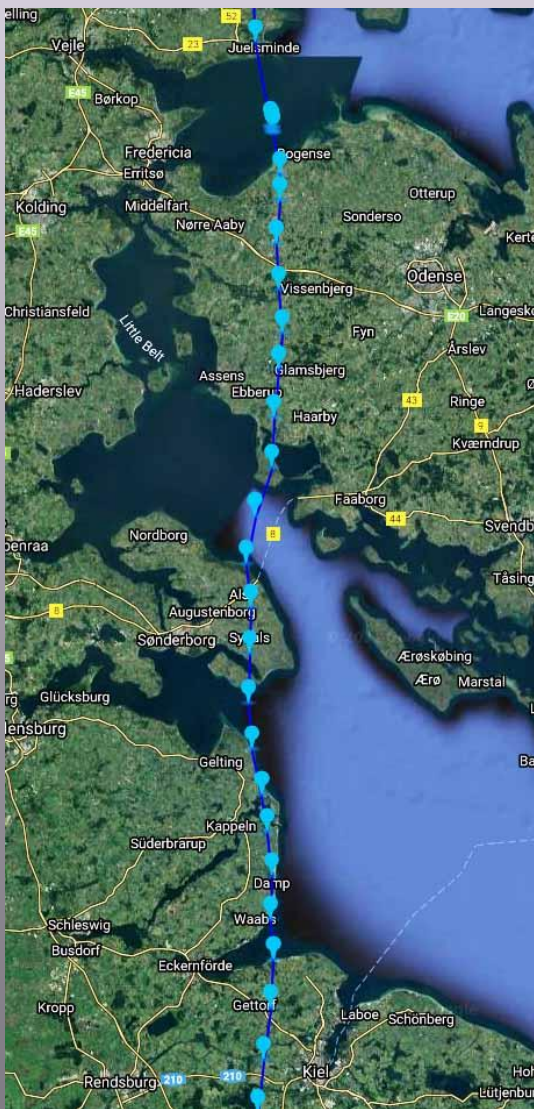
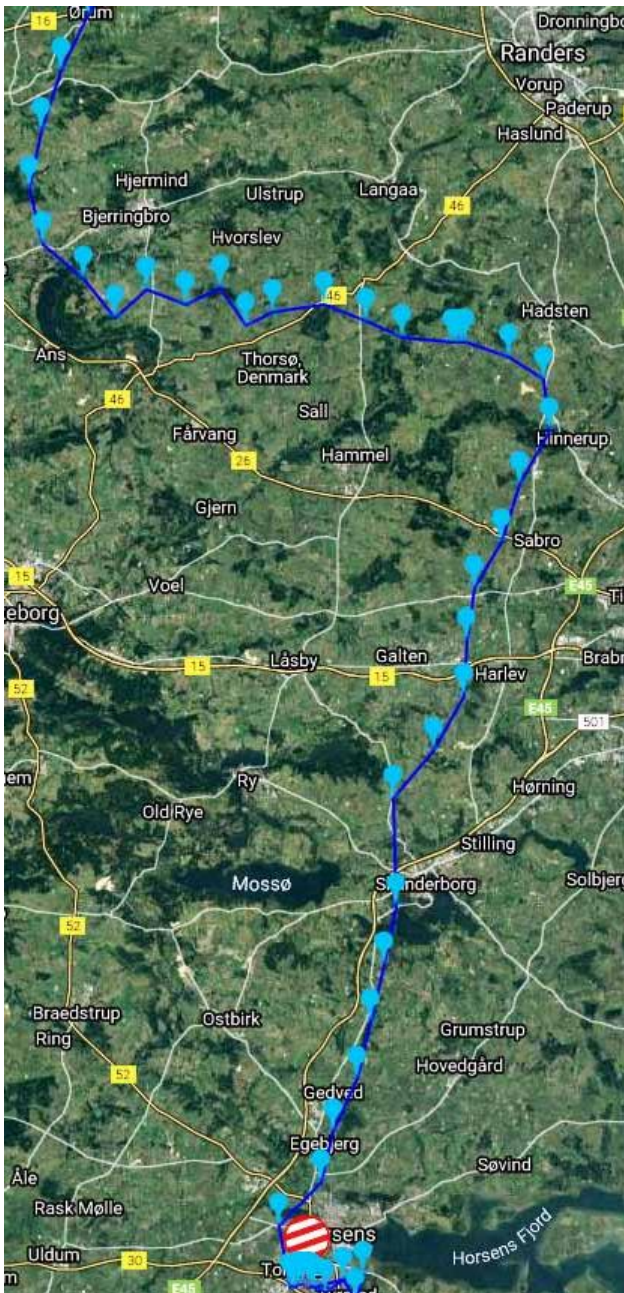


GPS i kapflyvning 2021 del 2

Ove Fuglsang Jensen



Horsens 3. juli



Slipstedet hedder Horsens Nord, men det ser ud til duerne er sluppet i sydlige ende af Horsens. Due flokken slår et slag mod øst, men ellers går det nordpå med 1000-1100mpm. Efter en time 1457, drejer duen stik vest og flyver da ca. ½ time i zigzag kurs, hvorefter kursen går mod nord. Der er ikke tvivl om, at det er bygeaktivitet i området der giver disse manøvre. Se radarbillede og kommentarer på næste side!



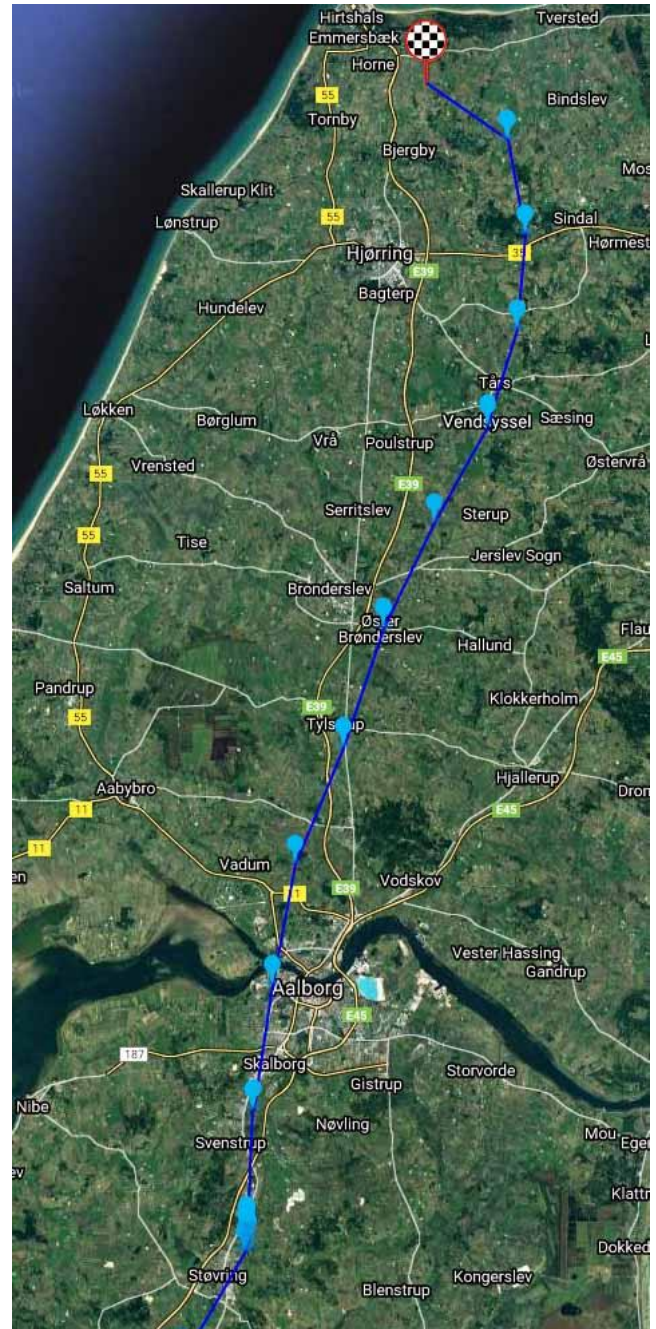
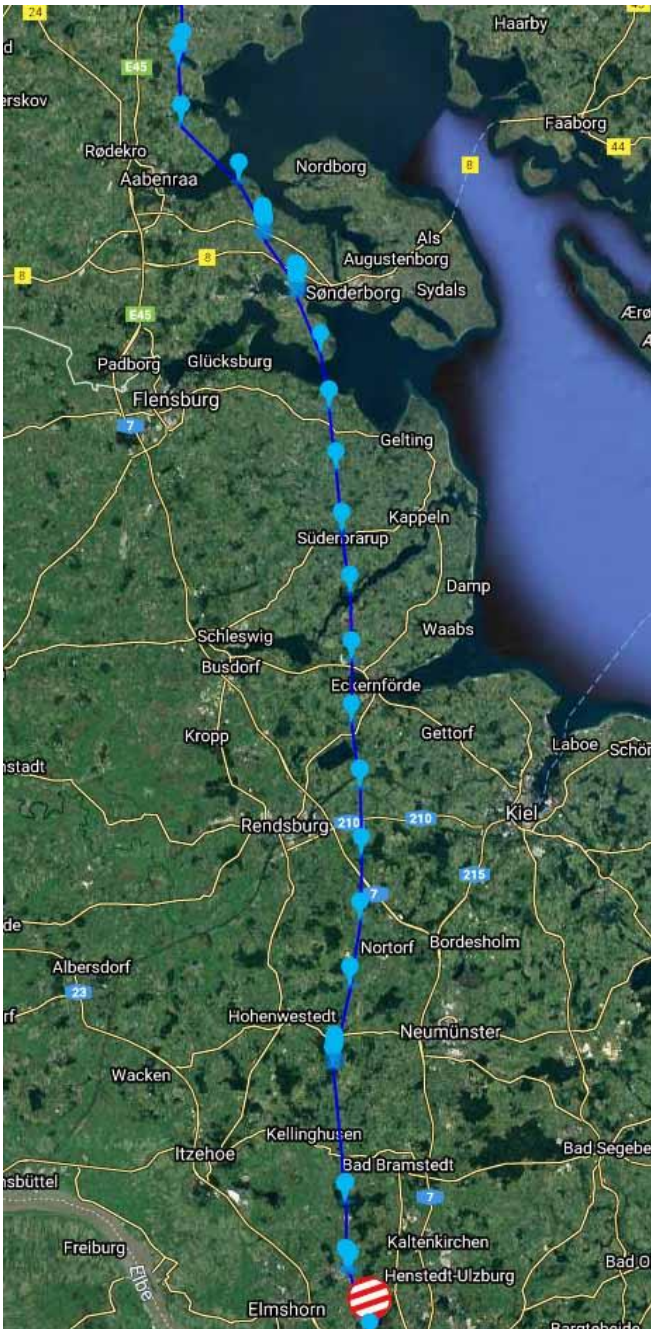
Dette radarbillede 6.45, viser tydeligt situationen om morgenen. Læg mærke til at Horsens får en ordentlig omgang plus det der kommer senere. Læg også mærke til det bånd af byer der går længere oppe. Ser vi på løsladelsen i Horsens, er det uden for enhver forståelse af denne situation, at køre duerne fra Haderslev hvor der ikke faldt regn, og køre duerne ti Horsens hvor der havde regnet noget af natten og op ad formiddagen, hvilket gav en løsladelse på 98% fugt og dårlig sigt. Dette gav et dårligt forløb af kapflyvningen. Duer løsladt under rimelig forhold, vil komme godt i drift, og kommer der byger på vejen kan duerne omgå disse.

Download Horsens 3. juli:

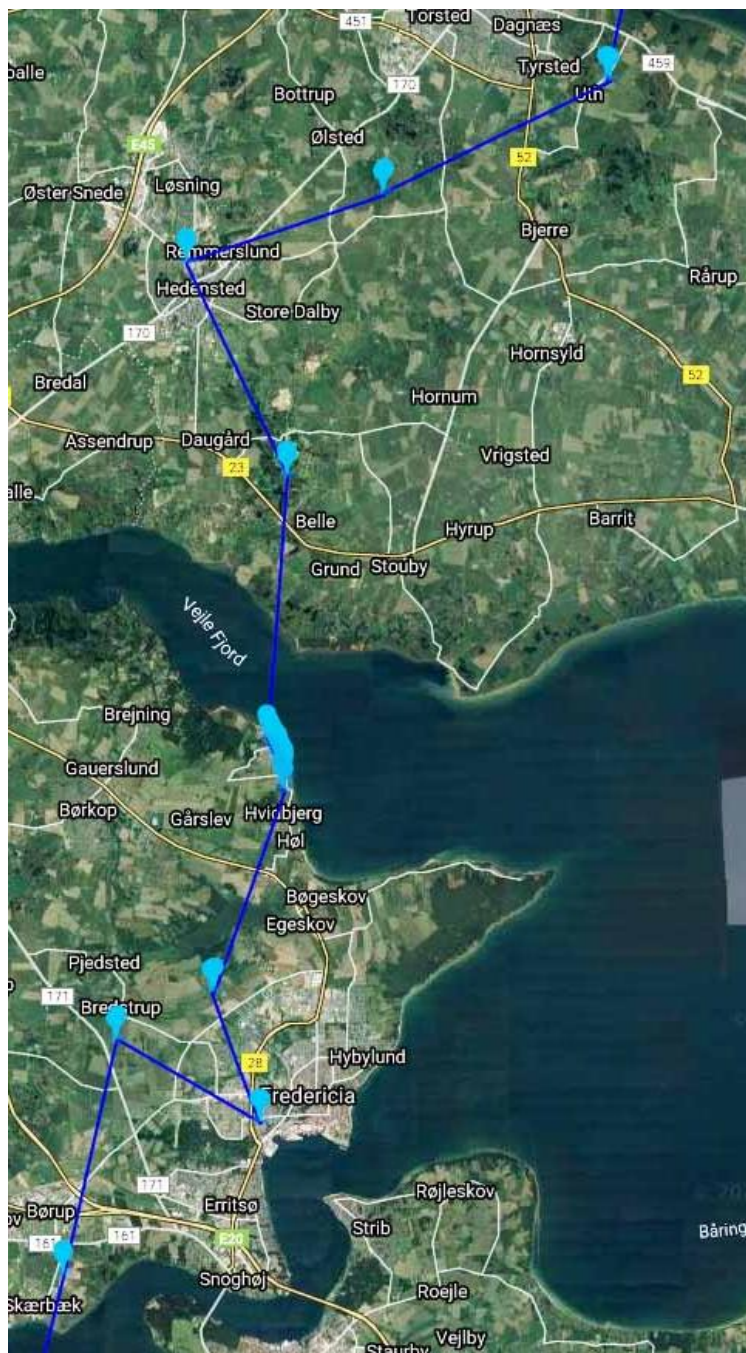
Svag NV - fugtprocent 98% og lav sigt.

<https://skyleader.com.tw/share/20210728HPiF2o>

Altona 3. juli



Opstarten fra slipstedet sker i høj hastighed med op til 1570mpm. men falder dog til omkring 1300mpm. Ruten går som så mange gange over Flensborg Fjord og østen om Als. Ved Fredericia sker der dog noget zigzag på ruten samtidig med nedsat hastighed, og dette skyldes givetvis lidt bygeaktivitet. Resten af ruten sker dog planmæssigt over Ålborg.

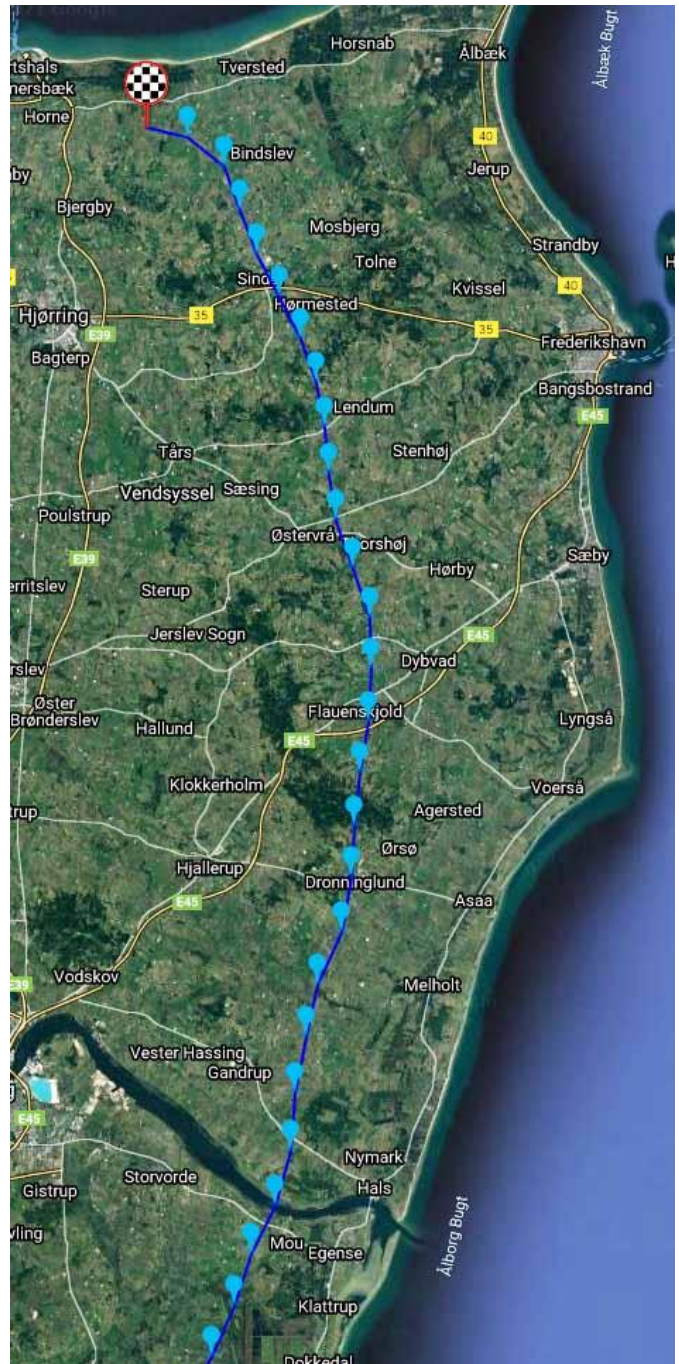
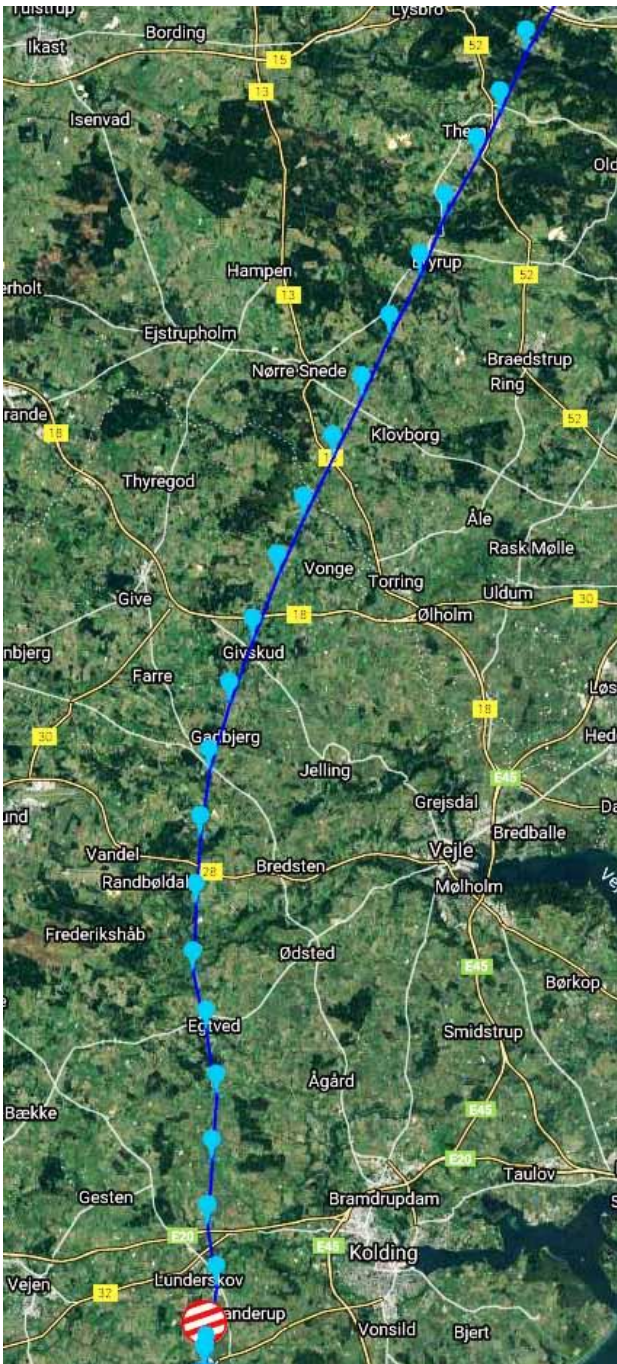


Som det ses sker der lidt
besynderlige ruteskift ved
Fredericia, som givetvis er
en rest af de byer der har
passeret i timerne forinden.
Denne DdB løsladelse virker
mere gennemtænkt hvor
bygeaktiviteten er ebbet ud
ved den rute duerne skal ud
på. At flytte duer fra
Haderslev hvor der ikke har
faldet en dråbe regn, og hen
til Horsens hvor regnen har
tonset ned i timevis før
løsladelse, virker faktisk
ikke ret gennemtænkt.

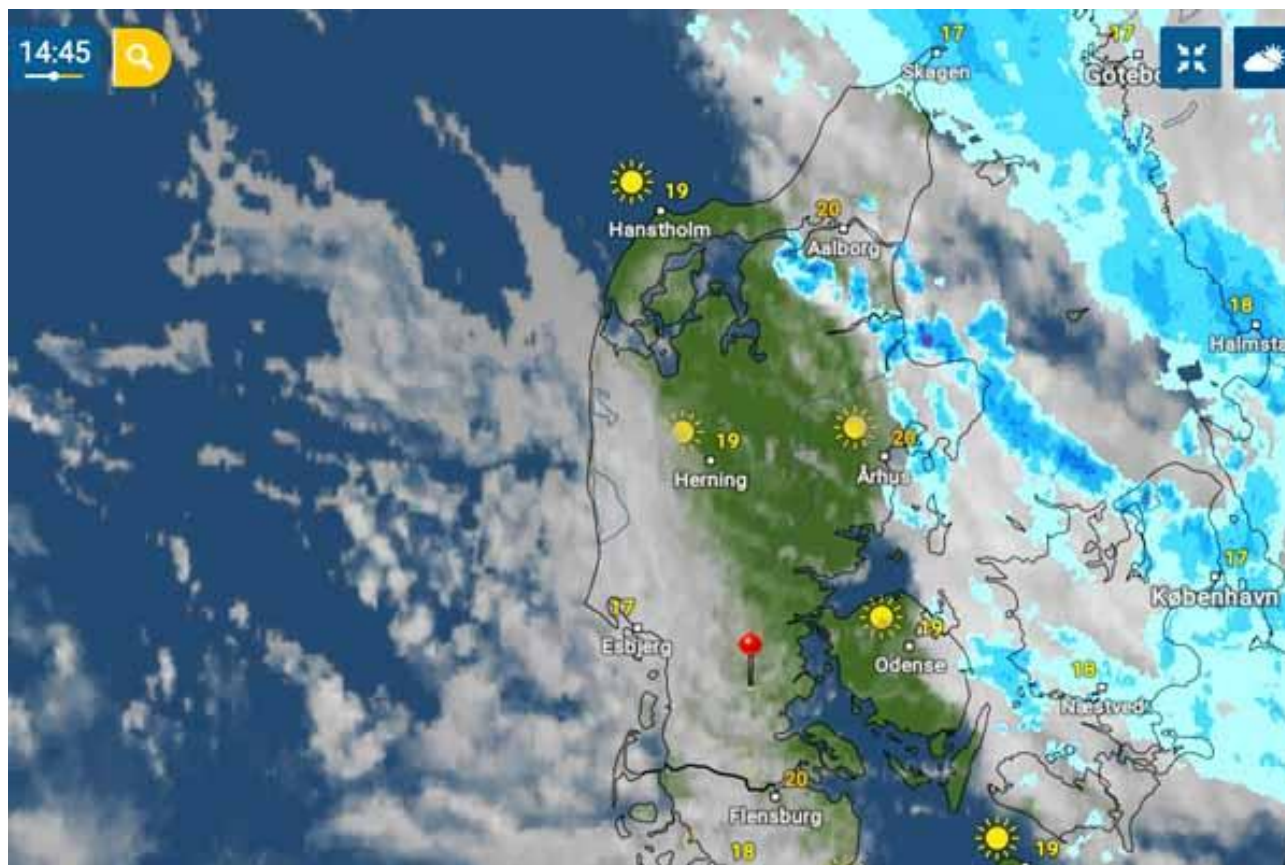
**Download Altona 3. juli:
Vinden er let nordvest**

<https://skyleader.com.tw/share/20210728DaS02e>

Vamdrup 10. juli



Opstart op til 1377mpm. faldende til ca. 1150-1200mpm. Hvorfor duen egentligt går mod nordøst og ikke lige nord er lidt mærkeligt når man ser radar og sky billedet på næste side.



På radar og sky billedet 14.45, er det tydeligt, at der ved Vamdrup (rød markør) er let skyet og skyfrit mod nord. Følger man ruten sydøst for Ålborg, rammer ruten lige øst for byen ved Limfjorden kl. 14.50, og det passer lige til højrebænet med den rute duen tager - godt gået 138! Vi erfarer her to ting: Duer flyver helst i vejr med sol og god sigt og er der byer kan duen omgå disse.

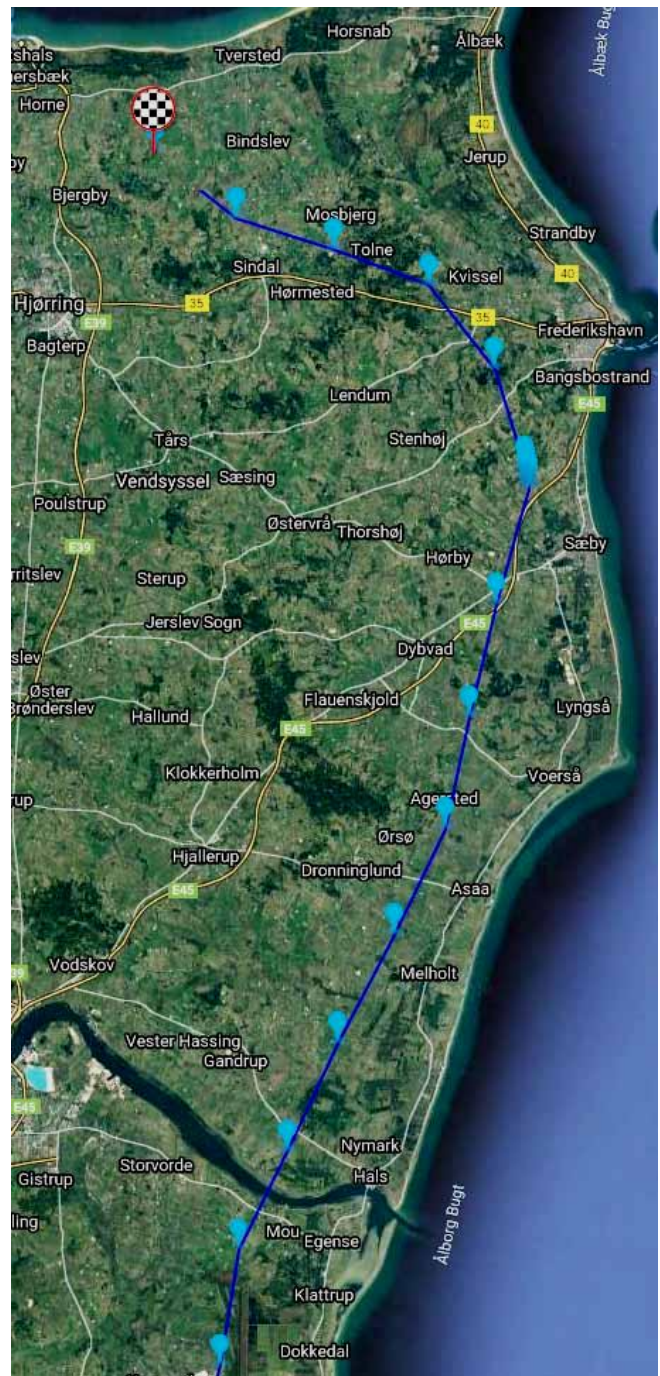
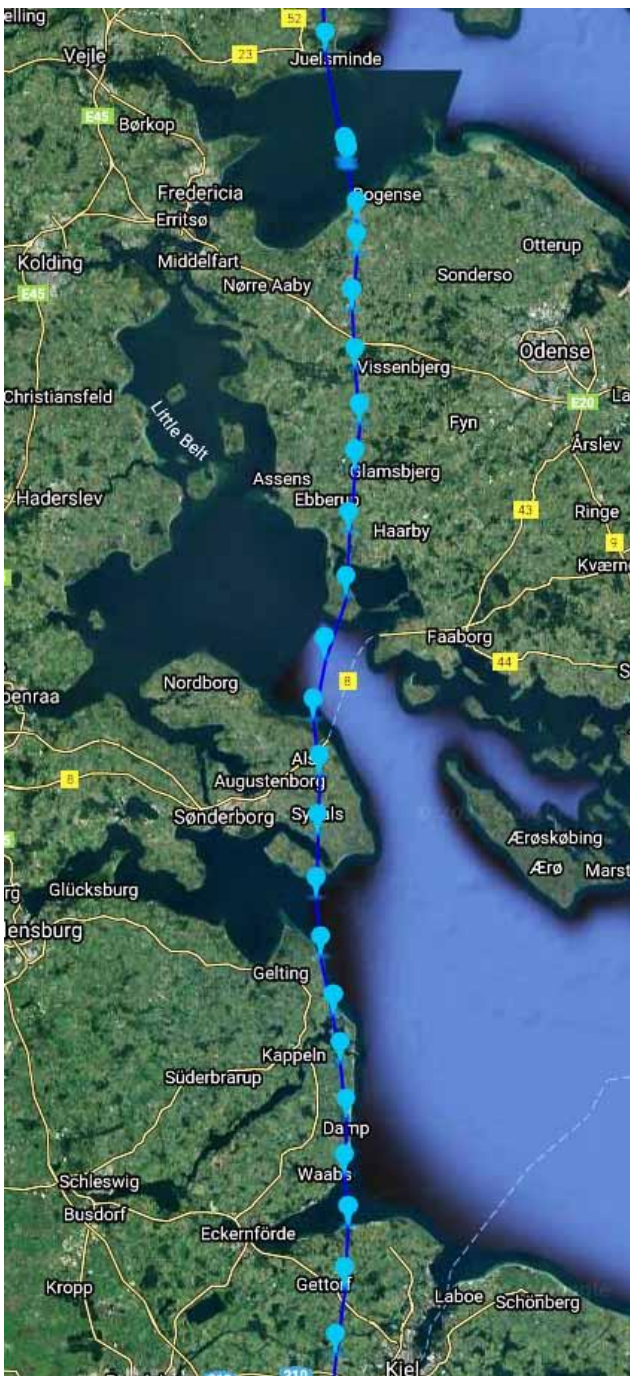
På næste side er der en rute fra Henstedt samme dag, hvor man kan se, at duen bruger vejr og sigt på samme måde.

Download Vamdrup 10. juli:

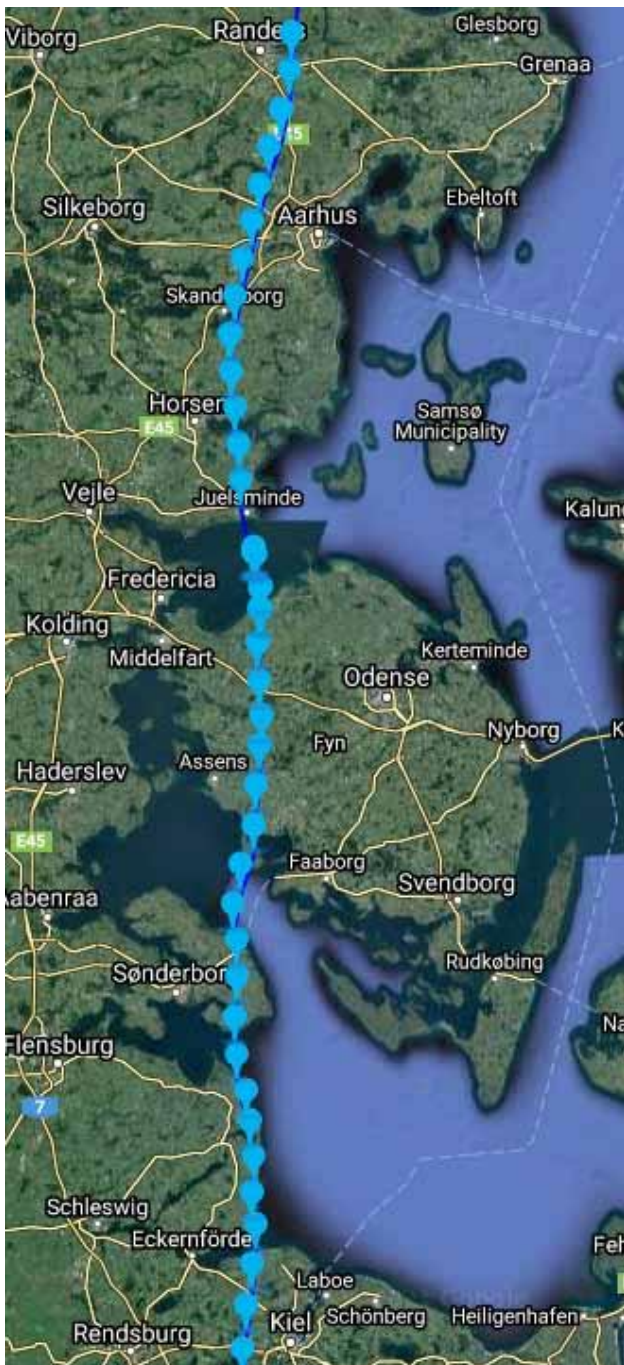
Vinden er let nordvest

<https://skyleader.com.tw/share/20210729XJHmq8>

Henstedt 10. juli



Opstart op til 1500mpm. senere 1100-1200mpm. og flyvehøjde er 30-60 meter. Ved Juelsminde sagnes farten til ca. 900mpm. men går senere op til 1200.1300mpm. Normalt vil en rute fra Altona/Henstedt gå inde midt i nordlige Tyskland og Jylland, men hvorfor duerne vælger denne rute vil vi se nærmere på i næste side!



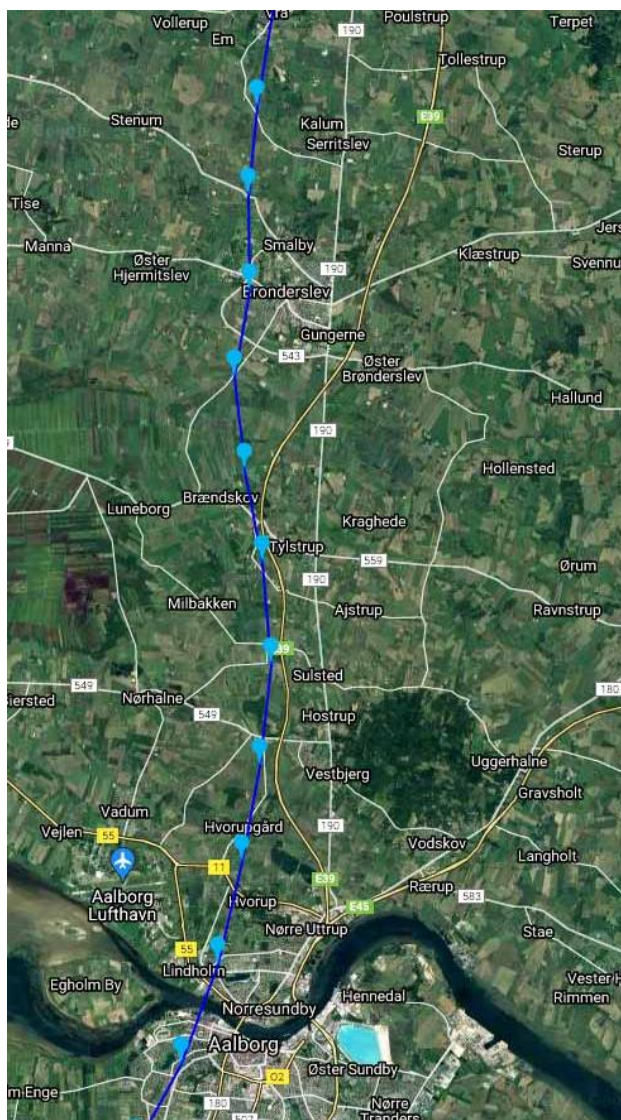
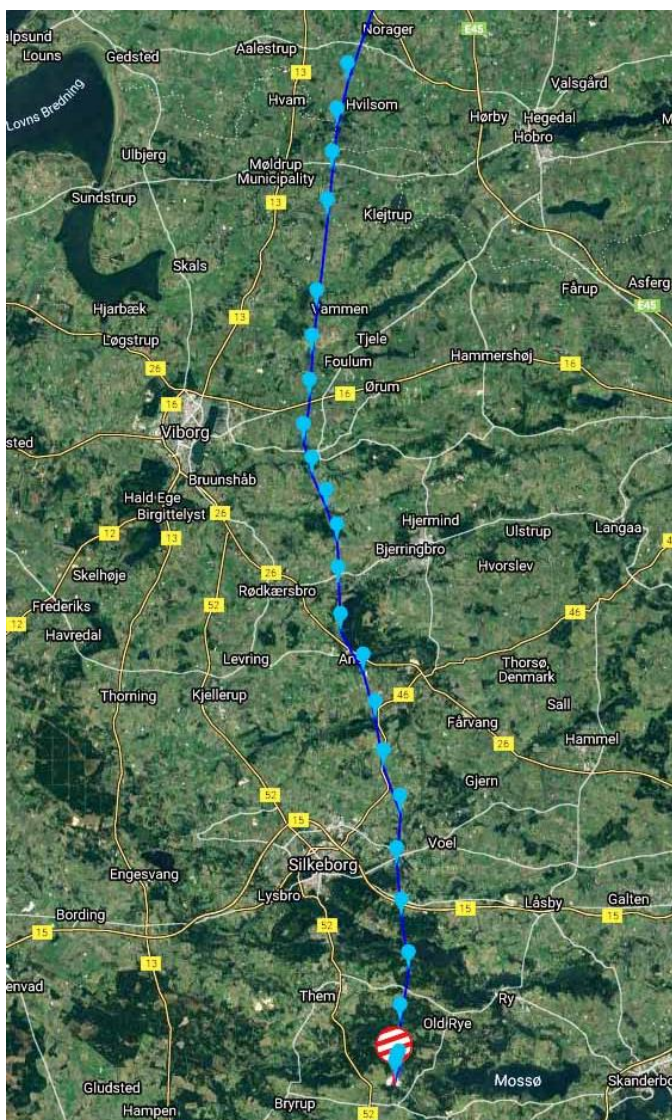
Ser man ruten sammen med radar og skybilledet, forstår man nemt hvorfor duerne vælger den rute de tager. Det meste af ruten er der klart vejr med solskin og sigt på 30-50 km, hvilket lige er det duerne vil have. Radar billedet er fra 14.45 og duerne passerer Limfjorden ca. 16.50-17.00, og ser man de byer der er på vej ude i Kattegat, kan der måske have været en rest af byer som duerne vel nemt har omgået. Brevduer er ikke en slags "zombier" der hører igennem alt slags vejr, men vil forsøge at få de bedste muligheder for at finde hjem til slaget.

Download Henstedt 10. juli:

Vinden er let fra nordvest

<https://skyleader.com.tw/share/202108036yYfG0>

Brædstrup 17. juli



Opstarten går regelmæssig med ca. 1250mpm. og duerne tager højde over Silkeborg skovene med 135-147 meter, men går derefter ned til 60-80 meter i flyvehøjde. Hannen 140 tager mere den lige vej, hvorimod hannen 154 tager en lidt mere vestlig rute.

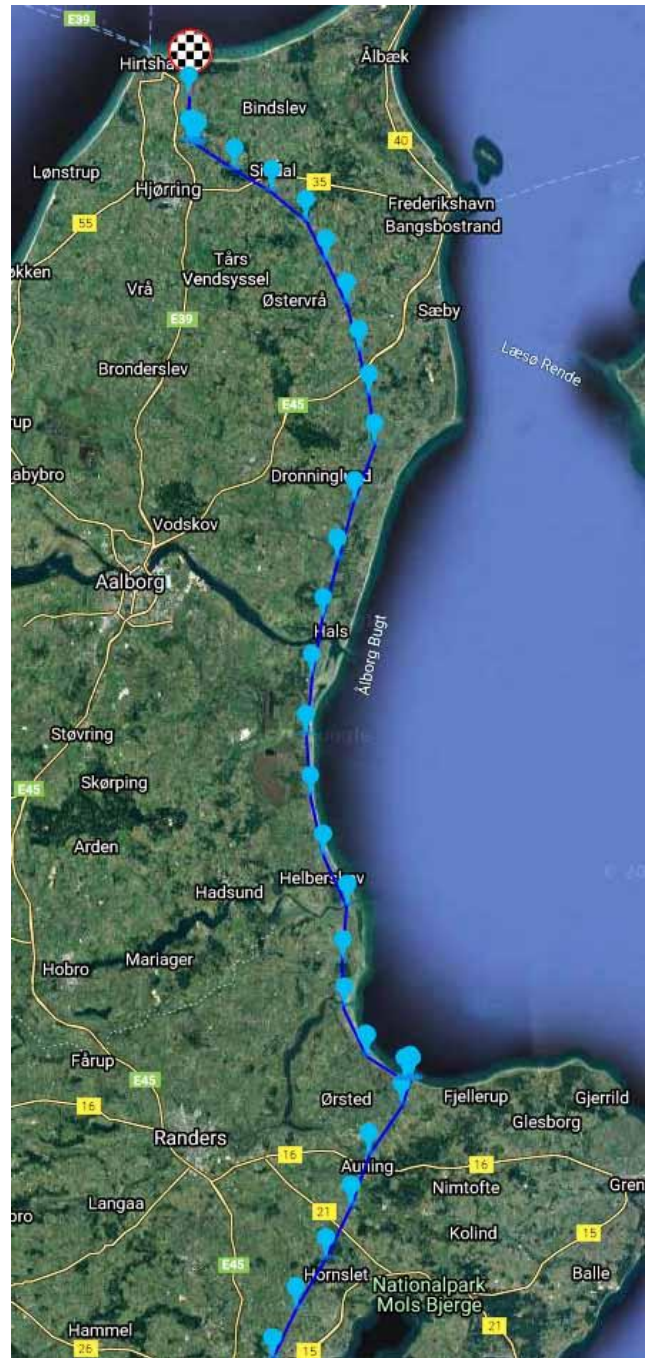
Download Brædstrup 17.juli:

Vind let til jævn nordvest.

<https://skyleader.com.tw/share/2021080782PhwU>

<https://skyleader.com.tw/share/20210807rbh190>

Carlstorf 17. juli

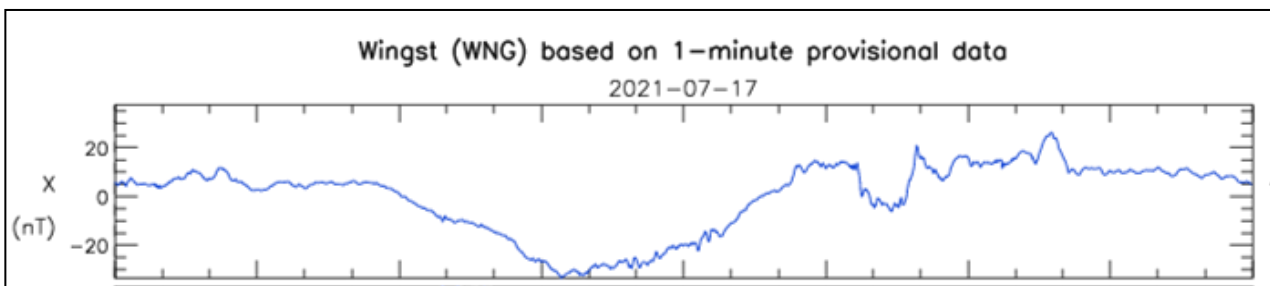


Denne flyvning fra Carlstorf var noget besynderlig. Brædstrup var udmærket som det ses, og Carlstorf Sport flyvningen var også rimelig, men Åben Mellem var noget mærkelig - hvorfor nu det? Det ser vi på i næste side.

Uro fra solen skabte uro

Hvis man ser på hvordan mine egne duer kom, ser det besynderligt ud: To duer helt i front i Sektion nr. 3 og 4, og derefter skulle man vente mine andre duer kom den næste halve time, men der gik 1½ time før end to ældre duer kom og endnu 1 time før end den viste due 4151 kom. Derefter fulgte mine etårs helt til kl. 21 og to duer næste dag.

Da flyvningen trak ud undersøgte jeg årsagen, og der ikke noget med det meteorologiske, hvorefter jeg gik til data fra solen. Det viste sig, at der havde været en kæmpe solstorm bag på solen set fra jorden, og går man ind på Magnetometeret i Wingst 80 km. vest for Hamborg, ser man uro der starter over middag.



Se udbruddet fra solens bagside her:

https://spaceweather.com/images2021/17jul21/cme_c3.gif

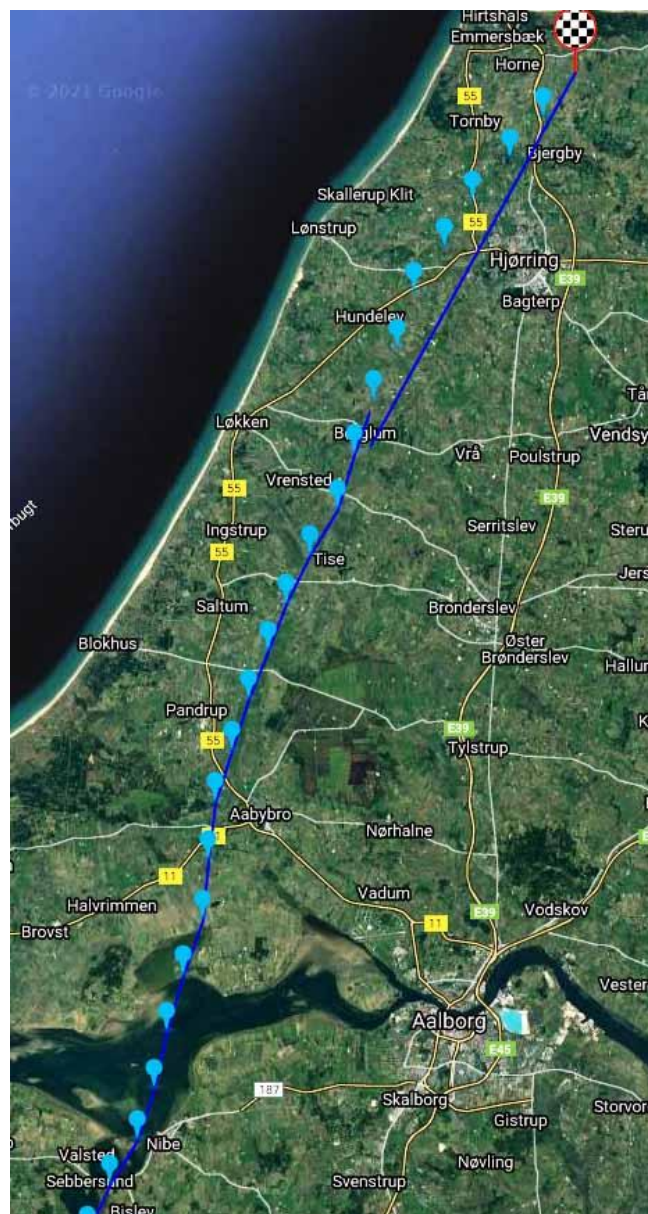
Ser vi på ruten fra Carlstorf, virker det som om duen ikke strækker ud, men flyver noget langsomt ned til 8-900mpm. Det virker som om duen ved den skal mod nord, men er meget nølende og det er nok pga. den uro fra solen. På den anden side skal en god due kunne klare sådan påvirkning og det gælder også de etårs. Solen har før i tiden lavet uro på jordens magnetfelt som vores duer er afhængige af virker normalt, og den situation vil vi også blive udsat for i fremtiden. Derfor skal vi have nogle duer der kan klare mosten og kommer tilbage til slaget, selv om der er uro fra solen.

Download Carlstorf 17. juli:

Opstart jævn vind vest, senere frisk vest.

<https://skyleader.com.tw/share/20210807LmUE9U>

Vamdrup 24. juli



Opstart i 1448mpm. i ca. 200-250 meters højde, men ved Silkeborg skovene falder hastighed til ca. 1200mpm. samtidigt med at højden øges til 350-450 meter. Resten af vejen flyves i 2580-350 meter i ca. 1150-1200mpm.

Download Vamdrup 24. juli:

Vinden er svag Ø til NØ.

<https://skyleader.com.tw/share/202108095LDD0p>

Husum 24. juli



Opstart ca. 1450mpm i 60-80 meter. Syd for Viborg øges højden til 450 meter og holdes på 250-350 meter til Nibe Bredning hvor højden falder til 14 meter og få meter over vandet. Måske kender duen fra da af vejen hjem?

Download Husum 24. juli:

Vinden er svag øst til nordøst.

<https://skyleader.com.tw/share/20210809pqUtLZ>

Haderslev 31 juli



Opstart ca. 1500 mpm. i ca. 100 meters højde, og derefter ca. 1400 mpm. i 240 meters højde. Vest for Silkeborg ligger en byge der får duerne til at dreje mod øst og derefter mod nord. Resten af vejen mod nord ca. 1500 mpm i ca 230 meters højde. Vinden er jævn til frisk fra syd til sydvest og giver duerne en god fart. Kl. 06.30 på slipstedet var der 94-95% fugt og let dis, hvilket kan give store spring i hjemkomsterne af duerne.

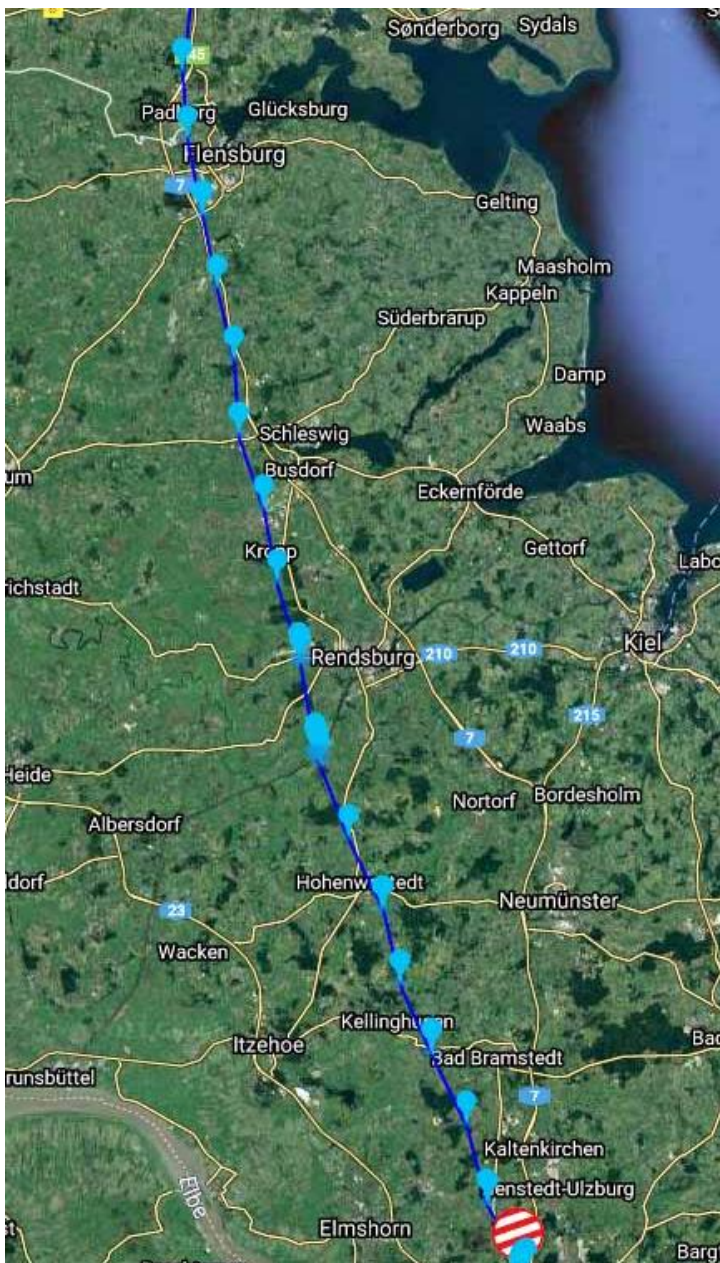
Download Haderslev 31. juli:

Vinden er jævn til frisk til jævn fra syd til sydvest.

<https://skyleader.com.tw/share/20210731E2seHp>

Dato på flyvningen står til 29. juli hvilket er en tastefejl (Fejl kan ikke rettes!)

Altona 1. august



Opstart 1443mpm. i 64 meters højde, senere ca. 1300mpm. Ved Silkeborg Skovene øges højden til 150-220 meter samtidigt med, at farten øges til 1489mpm. Er det for at undgå høgene? Ved Pandrup nord for Limfjorden øges farten betydeligt til 1779mpm., måske genkendes landskabet?

Download Altona 1. august:
Vinden er jævn til frisk vestlig.

<https://skyleader.com.tw/share/20210811oVeSYJ>

Haderslev 6. august



Opstart 1548mpm. i 168 meters højde, senere ca. 1300mpm. i 60-80 meters højde. Længere mod nord falder hastigheden til 1100-1200mpm. i generel lavere højde. Vinden er jævn øst og sikkert mere frisk mod nord, hvilket giver den lidt for vestlige rute øst for Viborg.

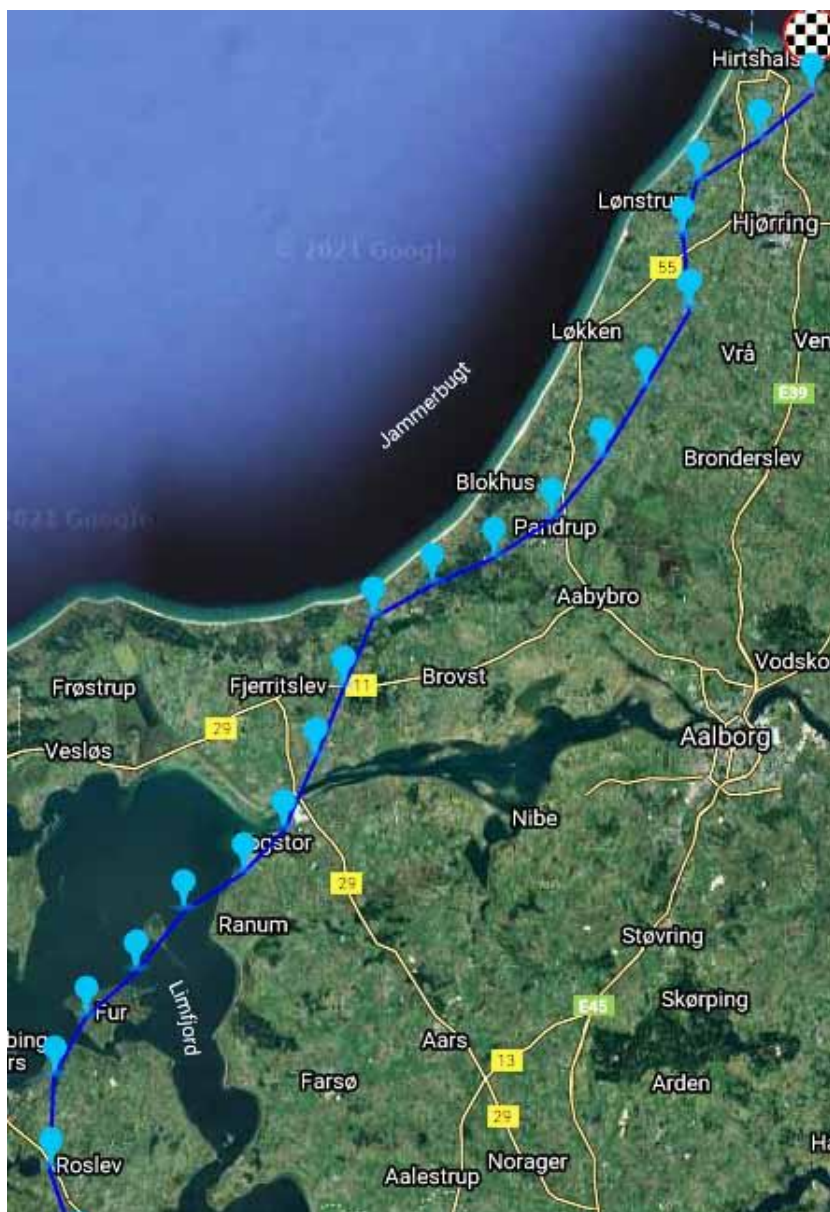
Download Haderslev 6. august:

Vind jævn østlig og mod nord mere frisk

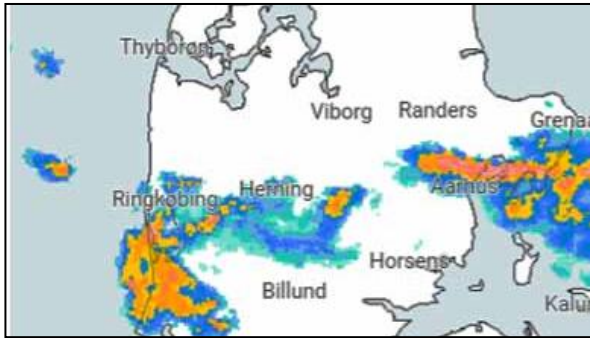
<https://skyleader.com.tw/share/20210813I9GJeF>

Dato på flyvning står til 6. juli hvilket er en tastefejl (Fejl kan ikke rettes senere!)

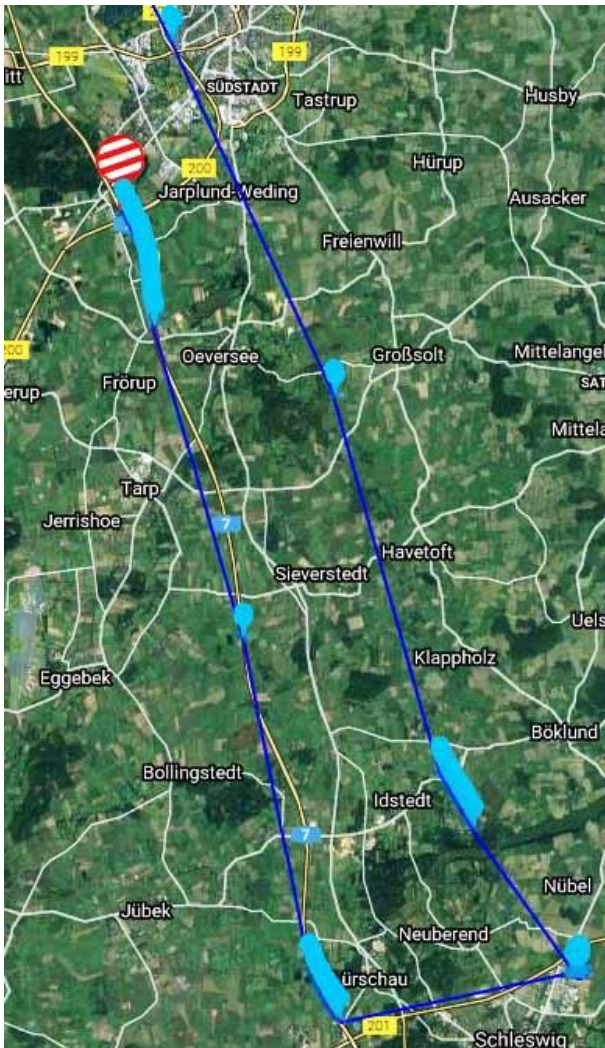
Schleswig 8. august



Opstart 1887mpm. i 188 meters højde. Samme fart holdes op til Grindsted hvor duen møder en række byer på tværs og drejer mod nordøst og videre op til Viborg. Ved Viborg drejer duen ulogisk mod nordvest mod Nykøbing Mors, hvor den igen drejer mod nord - hvorfor nu det? Ser vi på radarbilledet kan vi se at en række byer lukker af for duerne til nordvest. Hannen 4140 har altså været med en større flok duer der går til Nykøbing Mors, men drejer af ved byen mod nordvest. Resten af ruten sker i normalt tempo 1000-1200mpm.



Radarbillede 07.55. Det er tydeligt at se, at duerne til Nordvestjylland i nogle tilfælde vil gå udenom rækken af byer. For duer mod nord er der faktisk et rimeligt hul de kan benytte.



Opstart fra Schleswig. Når man åbner en rute i GPS starter det altid med opstarten, og her i Schleswig får man sig en overraskelse. Jeg troede i første øjeblik, at min due starter op sådan, men ved at zoome ind opdager man følgende:

GPS er sat til 06.00 og ved start er det tydeligt at lastbilen kører nordvest for Schleswig. Første plot er 06.02 og længere nede ved svinget er klokken 06.18 og lastbilen kører ind til byen hvor den er kl. 06.32. (kopi rute er normaltid og viser derfor 05.02 osv. Sommertid =06.02). Følgende spørgsmål melder sig:

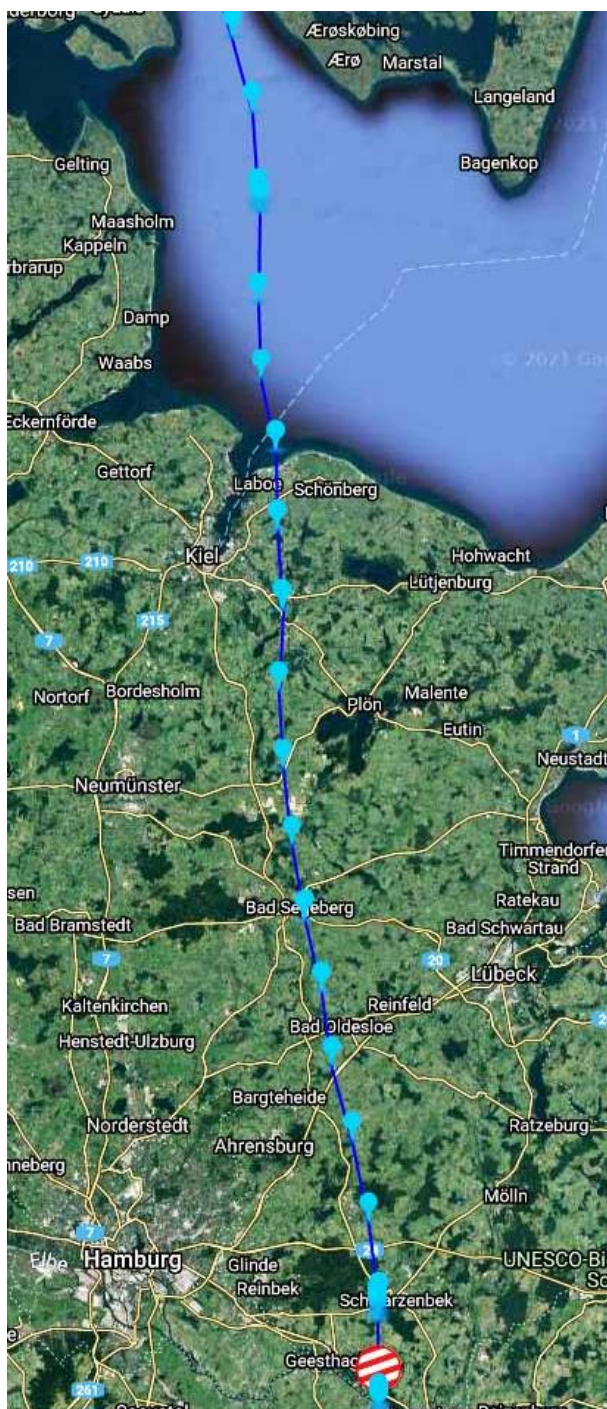
1. Der er indlevering fredag, men hvornår kører lastbilen fra Horsens om natten?
 2. Hvorfor er duerne ikke sluppet lørdag 7. august, når man erfarer at en sektionsflyvning fra Åbenrå 60 km. nordpå er sluppet kl. 09.15 og har hjemkomster på 1500-1600mpm.?
 3. Ifølge sædvanligvis pålidelige kilder, er det en fast aftale med vognmanden, at duerne skal være på slipsted senest 2 timer før slip også ved torsdags indlevering.
- Retfærdigvis må siges, at jeg har i de 4 år jeg har brugt GPS i flyvninger i DdB og Sektion, aldrig været udsat for forsinkelser af slip.

Download Schleswig 8. august:

Vind jævn syd/sydøst

<https://skyleader.com.tw/share/20210809XBV6L0>

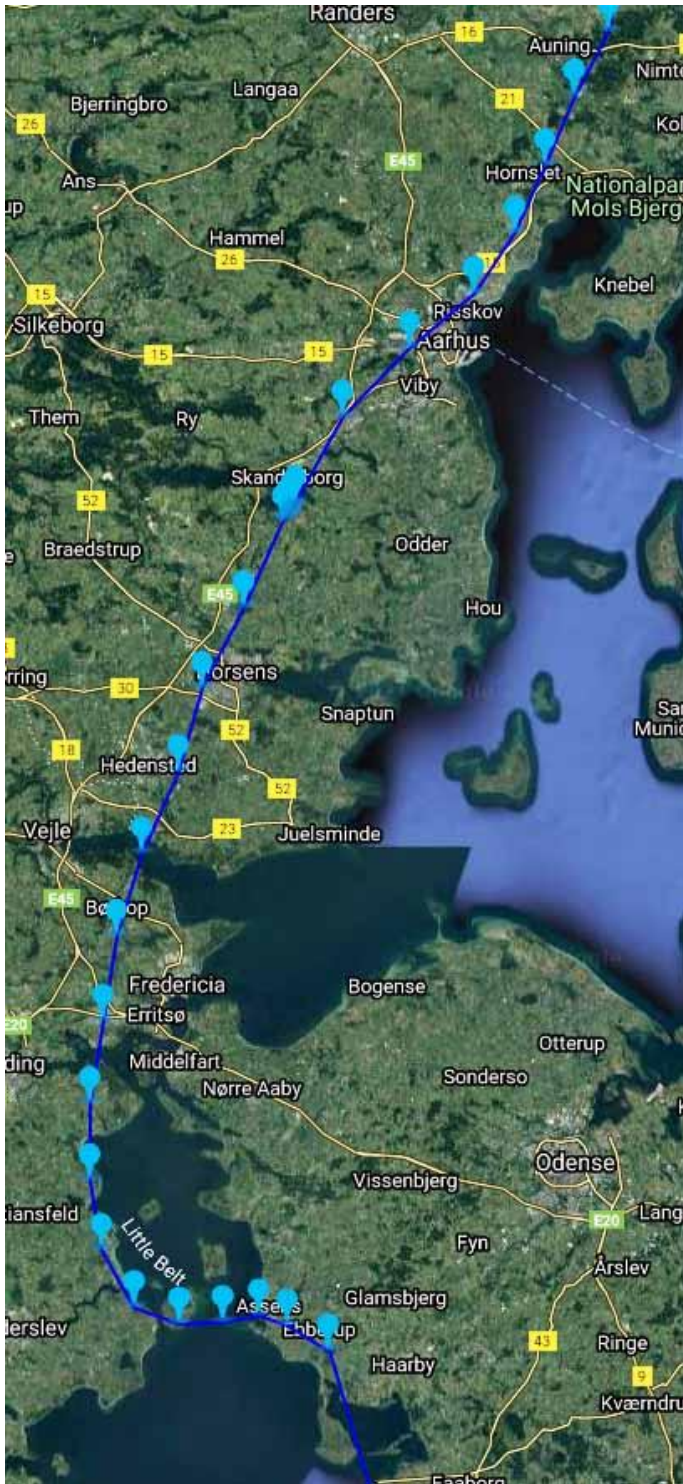
Lüneburg 14. august



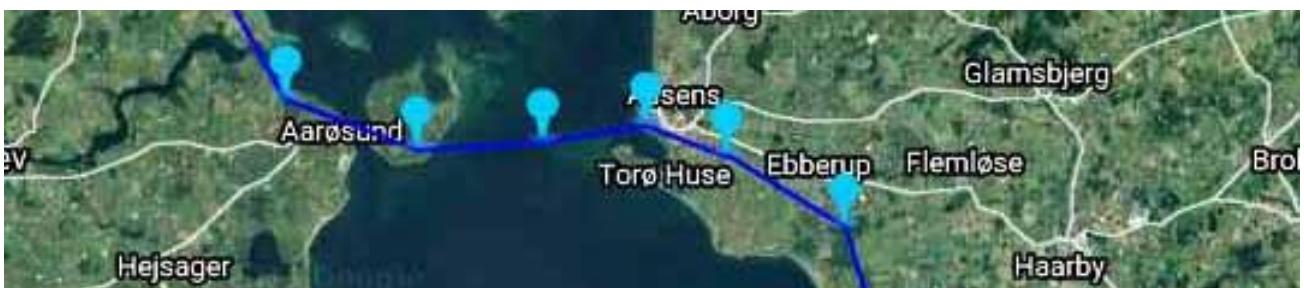
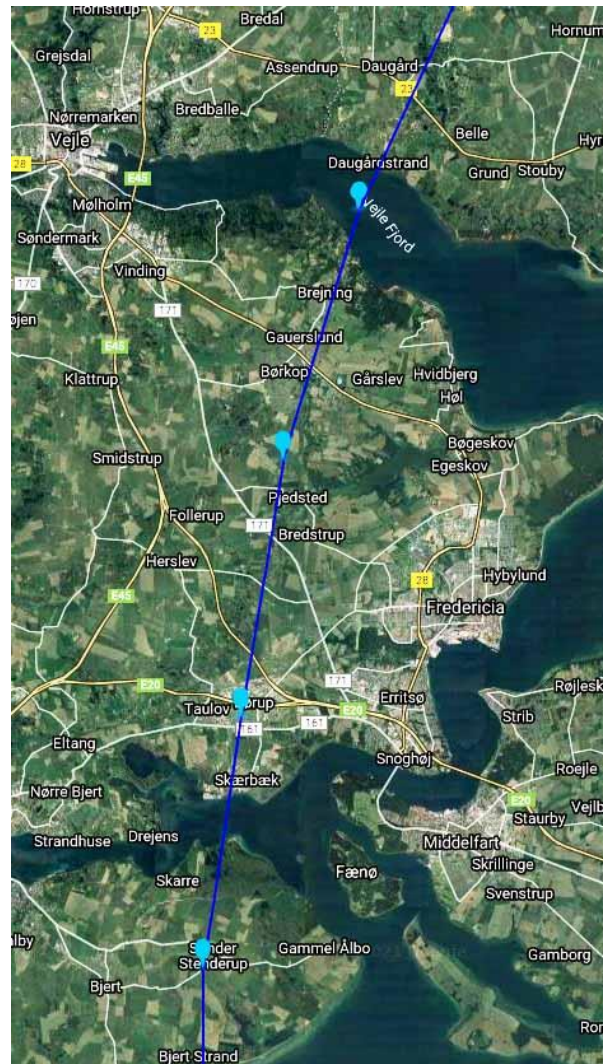
Indledningsvis må siges, at denne GPS flyvning med hannen 138 er lige ved at gå galt, men som det ses kom duen hjem. Hannen 138 er en etårs som jeg har brugt flere gange med succes i sektionsflyvninger og en enkelt fra Altona. Lüneburg har aldrig været vist i GPS og derfor er den med her.

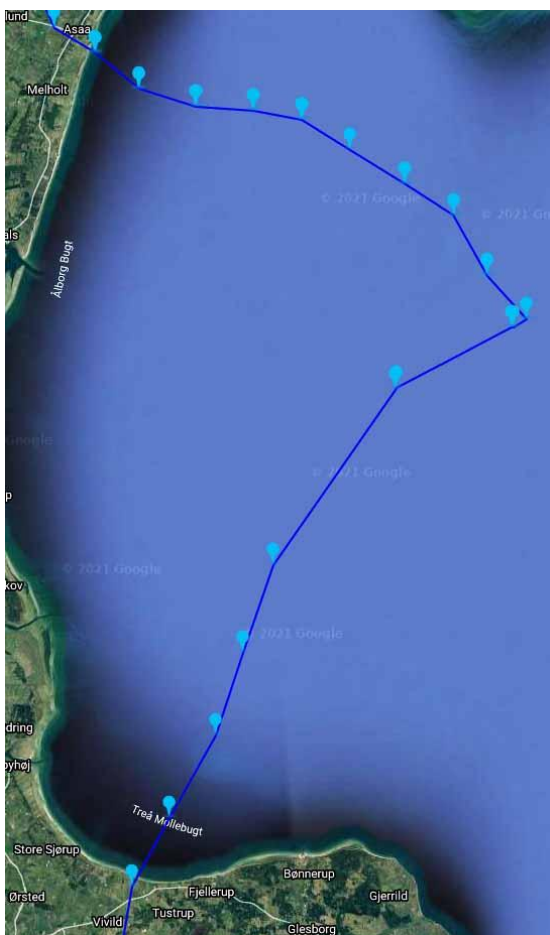


GPS starter ved floden Elben, men efter 6-7 minutters flyvetid må den være sluppet i nordlige Lüneburg. Starten går med 1700mpm. i 260 meters højde og retning stik nord. Ved kysten falder hastighed til 1200mpm. og højde til 56 meter. Dernæst stiger hastighed til 1400mpm. og højde til 200 meter. I Lillebælt mellem Ærø og Als dykker duen helt ned over vanden med 1760mpm. Ønsker duerne et overblik går de højere op og derefter ned igen.



Når duen når Fyn falder hastigheden til 784mpm. i 32 meter og derefter over Lillebælt. I Jylland går hastigheden op til 1400mpm. og senere op til 1500-1800mpm. Ruten går nord for Århus ikke nordpå men mod nordøst, hvilket har en naturlig årsag med bygeaktivitet.





Radarbilledet øverst er fra 13.40, men GPS duen er først fremme en time senere på Djurs, og her må der have været tyndet ud i byerne, men alligevel have været en rest af byer siden duen foretager denne underligge manøvre. Første måling ud over vand viser ca. 1200mpm. i 120 meters højde, men senere går duen ned til ca. 60-80 meter og øger hastigheden til 1678mpm.. Pludselig drejer duen mod vest og samtidigt dykker duen helt ned over havets overflade og flyver videre mod land i 0-7 meters højde med en hastighed på 650-900mpm. Vinden er frisk fra sydvest. Resten af ruten fra Aså til slaget er udramatisk. Da 138 ikke kom til tiden som han plejer mellem de 3-4 første duer, var jeg nervøs for at miste både due og GPS ringen. Hannen 138 er ikke en stor kraftig due men nærmere i mellemstørrelse, og hans mor er indavl af den gode gamle Vermote stamme.

Download Lüneburg 14. august: Vinden er frisk fra sydvest.

<https://skyleader.com.tw/share/20210819yj6UQ4>

2021 et godt år både med mesterskaber og GPS flyvninger

2021 har været et dårligt år både for DdB og Sektionerne. For mig personligt har det været det bedste år med gode placeringer og godt med i mesterskaberne. Jeg har fløjet med 15 hanner og 14 hunner og har brugt en del etårs på mellemdistance uden at miste nogle af dem. I sektionen er jeg nummer 4 i Supermesterskab gamle duer, nummer 6 i DdB mesterskab åben og nummer 4 i Sports Mesterskab DdB (4 duer). I DdB er jeg nummer 6/7 i Langdistance Sport/Åbent (3 duer sendt) og i Etårs mesterskabet er jeg med som en god nummer 9. Esduer Lang nr.5 U, Esduer Sport nr. 3 A. Hvad GPS flyvninger angår, startede sæsonen med, at nogle batterier var brudt ned, og min Firewall Avast som jeg betalte for, saboterede mit program til GPS ringene. Jeg købte 5 nye batterier som alle er i behold, samt at jeg skiftede til ny Firewall. Jeg har mistet en ring fra Osnabrück der blev flyttet til Celle. Desværre har jeg ikke nok gamle duer til at bruge GPS ringe på de lange, men det kommer nok næste år.

