

Goodyear blimps

2010-06-23/Arno Landewers

De aanstaande start van de Tour de France in Rotterdam wordt onder meer opgeluisterd door de komst van een Zeppelin NT blimp. Het luchtschip is door Goodyear ingehuurd. Goodyear heeft een lange traditie in de luchtscheepvaart. Een historisch overzicht.

Een blimp is een type luchtschip, dat wordt gekenmerkt door een ballonlichaam dat niet is voorzien van een star frame. Het type is hiermee fundamenteel anders dan bijvoorbeeld de beroemde Zeppelin luchtschepen die vanaf het begin van vorige eeuw tot in de jaren 30 actief waren. De term "blimp" stamt uit de Eerste Wereldoorlog, en werd voor het eerst gebruikt voor de luchtscheepjes van de Engelse Marine. Er bestaan verschillende anekdotes over de herkomst van de aanduiding; zo zou het een verwijzing zijn naar het geluid dat klinkt als met een vinger tegen het ballonlichaam wordt getikt en wordt ook de bijnaam van een dikbuikige officier genoemd. De blimp is echter geen Engelse uitvinding. Op de vraag wie het eerste succesvolle luchtschip bouwde is geen duidelijk antwoord te geven. Feit is dat de eerste luchtschepen die vanaf eind negentiende eeuw verschenen allen van het niet-starre type waren. Als voorbeelden kunnen de luchtschepen van Lebaudy, Zodiac, Astra-Tóres, Santos-Dumont (allen uit Frankrijk) en Parseval (Duitsland) worden genoemd. In 1911 bracht een Parseval luchtscheepje een bezoek aan Amsterdam en Den Haag, waar enkele demonstratievluchten voor een militaire commissie van de regering gemaakt werden. Zeppelin paste als eerste, in 1900, een star frame succesvol toe.

Goodyear is sinds 1917 actief als bouwer van luchtschepen. Sinds de jaren 30 is het bedrijf hofleverancier van blimps voor de US Navy. De testen van het eerste exemplaar, de K-1, begonnen in oktober 1931 op Naval Air Station Lakehurst. De K-1 werd in 1935 gevolgd door de G-1. Van het G-type werden in de volgende jaren meerdere exemplaren aangeschaft; en in 1937 werd het L-type geïntroduceerd, die vooral voor training was bedoeld. Het aantal blimps werd gestaag uitgebreid; waarbij het K-type de ruggengraat ging vormen van de vloot. Na de Japanse aanval op Pearl Harbour, gaf het congres toestemming voor het bouwen van 200 blimps. Uiteindelijk bouwde Goodyear 168 exemplaren (direct na de Japanse overgave werd productie gestopt). De blimps werden vooral gebruikt voor escorte van konvooien (van de 89000 schepen die werden geëscorteerd ging er niet één verloren door vijandelijke acties), verkenning en mijnenvegen, waarbij de blimps dikwijls missies van 60 uur vlogen. De US Navy gebruikte de luchtschepen aanvankelijk langs de Noord-en Zuid Amerikaanse kusten (er is er zelfs één korte tijd in Paramaribo gestationeerd geweest), maar in 1944 gingen 6 K-blimps naar Marokko, waar ze werden ingezet voor onderzeeboot bestrijding in de Straat van Gibraltar. De blimps van de US Navy waren overigens allen met helium gevuld.

In 1956 was er voor het eerst een Goodyear blimp te zien boven Nederland. Het ging om een voormalige US-Navy Goodyear van het L-type, welke eigendom was van een Duits reclamebureau. Een week lang werd vanaf Ypenburg gevlogen boven heel Nederland (de laatste dag strandde de blimp op Eelde wegens slecht weer). In 1962 en 1963 was hetzelfde luchtschip weer boven Nederland te zien, toen het werd ingehuurd om reclamevluchten te maken voor het destijds bekende sigarettenmerk Roxy. Hierbij werd gevlogen vanaf Hilversum, Eelde, Teuge, Seppe en Beek.

Goodyear ging door met de ontwikkeling van blimps voor militair gebruik tot in jaren 50. In 1957 bleef een Goodyear blimp van de ZPG klasse 11 dagen (een kleine 265 uur) aaneengesloten in de lucht, in deze tijd maakte het een retourvlucht naar Spanje. In 1961 werden de laatste luchtschepen door de US Navy buiten gebruik gesteld.

Eind jaren 60 besloot Goodyear enkele blimps te bouwen voor reclamevluchten. In 1972 werd er één in Cardington, Engeland samengebouwd om vervolgens boven Europa vluchten te maken.

Jarenlang werd in de wintermaanden gevlogen vanaf Capena in Italië, en in de zomermaanden werden vluchten gemaakt boven West Europa. In juli 1973 was de "Europa", zoals het luchtschip heette (Amerikaanse kenmerk N2A) te zien op Schiphol. Voorgenomen rondvluchten vonden toen helaas geen doorgang door sterke wind. Later was de N2A nog eens op Maastricht te zien, en liefhebbers konden de "Europa" op diverse luchtvaartevenementen bewonderen. In 1986 werd de N2A buiten gebruik gesteld en naar de VS verscheept, waar het sinds een jaar of 15 weer actief is. In Europa is sindsdien geen Goodyear blimp meer actief geweest.

De blimp welke komende tijd vanaf Rotterdam zal gaan vliegen doet door haar grote "Goodyear" opschriften de tijden van de "Europa" herleven, maar komt uit de stal van Zeppelin NT. Bij gebrek aan een beschikbare Goodyear blimp heeft het bedrijf een Zeppelin NT gehuurd voor een reclamecampagne boven onder meer België en Nederland (zie www.aerwin.nl).

Overigens werd recent bekend dat de Amerikaanse krijgsmacht (dus na 50 jaar) weer 3 luchtschepen in gebruik gaat nemen, voor verkenningsvluchten in het luchtruim rond Afghanistan. De luchtschepen worden gebouwd door Northrop-Grumman, in samenwerking met het Britse Hybrid Air Vehicles.



De voormalige US Navy Goodyear L-type blimp, welke in 1962 en 1963 boven Nederland te zien was met "Roxy" opschriften (foto: Fred Goth, archief KNVvL afdeling Luchtvaartkennis)



De Goodyear blimp "Europa" N2A, hier actief boven Le Bourget tijdens de Parijse Luchtvaartsalon in 1985 ((foto: Fred Goth, archief KNVvL afdeling Luchtvaartkennis)

bronnen:

- Kite Balloons to Airships... the Navy's lighter than air experience; Roy A. Grossnick (editor) (uitgave Naval Historical Center)
- Jane's Pocket Book of Airships, Lord Ventry en Eugene Kolesnik, 1976
- "de voormalige US-Navy blimp L-19 boven Nederland" door Arno Landewers, in Luchtvaartkennis 2009-1 (een deel van dit artikel is hierop gebaseerd).