

## **Trucje 11:** Ontsnappen aan cloudsuck

**Tekst:** Peter Blokker

*Vannacht sloegen de hagelstenen bijna door mijn dak zo ging het tekeer. Het koufront is inmiddels grotendeels voorbij getrokken en er staat er prima soarwindje. Normaal is het zicht eindeloos en kan je bijna de hele Hollandse kustlijn overzien na een koufront passage. Vandaag niet, want de lucht is nog erg vochtig en de wolken bouwen snel op. Het begint wat harder te waaien ook en ik hang hoger boven het duin dan ik gewend ben. Vol op de speedbar kom ik nog vooruit, richting zee, nog steeds hoog. Ik zou nog kunnen landen, maar ik zie een andere uitdaging... 360 graden... en nog een. Nog steeds ga ik omhoog. Ik ben tevreden en ga gewoon door, inmiddels ben ik al aardig ver van de kustlijn af. Tot ik me begin af te vragen... ben ik nou zo goed bezig of gaat het eigenlijk te makkelijk? Het zicht wordt wazig en de wolk die zo hoog boven me hing komt wel erg dichtbij, of eigenlijk andersom. Wat is er aan de hand?*



Foto: Peter Blokker

**1** als soaren een overlandvlucht wordt gaat het misschien wel te gemakkelijk.



De situatie die ik hier omschrijf heet in pilotentaal "cloudsuck". Niet iedere piloot heeft dezelfde definitie van deze term, maar in de "weerbijbel" van Dennis Pagen (Thuis in de Lucht) wordt het als volgt omschreven:

*"Dicht bij thermiekwolken kan het stijgen plotseling sterker worden door een fenomeen dat bekend staat als cloudsuck. Menig piloot heeft al eens moeten vechten om uit de wolken te blijven. Cloudsuck lijkt het meest voor te komen in lage druk gebieden en specifiek met vochtige condities."*

Waarom zou je je zorgen moeten maken om cloudsuck? In de basis om twee redenen: regelgeving en veiligheid.

# Wat te doen als het te hard omhoog gaat



**2** Zie je deze cumulus congestus in de lucht, dan weet je zeker dat je in de buurt ervan te maken krijgt met sterke cloudsuck. Blijf uit de buurt.

## Regelgeving

Onze vliedsport oefenen we uit in luchtruim klasse E en G en buiten transponderplicht zones. Op de ICAO kaart is schematisch aangegeven welke verticale afstand we van wolken in acht moeten nemen. In klasse E luchtruim is dat 1000 voet (ca. 300 meter) en in klasse G geldt datzelfde als we hoger zitten dan 3000 voet (ca. 900 meter). Daaronder geldt in klasse G dat we niet in de wolken mogen vliegen. Hou er rekening mee dat dit niet voor al het luchtverkeer geldt. Piloten met toestellen die IFR vliegen in plaats van VFR, mogen legaal door wolken vliegen. Zit je ook in die wolk, hoor je ze wel maar zie je ze niet. In cloudsuck kun je gemakkelijk met 5 m/s omhoog gezogen worden. Dus als je 150 meter onder een wolk hangt, zit je in minder dan een halve minuut in een white-out.

## Veiligheid

Veiligheid is subjectiever dan regelgeving. Veel hangt af van je positie ten opzichte van het terrein en andere piloten. Hoe voorkom je om opgezogen te worden? Voordat ik deze vraag beantwoord, is het belangrijk om je te realiseren wanneer je deze vraag wilt stellen. Voordat je in de lucht hangt (fase 1), als je (te) lekker aan het thermieken bent (fase 2), of als je je beste afdaaltechnieken uit de kast moet halen om hoogte te verliezen (fase shit). Als je nog weinig afdaaltechnieken beheerst die je tenminste met 10 m/s omlaag helpen, of een tweelijner hebt waar je weinig mee kunt, heb je uiteraard niets in "fase shit" te zoeken. Als je te kritisch bent op fase 1, maak je misschien alleen maar glijvluchten in je carrière. Persoonlijk haak ik het liefste af voordat ik alles uit de kast moet halen om aan een white-out te ontsnappen.

## Het plan

### Fase 1

Op de grond kun je al een beetje inschatten of er een risico op cloudsuck bestaat. Bekijk de weersverwachting en thermiekvoorspellingen. Bij een onstabiele luchtmassa en aankondiging van overontwikkeling en onweer, wees gewaarschuwd. Kijk naar de wolken voordat je start en ook tijdens het vliegen. Een vuistregel: "Is de wolk hoger dan hij breed is, bestaat er een risico om opgezogen te worden." Dit is niet makkelijk te zien als je er onder hangt, maar als de schaduw van de wolk groter is dan je zou verwachten, is dat ook een waarschuwend signaal. Bij twijfel kun je het beste aan de rand van de wolk thermiek benutten in plaats van onder het midden, zo kan je altijd nog ontsnappen naar het "blauwe gebied".

### Fase 2

Als het zo makkelijk omhoog gaat en je het vermoeden hebt dat er sprake is van cloudsuck, schroef dan niet helemaal op naar cloudbase. Afhankelijk van de grootte van de wolk kun je tussen de honderdvijftig en driehonderd meter onder de wolk zorgen dat je ontsnapt naar de rand van de wolk. Het veiligste is dan om de rand van de wolk te kiezen waar het meeste "blauw" naast zit, omdat daar de meeste ontsnapingsruimte zit. Tenzij dit betekent dat je tegen harde wind in moet vliegen om er te komen, dan kies je beter een andere richting.

Gaat het nog steeds omhoog tijdens het vliegen naar de rand, helpt het om speedbar of trimmers te activeren. Niet alleen ben je dan sneller weg, je glijgetal gaat ook wat achteruit zodat je makkelijker daalt of

tenminste minder hard omhoog gaat.

### Fase shit

Nu wordt het menens. Je hoeft er niets voor te doen om te stijgen. Je bent serieus aan het werk om uit de wolk te blijven, of zelfs om eruit te komen. Je weet nu zeker dat je met cloudsuck te maken hebt in deze situatie, aan de late kant, maar beter laat dan nooit. Als je met volledig ingetrapt speedbar niet omlaag komt, is het trekken van grote oren gecombineerd met ingetrapt speedbar meestal de eenvoudigste manier om de daalsnelheid te verhogen. Bij deze methode hou je ook nog voorwaartse snelheid, zodat je meer kans hebt om aan het invloedsgebied van de wolk te ontsnappen. Als je merkt dat grote oren met speed niet effectief genoeg zijn, kun je andere afdaalmethodes gebruiken. Dit zijn die momenten dat een SIV-training je de ingrediënten geeft die je nodig hebt om de situatie de baas te worden. Misschien een B-lijn stall, of een spiraal met een groot oor of met een ingeklapt scherm aan de binnen- of buitenzijde van de draairichting. De voorkeur is persoonlijk, afhankelijk van je ervaring en de mate waarin je opgewassen bent tegen G-krachten.

### Blijf in het blauw

Er is nog veel meer te zeggen over het fenomeen cloudsuck en al helemaal over de meest effectieve afdaaltechnieken. Samenvattend is de truc om in het blauwe te blijven ruimschoots aan bod gekomen. Preventie werkt het beste: Zorg dat je uit het invloedsgebied van cloudsuck bent voordat je je eigen trukendoos open moet trekken om te ontsnappen. Eén 360 graden bocht kan het verschil maken tussen een eenvoudige uitweg en een white-out.