

## ***De voormalige US-Navy blimp L-19 boven Nederland***

Arno Landewers

Sinds de jaren 30 was Goodyear 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 gestadig 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 blimps aanvankelijk langs de Noord-en Zuid Amerikaanse kusten, maar in 1944 gingen 6 K-blimps naar Marokko, waar ze werden ingezet voor onderzeeboot bestrijding in de Straat van Gibraltar.

Na het einde van de oorlog werden enkele blimps, via Goodyear, verkocht. Hieronder was de L-19 (de US Navy blimps droegen als registratie het type-nummer + volgnummer), die in 1942 was gebouwd op Akron. Deze blimp werd verkocht aan Douglas D. Leigh als N65N. In 1956 kwam de voormalige L-19 naar Duitsland, waar het in maart op het vliegveld van Stuttgart in elkaar werd gezet. Gezagvoerder op de N65N was toen Charles Propst; de blimp ging vliegen voor Kurt Selzer van lucht reclame onderneming International Sky Advertising Co. Kort hierop was de N65N voor het eerst boven Nederland te zien.

Het Haagse reclamebureau EPRO (European Press Relations Office) meldde in juli 1956 dat de blimp 6 weken lang vluchten zou maken boven Nederland. Op zaterdagavond 7 juli 1956 arriveerde de N65N op Ypenburg. Het luchtschip voerde reclame voor het geestrijke vocht Underberg, tot ongenoegen van EPRO, dat meende rechten te hebben om de opschriften op het gevaarte zelf te bepalen. De blimp werd daarom na aankomst kortstondig aan de ketting gelegd. Dezelfde nacht werd het beslag opgeheven; Kurt Seizer, die aan boord was, verklaarde dat met EPRO was overeengekomen dat dit bureau pas aanspraken op reclamevluchten kon maken wanneer een tweede, grotere blimp zou arriveren. Er werd besloten slechts een week in Nederland te blijven, waarbij ieder dag vluchten zouden worden gemaakt en waarbij alle provincies aangedaan werden.

Op 13 juli werd een vlucht gemaakt boven Groningen en Friesland. Door slecht weer op Ypenburg werd besloten op Eelde te overnachten (waardoor eerst de landingsmast van Ypenburg naar Eelde moest worden gebracht). De volgende dag werd naar Bremen vertrokken, waarmee de vluchten voor EPRO beëindigd werden. Er is nog een rechtszaak gevoerd over de affaire, feit is dat er voor EPRO geen vluchten meer zijn gemaakt. Vermeldenswaardig is nog dat in oktober een dienstplichtig soldaat werd veroordeeld tot 8 dagen gevangenis en verlaging van rang wegens plichtsverzuim omdat hij op Ypenburg slapend in de blimp was aangetroffen. Naar eigen zeggen had hij daarin op verzoek van een mecanicien plaatsgenomen om als ballast te dienen.

In 1957 kreeg de N65N een Duits kenmerk: D-LAVO. In 1960 kreeg het een nieuwe eigenaar: Friedrich Schwab & Co KG Überlandversand uit Hanau. Waarschijnlijk werd in 1961 of 1962 de helium vulling van de blimp vervangen door waterstof; het was destijds vrij ingewikkeld om aan helium te komen.

In 1962 was de voormalige L-19 weer boven Nederland te zien, nu als D-LAVO. Het was gehuurd om vluchten te maken voor Roxy, een destijds bekend sigarettenmerk ("nobel-zuivertrouw"), waarbij grote "ROXY" opschriften op de blimp waren aangebracht. Volgens een strak schema werden vluchten gemaakt boven grote delen van Nederland, waarbij vanaf Hilversum, Eelde, Teuge, Seppe en Beek werd gevlogen. Eind april arriveerde de D-LAVO. Eerste thuishaven werd Hilversum, waarvandaan vluchten boven Amsterdam (29 april) en 't Gooi (30 april) werden gemaakt. Als laatste werd gevlogen vanaf Seppe, om tussen 17 en 24 mei vluchten boven Zeeland te maken.

In mei en juni 1963 was de blimp voor het laatst te zien in Nederland. Opnieuw werden vluchten gemaakt voor Roxy. Op 5 mei arriveerde de D-LAVO op Eelde, om als eerste de Noordelijke provincies te bevaren. Roxy organiseerde een fotowedstrijd rond de blimp waar met grote advertenties in de kranten aandacht op werd gevestigd. In juni werden tijdens vluchten boven Amsterdam pakjes sigaretten aan parachutjes werden gedropt (hetgeen uiteraard een verkeerschaos veroorzaakte). Op 10 juni maakte de bemanning van de blimp zich nuttig door een beginnende duinbrand op het landgoed Duinrell bij Wassenaar te melden; via de luchtverkeersleiding Schiphol werd de brandweer geroepen.

De blimp is hierna niet meer in Nederland geweest. In 1964 kreeg het kenmerk D-LISA, toen het door WDL in gebruik werd genomen. In mei 1968 werd de D-LISA verkocht in Japan, waar het kort na aankomst onherstelbaar beschadigd zou zijn.

(bronnen: Kite Balloons to Airships... the Navy's lighter than air experience; Roy A. Grossnick (editor)(uitgave Naval Historical Center), persoonlijke correspondentie met P.M. Gerhardt, Leeuwarder Courant, Zierikzeesch Nieuwsblad, Gelderlander)