

Anderledes flyvninger...



Written by superbruger

Tuesday, 02 December 2008

Efter at have causeret over normale flyvninger bliver vi også nødt til at kigge på de anderledes flyvninger.

Forestil dig stående på det normale slipsted for dine træninger. Vejret ser fornuftigt ud. Du løslader duerne. De går op og svinger rundt nogle gange- de kender stedet. Men inden du har fået startet bilen til at køre hjem, opdager du pludselig flokken komme tilbage med i kurs i modsat retning. Lidt mere tøvende og uden dynamik i farten. Du følger dem, og langt ude ser du dem heldigvis vende om, komme tilbage, vende igen, søge lidt ud i siden. Ja du kan stå i 5-10 min., inden duerne tilsyneladende er ”gået af” – Når du kommer hjem opdager du, specielt hvis du har sat det elektroniske anlæg til, at duerne også er hjemkommet noget langsommere end normalt og måske delt i to eller tre flokke, men de er hjemme. På vejen hjem har du sikkert spekuleret over årsagen til den ringe start. Vejret ligner jo det, du normalt slipper i. Skal vi ikke kalde denne situation for den usynlige atmosfæriske uro, som menigmand ikke har en jordisk chance for at se. Generelt er den også helt umulig for løsladerne at opdage forud for slip om lørdagen. På sådanne kapflyvninger vil vi, trods vanskelighederne, opleve førerduerne og de formstærke dyngeduer med i front. På sådanne dage vil de i frontgruppen også have mere tendens til at holde sammen, end hvis de var ude i direkte sidemodvind. Er de samtidig det, så vil der opstå spredning af betydning, men alligevel med de bedste førerduer i front. De har imidlertid ved starten sat rimelig mange minutter til, og det giver en lavere gennemsnitsfart. Duerne kan ikke nå at flyve tabet ind. Duerne med de lange afstande vil i en sådan situation ligge med de største muligheder for sejr, idet duerne på den sidste del af turen flyver med lidt større fart, end den udregnelige gennemsnitsfart for flyvningen. Anderledes, hvis starten går helt normalt, og duerne hurtigt kommer op i tempo, så vil de på den første del af flyvningen være rimeligt samlet og gøre fælles front for at holde den størst mulige fart i den foreliggende vindretning. Når de når generelt halvvejs på ruten, så vil førerduerne begynde at trække på den præcise retning mod hjemmet, og så er der ikke længere fælles front om at sætte farten, og den vil gå en anelse ned, og den vil begynde at falde i forhold til den udregnelige gennemsnitsfart for flyvningen. Det betyder, at duerne på den korte afstand nu ligger med den største mulighed for at vinde flyvningen.

Jeg må understrege, at dette er matematiske konklusioner, som dog i mange tilfælde holder stik. Som brevuefolk er det vores fornemste opgave, at få duerne til at vride i disse matematiske grundregler, og her kommer førerduernes indflydelse på flyvningen og dens resultat til sin ret.

Hvis der i en flok, som har revet sig løs befinder sig flere førerduer og måske endda nogle exceptionelle førerduer, så vil der, såfremt disse førerduer kommer fra nogenlunde samme område, blive fløjet i kontinuerlig høj fart. Selv om de ikke hører hjemme i det for flyvningen matematiske ”smørhul”, så vil de have chancer for at løbe med ”palmerne”. Til dette kræves naturligvis to ting: Fremragende duer og ikke mindst brevuemænd.

Uha! ”smørhul” – det udtryk skal man være varsomt med at bruge, men læg venligst mærke til, at jeg brugte det som ”det matematiske smørhul” og ikke som beskrivelse af det område, som tilfældigvis huser nogle virkelige stærke slag.

Men hvad er så ”det matematiske smørhul”, eller måske bedre udtrykt som det logiske smørhul. Det er efter min overbevisning det sted i et konkurrenceområde, hvor vinden er fordelagtig og hvor tyngdetrækket (der hvor langt hovedparten af duerne skal komme for at flyve den korteste vej hjem.) Efter mine udredninger i starten af artiklen, så kan dette ”smørhul” ligge i enten den korte eller lange ende af konkurrenceområdet. Som tidligere nævnt, så kan førerduer uden for disse smørhuller gøre en forskel og skabe overraskende resultater. Vi ser det af og til undervejs i sæsonen, og det er herligt, når det sker. Vi kan uden tvivl øge disse overraskende resultater, hvis vi gør arbejdsbetingelserne lidt lettere for førerduerne. Hvis vi f.eks. laver bredere slip og dermed også større slip, så vil førerduerne blive tvunget til at træde i funktion på et meget tidligere tidspunkt på flyvningen. (sammenlign vitesseslippene i Belgien). Vi vil få helt anderledes flyvninger, hvor førerduerne kommer til at spille en meget større rolle i forhold til, skal jeg vove ”gode dyngeduer” fra de matematiske/logiske smørhuller. Og er det ikke det, vi gerne vil og bør søge i retning af? Vi

bør bruge vores kræfter på at avle, passe og træne førerduer i stedet for at bruge kræfterne på at lave smalle slip til gavn for ”dyngeduerne”. AV! AV! Der blev jeg meget politisk, og det er egentlig ikke min mening at være det her på hjemmesiden, men det kan være nødvendigt for at sætte mine meninger i perspektiv. – Sorry.

Nu har jeg forsøgt at beskrive to forskellige slags flyvninger, som til sammen normalt udgør 80-90% af alle flyvningerne i sæsonen, men jeg må ikke glemme den sidste kategori, flyvninger, hvor specielt atmosfæriske forstyrrelser af den eller anden slags gør det om ikke umuligt, så særdeles vanskeligt for duerne at orientere sig. Det er flyvninger, hvor duerne på slipstedet farer rundt,- om end ikke i vild forvirring, så helt uden den sædvanlige struktur. Det er som om, de flyver rundt i en kuppel uden at kunne komme ud. Det kan stå på op til en time. Det må gøre forfærdeligt ondt på de impulsive førerduer, som er vant til at komme af sted og værre dem, der er igangsat af trækret hjemover. Det er sikkert også flokke af dem, der bryder ud af kuplen først, men ofte sker det i forkert retning, og de kommer til at flyve uendelig mange forgæves km. I disse situationer vil vi ofte se de lidt mere sinde og forsigtige dyngeduer komme til sin ret. De bruger lidt mere tid om at komme af sted fra slipstedet, og nogle af dem kommer i rigtig retning. Stille og roligt flyver de sig ud af de dårlige orienteringszoner og ender som topduer i konkurrencen. Denne forklaringsskabalon er naturligvis ikke en sikker model for disse flyvnings udvikling, for selvfølgelig kan der være førerduer, der også denne dag har held til at drøne igennem, men mange års erfaring viser dog, at jeg sikkert er tæt på.

Der er således også flyvninger til solide dyngeduer, og det var også disse, der med succes blev brugt på landsflyvninger for flere år tilbage. I dag er de blot ikke enerådende på disse flyvninger. Jeg skal ikke komme mere ind på den type flyvninger og ej heller ungeflyvninger i min gennemgang af trækretninger og førerduer.

Næste gang vil jeg derimod skrive lidt mere om de forskellige typer duer, som jeg her har navngivet på lidt alternativ vis, samt lidt om avl, pasning og træning af dem.
HJ.

Close Window