

## Albert Senouque

### Inhoudsopgave

Albert Senouque.....	1
6 juni 1901 Passagierslijst.....	1
12 november 1902 De Leoniden.....	1
22 oktober 1904 ALPINE FATALITIES. A TERRIBLE EXPERIENCE.....	1
31 december 1906 Bulletin of the National Research Council .....	2
31 december 1910 Tabuteau Again Tries for the Grand Prix. ....	3
9 maart 1911 Luchtvaart. DE MICHELIN-PRIJS .....	3
11 maart 1911 RENAUX WINS THE MICHELIN PUY DE DOME PRIZE. ....	4
The Record for Height with Passenger. ....	5
10 mei [12 april?] 1911 9000 Meter hoog. ....	5
23 juni 1911 Venlo, Donderdagavond. ....	6
24 juni 1911 [...] Hartelijk gejuich van alle zijden klinkt.....	6
3 juli 1911 [...] We zaten op den avond van een leegen dag, .....	6
11 juli 1911 Wat de vliegers zeggen. ....	7
27 juli 1911 [...] Bovendien zijn mijn oogen aan vèr-zien gewend. ....	7
9 augustus 1911 [...] Nu ving een tijdperk van rust en hernieuwd wachten aan. .	8
25 november 1911 Rheims to Buc on an Aeroplane. ....	9
13 april 1912 Keeping an Anniversary. ....	9
19 oktober 1912 For the Coup Pommery. ....	9
19 oktober 1912 Cross Country on Farman Machines. ....	9
9 november 1912 Biarritz to Buc with One Stop. ....	9
7 december 1912 Week-ends on Farman. ....	9
4 januari 1913 Farman Brothers Flying in Company.....	9
4 januari 1913 More Farman Activity. ....	9
11 januari 1913 Good flying at Buc on Farmans. ....	9
15 februari 1913 Cross-Country on M. Farman. ....	9
1 maart 1913 More Farmans for French Army. ....	10
8 maart 1913 Maurice Farman's Weekly Trip. ....	10
28 mei 1913 A 10.000 MÈTRES D'ALTITUDE.....	10
7 juni 1913 M. Farman's Week-end Trip. ....	12
3 januari 1914 Aerial Touring on Farmans. ....	12
7 februari 1914 Maurice Farman's Week-end Trip. ....	12
12 februari 1914 Nachtelijke vluchten.....	12
28 februari 1914 M. Farman Gives His Daugher a Flight. ....	13
14 maart 1914 M. Farman's Weekly Jaunt. ....	13
28 maart 1914 Changing Pilots in Mid-air. ....	13
4 april 1914 Aerial Touring by Maurice Farman. ....	13
29 mei 1914 The Aerial Picnic. ....	13

#### 6 juni 1901 **Passagierslijst.**

5 Met het stoomschip La Seyne op den 6en Juni 1901 naar Singapore vertrokke de heeren Clumes Ross, Dr. Stuhlmann, M. J van Hoboken, Marsman, Senouque, Shimura, Nangumo, S. en K. Hirayama, Sotomé, en 6 dekpassagiers.

#### 12 november 1902 **De Leoniden.**

10 [...] Uit den omloopstijd der Leoniden, zou volgen dat de jaren 1899 en 1900 rijke sterrenregens op den 13en en 14den Nov. hadden opgeleverd. Deze verwachting is niet verwezenlijkt, maar terwijl in de jaren 1898, '99 en 1900 erop genoemde data slechts weinig vallende sterren zichtbaar warden, werd op den 14den, 15den en 16den Nov. 1901  
15 weer een veel grooter aantal vallende sterren waargenomen. Volgens Senouque waren Leoniden in den nacht van 14 op 15 November zeer talrijk en zeer schitterend. Hun hoogte varieëerde tusschen 100 en 150 K.M. [...]

#### 22 oktober 1904 **ALPINE FATALITIES. A TERRIBLE EXPERIENCE.**

London, September 9, 1904.

20 [...] as the climbers surmounted it.  
The list of Alpine victims nearly included the name of Mons. Albert Senouque, a prominent French astronomer, who, accompanied by a single guide, started from Chamounix to make observations from the summit of Mont Blanc. They reached the top of the mountain in fine weather, but during the night a terrible snowstorm came on, and  
25 when daylight arrived the astronomer and his guide found the small observatory in

which they had rested covered feet deep in snow. They forced their way out, only, however, to find the storm still raging so furiously that they were glad to make their way back into the little building. Their condition was one calling for fortitude. All the food they had with them was a few biscuits and some chocolate, and the fuel stored in the observatory consisted of a handful or two of sticks and a little coke. Dining on a biscuit and supping on a cup of cocoa, they went to bed, but the howling of the gale, which threatened to wreck their temporary prison, banished sleep, and when morning broke again the weary prisoners found the weather conditions worse, if anything, than they had been 24 hours previously. All through the long day they waited, but the storm continued with unabated fury. A little cheese, a dry biscuit, and one cup of cocoa was their menu for the day, and to economise their fast-disappearing stock of fuel against the last emergency they had to let their tiny fire out. Night came, and with it an increase in the violence of the tempest. But the weary travellers slept, only, however, to wake and find themselves covered with snow. The hurricane had broken down the door of the observatory, and their little sleeping apartment was all but filled with snow. A few minutes more in the land of dreams and death would have been their portion. Rousing themselves from the lethargy born of exhaustion and cold, M. Senouque and his companion forced their way into the kitchen attached to the observatory: only, however to discover that the stove was choked with snow, and their store of wood wet beyond any chance of kindling. Hope almost died in their hearts, but they ate the remnant of their cheese and nibbled at their remaining biscuits, rolled themselves in as many blankets as they could find, and awaited events with the patience of despair. Through the long black night the storm howled furiously, but with ? break began to abate, and on the sixth morning the two prisoners, well ?gh dead from hunger, cold, and fatigue, ventured forth from the observatory, and started to descend the mountain. They had scarcely compassed half a mile ?ere another storm enveloped them. For four hours they stumbled and strayed, hardly knowing or caring whither they went, but at length. With hands and feet badly frost-bitten they managed to regain the observatory. Once inside the building they collapsed and for 15 hours slept like logs. On the morrow they ate the last piece of biscuit and made another attempt to escape. In their feeble condition they would not in all probability have succeeded in compassing the descent in safety, but happily e? they reached the Grand Mulets a rescue party met them, and carried the hapless astronomer and his guide into safety.

31 december 1906 **Bulletin of the National Research Council**

**AMERICAN GEOPHYSICAL UNION - 1925**

ALTITUDE CHANGES OF THE MAGNETIC ELEMENTS AS DEDUCED FROM OBSERVATIONS ON MOUNTAIN TOPS

DANIEL L. HAZARD

Many attempts have been made to determine the change in the Earth's magnetic field with change in altitude by observations on the Earth's surface at different altitudes, some of them more than a century ago. [...] 1950: [Since the foregoing was written attention has been called to observations made by W. Brückmann in Switzerland in 1909, and by A. Senouque on Mont Blanc in 1906. The former observed at 5 mountain stations and 4 valley stations in the region between Lake Thun and Lake Brienz on the north and the Rhone Valley on the south, and found a decrease of horizontal intensity with increase of height amounting to about 11γ per km., as compared with 10γ per km. to be expected on the basis of the Gaussian formulas. [...]

In the summer of 1906 A. Senouque made observations at 6 stations on the massif of Mont Blanc at altitudes ranging from 550 m. to 4,800 m. He corrected his results for diurnal variation and for geographic position on the basis of a uniform distribution of magnetism over the region involved. He obtained the following changes with altitudes: Dip decreasing 0.5 per km.; horizontal intensity (0.213) decreasing 21γ per km.; vertical intensity (0.398) decreasing 27γ per km.; total intensity (0.452) decreasing 34γ per km. The intensity results show a consistent decrease with increase of height and Senouque was satisfied on that account that the differences were not due to local disturbance, especially as the observations were made either on the ice or on different kind of rocks.]

31 december 1910 <http://www.antarctic-circle.org/fox.htm>

**1908-1910**

Charcot returns to the Antarctic for a second expedition; the subsequent 28-volumes of reports are illustrated with over 3,000 photographs. The photographer, A.

Senouque, is also in charge of magnetic studies.

31 december 1910 <http://the-moon.wikispaces.com/IAU+Transactions+X?f=print>

A. Senouque attempted to determine from stereoscopic measures the relief and figure of the Moon by a method described before [109]; the uncertainty is  $\pm 0.5$  km per point.

95

31 december 1910 **Tabuteau Again Tries for the Grand Prix.**

ACCOMPANIED by a photographer, M. Senouque, M. Tabuteau set out from Issy, on the morning of the 21<sup>st</sup>, on a new attempt to fly to Brussels and back for the A.C.F. Grand Prix. He had not proceeded far, however, when he found the drizzling rain and mist too trying, so decided to turn back. Later in the day accompanied by his wife, he flew back to Buc, with the intention of making an attempt to better Legagneux's record for the Coupe Michelin.

100

9 maart 1911 **Luchtvaart. DE MICHELIN-PRIJS**

De Fransche bladen staan vol over den prachtig geslaagden vliegtocht van Eugène Renaux, die met Senouque als passagier van Parijs naar den top van den Puy de Dôme vloog en daarmee den prijs van 100,000 francs won, uitgelooft door den fabrikant Michelin, voor den eersten vlieger die binnen zes uur dezen tocht zou doen.

105

Renaux heeft den geheelen afstand van 380 K.M. afgelegd in 5 uur 10 min. 46 sec. en is zoo licht als een vogel op den bergtop neergestreken.

110

Dit was de derde poging om den prijs te bemachtigen. De eerste was van Weymann, die op 7 September van het vorige jaar, vergezeld van Manuel Fay, te 12 uur Parijs verliet, maar den weg kwijt raakte en te Volvic, op 16 K.M. afstand van Clermont, 's avonds te 7 uur landde.

115

Den 5en October deden Léon Morane en zijn broeder een poging, maar niet ver van Saint Cloud deden zij een ernstigen val.

Renaux was gelukkiger. Met een prachtige vlucht, rustig en bedaard uitgevoerd, heeft hij zijn doel bereikt.

120

Hij was sinds een paar dagen gereed den tocht te wagen, maar het weer leende er zich niet toe.

Maar nu Dinsdagmorgen waren de omstandigheden gunstig en toen nu ook van het observatorium op den Puy de Dôme bericht kwam, dat de atmosfeer helder was, besloot hij op te stijgen. Vergezeld door de heeren Maurice Farman, Neubauer en Senouque begaf hij zich naar het vliegterrein te Buc, om zijn vliegtuig nog eens goed na te zien. De lichte nevel aan den horizon schrikte hem niet af.

125

De vlieger en zijn passagier hulden zich in hun dikke vliegpakken, voorzagen zich van een spreektoestel, waardoor zij tijdens de vlucht, ondanks het geraas van den motor, met elkaar konden spreken, staken kaarten en een kompas bij zich en te 8 uur 50 minuten stegen zij op.

130

Te 9 uur 12 min. 34 sec. passeerden zij het park te Saint Cloud, het eigenlijke beginpunt van den tocht, waar de tijd werd opgenomen. De biplan stuurde met groot gemak en was op ongeveer 150 meter hoogte.

Te ruim 10 uur werd het vliegtuig gesignaleerd te Montargis en om elf uur te Briare.

135

Te 11 uur 53 min. 30 se. daalde Renaux te Nevers om zijn benzine-voorraad aan te vullen. Den afstand Parijs-Nevers, groot 235 K.M., had hij afgelegd in 2uur 38 min., en een snelheid van meer dan 85 K.M. per uur.

Te 12 uur 17 stegen Renaux en Senouque weer op, toegejuicht door de saâmgestroomde menigte. Om één uur precies passeerden zij boven Moulins, slechts door betrekkelijk weinigen verwacht, want het bericht van hun vertrek uit Parijs was hier eerst laat bekend geworden. Het geraas van den motor deed de menschen op straat verrast opkijken, maar het volgend oogenblik was het snel voortschietend vliegtuig al reeds uit het oog verdwenen.

140

Het volgde den grooten weg naar Clermont en in deze stad werd Renaux door een opgewonden menigte van duizenden toegejuicht. Even over tweeën zag men het vliegtuig naderen. Het steeg, na rondom de kathedraal te zijn gestevend, in wijde kringen steeds hoger, af en toe in de wolken verdwijnende en dan weer te voorschijn komende. Het ging nu recht op den Puy de Dôme aan, waar te 2 uur 23 de daling zonder haperen geschiedde.

145

Toen zij per auto later te Clermont kwamen, werden zij door de bevolking met geestdrift begroet; ze moesten op het balkon van hun hotel verschijnen, want de menschen hielden niet op met juichen.

150

Renaux zelf vertelt van zijn reis, dat hij nog al last had van den nevel, waardoor op het kompas gestuurd moest worden, en van grillige wervelwinden.

Hij had op 1500 meter ongeveer gevlogen, maar toen hij te Clermont Ferrand den Puy de

155 Dôme in de verte zag, waarvan alleen de top uit den nevel stak, leek die hem veel  
hooger, dan de hoogte waarop hij vloog. Hij steeg dus tot 1900 meter, richtte zich  
naar den top en streek neer, juist tusschen de linnen strooken die de landingsplek  
aanduiden.  
160 Gedurende den geheelen tocht had hij zich rustig en op zijn gemak gevoeld. Alleen  
toen hij de torens van de kathedraal van Clermont in de verte zag, had hij een  
oogenblik van ontroering gehad.  
Na zijn daling, toen hij door den heer Michelin en anderen was gelukgewenscht, had  
Renaux lachend gezegd: "Och 't is eigenlijk dood eenvoudig. 't Komt er alleen op aan,  
165 bijtijds te vertrekken."  
Renaux is 24 jaar oud en een ervaren auto-rijder; zijn passagier Senouque heeft  
vroeger deelgenomen aan de pool-expeditie van Charcot.  
Het oponthoud te Nevers in aanmerking genomen, is de vlucht gemaakt met een  
gemiddelde snelheid van bijna 80½ K.M.  
170 Met deze vlucht heeft Renaux ook het hoogterecord voor een vlucht met een passagier  
geslagen, dat met 586 meter op naam van Lanser stond.

11 maart 1911 **RENAUX WINS THE MICHELIN PUY DE DOME PRIZE.**

[...] For some time M. Eugene Renaux has been practising on a Maurice Farman biplane  
at Buc, with a view to annexing the reward. On Tuesday morning, conditions being  
175 specially favourable, he determined to take his chance. Accompanied by M. Senouque,  
M. Renaux made his start from Buc at five minutes to nine, making direct for St.  
Cloud, the official starting point. Having there crossed the imaginary starting line,  
he headed south, [...]

180 7 april 1911 **Parijs-Puy de Dôme.**

Renaux wint den prijs van Michelin.  
De Parijsche correspondent van de N. R. Crt. meldde reeds, dat Renaux vertrokken was  
uit Parijs, met de bedoeling om te dingen naar den prijs van Michelin.  
Reuter seinde nader, dat de vlieger den 9en maart om 9 uur 12, met een passagier, te  
185 Parijs is opgestegen en om 2 uur 20 geland is op den top van den berg.  
Men weet, dat de heer André Michelin een prijs van f 50,000 beschikbaar gesteld had  
voor den eersten vlieger, die, met een passagier, van Parijs naar den Puy de Dôme zou  
vliegen. De landing moest plaats hebben op den top van den berg (1500 M. hoog); de  
vlieger moest bovendien alvorens te landen, boven de kathedraal van Clemont Ferrand  
190 gevlogen hebben. De tocht mocht ten hoogst 6 uren dure.  
Wij hebben reeds melding gemaakt van de pogingen, die de heer Michelin aangewend  
heeft de voorwaarden te verzwaren. Die pogingen zijn - naar men zich herinneren zal -  
te vergeefs geweest, want de commissie voor de vliegerij van de Fransche  
Luchtvaartclub heeft het voorstel tot wijziging der voorwaarden verworpen.  
195 Uit het telegram van Reuter blijkt, dat de tocht van 9 uur 12 tot 2 uur 20 geduurd  
heeft.  
Renaux heeft er dus 5 uur 8 minuten over gedaan.  
Over de geschiedenis van den prijs kunnen we nog het volgende mededeelen:  
In 1910 is hij ingesteld en de eerste, die er naar gedongen heeft was Weymann; hij  
200 bracht het tot 15 K.M. van Clermont Ferrand af. Ook de Morane's hebben het vorig jaar  
een poging gewaagd en men zal zich nog levendig kunnen herinneren hoe ongelukkig die  
poging afgelopen is. Zij vielen en Léon Morane is nog steeds niet geheel hersteld.  
Dit jaar hebben de vliegers op wat gunstig weer gewacht en vooral in verband met het  
eigenaardige van de landingsplaats hebben ze willen wachten tot de sneeuw op den top  
205 van de Puy de Dôme was.  
Twee vliegers waren officieel ingeschreven: Weymann en Renaux. Men weet, dat ook onze  
landgenoot Henri Wijnmalen van plan was de vlucht te doen.  
Weymann was de laatste dagen bezig met terreinverkenning en hield zich op den top van  
den berg op om de landingsplaats te bestudeeren. Renaux oefende in het vliegekamp te  
210 Buc met Senouque, zijn passagier.  
Den 8en Maart was hij aanvankelijk van plan te vertrekken, maar hij aarzelde nog. Den  
volgenden dag is 't er dan van gekomen, daar hij het weer en de omstandigheden  
gunstig vond.  
Na aan de bij reglement voorgeschreven bepalingen te hebben voldaan is Renaux  
215 opgestegen om 9 uur 12 min. 34 sec.  
Te Cosme op 180 K.M. afstand van Saint Cloud is de vlieger om 11 uur 15 gezien; te  
Nevers (230 K.M.) om 11 uur 45.  
Om 11 uur 50 is Renaux geland op 2 K.M. afstand van Nevers en om 12 uur 7 min. weer  
vertrokken.

- 220 Boven Saint Pourcin is het vliegtuig om 1 uur 20 gezien.  
Te Clermont-Ferrand is Renaux geland om 2 uur 20.  
De Parijsche correspondent van het blad seinde nog het volgende:  
Renaux heeft de vlucht Parijs-Puy de Dôme gedaan in 5 uur, 10 minuten, 23 sec. Hij  
vloog met een gemiddelde snelheid van 74 K.M. per uur op een hoogte tusschen 500 en  
225 800 M. Hij verklaarde een voorspoedige reis gehad te hebben met nogal wat last van  
wind en koude.  
De *Intransigeant* zegt, dat Renaux de kathedraal van Clermont Ferrand links  
voorbijgegaan zou zijn, terwijl het reglement rechts voorbijgaan eischt. Volgens het  
blad is het waarschijnlijk, dat met deze kleine reglementsoverschrijding geen  
230 rekening gehouden zal worden.  
In vervolg op hetgeen wij hierboven over Renaux's vlucht hebben medegedeeld, vernam  
de *N R. Crt.* nog het volgende:  
Renaux en zijn metgezel, Senouque, zijn om 2 u. 23 min. onder onbeschrijfelijke  
geestdrift op den top van den Puy de Dôme geland.  
235 Hun tweedekker kwam geleidelijk en zonder stooten neer, alleen een van de vleugels is  
lichtelijk beschadigd. De vliegers waren niet bijzonder vermoeid.  
Renaux zelf vertelde van de reis:  
Alles ging zoo goed mogelijk. Wij vlogen op ongeveer 1500 meter hoogte. In de verte,  
in het Oosten, zagen wij den omtrek van den Puy de Dôme in den nevel tegen den  
240 horizon afsteken.  
Ik stuurde recht daarop af en tien minuten later had ik den prijs van Michelin  
gewonnen. Een oogenblik van ontroering hadden wij, toen wij de kathedraal van  
Clermont zagen.  
Bij hun aankomst, per auto, te Clermont, werd Renaux en Senouque, door een  
245 opgewonden menigte stormachtig toegejuicht. Senouque beweert dat zij bij hun vertrek  
uit Clermont 1900 meter hoog waren. De twee vliegers konden door een telefoon  
ongehinderd met elkander spreken.  
De *Temps* meldt:  
Op den top van den Puy de Dôme stonden ongeveer honderd menschen, waaronder Michelin,  
250 Renaux op te wachten. Om kwart over tweeën zagen zij in de verte, hoog boven Clermont  
een zwarte stip, die recht op den berg afkwam. Vijf minuten naderhand hoorden zij het  
gesnor van den motor; een paar seconden later begon de vlieger te dalen, terwijl hij  
van tijd tot tijd den motor stilzette.  
Er waren twee roode linnen reepen gespannen op 25 meter van elkaar, waartusschen  
255 Renaux landde, na een halven cirkel te hebben beschreven. Onder het neerkomen raakte  
de linkervleugel den grond en werd beschadigd.  
Zooals men zich herinnert, werd er beweerd, dat Renaux in de verkeerde richting om  
den toren van Clermont gevlogen zou zijn.  
De Parijsche correspondent van de *N. R. Crt.* seinde hierover:  
260 De *Echo de Paris* zegt dat, al heeft Renaux zich niet aan het voorschrift gehouden,  
hij toch den prijs krijgt en wanneer een ander morgen den tocht geheel volgens het  
voorschrift volbrengt, Michelin in de noodzakelijkheid zou kunnen komen tweemaal te  
betalen.  
De andere bladen zwijgen geheel over deze kwestie.  
265 Over den vlieger lezen wij in de *Temps*:  
Renaux is 34 jaar oud. Hij was oorspronkelijk wiel- en motorrijder. Later is hij  
vlieger geworden en heeft als zoodanig al dadelijk van bijzondere eigenschappen doen  
blijken. Hij heeft 19 Juli van het vorige jaar zijn brevet gehaald.
- 270 24 april 1911 [www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1911/1911%20-%200354.html](http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1911/1911%20-%200354.html)  
**The Record for Height with Passenger.**  
It is a curious fact that in the list of world's records, the name of Verschaeve  
stands against that for height (accompanied by passenger) with 428 metres, whereas  
Renaux, in winning the Michelin Grand Prix, had to climb 1,455 metres to get to the  
275 summit of the Puy de Dome. It appears, however, that the F. A. I. is unable to credit  
Renaux with this figure, as his machine did not carry a registering barometer.
- 10 mei [12 april?] 1911 **9000 Meter hoog.**  
Twee Fransche aviateurs, Bienaimé en Senouque zijn in een ballon uit een park bij  
280 Parijs opgestegen en hebben een hoogte van 9000 meter bereikt.  
Zij moesten op een hoogte van 4000 meter gebruik maken van zuurstoftoestellen. De  
temperatuur was -20 gr., zoodat de snor van Senouque met witten ijzel bedekt werd.  
Toen zij 7500 meter hoog waren geraakte Senouque bewusteloos; gelukkig wist Bienaimé  
hem weer bij te brengen, door het toestel met zuurstof in werking te brengen. 8500  
285 Meter! De laatste er acht zakken werd weggegooid en men steeg nog 500 meter. De koude

was - 35 gr.

Nu was voor de luchtschippers het oogenblik gekomen, om de klep open te trekken en spoedig daalde de ballon.

Om 11.30 opgestegen, landde men om 4 uur bij Nantes.

290 Het hoogte-record stond op naam van de Duitschers Herson en Suring (10,000 M.)

23 juni 1911 **Venlo, Donderdagavond.**

295 Tegen zes uur, toen de hemel zeer donker was geworden, verscheen er onverwacht een tweedekker. Men meende dat het Wijnmalen moest zijn, maar neen, 't was Renaux, de vlieger die bij Ectoy was gedaald omdat hij twee draden had gebroken. Hij kwam terecht in een aardappelveld. Renaux was vergezeld van zijn trouwen passagier, monsieur Senouque.

300 Onmiddellijk na de landing stegen beiden weer op te 6 uur 6 min. Maar even te voren was er weer een vlieger gedaald, Tabuteau. Hij kwam 6 u 4 min, en vertrok weer 6 u. 15.

Weinige oogenblikken later kwam er weer een vlieger in zicht, een tweedekker. Men las reeds het nummer: 22! Maar dat was Wijnmalen en geen ander! Hoera voor Wijnmalen! De menigte, hoewel nu sterk gedund, juichte oorverdoovend. Te 6 uur 21 stond zijn tweedekker op den grond en doodkalm te midden van de wilde baren eener hartelijke ovatie, stond daar de beroemde Nederlandsche vlieger en stak bedaard zijn pijp op. 305 Tien minuten later, 6 u. 35 was hij alweer in de lucht, nu rechtstreeks naar Soesterberg. En bij zijn opstijging juichten de menschen hem een goede reis toe. Later nog, te 7 uur 15, kwam Duval, die te Blerik wegens vermoeidheid was gedaald. Eindelijk, tegen 9 uur kwam ook van Meel, met zijn passagier, den belgischen heer 310 Aercellin. Ze waren om 7 uur 4 van Luik vertrokken en kwamen hier 8 u. 53 min. Zij zouden nu te Venlo overnachten, evenals Duval.

24 juni 1911 [...] **Hartelijk gejuich van alle zijden klinkt**

315 den vliegeniers tegen. Renaux is snel uit zijn hoogen stoel, zijn passagier Senouque doet 't kalmer aan. Met een lach op 't gezicht stapt Renaux, wat boersch, wat verlegen, naar generaal van Heutsz, die hem complimenteert.

320 Wat we bij al deze vliegeniers hebben bewonderd, bij deze toch beroemste lucht mannen van hun tijd, dat is hun eenvoud. Ze hebben niet de minste aanstellerigheid, drukken veel handen, lachen en doen, of ze uit een tram gestapt zijn en niet van beteekenis gedaan hebben.

325 Zie zoo'n Tabuteau. Hij komt uit zijn tweedekker regelrecht naar Senouque toe, drukt hem de hand en zegt: "Dank je wel, beste kerel, wat heb jij goed den weg gewezen!" Want Senouque heeft voor Renaux de kaart gehouden en Tabuteau heeft kalm achter Renaux aangevlogen ... [...]

330 8 juli 1911 [...] to a great outburst of cheering. The last five to arrive came in a bunch led by Valentine, followed very closely by Train, Tabuteau, Renaux (who has been accompanied throughout by his passenger, Senouques) and Barra. They were received by the Mayor and Mayoress, Sir William and Lady Crundell, General Inglefield, commanding at Dover, and other members of the Reception Committee, whose guest [...]

3 juli 1911 [...] **We zaten op den avond van een leegen dag,**

335 vol storm en regen, dus voor vliegen niet geschikt, in kleinen kring te praten met Senouque, den trouwen passagier van Renaux.

Als Renaux opstijgt, zijn leven waagt in hachelijken kamp in de onbekende hooge luchten, als hij vliegt van Parijs naar den Puy de Dome, op welks smallen kruin landen onmogelijk werd geacht, halsbrekend, een te ontzettend gevaar, gaat monsieur Senouque met hem.

340 Hij is een wonderlijk mensch. Schatrijk, geleerd, aanzienlijk man in de Parijsche maatschappij. Van alles in het leven heeft hij genoten, hij heeft aan Lucullus en aan Amor offers gebracht van oud-Romeinsche overweelde. Hij heeft de wetenschap met warme liefde gediend en den lauwer voor goede ontdekkingen en waarnemingen heeft de Académie hem cum laude geschonken. Hij heeft gereisd, de wereld door. 345 Doch dit alles bevredigde hem niet.

350 Toen heeft hij een tweedekker gekocht en Renaux, die hem misschien ergens als een vroolijken, goeien, cordaten jongen was opgevallen, voor zijn rekening het brevet doen halen. Daarna is hij Renaux' passagier geworden op zijn hemeltochten in 't nieuwste caros. Nu is hij zielsgelukkig. Nu heeft hij nog maar één verlangen: in het toestel de meest gedurfde tochten te maken, zijn zenuwloos lichaam nog een enkele maal te voelen trillen van angst. Desnoods tegen de diepe aarde te vallen,



verbrijzeld te worden in de splinters van zijn biplane.

Hij zat maar rustig rond te lachen, een leelijke man, zeer bijziende met zijn bol geslepen brilleglazen die zijn oogpupillen buitenmate vergrootten.

355 Hij lachte om Renaux, zijn koetsier, zijn chauffeur en zijn vriend.

Renaux is een alleraardigste kerel. Ge kent natuurlijk Passepartout uit Jules Vernes "Reis om de wereld". Zóó is Renaux. Hij lacht maar, tapt moppen en hoort graag moppen. Hij doet u voor hoe hij op 1500 M. hoogte met zijn toestel bijna overstag ging. Met zijn handen en met zijn mond doet hij den stormwind na en met zijn beenen en hooger toont hij hoe de staart ging. En hij lacht er zich tranen bij, bij en Senoucque, ze bulderen van de pret.

360 Dit is een man om, als op honderden meters in de lucht de motor weigert en de staaldraden knappen, gedurende den doodsvaart Senoucque een hand te geven, op z'n schouders te kloppen en lachende te zeggen: "Voilà, mon brave, maintenant c'est fini."

365 En Senoucque zal hem door zijn bril aankijken met een dankbaren glimlach. [...]

11 juli 1911 **Wat de vliegers zeggen.**

370 Gibert heeft verklaard, dat hij de Europeesche rondvlucht een zwaren en moeilijken wedstrijd had gevonden. Hij was buitengewoon tevreden over zijn R. E. P. ééndekker, die zich uitstekend hield. Een paar maal was hij verplicht geweest, eenige noodlandingen te maken; z'n motor heeft hem geen oogenblik in den steek gelaten.

375 Garros vond het jammer, dat het nu al afgelopen was. Hij zou, hoewel nog steeds ongesteld, waardoor het loopen hem zeer moeilijk afgaat, nog best een of twee étapes meer hebben willen vliegen. Hij zou, zoo zeide hij zeer bescheiden, dan getoond hebben, dat hij nog meer kan presteeren.

Beaumont verzekerde dat hij het aan de snelheid en regelmatigheid, benevens aan de groote betrouwbaarheid van zijn machine te danken heeft, dat hij als overwinnaar uit den strijd treedt.

380 Renaux vond de luchtreis zeer belangwekkend. Senouques - z'n passagier - noteerde telkens, hoog in de lucht zijnde, de bijzonderheden, die zich aan hun oog voordeden. Dit werkelijk aviatisch dagboek bevat, zoo zeide Renaux, zeer belangrijke bijzonderheden, die grootendeels gepubliceerd zullen worden.

385 Kimmerling betreurde het, dat hij in de laatste étape zoveel pech had gehad, waardoor hij niet in staat was, zooals hij zeer zeker gehoopt had, als eerste in Parijs aan te komen.

De vliegers klagen over de onverschilligheid der Engelschen, die met geen gerust oog dezen inval van vliegmaschinen hebben zien gebeuren.

390 De meeste vliegers drukken hun spijt uit dat de rondvlucht niet door Duitschland ging, in plaats van door Engeland.

Tabuteau onder andere zegt het volgende: Wij werden niet goed ontvangen in Engeland.

395 't Is waarlijk spijtig dat we niet in Duitschland zijn geweest, wij zouden er ongetwijfeld veel hartelijker zijn ontvangen geworden, want de Duitschers zijn veel vriendelijker en recht uit gesproken, zij zien ons gaarne. De enkele vliegers die tijdens de vlucht van Luik naar Spa, bij vergissing in Duitschland neerkwamen, hebben er het bewijs van gehad.

27 juli 1911 [...] **Bovendien zijn mijn oogen aan vèr-zien gewend.**

400 Waarmee ik maar wil zeggen, dat ik beter dan mijn concurrenten gesitueerd ben. Toen spraken we over Renaux en Senoucque, die juist gesignaleerd waren als uit Venlo vertrokken. Snel vliegt Renaux niet, zeide opgetogen Beaumont, maar u zult eens zien hoe die het aerodrome weet te vinden. Dat zit in 'm Senoucque. Die man bezit ook het instinct.

405 Beaumont ging 'n stukje eten en toen hebben we gewacht op Renaux en Senoucque.

'n Uur later zoowat kwam de biplane-Farman in zicht, onmiddellijk door een andere gevolgd. De eerste was van Renaux, de tweede van Tabuteau.

410 Leon Boedels, de Amsterdamsche "komiek" thans "operateur" voor Flora, ging aan z'n cinema draaien. Steeds wijder weken de beide vliegvakken van elkaar, de biplan werd hoe langer hoe grooter en imposanter, wij begonnen tusschen de vlakken een donkere plek te zien en daar, daar zagen we Renaux met zijn passagier.

Gemoedelijk zaten ze naast elkaar, haast knusjes achter het houten bord dat als een tafeltje voor hen was bevestigd. Langzaam kwamen ze nader. En bij de snelheden der eendekkers met hun tempo van 120 en 130 K.M. per uur zat er iets heel gemoedelijks in dezen tragen tweedekker die met zijn extra-belasting niet sneller liep dan 65 à 70 K.M.

415 Gezellig naast elkaar, "aan tafel", kon je zeggen en traag gaande, doch zonder schommeligen, zag er dat zoo absoluut veilig uit, dat je aanstonds bereid was in te

420 stappen. En toen ook de landing in huiselijk tempo en haast, tot lachen dwingend, zeker was geschied, moet ieder wel hebben gedacht, het absoluut veilige en zekere vliegtuig der toekomst te hebben zien vliegen en landen. Vlug stapten beiden achter de tafel vandaan en elkaar den arm gevend, kwamen ze daar de hei over als twee aardige, vroolijke, blijde jongens. Maar wat was dat?

425 Renaux sprong zijn vrouw in de armen en zoende haar hartelijk beide wangen, op voorhoofd en mond, maar die daar! die daar! was dat Senoucque. Ja 't was Senoucque, die zijn valhelm en bril had afgezet en zich uit de boufante had gewikkeld. Groote goden wat 'n kop.

430 Uit z'n bovenkaak ontbreken alle tanden en kiezen. En nu passen de tanden van de onderkaak in de holtetjes van de bovenkaak. Ge begrijpt hoe nu die kin omhoog is gekomen. Maar dan is die kin nog scheef, omdat z'n eene kaak wat misvormd is en dan nog is zijn linkeroog wat dof, zoodat hij in zijn onderwijzersbril een matglas heeft laten zetten. Zeldzaam gewoonweg, zoo'n leelijk man die Senoucque is. Haast 'n misgeboorte.

435 Doch zie even dat rechter-oog. Dat ape-oog, zou ik bijna zeggen. Daarin ligt 'n wereld van geestigheid, slimheid, pienterheid en pralend verstand, zoodat er niet aan te twijfelen valt of Senoucque moet een bijzonder man wezen. En dat is hij ook. Beaumont had er reeds van verteld. Senoucque is een buitengewoon knap en schrander man en zonder hem zou Renaux, Renaux niet wezen. Renaux doet niets dan vliegen. Hij is niets dan de vliegende mechanicien, hij vliegt en doet stipt wat Senoucque hem zegt. Op het tafeltje vóór zich heeft deze zijn instrumenten: barometer, kompas, een rolkaart onder mikaplaat, een schetskaart van zich zelf, waarop gemakkelijk te herkennen punten als bruggen, spoorbruggen en spoor- en wegkruisingen zijn aangegeven. Senoucque is de padvinder van Renaux. En zonder

445 Senoucque zou Renaux nooit de Prix Michelin Paris-Puy de Dôme hebben gewonnen. Met z'n beidjes doen ze 't kalm maar zeker en als zij in Parijs zullen zijn aangekomen zult u niet gelezen hebben in de uitgebreide verslagen aan deze fameuze Rondvlucht gewijd, dat Renaux en Senoucque van de route zijn afgeweken en verdwaald zijn. Ik wees hier maar op om uit te doen komen, hoe ook in de vliegsport ontwikkeling, schranderheid en instinct à la Beaumont ook voor de toekomst vereischten zijn en zullen blijven.

450 Nog even van Beaumont. Den volgenden dag kwam Védrines aan. En die is het spektakel begonnen, waarop Weymann had gerekend. De verslagen zullen er u van vertellen. En Beaumont, na het tumult,

455 niet zeker van de beslissing inzake het protest, is 's ochtends in een woedenden storm opgevlagen, heeft koers gezet in de richting Baarn-Hilversum, is teruggekeerd, omhoog gesmeten, veertig en vijftig meters, gevallen even zoovele meters en meer, heeft z'n vleugels onder 45u zien staan en heeft zóó, met zijn leven op 't spel, de landing, waarover het protest liep, volbracht. Hij stapte op de vliegers af, die

460 verschrikt hadden staan kijken, Beaumont was bleek en hij sidderde, hij was woedend. "Jullie hadden het op je verantwoording gehad wanneer ik was doodgefallen, want jullie dwongen me tot deze vlucht." En den volgenden morgen stormde het weer. Doch tegen drie uur toen het nog schemerde stond Beaumont kant en klaar naast zijn toestel dat schudde en wiegelde van den wind.

465 Beaumont zou vertrekken. In storm en regen naar Brussel. De andere vliegers beraadslaagden, vonden het krankzinnigenwerk, maar haalden ook hun vliegtuig naar buiten. Terwille van de prijzen zouden ze alles riskeeren, als Beaumont ging, gingen ze ook, moesten ze gaan. En wat deed Beaumont? Hij liet z'n toestel in de loods brengen en zag er van af heen te gaan.

470 Hij wilde het niet op z'n verantwoording hebben, indien den anderen iets overkwam. Zijn voordeel van zijn kennis van weer en weersgesteldheid offerde hij op. Een nette kerel, die Beaumont. Een gentleman in hart en nieren.

9 augustus 1911 [...] **Nu ving een tijdperk van rust en hernieuwd wachten aan.**

475 De minuten verstreken, de kwartieren volgden, tot een uur na Beaumont's aankomst, het reusachtige biplan-Farman met Renaux en zijn passagier, den ervaren ballon-aeronaut Senoucques -- ik denk dat hij van de Hollandsche Snoeken afstamt zegt de corr. -- hoog in de lucht zichtbaar werd; het was vijf minuten voor halfelf dat hij, na een bevallige bocht beschreven te hebben, neerstreek als een enorme monstervogel met

480 trillende vleugelen. Ook deze kundige, bedaarde luchtvaarder, die in zijn begeleider zoo'n goeden steun heeft om diens kennis der luchtlagen, werd met ongemeene geestdrift begroet, want hij heeft met zijn toestel wonderen van snelheid verricht - een biplan heeft veel minder snelheid dan een monoplan. [...]



- 25 november 1911 **Rheims to Buc on an Aeroplane.**  
485 HAVING finished his work in connection with the military competition, Renaux, on his Maurice Farman biplane, accompanied by his friend Senouque and by his wife, on Wednesday of last week succeeded in flying from Rheims tot the Maurice Farman headquarters at Buc.
- 13 april 1912 **Keeping an Anniversary.**  
490 ON the 1st inst., being the second anniversary of his first cross country voyage from Buc to Orleans, Mr. Maurice Farman, accompanied by Senouque, flew to Chartres and Orleans, and made a call for lunch at Etampes on the way back to Buc.
- 19 oktober 1912 **For the Coup Pommery.**  
495 A SPLENDED effort for the Pommery Cup was made by Bernard on his Maurice Farman machine on the [?]nth inst. He started from Calais, to which place he had flown his machine from Buc the previous day. He got away at 6.25 a.m., accompanied by M. Senouque, and at 10.10 they landed at Versailles. Getting away again at 10.45, they  
500 landed at Bordeaux at 5.45 p.m., and then decided to stop on account of the gathering darkness. A couple of minutes after Bernard left Calais, Molla on an R. E. P., was also timed away, bu he was brought down at Villiers l'Hopital with petrolpipe trouble. [...]
- 19 oktober 1912 **Cross Country on Farman Machines.**  
505 ADJUTANT DREVET and Segt.-Major Quennehen on M. Farman biplanes, flew from St. Cyr to St. Amand de Vendome in an hour and a-quarter on the 7th inst., and returned two days later. On the 8th, Lieut. Vogoyeau, with Sergt. Picard, went from Mailly Camp to Buc, at a speed of 115 k.p.h., and on the 10th, Bernard, with Senouque went from Buc to  
510 Beaumaris, near Calais.
- 9 november 1912 **Biarritz to Buc with One Stop.**  
515 IN a final attempt for the Pommery Cup, Bernard, accompanied by his friend Senouque, started from Biarritz on the 31st ult., and flying on his Maurice Farman biplane by way of Libourne, Angouleme, and Civray, he reached Poiteres, and, after making a stop of only ten minutes, they went on by Chateaudun and Ramboillet to Buc, having covered 700 kilometres in 7¼ hours. His machine was fitted with a 80 h.p. 7 cyl. Salmon-Canton-Unré motor driving an Integral propeller. On the previous day, at Biarritz, Bernard attempted to beat the passanger height record, but only got up to 2,550  
520 metres.
- 7 december 1912 **Week-ends on Farman.**  
525 ON Monday, Barbaroux made one of his usual trips from Buc to Chartres, being accompanied by Mme. Renaux. Maurice Farman also went over with Senouque as a passenger, but made a detour to Dreux. Renaux flew Barbaroux's machine back to Buc, while Maurice Farman returned with Mme. Bouchet as passenger.
- 4 januari 1913 **Farman Brothers Flying in Company.**  
530 ON Monday Maurice Farman on a biplane, accompanied by Senouque and Henry Farman with a lady passenger, flew from Buc to Chartres, where they had lunch. They returned in the afternoon, making a long detour over the country on the way.
- 4 januari 1913 **More Farman Activity.**  
535 ON Sunday week, Henry Farman on a small trial machine, Maurice Farman on one of his latest planes, and Senouque on a Maurice Farman machine, each with a passenger, went over from Buc to Etampes and returned in the evening. Gougenheim, with a friend, went over from Etampes to Orleans for lunch, and Bernard, also with a passenger, started from Buc, flew over Paris at a height of 1,500 meters.
- 11 januari 1913 **Good flying at Buc on Farmans.**  
540 ON the 3rd Minier made a trial of over an hour's duration, and on Saturday Legras was up for half an hour. Maurice Farman went over to Etampes with Senouque, and in the afternoon returned with the Marquis de Larienty-Tholozan as passenger.
- 15 februari 1913 **Cross-Country on M. Farman.**  
545 MAURICE FARMAN, on Monday, flew over with Senouque to Tillieres to lunch, and returned to Buc during the afternoon. Lieut. Cesari also went on his M. Farman to Cognac, and Adjutant Parent, on a similar machine, went to Sissonne Camp.

550 1 maart 1913 **More Farmans for French Army.**  
THREE M. Farman machines being ready at Buc for delivery to the French Army, it was  
decided to deliver them at Etampes by the air way. Piloted by Fourny, Senouque and  
M. Farman, each with a passenger, the three machines flew over in company on the 20th  
555 ult. On Saturday, three more H. Farman machines were handed over to the French Army  
at Buc, the tests carried out by Bernard and Fourny.

8 maart 1913 **Maurice Farman's Weekly Trip.**  
ACCOMPANIED by Senouque, Maurice Farman, on Sunday afternoon, flew from Buc, by way  
of Chartres, to just by Tillieres sus Avre (Eure), where they inspected a big hangar  
560 which is being erected. They returned to Buc via Houdan. On the previous Friday, M.  
Farman, with Senouque, visited Chambard Castle, landing, after two hours and ten  
minutes flying, on the lawn in front of the Castle. The return journey to Buc was  
made later in the afternoon without incident.

565 28 mei 1913 **A 10.000 MÈTRES D'ALTITUDE**  
*Le Zénith, parti de la Fillette le 18 avril 1913, atterrissait trois heures plus  
tard près de Biron (Indre). Les 8.600 mètres d'altitude atteints au cours de  
l'ascension coûtaient la vie à Sivel et à Crocé Spinelli; seul, Gaston Tissandier,  
570 effroyablement éprouvé, échappait à la mort. Le 28 mai 1913, le ballon Icare, ayant  
à bord MM. Bienaimé, Jacques Schneider et Albert Senouque, parti de Lamotte-Breuil  
(Oise), atterrissait cinq heures plus tard, ayant dépassé 10.000 mètres d'altitude.  
L'équipage n'avait nullement souffert. Avec quel matériel, à l'aide de quels  
575 pareilles ascensions, l'un des trois aéronautes de l'Icare, M. Maurice Bienaimé, va  
nous le dire:*  
Nous dispositions pour cette ascension d'un ballon de 3.500 mètres cubes en tissu  
caoutchouté, gonflé à l'hydrogène pur.

580 Pour qu'un aérostat puisse gagner la haute atmosphère, il faut disposer de la presque  
totalité de sa force ascensionnelle, autrement dit il faut jeter tout le lest. Mais  
un ballon qui regagne les couches inférieures de l'atmosphère a une tendance à  
accélérer sa descente pour deux raisons distinctes: le gaz contenu dans l'enveloppe  
585 se contracte sous la pression atmosphérique grandissante; de plus, il est soumis aux  
lois de l'accélération de la pesanteur. D'où nécessité de garder une provision de  
lest évaluée à 25 kilos par 1.000 mètres d'altitude, soit 250 kilos pour modérer une  
descente de 10.000 mètres.

Afin de résoudre ce dilemme, nous avons muni notre ballon d'un parachute équatorial.  
Le parachute équatorial se compose d'une bande d'étoffe de 1 m. 25 de large, que l'on  
590 fixe autour du ballon à la hauteur de l'équateur. Cette bande d'étoffe forme une  
sorte de collerette dont le bord extérieur est rattaché à l'aide de cordelettes aux  
mailles inférieures du filet. Lorsque l'aérostat est immobile ou en ascension,  
l'étoffe pend verticalement; si un mouvement de descente se produit, l'étoffe prend  
595 une position horizontale et s'ouvre comme un vaste parapluie. La surface en était  
calculée de façon à délester le ballon de 250 kilos pour une descente de 125 mètres à  
la minute. Ce qui nous permettait de descendre presque sans lest.  
Nous emportons quatre appareils respiratoires, dont un de secours. Ces appareils se  
composent d'un obus d'oxygène comprimé d'une capacité de 1.600 litres, d'un masque  
600 relié à l'obus par un tube métallique de 2 mètres de long. Un premier manomètre  
indique la quantité de gaz contenue dans le tube, et un deuxième manomètre, muni d'un  
détendeur, permet de régler le débit qui peut varier de 2 litres à 10 litres à la  
minute.

Au-dessus de 8.000 mètres d'altitude, on est appelé à rencontrer des froids pouvant  
dépasse -40°. Le gaz contenu dans les obus, en se détendant brusquement, se  
605 refroidit encore plus. Il est donc utile de protéger les appareils contre le froid.  
Dans ce but, nous avons enfermé les obus dans des boîtes remplies de sciure de liège  
et nous avons fait garnir les masques de caoutchouc, afin que le métal ne nous brûle  
pas le visage.

Dans ce genre d'ascension, une des principales sources d'épuisement réside dans la  
610 nécessité dans laquelle on se trouve de soulever successivement les sacs de lest pour  
les vider par-dessus bord. Au-dessus de 8.000 mètres, cet effort devient absolument  
épuisant. Afin de remédier à cet inconvénient, nous avons fait attacher nos sacs de  
lest à l'extérieur de la nacelle. Pour les vider, il suffisait de couper une  
615 cordelette après laquelle ils étaient suspendus. Ils tombaient dans le vide et une  
deuxième cordelette, préalablement attachée à leur fond, les faisait basculer et se

vider automatiquement.

Pour déterminer l'altitude atteinte, nous emportions deux baromètres Richard enregistrant sur noir de fumée, ainsi qu'un thermomètre et un baromètre enregistreurs. Un dynamomètre à main pour mesurer la force musculaire, un appareil photographique, des fourrures, complétaient notre matériel.

620 Pour effectuer notre tentative, nous recherchions un ciel sans nuages et un vent excessivement faible. Dans les hautes régions de l'atmosphère on est appelé à rencontrer des courants aériens qui atteignent des vitesses dépassant 130 kilomètres à l'heure. Le 28 mai, par un temps idéalement pur, nous décidons de partir. Après

625 avoir fait sceller tous nos appareils enregistreurs par M. Magne, ingénieur de la maison Richard, nous nous élevons à 12 h. 16 de l'aéro-parc Clément-Bayard, à Lamotte-Breuil. Un faible vent nous pousse vers le sud. Nous emportons 112 sacs de lest de 20 kilos environ chacun. Pour obtenir une montée régulière et continue de 50 mètres à la minute, nous jetons un sac toutes les deux minutes.

630 Il est indispensable de s'élever très lentement, afin d'éviter toute diminution brusque de pression.

A 13 h. 18, nous atteignons 3.400 mètres et nous commençons à respirer l'oxygène. A 14 h. 35, nous planons au-dessus de 7.000 mètres. Nous dépassons une couche de cirri. A 15 heures, nous atteignons 8.000 mètres. Nous sommes environnés par de légers

635 flocons de neige. Le thermomètre marque -10 environ. Nous continuons à monter et, à 15 h. 15, nous dépassons 9.000 mètres. A 15 h. 32, je jette le 109e sac de lest et, à 15 h. 36, nous atteignons notre altitude maxima. Nous planons à 10.081 mètres au-dessus de la sphère terrestre.

640 Senouque essaie sa force au dynamomètre; alors qu'à terre l'aiguille s'arrêtait à 105, elle dépasse maintenant 110. J'essaie à mon tour; l'aiguille marque 155, alors qu'avant le départ elle n'indiquait que 140. Nos appareils débitent 5 litres d'oxygène à la minute et nous ne sommes nullement incommodés par la raréfaction de l'air.

Nous nous penchons sur le bord de la nacelle, la terre nous apparaît parfaitement

645 nette. Nous distinguons les villages, les routes, les arbres qui les bordent et jusqu'à l'ombre qu'ils projettent. La surface du globe nous semble légèrement concave. Notre regard embrasse un panorama dont nous croyons pouvoir évaluer le diamètre à 250 kilomètres environ. Au delà, la vue est limitée par un rideau de brume. Le thermomètre est descendu à -18 degrés, mais l'absence totale de vent nous

650 rend cette température très supportable. Nous n'avons plus que trois sacs de lest que nous conservons pour la descente, et notre provision d'oxygène s'épuise rapidement. Aussi décidons-nous de commencer à descendre.

La manoeuvre de la soupape dans les hautes altitudes est très délicate. Les ressorts qui actionnent les deux clapets sont constitués par six élastiques Sandow; lorsque le

655 froid devient intense, il est toujours à craindre que le caoutchouc ne devienne cassant. Aussi, entr'ouvre-t-on à peine la soupape, et n'est-ce pas sans une certaine angoisse que l'on écoute si elle s'est bien refermée. De plus, il est indispensable d'amorcer la descente par une rupture d'équilibre aussi faible que possible. Une manoeuvre un peu brutale provoquerait une vitesse de chute qui s'accélélerait et

660 qu'il deviendrait impossible d'enrayer étant donné le peu de lest dont on dispose. A 15 h. 40, je commence donc à soupaper et, après dix minutes d'efforts, nous constatons un léger mouvement de descente. A 16 h. 14, nous ne sommes plus qu'à 8.000 mètres.

La descente s'accélère et nous voyons le parachute équatorial s'ouvrir graduellement.

665 16 h. 20, et nous voici à 7.000. Les précédents mille mètres ont été descendus en six minutes. C'est trop rapide. Nous jetons un des trois sacs de lest qui nous restent.

16 h. 45. Nous voici à 5.000 mètres environ. La contraction des gaz pendant la descente a fait prendre à notre ballon une forme légèrement fusiforme et cette déformation a sa répercussion sur le parachute, qui a des mouvements ondulatoires

670 inquiétants. A 3.000 mètres, nous quittons les masques respiratoires. Nous nous rapprochons rapidement de la terre et, à 19 h. 5, nous nous apprêtons à effectuer l'atterrissage. Nous arrivons sur une route; je jette le dernier sac de lest, les tubes d'oxygène, le sac à bâche, pour essayer d'éviter les fils télégraphiques, mais en vain. Ironie des choses, après nous avoir allègrement enlevés dans la haute

675 atmosphère, notre coursier est incapable de nous faire franchir un obstacle de 3 mètres de haut. Après une courte lutte, les fils télégraphiques et les branches d'arbres nous livrent passage et l'atterrissage s'effectue sans encombre dans un champ voisin. Il est 17 h. 10. Nous sommes à deux kilomètres de Châtillon-sur-Seine. Nous avons donc parcouru un peu plus de 200 kilomètres à vol d'oiseau. Notre

680 ascension ayant duré 4 h. 54, nous trouvons une vitesse moyenne de 40 kilomètres. Au point de vue physiologique nous pouvons donc affirmer que l'organisme humain,

grâce au complément d'oxygène que nous lui avons fourni, résiste parfaitement pendant un laps de temps assez considérable à une dépression de 545 millimètres, correspondant à une altitude d'environ 10.000 mètres.

685 Il est juste d'ajouter que, si l'organisme ne se ressent pas d'une façon immédiate d'une pareille dépression, il n'en est pas moins assez sérieusement éprouvé dans la suite. Le coeur, battant à la cadence de 110 pulsations à la minute, produit dans les artères et dans les veines une pression égale à une colonne de 25 centimètres de mercure environ. Lorsque la pression extérieure est réduite à 210 millimètres, alors

690 que la pression interne est de 250 millimètres, il se produit dans les tissus du système circulatoire une tension considérable, et il est certain qu'une rupture artérielle ou une extravasation veineuse sont toujours à craindre.

Voici quelques mots sur les différents troubles qui résultèrent pour chacun de nous de cette ascension.

695 Albert Senouque éprouva simplement une profonde dépression physique... Jacques Schneider se réveilla le lendemain avec les veines du pied gauche fortement enflées et fut pris, après le déjeuner, de phénomènes d'essoufflement qui durèrent une heure environ. Le surlendemain il constatait une légère hémorragie intestinale. Pour ma part, je ne ressentis d'abord rien, mais quarante-huit heures après j'éprouvai une

700 certaine oppression suivie de courbature cardiaque. Pour donner une idée de la pression subie dans les artères, je citerai le fait suivant: le docteur Héron de Villefosse, qui avait pris ma tension artérielle la veille de l'ascension, constata au retour que de 23 elle était tombée à 16...

705 Nous n'avons ressenti ni les uns ni les autres la moindre douleur dans les oreilles, grâce probablement à la fréquence des mouvements de déglutition que nous avons faits, dans le but d'assurer la perméabilité de la trompe d'Eustache et de maintenir le tympan entre deux pressions sensiblement égales.

En résumé, il semble résulter de nos constatations que les accidents qui se produisent au cours des ascensions élevées dépendent moins du défaut d'équilibre

710 entre les pressions externe et interne que du manque d'oxygénation des éléments essentiels du sang. Et nous sommes fondés à tirer cette conclusion, puisqu'il a suffi d'assurer à nos poumons un apport régulier d'oxygène pour nous mettre tous trois à l'abri de troubles graves.

715 Quelle est la limite extrême au-dessus de laquelle la vie deviendrait impossible? Quelle dépression faudrait-il atteindre pour provoquer la rupture finale de notre équilibre organique? C'est ce que nous ne pourrons savoir que par l'expérience, c'est-à-dire en essayant de nous élever encore plus haut, et nous espérons bien y réussir.

MAURICE BIENAIMÉ.

720 7 juni 1913 L'Illustration

<http://www.gutenberg.org/files/38868/38868-h/38868-h.htm>

725 7 juni 1913 **M. Farman's Week-end Trip.**

LEAVING Buc at 6 p.m. on Sunday week, M. Farman, accompanied by Senouque, visited the Touraine district, where photographs were secured of several of the noted castles &c. By way of Rambouillet, Chartres and Beaugency the voyagers then returned to Chambord, arriving at 7.48. Leaving there the next morning at 5 a.m., the two went to Blois and Chaumont, and landed at Pont Levoy. From there they returned to Buc by way of

730 Montrichard, St. Aignan, the Cher Valley, Orleans, Etampes and Rambouillet. They reached home at 9.30 a.m., and in the two days had covered 800 kiloms.

3 januari 1914 **Aerial Touring on Farmans.**

735 ON the 26th ult., Henry and Mme. Farman, Barbaroux, and Senouque on their Farman machines made a fine flight from Buc round Dreux, Chartres, and Orleans, eventually returning to Buc.

7 februari 1914 **Maurice Farman's Week-end Trip.**

740 ACCOMPANIED by Senouque, Maurice Farman on Monday flew from Buc to just by Orleans, and after taking lunch with the well-known French sportsman M. Georges Leys at the Chateau d'Alloc, returned to Buc by way of Etampes and Rambouillet.

12 februari 1914 **Nachtelijke vluchten.**

745 Het pas door den Duitschen aviateur Ingold verbeterd duurrecord heeft de Fransche vliegers en autoriteiten wakker geschud. Sterker prikkel dan de naijver tegenover de Duitschers bestaat er voor de Franschen niet, aldus de New-York Herald. Het is dan ook den Franschen een groote grief, dat de Duitschers reeds zoo menig

750 record, dat eertijds op naam van Franschen stond, hebben verbeterd. En het resultaat is, dat er in de Fransche aviatische wereld meer beweging heerscht dan ooit. Men heeft begrepen, dat, wil het record, door den Duitscher Ingold opgezet, weer door een Franschman worden verbeterd, daarvoor in de allereerste plaats een groote routine in het maken van nachtelijke vluchten noodzakelijk is.

755 De bekende Fransche luchtpionier Maurice Farman is zich reeds aan het oefenen in het maken van nachtelijke vluchten. Zondagnacht maakte hij zijn eerste vlucht boven het slechts zwakjes door de maan verlichte vliegveld te Etampes. Hij werd op deze tochtjes – want hij steeg dienzelfden nacht een paar malen op – vergezeld eerst door den heer Senouque en daarna door Rougerie (waarschijnlijk is deze laatste de in Amsterdam welbekende passagier van den watervlieger Levasseur). Beide tochten slaagden naar wensch. Daarna steeg Farman weer alleen op en maakte een langere excursie over Chalo-Saint-Mars, boven Monnerville en Angerville en daarna een eind langs den spoorweg naar Orleans. Geholpen door de lichtjes van de verschillende dorpen, die hij op zijn weg overvloog, kwam de koene vlieger behouden in het vliegveld terug.

760 Den volgenden avond maakte Farman een mooien tocht met een passagier van Buc naar Etampes en van daar na een korte rust, over Chartres, Rambouillet en Versailles terug naar Buc.

28 februari 1914 **M. Farman Gives His Daughter a Flight.**

770 AT Buc, on the 18th, Maurice Farman gave his daughter her *baptême de l'air*, and took her for a little excursion to Rambouillet. He also made a long cross-country flight with Senouque as passenger.

14 maart 1914 **M. Farman's Weekly Jaunt.**

775 FOR his usual weekly excursion, Maurice Farman, on the 5<sup>th</sup> inst., accompanied by his daughter and Senouque, went from Buc to Chambord. They returned to Buc during the afternoon, passing by Etampes *en route*.

28 maart 1914 **Changing Pilots in Mid-air.**

780 ANOTHER interesting experiment by way of showing that it is possible for a pilot of a machine to be changed in mid-air, was made by Maurice Farman during a flight with Senouque on the 23th from Buc to Tillieres-sur-Avre in the Eure district. The manoeuvre was successfully accomplished on an ordinary type of machine, *i.e.*, one not fitted with dual control.

785 4 april 1914 **Aerial Touring by Maurice Farman.**

790 On the 25th ult., accompanied by Senouque, Maurice Farman paid a visit to Tillieres, while the Marquis de Lorient-Tholozan, with Derome, made a trip to Chartres, passing by Chevreuse, Dampierre, Rambouillet and Gallardon. Late in the evening, Maurice Farman, with Derome, made a long flight at a good height on a machine fitted with Fallot headlights. [...]

29 mei 1914 **The Aerial Picnic.**

795 In spite of the wretched weather the picnic arranged by the Association Amicale des Aviateurs for Sunday last was a great success, thirteen being flown over tot the rendezvous, Chartres. Those taking part were Fourny (M. Farman) with Derome as passenger from Etampes, Leblanc (Blériot) with A. Guymon, Giraud (Blériot) with Max Bruyere, Comte de Lorient Tholozan (Blériot), Senator Reymond (Blériot), M. Farman (M. Farman) with Barbaroux, Bille (H. Farman), Auger (M. Farman) with Senouques, Molla (R. E. P.),  
800 Marquis de Lorient Tholozan (M. Farman), all from Buc, Mahieu (Voisin) with two passengers from Chateaufort, Bonnier (Nieuport) with Mme. Bonnier from Villacoublay, and Lenoir (Blériot) from Juvisy. After the picnic several of those taking part indulged in some fancy flying before one and all returned to their starting points.

## Personenregister

Clumes Ross.....	1
Dr. Stuhlmann.....	1
M. J van Hoboken.....	1
Marsman.....	1
Kimura.....	1
Nangumo.....	1
S. en K. Hirayama.....	1

Sotomé.....	1
DANIEL L. HAZARD.....	2
W. Brückmann in Switzerland in 1909.....	2
A. Senouque on Mont Blanc in 1906.....	2
Charcot returns to the Antarctic.....	2
Tabuteau.....	3
Legagneux's record for the Coupe Michelin.....	3
Eugène Renaux.....	3
fabrikant Michelin.....	3
Weymann.....	3
Manuel Fay.....	3
Léon Morane.....	3
Maurice Farman.....	3
Neubauer.....	3
onze landgenoot Henri Wijnmalen.....	4
Bienaimé.....	5
Herson en Suring.....	6
Duval.....	6
van Meel.....	6
belgischen heer Aercellin.....	6
generaal van Heutsz.....	6
Valentine.....	6
Train.....	6
Barra.....	6
Mayor and Mayoress, Sir William and Lady Crundell.....	6
General Inglefield, commanding at Dover.....	6
Gibert.....	7
Garros.....	7
Kimmerling.....	7
Beaumont.....	7
Leon Boedels, de Amsterdamsche "komiek".....	7
Védrines.....	8
Bernard.....	9
Molla.....	9
ADJUTANT DREVET and Segt.-Major Quennehe.....	9
Lieut. Vogoyeau, with Sergt. Picard.....	9
Barbaroux.....	9
Mme. Renaux.....	9
Mme. Bouchet as passenger.....	9
Henry Farman.....	9
Gougenheim.....	9
Minier.....	9
Legras.....	9
Lieut. Cesari.....	9
Adjutant Parent.....	9
Fourny.....	10
Gaston Tissandier.....	10
Jacques Schneider.....	10
M. Magne, ingénieur de la maison Richard.....	11
Duitschen aviateur Ingold.....	12
Marquis de Larienty-Tholozan, with Derome.....	13
Leblanc (Blériot) with A. Guymon.....	13
Giraud (Blériot) with Max Bruyere.....	13
Senator Reymond (Blériot).....	13
Bille (H. Farman).....	13
Auger (M. Farman).....	13
Mahieu (Voisin) with two passengers.....	13
Bonnier (Nieuport) with Mme. Bonnier.....	13
Lenoir (Blériot) from Juvisy.....	13