

## Chairway to Heaven

Tekst: Jonathan Trappe, Foto's: Shawn Corkery en Nidia Ruiz Ramiruz

**De vaart, 06.42 uur.** Ik was alleen, zittend in mijn bureaustoel, drijvend hoog boven moeder aarde. Toen ik naar 9.000 voet klom, besloot ik dat het tijd werd om aan de zuurstof te gaan. Ik kon nog enkele duizenden voet doorklimmen voordat ik het nodig had, maar ik wist dat ik het tegen die tijd te druk zou hebben met andere zaken. Tussen ons gezegd, het is op geen enkele manier cool te noemen om met een zuurstofmasker op je neus te zitten. Maar daar zat ik, drijvend in stilte, onder een prachtige tros gigantische ballonnen.



Nu, op 10.000 voet, opende ik de ventielen van de onderste ballonnen. Het grootste gedeelte van het afgelopen uur was ik gestaag doorgeklommen maar het werd nu tijd om uit te levelen. Mijn systeem bestaat hoofdzakelijk uit 55 rubber ballonnen en de bureaustoel van mijn werk (geleend en later terug gebracht).



Op 11.000 voet bereikte ik elke centimeter hoogte waar ik ooit over gedroomd had. Het was nog steeds vroeg in de ochtend en . . . ik steeg nog steeds. Ik had hele mooie ventieltjes gemonteerd aan de onderste acht ballonnen van mijn systeem. Ik noemde ze "Micro Vents". Op 11.500 voet opende ik ze allemaal maar ze waren een klein beetje te "Micro". Ze hadden geen effect op mijn nog steeds stijgende ballon. Op 12.000 voet bereidde ik mezelf voor op het knippen van enkele ballonnen die in de vroege uren door mijn zeer gewaardeerde crew waren gevuld en geplaast. Ik keek naar de ballonnen boven mijn hoofd en kon alleen maar de onderste laag zien, wetend dat daarboven een compleet systeem hangt van 50 voet hoogte. Ik keek naar mijn stoel dat deze ochtend dienst deed als mijn ballonmand, de stoel waarin ik een groot deel van mijn professionele carrière heb doorgebracht. Ik keek

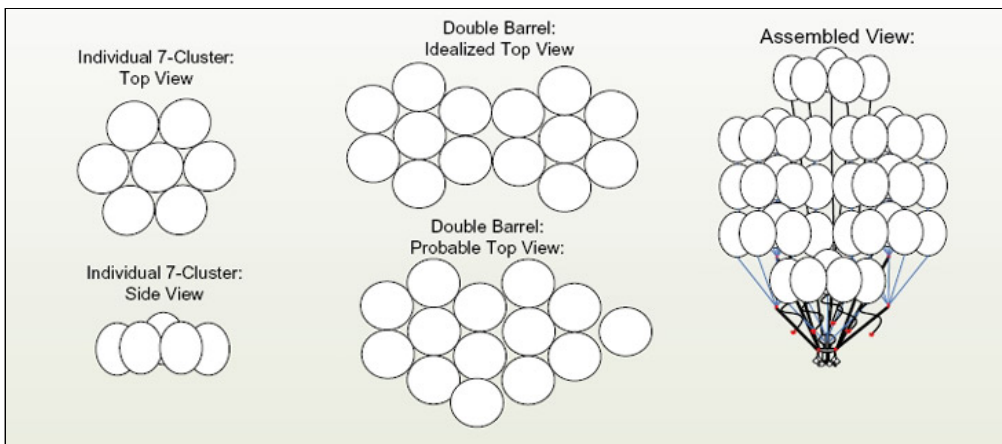
naar beneden, de aarde gleed langzaam aan me voorbij. Ik pakte mijn mes om enkele ballonnen los te snijden. Ik controleerde mijn parachute en verzekerde mezelf ervan dat ik de quick release zou kunnen bedienen die me van het systeem los zou koppelen. Voordat ik de touwen doorsneed, haalde ik diep adem en vroeg me op

het laatste moment af: "vertel eens Jonathan, hoe ben je eigenlijk in deze situatie verzeild geraakt". . .  
. **De droom.** In de ogen van een kind symboliseert een clusterballonvaart alle magie in de wereld. Wie van jullie droomde er vroeger niet van om, hangend onder een tros ballonnen in de lucht te zweven. Er komt een moment in je leven waar je verstand het wint van je dromen en je dit idee los moet laten.

Bij enkele mensen lukt dit niet. Ik vond wat mensen die deze dromen nog steeds koesterden en met hen besprak ik mijn plannen. . . . .

**De vaart, 06.52 uur.** 12.500 voet. Ik sluit de micro vents. Met het mes in mijn hand keek ik omhoog naar de 6 lijnen die omhoog liepen naar de bovenste ballonnen. Zien kon ik ze niet, maar elke lijn was verbonden met 1 zogenaamde "individual release" ballon. Ik ademde weer rustig uit en sneed 1 touw door. "SScccchwipp!" Het touw schoot door mijn systeem en was binnen een hartslag verdwenen. Wat had ik dit graag even vanaf de zijkant bekeken. Het systeem schudde iets toen de ballon los kwam maar gelukkig bleef daarna alles rustig. Ik had ballast in mijn hand om te kunnen compenseren als het nodig zou zijn. Ik had het niet nodig, net zo min als ik mijn quick release nodig had om mijzelf met de parachute in het diepe te storten voor het geval het mis zou gaan.





Ik zat op 12.750 voet en klom nog steeds. . . . . **Het begin.** Ik begon met de opleiding tot ballonvaarder met als uiteindelijke doel om Cluster piloot te worden. In 1937 voer Dr. Jean Piccard met een cluster systeem tot boven de 11.000 voet. Als je naar de Oktober editie kijkt van Life Magazine uit 1957, dan zie je Jean's



zoon, Don Piccard met een ander cluster systeem maar ik persoonlijk zie 1982 als het geboortjaar van de moderne cluster ballonvaart toen Larry Walters opsteeg in de buurt van San Diego. Lawnchair Larry haalde alle kranten met zijn onverwachte cluster vaart. Ik bewonderde het basis idee van een cluster ballonvaart maar wilde dit op mijn eigen veilige, legale en goed doordachte manier doen. . . . . **Training achtergrond.** Met mijn doel in het achterhoofd om een clusterpiloot te worden begon

ik met crewwerkzaamheden bij een ervaren commerciële piloot bij mij in de buurt. Tom Tomasetti was de eigenaar van "Above and Beyond" met 19 jaar lichter dan lucht ervaring in het gebied van Noord Carolina. Hij was blij met nieuwe crew en leerde mij de kneepjes van het ballonvak. We namen deel aan wedstrijden en ik onderzocht het type ballon wat mij verder richting mijn doel zou brengen, de cloudhopper. Bij de Amerikaanse vestiging van Cameron Balloons bekeek ik mijn favoriete ballon, een M34 hopper. Een vreemde manier om te beginnen maar een stap in de richting naar een solo cluster vaart. Mijn ballonvaarders opleiding deed ik bij "Airborne Heat", waar ik ook de basis leerde om met veiligheid om te gaan op de manier zoals ik het nu doe. Ik ging naar de ballonfiesta in Albuquerque en

bezoekt de stands van de diverse ballonbouwers. Ik mocht een hopper uitproberen van Keith Sproul. 1 dag later hakte ik de knoop door en bestelde de cloudhopper bij Cameron. . . . . **De vaart, 06.54 uur.** Ik pakte mijn radio en sprak met mijn crew: "ik heb 1 ballon losgeknipt en ik zit nu op 13.000 voet . . . . .

en ik klim nog steeds". Ik wist wat ik moest doen, Snip! SCHwwippp! En weer schoot er een ballon los uit mijn systeem. 13.200 voet, ik stijg nog steeds. .

. **Gaslicentie.** Toen ik mijn brevet in mijn zak had en de prachtige Cameron M-34 geleverd was, hing ik in de lucht zodra de weersomstandigheden dat maar enigszins toelieten. Bij mijn oefeningen luisterde ik aandachtig naar de adviezen die ik kreeg van ervaren cloudhopper piloten. Het was duidelijk, de hopper was een enorme stap voorwaarts richting mijn einddoel. Om met een cluster te mogen varen moest ik nog een speciale training ondergaan, op mijn brevet stond namelijk dat ik enkel mocht varen met een brander en dus moest ik mijn gaslicentie halen. Ik kwam in contact met Troy Bradley, een piloot die me de kneepjes van het gasballon vak kon bijbrengen. Troy was in het bezit van zijn eigen gasballon en had al veel hetelucht piloten opgeleid

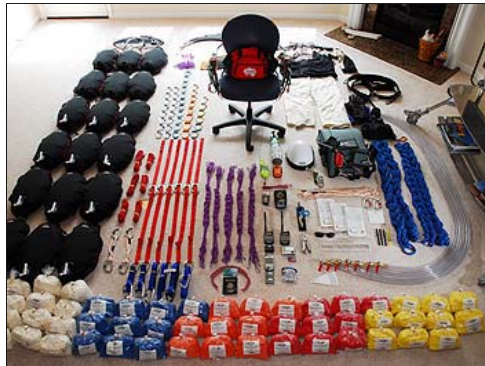


tot gasballonpiloot. Ik deelde mijn enthousiasme over clusterballonnen met Troy en enkele weken later stegen we samen op in zijn ballonnetje en kreeg ik veel tips van de beste instructeur op dat gebied. . . . .

. **De vaart: 06.55 uur.** Ik hang op 13.500 voet, adem via mijn zuurstofmasker en klim nog steeds.



Ik geef aan mijn crew door dat ik nog een ballon ga doorknippen. Snip. Schwipp! En toen, een verrassende wending, ik level uit op 13.500 voet. Het glorieuze landschap van Noord-Carolina ligt onder mijn voeten. Er was geen enkel geluid. Geen propellers, geen straalaandrijving, geen brander en geen geklapper van



helikopter bladen. Zelfs niet het geluid van de wind zoals gliders het ervaren. Dit was echt een vaart in absolute stilte. Wat een prachtige ervaring, wat een wonderbaarlijk moment. Mijn droom kwam uit, dit was mijn grootste wens. Het zonnetje scheen heerlijk en ik voer level. Inderdaad, het zonnetje scheen . . . en verwarmde mijn ballonnen, waardoor het gas ging uitzetten met als gevolg . . . dat ik weer begon te stijgen. 14.000 voet, zittend in een eenvoudige bureaustoel . . . . . **Het testen van mijn onderdelen.** Tijdens mijn gasballon trainingsvaart namen we ook 2 clusterballonnen mee omhoog om te kijken hoe ze zich zouden houden op hoogte. Zouden ze knappen, scheuren . . . ze bleken bestand tegen alle testen die we met ze uitvoerden. We hebben ook de gondel (lees: bureaustoel) getest, hangend onder een aantal clusterballonnen. Ik testte de stabiliteit en de balans van de stoel en tot ieders verbazing

bleek alles perfect stabiel. Ook de testen met gewichten op deze standaard stoel als vervanging van mijn lichaamsgewicht werden probleemloos doorstaan. . . . . **De vaart: 07.07 uur.** Ik nader de 14.500 voet. Op dit punt kom ik aardig dicht in de buurt van de Class A airspace. En ondanks dat ik mij had aangemeld en

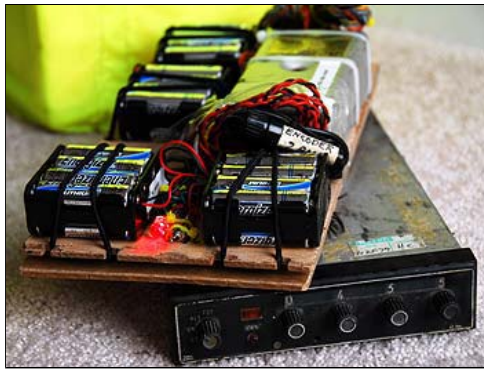
ik ook voor hen wel zichtbaar ben, heb ik op dit moment geen toestemming om binnen te varen. Ik had inmiddels 3 van mijn 6 zogenaamde "individual release" ballonnen losgesneden. Het afgelopen uur was ik alleen maar gestegen en ik had genoeg ballast om een daling op te vangen. Wat ik nu ga doen? Ach, je begrijpt het wel, Snip! Schwipp! En weer ontstijgt een witte ballon mijn systeem. Alle ballonnen boven in het systeem waren wit om zo min mogelijk zonnewarmte op te pakken. Toen ik deze vierde ballon had laten gaan gebeurde er iets wonderlijks, ik begon langzaam te dalen. Achteraf gezien ben ik niet zo gelukkig met het feit dat alle "individual release" ballonnen waren vastgezet aan de voorkant van mijn stoel. Zonder hun hefvermogen begon de stoel lichtjes naar voren te hellen. Ondanks dat ik werkelijk genoot van mijn uitzicht op de aarde ver onder mij en dat ik veilig in de gordel zat, was ik liever iets minder richting aarde gekanteld geweest. . **Vorbereiding op de vaart.**

De voorbereidingen op mijn eerste clustervaart waren intensief. 2 maand voor de start kwam alles in een stroomversnelling. Via vele discussies op het Amerikaanse pilotenforum kreeg ik allerlei goede tips van piloten over hoe ik een veilige vaart zou kunnen maken. Ik kreeg toestemming om op te stijgen van een vliegveldje wat normaal gebruikt wordt door

parachutisten. Het was een ideale locatie, ook voor de toelevering van mijn benodigde 55 stuks heliumtanks. Het plan was om buiten het gecontroleerde luchtruim van het Raleigh-Durham International Airport te blijven maar uiteraard besefte ik ook wel dat de wind de baas zou zijn. Dus nam ik contact op met deze mensen en



informeerde hen over mijn plannen dat er de komende maand een gasballonvaart in hun nabijheid zou plaatsvinden. Ik ontdekte, niet ongewoon natuurlijk, dat deze luchtvaartliefhebbers zeer geïnteresseerd waren in deze nieuwe tak van sport in hun gebied. Een dag voor de start nam ik wederom contact op met deze mensen en nogmaals 20 minuten voordat ik omhoog zou gaan. Ik ontving de code voor mijn transponder zodat ik "gezien" kon worden. **De vaart: 07.10 – 08.00 uur.** Ondanks de ietwat ongewenste voorover gekantelde positie



mijn crewleden. Op dit moment van de vaart waren zij alweer geland en was ik ver genoeg verwijderd van "Class C" airspace. **Het weer.** Eén van de grote voordelen van mijn gasballontraining was mijn andere kijk op het weer. Bij het varen met heteluchtballonnen kijk je een zeer korte periode vooruit. Nu keek ik naar

het grote geheel en daar komt wel iets meer bij kijken. Er zijn enkele prachtige tools beschikbaar voor de lange termijnverwachting, zoals het NOAA Hysplit model waarmee je vooraf je hoogte en traject kunt bepalen. Ik was gezegend met uitstekende condities tijdens mijn clustervaart. Er zat geen verandering aan te komen en er hing een prachtig hogedrukgebied praktisch boven mijn hoofd. De windsnelheden waren zeker oké. Het was wel voorspelt dat het warm zou worden, heel erg warm. Om te voorkomen dat ik in de thermiek terecht zou komen, moest ik landen voordat deze zou inzetten of ik moest boven de thermiek blijven varen en dan pas landen als de thermiek weer zou afzwakken aan het einde van de dag. Dit zou betekenen, 14 uur varen bij een hoge temperatuur. **De vaart: 08.01 uur.** Nadat ik al een uur keurig aan het dalen was, bemerkte ik dat ik onder deze dalhoek rustig naar de grond zou kunnen zakken. Maar daarvoor vond ik het nog een beetje te vroeg. Ik had prima contact met mijn volgcrew, Ik dreef over een prachtig buitenlandschap en de condities om te varen waren nog perfect. Eigenlijk had ik er op dit moment zoveel plezier in dat het voor mij nooit meer hoefde te

eindigen. Zoals ik had geoefend, liet ik langzaam water weglopen om mijn daling te vertragen. Het water stroomde langzaam, spectaculair. Het klinkt simpel maar dit was één van de mooiste momenten van deze vaart. Ik wou dat ik dit moment met je kon delen, stil stromend water wat overgaat van een straaltje naar een lange rij druppels, vallend, duizenden meters naar beneden. . . . Eén opmerking. Als er een transponder onder je vaarttuig hangt en je laat water stromen, haal dan eerst even je transponder naar boven. Water valt namelijk altijd naar beneden richting de dingen die daar hangen. Sorry Mark en bedankt dat ik je transponder mocht lenen, krijg ik nog wel mijn statiegeld terug?? **De stoel.** Oke, waarom de stoel. Dit is een prachtige paradox, een tegenstelling. De stoel staat voor werk, de dingen die we moeten doen, de verplichtingen die we hebben. Het is de stoel waarop ik normaal mijn werk verricht. Het vertegenwoordigt de realiteit, het gewone, het alledaagse. We moeten werken. De ballonnen staan voor fantasie, zij vertegenwoordigen dromen. Zij vertegenwoordigen het ongewone, het onverwachte, het onwaarschijnlijke, onmogelijk maar waar. We moeten dromen. Om eerlijk te zijn, heb ik



dat niet allemaal zelf bedacht. Het waren opmerkingen van anderen die na gingen denken toen ik ze over mijn plannen vertelde. Ik dacht in het begin dat het mooi zou zijn dat ik mijn stoel als mandje zou gebruiken en zodoende naderhand op mijn werk altijd aan dit moment zou worden herinnert. Het was ook een prachtige

manier om werk en hobby te combineren. Collega's en vrienden van mijn werk kwamen om 03.00 uur 's nachts naar het startveld om me te helpen met het vullen van de ballonnen. Wat een prachtige balans tussen werk en hobby. **De vaart: 08.01 uur – 09.03 uur.** Na het lozen van water was ik nu al weer een uur aan het klimmen. Ik heb een trucje geleerd om de stoel beter in balans te krijgen, ik helde iets voorover, weet je nog. Ik trok mijn knieën iets op waardoor het evenwichtpunt iets naar achteren werd verlegd. Ik leerde ook dat dit een handige oefening is als je uren achter elkaar stil moet zitten. Tegen 09.00 uur zat ik weer boven de 10.000 voet. Ik zat weer aan de zuurstof en sprak met mijn vriend, mentor en ervaren gasballonvaarder Troy Bradley. Troy maakte ook deel uit van mijn volgteam. Hij heeft me begeleid op de trainingen en is speciaal vanuit Albuquerque naar Noord-Carolina gekomen om

me op deze vaart te helpen, geweldig toch. **Topografie.** Ik ben op een afstand van 150 kilometer vanuit de

van mijn zitplaats verliep de vaart het komende uur zeer ontspannen. In mijn nabijheid waren 2 ballonvaarders opgestegen. Mijn goede vriend Tom Tomasetti steeg een kwartier voor mij op en bekeek elke 500 voet de windcondities. Brian Hoyle startte met zijn "Big Red" ballon op het zelfde tijdstip als ik en deed dienst als platform voor enkele leden van de pers en één van



Atlantische kust gestart. De laatste persoon die een cluster ballonvaart ondernam was een Braziliaanse priester. Hij verdween boven zee en is onlangs levenloos terug gevonden. Deze priester was geen piloot, had



geen training gehad en was zonder hulp van andere piloten aan zijn avontuur begonnen. Met de priester in mijn achterhoofd, hield ik de kustlijn goed in de gaten, voor het geval ik die kant op zou gaan. **De vaart: 09.04 uur.** Op dit moment heb ik met mijn vaart al mijn doelen bereikt. Ik heb toegewijde vrienden op de grond die me de condities ter plaatse kunnen vertellen en me kunnen helpen bij de landing. Over de radio vertelden ze me dat ze de eerste zwevende vogels hadden ontdekt, een indicatie dat de thermiek begint. Ik moest nu een keuze maken, of landen of doorvaren tot sunset. Met mijn huidige richting en snelheid zou ik aan het einde van de dag ver over de kustlijn zitten, dus de keuze was snel gemaakt. Mijn dromen waren al verwezenlijkt dus het werd tijd om me voor te bereiden voor de landing.

Ik moest ballonnen lek maken om te landen, een ervaring op zich. Stel je voor dat je een kleine

speelgoed ballon voor je hebt die je lek steekt. Stel je nu eens voor dat je dit moet doen op 4,5 kilometer hoogte en bedenk dan ook nog even dat deze zelfde ballon je in de lucht houdt. . . . . Ik begon aan een daling, richting een uitgestrekt veld.

**De vaart: 09.50 uur – 10.00 uur.** Het werd me duidelijk dat ik met deze landingshoek in een stuk bos terecht zou komen. Ik heb de keuze tussen het droppen van ballast om over de bomen heen te wippen of om sneller te dalen en net het veld te pakken. Ik ben niet de persoon die mogelijkheden laat liggen. Ik wil niet denken "ik wou dat ik toch dat veld gepakt had". Ik sneed mijn laatste 2 "individual Release" ballonnen los en liet mijn systeem zakken in een leeg veld. Mijn terugkeer naar aarde werd begroet met zachte steenvrije modder. Ik sneed nu een touw door waaraan 7 ballonnen waren bevestigd en naderde snel de rand van het bos. Daar was ik wel blij mee want de boomtakken prikten een groot aantal van mijn ballonnen lek. Ik was veilig en mijn crew was direct aanwezig met gereedschap in hun handen om nog meer ballonnen lek te prikken. Ik had een vaart gemaakt van 4 uur en een hoogte bereikt van 5 kilometer. Ik begon met ballonvaren om clusterpiloot te worden. Eigenlijk het mooiste begin wat je kunt wensen. Mijn kantoorstool is weer gedegradeerd tot zijn normale taken maar ik heb ondertussen al een andere leuke cluster gondel ontdekt, daarover later meer. **Jonathan Trappe**



Eigenlijk het mooiste begin wat je kunt wensen. Mijn kantoorstool is weer gedegradeerd tot zijn normale taken maar ik heb ondertussen al een andere leuke cluster gondel ontdekt, daarover later meer. **Jonathan Trappe**