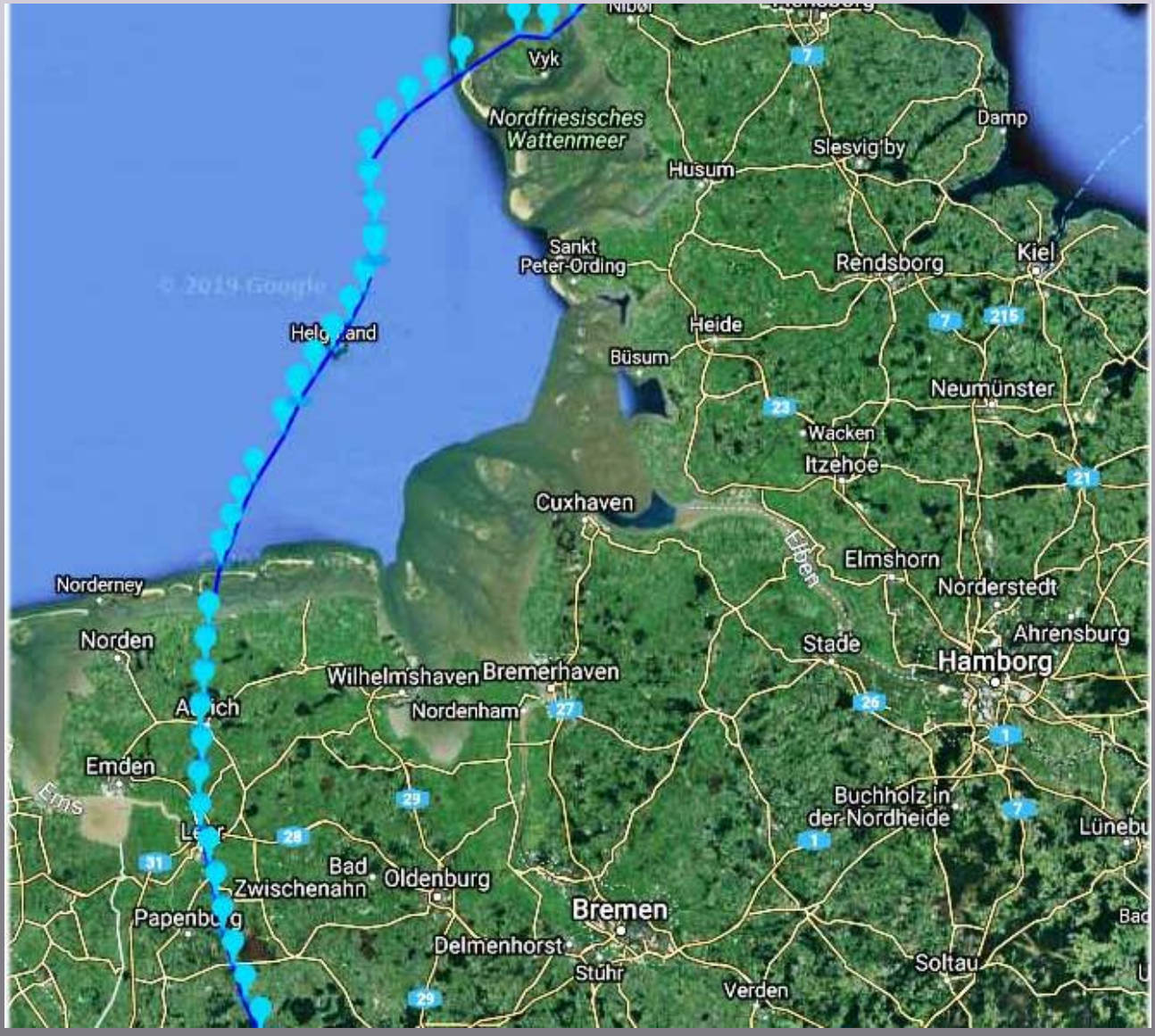
GPS i kapflyvning årgang 2019

Ove Fuglsang Jensen



Udfordringer med GPS-ringe

Duer på kapflyvning med en GPS-ring kan give mange oplysninger om, hvad der sker ude på ruten på vej hjem til slaget. Har man som jeg prøvet en del duer med GPS-ring på, opdager man at det ind imellem ikke er så ligetil at få tingene til at køre. Lad os se på hvad disse udfordringer er!

Hvilke duer med GPS-ring?

De duer, der er egnet til at påsætte en GPS-ring, skal have en vis størrelse og styrke, dvs. gerne kraftige hanner. Nogle hunner kan være lige så kraftige og derfor også egnet, men en mindre spinkel hun er ikke egnet. Aldersmæssigt, er det duer over 2 år, der bruges og gerne 3-4 år.
En anden ting, der dukker op ved diverse flyvninger med GPS-ring er, at hvis det blæser ret kraftigt og afstanden er lang fx en mellemdistance, vil den kraftige vind genere duen, og det er antageligt pga. GPS-ringens fyldige runde form der stikker nedenud ved benet. Ringen vejer kun 8 gr., og det skulle ikke genere duen.

Betjening af GPS systemet

Selve måden man indkoder og aflæser ringen er ret enkelt, og disse processer sker på en konsol koblet til computeren. Der kan dog være problemer med aflæsningen af GPS-ringen ved duens hjemkomst, idet batteriet kan være så afladet, at man ikke man indlæse data. Der gør man bare det, at batteriet tages af og udskiftes med et helt nyopladet batteri, hvorefter processen kører. Det er meget vigtigt efter indlæsningen af ringen, at indtaste slipsted, dato, due nummer samt vindretning på ruten, og disse data vil da dukke op øverst ved visning af ruten.
GPS-systemet hedder Skyleader og laves i Taiwan. Det virker dog som om at selve ringen kunne laves noget slankere og ikke yde ret meget vindmodstand. Som ringen er nu, er det ikke noget problem på de korte afstande på ca. 200 km, men på de længere afstande kan GPS-ringen volde duerne problemer især i kraftig blæst.

Træning Bouet 14 og 28 maj

Træning fra Limfjorden 14. maj. Ruten til venstre er en gammel due med GPS- ring, og den til højre er en etårs. Ved hjemkomsten kom duerne i to flokke med ca. 5 minutters mellemrum. Flokken med den etårs due er de utrænede og lidt usikre, der lige drejer ud mod Løkken, men forsinkelsen er dog ikke stor i forhold til de gamle duer.

Dowbload de to ruter 14. maj:

Vinden er svag sydvest

https://skyleader.com.tw/share/20190514bjdEj5

https://skyleader.com.tw/share/20190514GlHwMS

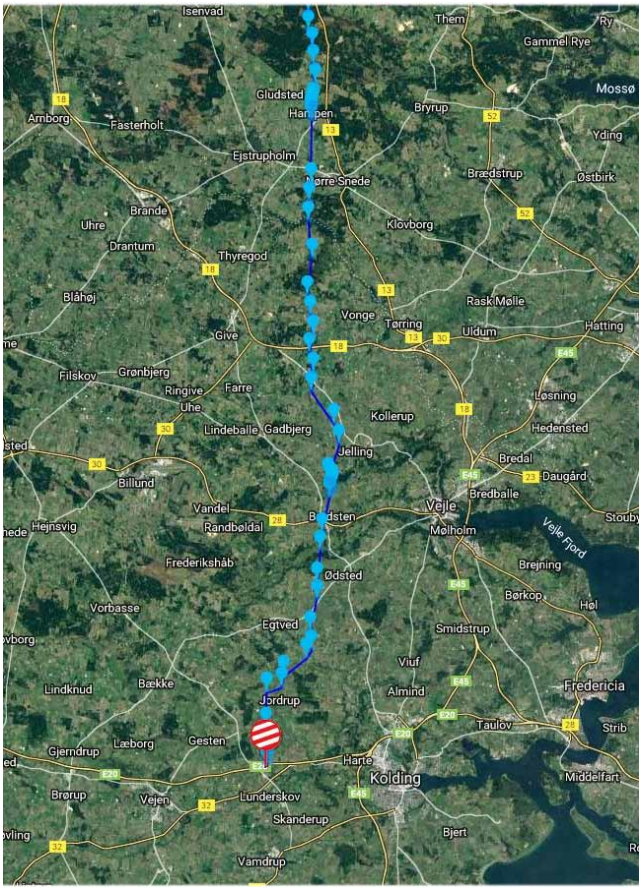
Til venstre ses træningen den 28. maj med rød rute, og til højre ses de to ruter sammen med blå 14. maj og rød rute 28. maj.
Den 14. maj var der svag vind fra sydvest, men duerne går faktisk lidt vest for motorvejen til Hjørring. Den 28, maj var der frisk nordvestlig vind, og forventningen var da, at duerne blev presset noget østover, men som den røde rute viser det, går duerne stort set samme vej som i svag sydvestlig vind - hvorfor nu det? Svaret er meget enkelt den, at de ældre duer står "automatpiloten til" fordi de kender ruten hjem ud og ind. Vi må dog huske på, at alle duerne skal til samme slag, og ikke er sammen med andre duer fra andre slag.

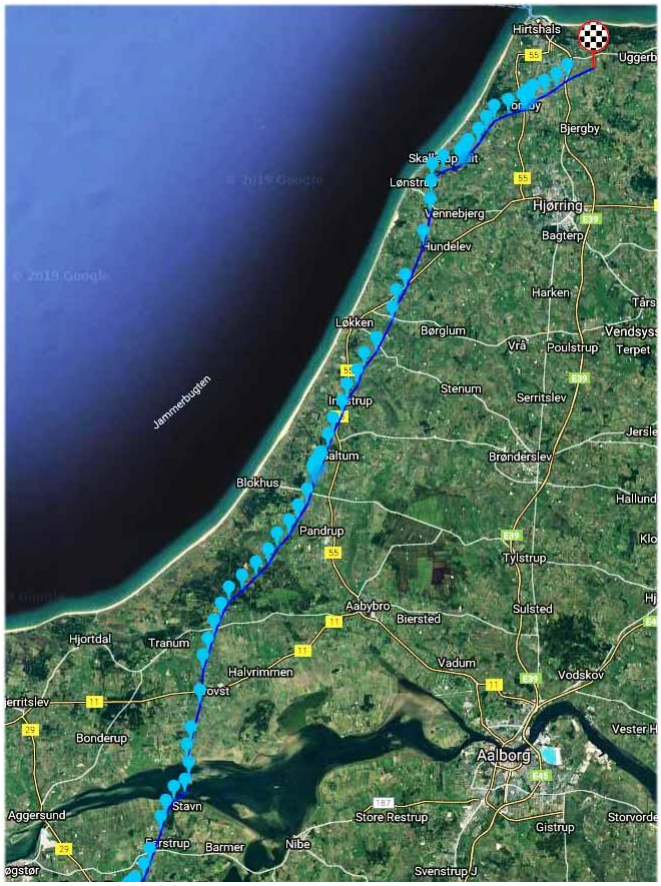
Download ruten 28. maj:

Vinden er frisk til hård fra nordvest

https://skyleader.com.tw/share/20190722hCWOsB

Vamdrup 18. maj





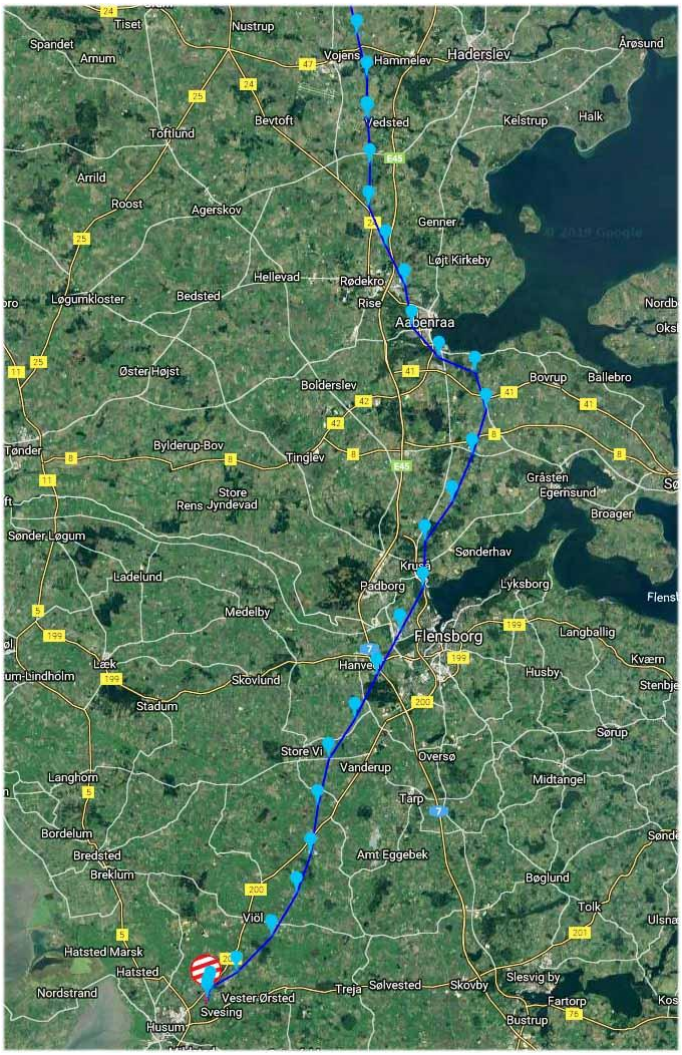
Denne flyvning er i øst/sydøst lige vinde, men duerne bliver dog ikke presset meget vestover, men holder sig inde midt i Jylland, og rammer ved Limfjorden midt mellem Nibe og Løgstør, hvorefter ruten går langs kysten op til Hjørring og Hirtshals. Denne rute er nok typisk for østlige vinde her oppe i Sektion 63.

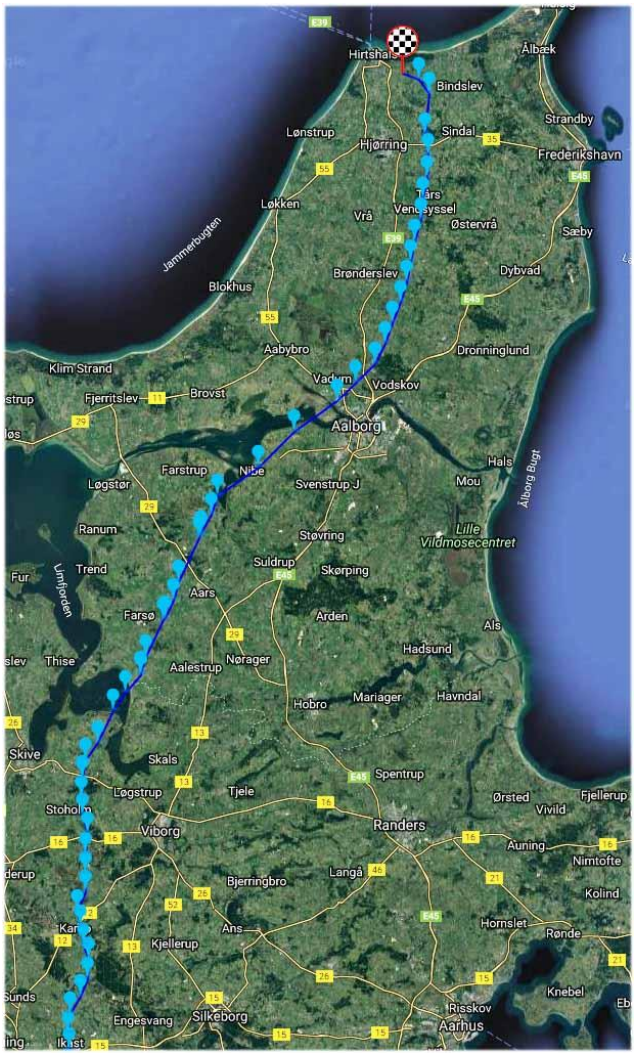
Download Vamdrup 18. maj:

Vinden er let øst/sydøst.

https://skyleader.com.tw/share/201905232trt0a

Husum 25. maj





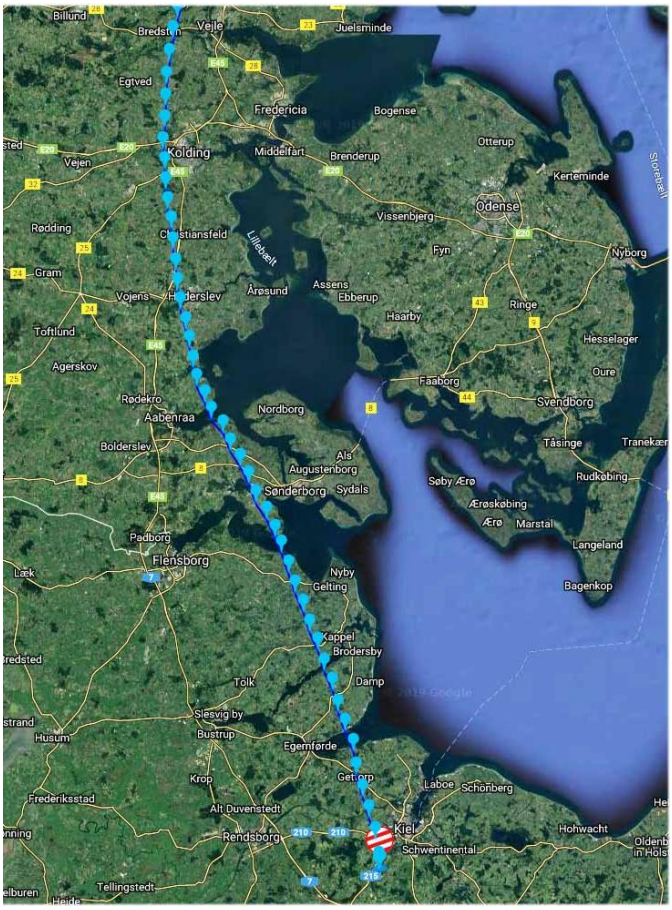
Denne dag var der frisk vind fra vest også ved opstarten i Husum, og det er nok derfor, ruten går mod nordøst op til Flensborg. Længere nordpå drejer duen mod nordvest og når næsten ud til Herning og går da mod nordvest mod Ålborg. Man skulle tro, at duen var kommet med en flok til det vestlige, men derefter bliver nødt til at navigere mod nordøst til rette kurs. Denne rute giver masser af spildtid i forhold til den lige vej hjem.

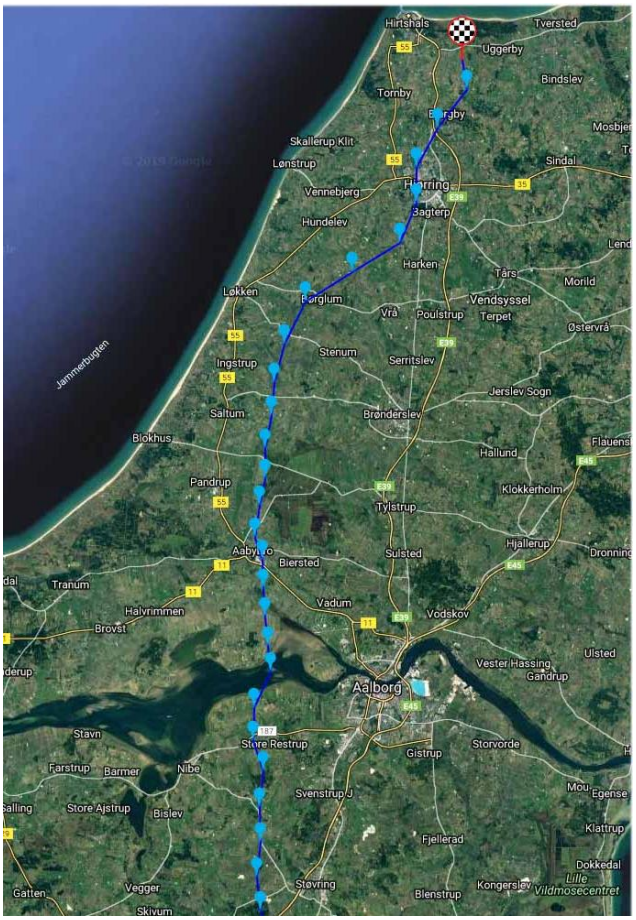
Download ruten Husum 25.maj:

Vinden er frisk vestlig hele vejen hjem.

https://skyleader.com.tw/share/20190722gzNZHC

Kiel 1. juni





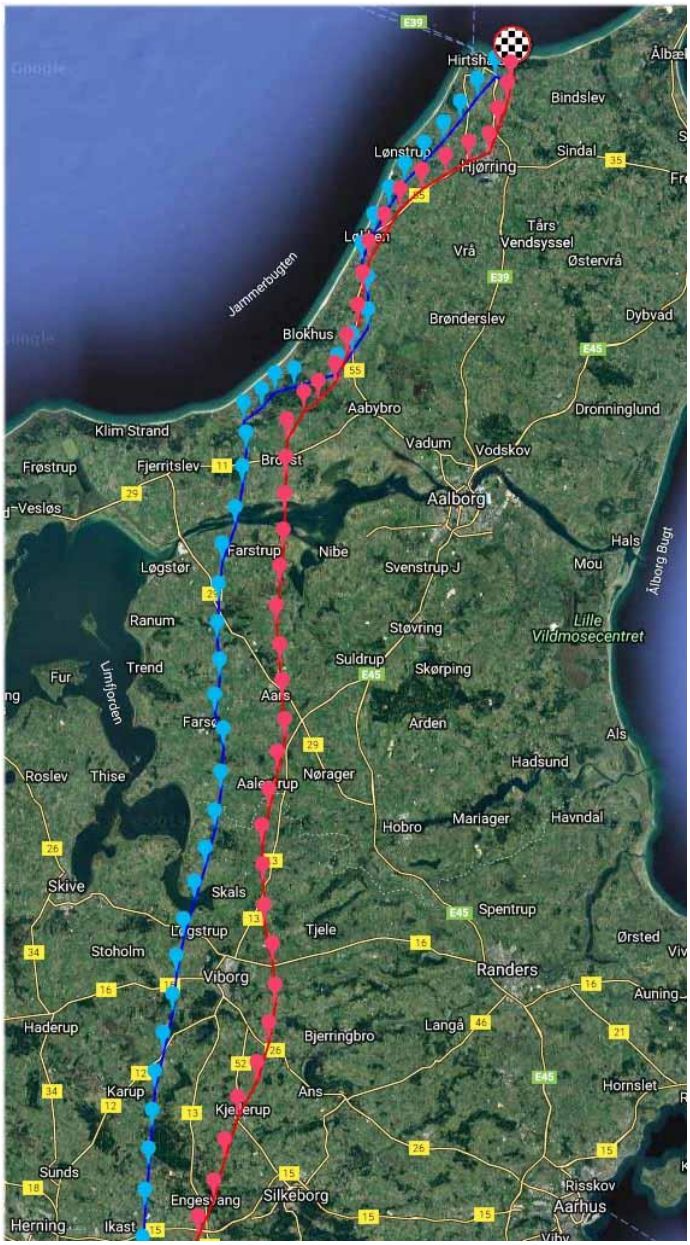
Nogle medlemmer her i det nordjyske mener, at det er et problem for duerne, de skal over vand ved fjorde og sunde. Denne flyvning fra Kiel viser ikke problemer med at gå over diverse sunde og bælter. Duen viser en fornuftig rute fra slip, hvorefter duen retter op mod nordøst. Vinden er frisk fra sydvest, men duen holder dog en fornuftig kurs mod hjemegnen, og "blæser" ikke over mod østkysten. Duen slår til sidst et smut ind over Hjørring, og mon ikke det er den flok duen er med i, der trækker den over.

Download Kiel 1. juni:

Vinden er frisk sydvest

https://skyleader.com.tw/share/20190722SmABuo

Vamdrup 8. juni



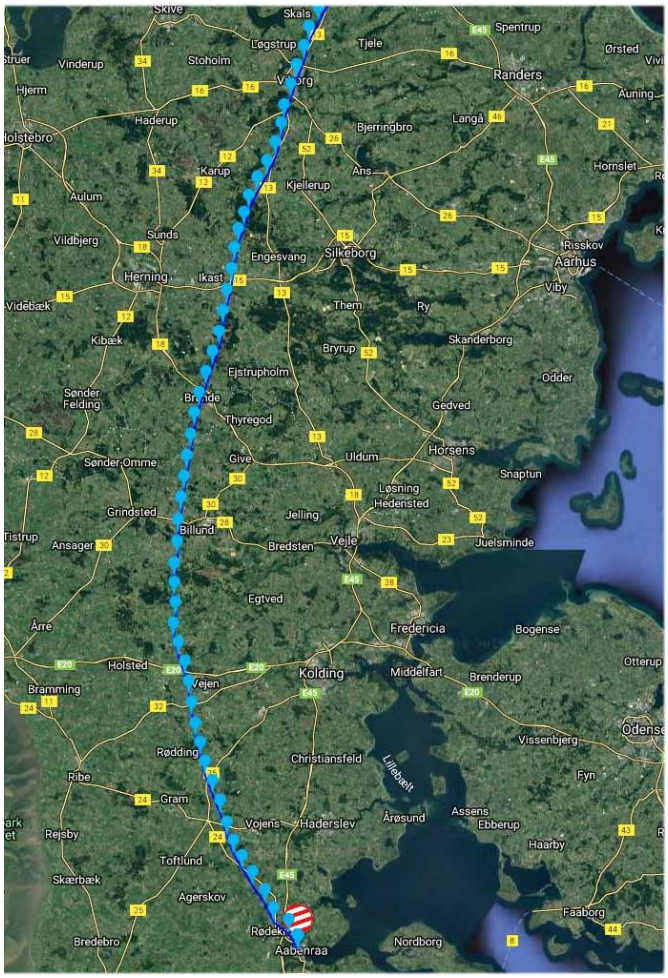
Ser vi på denne opstart i Vamdrup i syd/sydøstlige vinde, er der fart over feltet med 1951mpm (117km/t) og en højde på næsten 500 meter. Duerne går ret nord, men den røde due (1694A) drejer noget mod nordøst, medens den blå due (1367A) kører ret nord, som det kan ses. Når begge duer rammer vestkysten nord for Limfjorden, er den blå due for langt mod vest. Ser vi på det lille billede rammer begge duer byen Pandrup, men da er den blå due ca. 8 minutter bagefter, og vi kan se, at duen her går meget ned i fart til 900mpm, men nord for Pandrup øger den farten til 1500mpm.

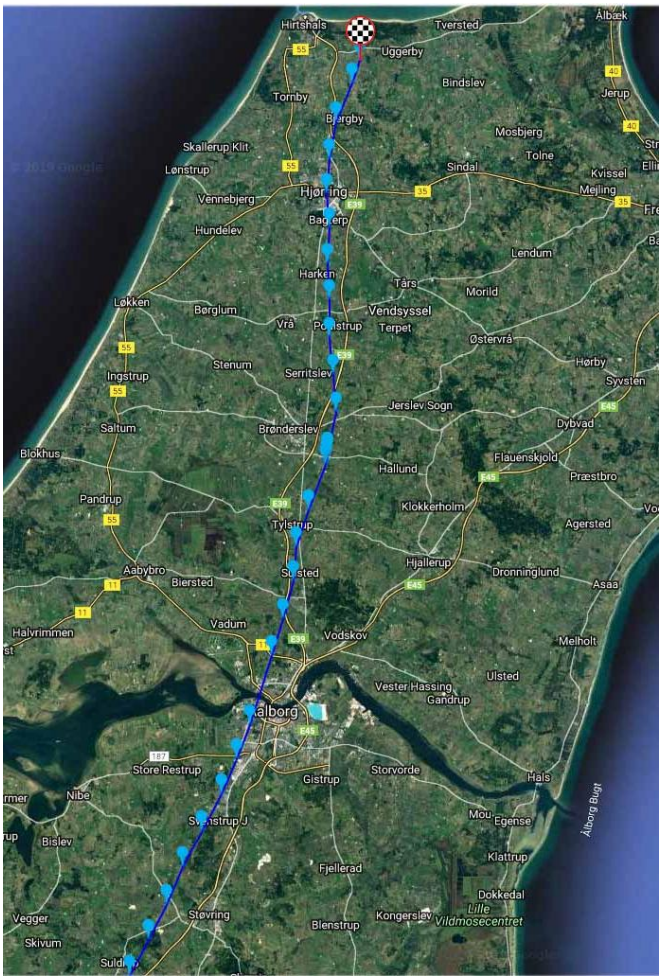
Download Vamdrup 8. juni:

https://skyleader.com.tw/share/20190723cIuvPV

https://skyleader.com.tw/share/20190723N4fvs6

Åbenrå 22. juni





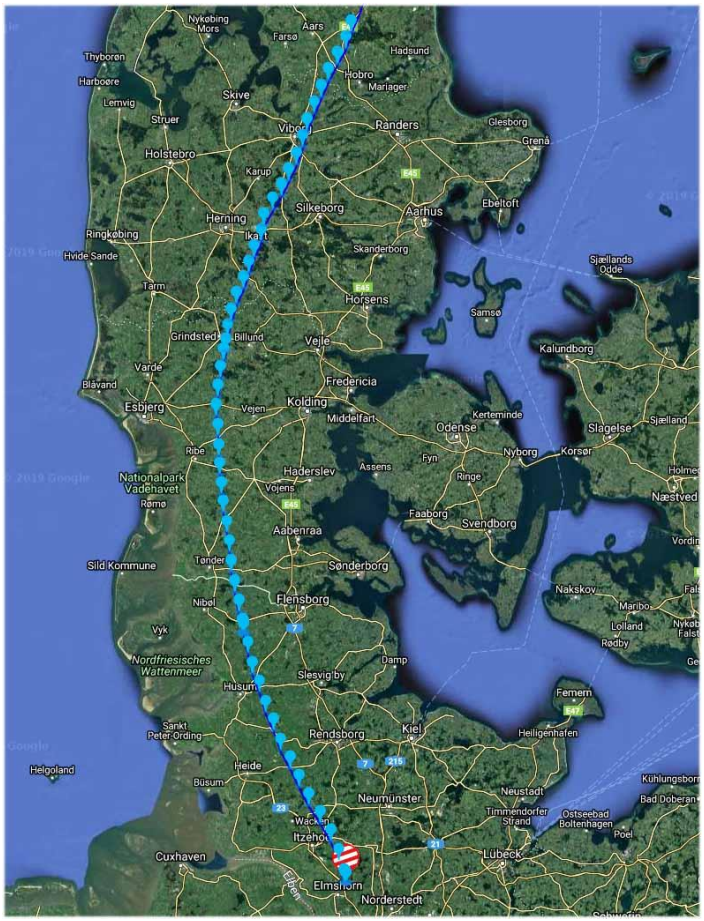
Opstarten fra Åbenrå går i et jævnt tempo (1250-1300mpm), og ruten går mod nordvest, altså mod vinden. Nord for Vejen tager duen en fornuftig drejning mod nord/nordøst som følges helt til Ålborg, hvor duen ligesom er på kendt område og går direkte mod nord. Vinden i nordlige Jylland er frisk vest, men om det er derfor duen tager denne rute er ikke sikkert. Duen retter faktisk op langt sydpå, og vinden kan derfor ikke have nogen betydning,

Download Åbenrå 22. juni:

Vinden er i opstart let nord/nordvest og frisk vest i Nordjylland.

https://skyleader.com.tw/share/20190730qoHdIA

Altona 22. juni

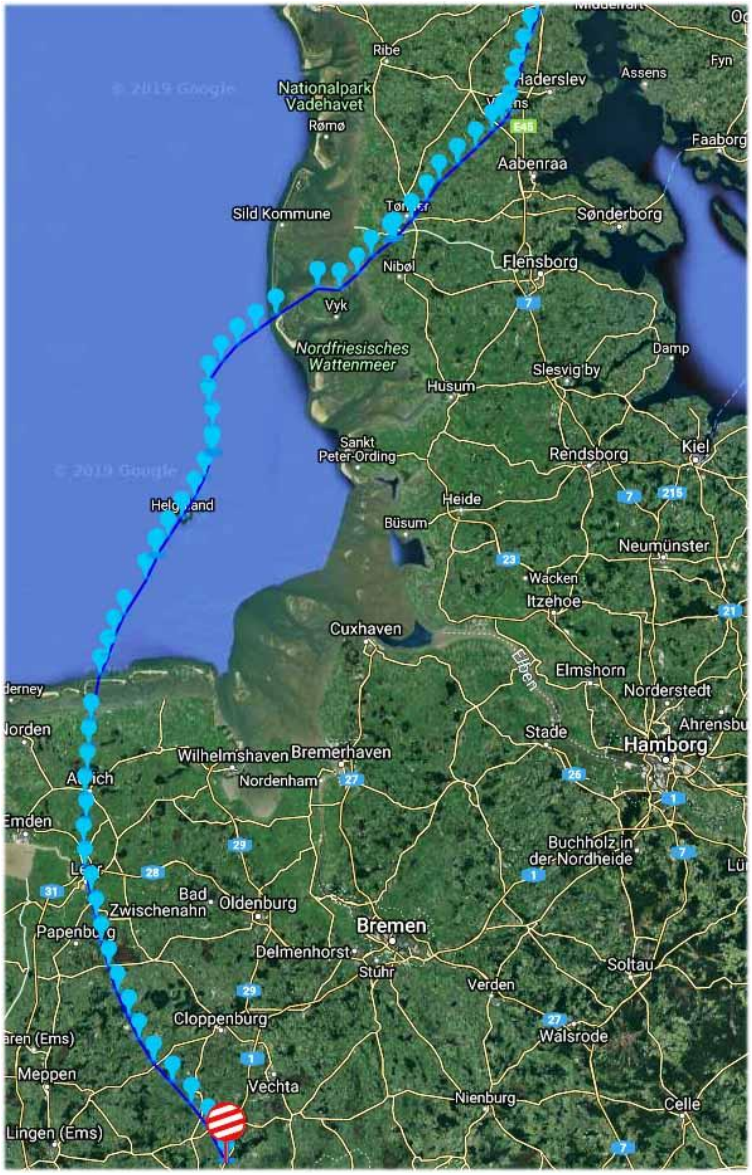


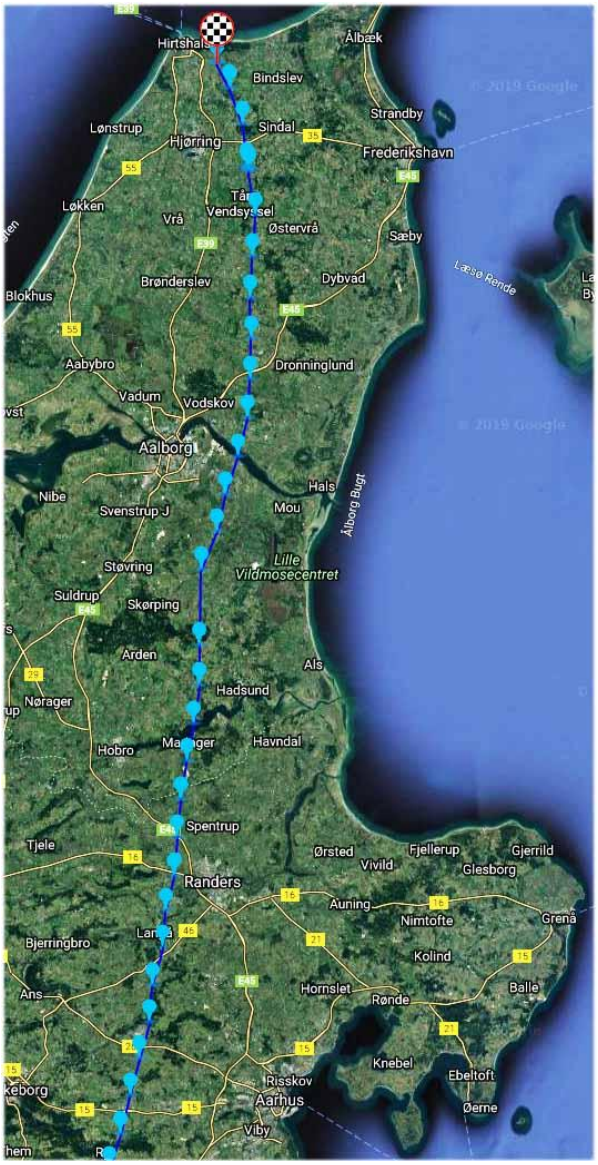
Duen starter hurtigt op de første 20-30 km, hvorefter hastigheden er moderat. Kursen er mod nordvest, men i aksen Esbjerg/Kolding går ruten mod nordøst, hvor duen havner i Ålborg, nordøst for Ålborg går duen mod slaget med en kurs mod nordvest.
Vinden i Hamborg området er let nordøst, og om det er derfor, duen tager denne rute er usikkert, men den retter i hvert fald op længere oppe i sydlige Jylland. Duen her 1694A fra 2016 har været brugt i en del GPS-flyvninger og virker rimelig sikker. Duens bedste resultat i år er nummer 24 Sektion fra Lüneburg der var en meget svær flyvning, men - men duen havde ingen GPS-ring på her hvilket ikke sinkede den.

Download Altona 22. juni:

https://skyleader.com.tw/share/20190730J1dByY

Osnabrück 22. juni





Opstarten sker uden at duen kredser rundt, men tager en rute mod nordvest i et moderat tempo på 1100-1200mpm. Ruten retter sig før kysten til en nordlig retning. Da duen nærmer sig kysten flyver den lavt, men ud over vand stiger højden til 250-300 meter, og noget nord for Helgoland stiger flyvehøjden til lidt over 400 meter. Når duen går ind over land, er flyvehøjden stadig 250-400 meter indtil duen når til Åbenrå hvor, flyvehøjden falder til det mere normale under 100 meter. Resten af turen nordpå foregår uden videre dramatik.

Osnabrück et dårligt slipsted?

Grundlaget for at sætte en GPS-ring på en due og derved se, hvordan ruten hjem til slaget er, må absolut være at få bevis for, hvordan ruten hjem til slaget egentlig forløber. Der har gennem tiderne været alt for mange gætterier og gisninger om duernes ruter, og også om en lokalitets kvalitet som slipsted for vores duer.

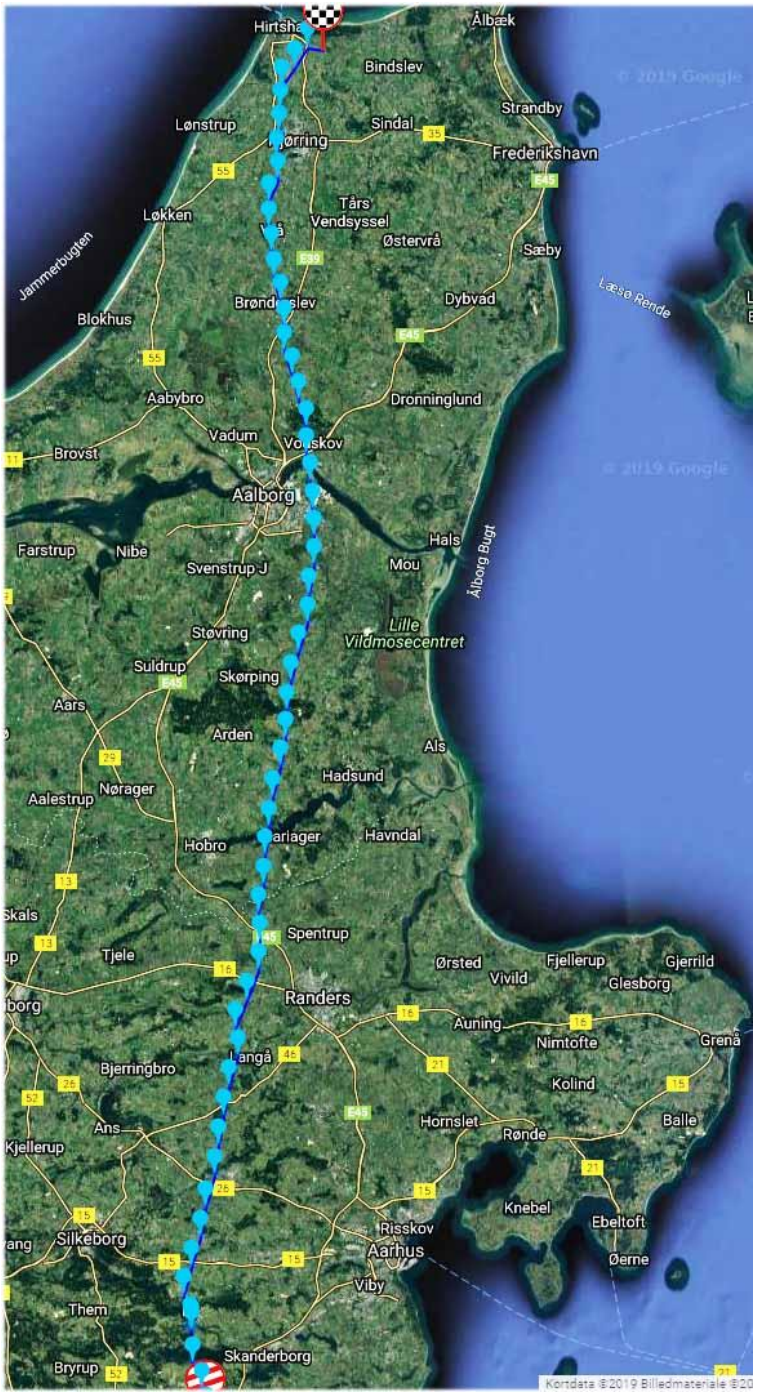
Det er ingen hemmelighed, at Henning Jørgensen på sin hjemmeside går hårdt i rette med Osnabrück som et dårligt slipsted, og samtidigt udtaler på en ret bramfri måde, at " Osnabrück er brevduernes kirkegård". Det var derfor magtpåliggende for mig at sætte en GPS-ring på en due til Osnabrück for at se, om der nu var noget om snakken. Ville duen fare rundt på slipstedet i en søgen efter en god pejling eller hvordan?
For det første kredsede duen slet ikke rundt, men gik direkte fra slipstedet, men kursen var desværre nogle grader forkert mod NV, idet duen skulle tage en stik nordlig retning og krydse Elben nær mundingen af floden. Til duens undskyldning må siges, at den faktisk hurtigt begynder at rette op på kursen, men da var skaden nok sket, og duen er bagud i tid. Duen har ikke fløjet alene, men har nok været med en større eller mindre flok. Vinden på slipstedet var let nordøst, men at det skulle kunne presse en due helt ud af kurs er dog ikke sandsynligt. Der har været vist GPS-flyvninger, hvor selv en stærk vind ikke har slået duen ud af kurs.

Download Osnabrück 22. juni:

Vind slipsted let nordøst, over Helgolandsbugten nord, Jylland let nordøst og vestlig frisk mod nord.

https://skyleader.com.tw/share/20190730VRCUXD

Horsens 7. juli

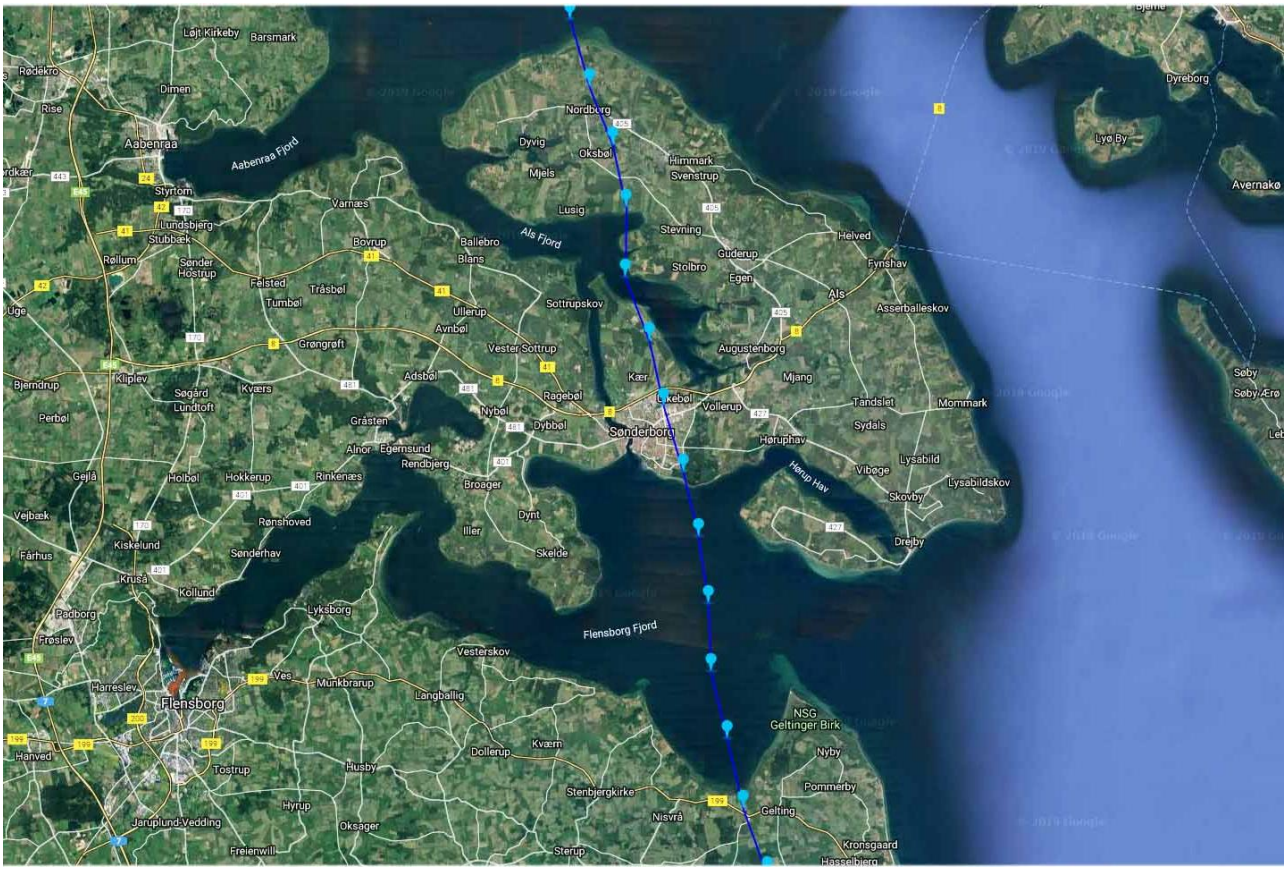


I Sektion 63 flyver vi mest Vamdrup, Haderslev og Åbenrå, men ved opstart og midt i sæsonen flyves der en gang fra Horsens. Ser vi på det rent geografisk, ligger Horsens noget mere østlig end de andre stationer, og hvordan vil duernes rute da forløbe fra Horsens? Fra de andre stationer går flyveruten konsekvent midt i Jylland, men flyttes duerne til Horsens, går duernes rute mere østlig. Når duerne letter fra et slipsted vil de have en pejling mod hjemstedet, og er der fx kraftig vind, vil duerne forsøge at rette op på en eventuel afdrift. En god due vil altid forsøge at finde den korteste vej hjem til slaget, medmindre der opstår eventuelle forstyrrelser i duens navigering.

Vinden på ruten er let vind fra nordvest til nord.

Download Horsens 7. juli:

https://skyleader.com.tw/share/20190731QwMOPM

Forløbet af sæsonen med GPS

Det har været en svær sæson med at flyve med GPS-ringe på duerne i en kapflyvning. Vejrliget gjorde at flyvningerne blev udsat til næste dag, hvilket skete 3 gange. GPS-ringen er sat til sædvanligvis kl. 6 på flyvedagen, og bliver flyvningen udsat, bliver der ingen målinger fra den flyvning. Teknikken i ringen har svigtet nogle gange, og batteriet holder ikke altid, de timer den er sat til.
Nu er det sådan, at det anlæg jeg kører med i GPS findes mindst 8 stk. af her i Jylland, samt nogle enkelte på Sjælland. Jeg har personligt kontaktet nogle af disse, men enten har de for få duer til at afse til en GPS-flyvning , eller også flyves der kun lidt med unger og gamle på træning, og måske enkelte sektionsflyvninger. Det er ligesom det med GPS er fuset lidt ud af forskellige grunde, men det kedelige er jo, at der faktisk ikke bliver bragt nogle GPS-flyvninger offentligt, således at vi kan blive klogere på, hvordan duerne har deres flyveruter rundt omkring i landet.