

## De Europeesche rondvlucht van 1911 in Venlo

### Inhoudsopgave

De Europeesche rondvlucht van 1911 in Venlo.....	1
4 februari 1911 De Europeesche Rondvlucht. ....	1
9 februari 1911 Vliegen. RONDVLUCHT DOOR EUROPA. ....	1
31 maart 1911 Luchtvaart. DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT GEWIJZIGD. ....	2
25 april 1911 Luchtvaart. DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT.....	2
2 mei 1911 De Europeesche rondvlucht .....	2
20 mei 1911 DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT. ....	3
20 mei 1911 SPORT. Luchtvaart. Vliegweek te Winschoten. ....	3
De Europeesche rondvlucht is thans als volgt vastgesteld: .....	3
23 mei 1911 Vliegen. DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT. ....	3
27 mei 1911 Vliegen. DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT. ....	3
1 juni 1911 DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT. ....	3
9 juni 1911 DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT. ....	4
9 juni 1911 BAARLE-NASSAU. 7 Juni .....	4
12 juni 1911 DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT. ....	4
17 juni 1911 Europeesche rondvlucht. ....	5
17 juni 1911 DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT. ....	5
Marking the European Circuit Course. ....	6
The European Circuit. ....	6
20 juni 1911 Te Luik. ....	7
21 juni 1911 De Europeesche rondvlucht. ....	7
22 juni 1911 Te Roermond. ....	8
23 juni 1911 Uit Venlo. ....	12
24 juni 1911 Op het vliegterrein te Venlo. ....	14
28 juni 1911 Uit het vliegekamp te Berchem (Brussel) .....	18
THE EUROPEAN CIRCUIT. ....	19
8 juli 1911 PARYS, 7 Juli 1911. ....	21
De winners der étapes. ....	21
Nummering van de vliegers van de Europeesche Rondvlucht .....	23
Les Aviateurs militaires:.....	24

#### 4 februari 1911 De Europeesche Rondvlucht.

- 5 Men meldt ons: Met zekerheid kan thans meegedeeld worden, dat, dank zij de bemoeiingen der Eerste Nederlandsche Vliegvereeninging te Breda, de groote Europeesche vliegwedstrijd ook Nederland zal aandoen. De af te leggen weg is dus: Parijs - Berlijn - Nederland - Brussel - Londen - Parijs.
- 10 [N.B. Invoeringsnummer 0741 bevat de kaart van 52 Venlo O. van 1935 en invoeringsnummer 0738 een schematisch overzicht van Blerick en omgeving uit 1914]

#### 9 februari 1911 Vliegen. RONDVLUCHT DOOR EUROPA.

- Wij ontvangen het volgende schrijven:
- 15 In meerdere avondbladen van 3 Februari l.l. komt een bericht voor betreffende de leiding van het Circuit Européen (ook) door ons land.
- Dat bericht is onjuist.
- De zaak is deze:
- 20 Uiteraard moest het plan van eene rondvlucht: Parijs, Luik, Hamburg, Berlijn, Hannover, Keulen, Brussel, Calais, Dover, Londen, Parijs, in hooge mate belang inboezemen ook aan onze Nederlandsche Vereeninging voor Luchtvaart. Nederland, zoo meende het hoofdbestuur dezer nationale instelling, mocht niet ontbreken in de rij der natiën, wier naam verbonden zal blijven aan eene onderneming, waaruit het vliegwerktuig, tot nu toe in hoofdzaak middel tot hoogst belangwekkende sport, naar alle waarschijnlijkheid te voorschijn zal treden als voertuig der toekomst, en als
- 25 zoodanig, de toekomst beheerschend, alle bestaande toestanden en verhoudingen wijzigend.
- Genoemd hoofdbestuur slaagde er in, om, onder zekere voorwaarden, de belofte te verkrijgen, dat tusschen de rondvluchtstations Keulen en Brussel, op weg naar Calais, zullen worden ingeschakeld een ruststation en een doorgangstation op Nederlandschen
- 30 bodem.
- Dit was op 12 Januari j.l. Op 16 Januari werd geïnstalleerd een "Comité voor de voorbereiding en regeling van de Rondvlucht door Europa, voor zoover Nederland daarin betrokken is" (kortweg R. C. E.); en dit comité heeft gemeend, zich voor technische hulp en voorlichting te moeten wenden tot de twee Ned. Industriele ondernemingen,

35 die zich speciaal met aviatiek bezig houden, de N. V. Mpij. "De Luchtvaart", wier vliegkamp Soesterberg, en de N. V. Eerste Ned. Vliegvereëning, wier vliegkamp nabij Breda, alleszins geschikt zijn, om te dienen als de stations, ons op Nederlandschen bodem toegezegd.

40 Heden is ons de bona fide belanglooze medewerking der beide V. Venn. en die harer, op technisch en financieel gebied zoo hoog staande, bestuurders definitief verzekerd. Ons eerste werk moet nu zijn het bijeenbrengen van een, voldoende groot, garantiefonds.

45 Wil daarom, geachte redacteur, aan dit schrijven de, grootste mogelijke, openbaarheid geven.

Ieder, die voor minstens f 100 op ons garantiefonds inschrijft, brengt ons comité nader aan het einddoel.

31 maart 1911 **Luchtvaart. DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT GEWIJZIGD.**

50 In het programma van de Europeesche rondvlucht voor vliegers is een wijziging gebracht.

Deze groote internationale vliegwedstrijd, uitgeschreven door Het Parijsche blad *Le Journal*, dat 200,000 francs uitloofde, en gesteund door de Londensche *Standard*, de *Berliner Zeitung am Mittag*, de *Petit Bleu*, Te Brussel, en de Ned. Ver. voor de Luchtvaart, zou gaan over Frankrijk, Duitschland, Nederland, (Soesterberg en Breda), België en Engeland.

55 In den laatsten tijd echter was er in Parijs een felle campagne op touw gezet, om de rondvlucht niet over Duitschland te laten gaan. Vooral de *Matin* was geweldig tegen zijn concurrent *Le Journal* te keer gegaan. De Fransche chauvinisten maakten zich er weer warm over en beweerden, dat men de geheimen van de aviatiek, door het Fransche genie uitgedacht, niet aldus aan Duitschland mocht overleveren.

60 Dagen lang is er gestookt, met aanplakbiljetten, met woedende artikelen, met pamfletten, die op de boulevards werden uitgeschreeuwd, en het resultaat is, dat *Le Journal* inderdaad besloten heeft de route van den vliegtocht te veranderen.

65 Wel blijft het blad de bewering dat Frankrijk de geheimen van zijn aviatiek aan Duitschland zou overleveren kinderachtig noemen, maar het doet opmerken, dat de in Frankrijk ontstane praatjes ook over de grenzen komen, zoodat de atmosfeer waarin de grootsche sportbetooging gehouden zou worden is bedorven. Om oneëigheid onder de Franschen te voorkomen, is dus thans besloten de vlucht niet over Duitsch grondgebied te doen gaan.

70 De 200,000 francs, door *Le Journal* uitgelooft blijven gehandhaafd.

Te Brussel is een conferentie gehouden om over deze wijziging te beraadslagen. Besloten is de rondvlucht in Frankrijk door België, Nederland en Engeland te doen gaan.

75 Van Parijs zou gevlogen worden naar Luik, van Luik naar Soesterberg en dan via Brussel naar Londen.

25 april 1911 **Luchtvaart. DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT.**

80 Er is sprake van om bij de Europeesche rondvlucht, in Juni te houden, ook Venloo als tusschenstation op te nemen in de reeks.

Zooals men weet gaat de tocht eerst van Parijs naar Soesterberg en dan terug naar België en men meldt ons nu uit Venloo, dat het uitzicht is geopend op een onderbreking van dien tocht aldaar op de Groote Heide. Er heeft zich te Venloo eene commissie gevormd, met den burgemeester aan het hoofd, om het vrij aanzienlijk waarborgfonds bij elkaar te krijgen in aandeelen van f50.

85 2 mei 1911 **De Europeesche rondvlucht**

Omtrent het gedeelte van de Europeesche rondvlucht, voor zoover die ons land betreft, kunnen we nog het volgende mededeelen:

90 Na de étape Luik Spa-Luik zullen de deelnemende aviateurs op Woensdag 21 Juni 's middags in groepen van drie te Luik opstijgen.

Onderweg zal geland worden te Venlo en Nijmegen, terwijl de étape eindigt te Soesterberg. Den volgenden dag, 22 Juni, zal een rustdag zijn. Het Nederlandsch comité zal alsdan een vlucht organiseren Ede Het Loo, waarvoor een som van 500 gulden aan prijzen wordt uitgelooft.

95 Uit Soesterberg vertrekt men Vrijdag om 8 uur. Waarschijnlijk zal geland worden op de Molenheide te Breda. De aviateurs zullen te Berchem bij Antwerpen arriveeren tegen 3 uur.

De Parijsche >>Journal<< zal op zijn kosten een specialen trein doen loopen, die de geheele route zal volgen, en die in zes wagons alles zal bevatten wat de aviateurs onderweg ter reparatie mochten noodig hebben.

100

20 mei 1911 **DE EUROPEESCHE RONDLUCHT.**

105 Ter gelegenheid van de Europeesche rondvlucht plaatst het Fransche blad *Le Journal* - organisator van de rondvlucht - met behulp van de nationale comité's langs den weg, door de rondvlucht te nemen, van verre zichtbare teekens, zoodat de vliegers zich daarop kunnen richten om hun weg te vinden. Deze teekens - bestaande uit groote witbeschilderde kruisen - worden op het terrein gelegd, zoodat zij van boven af duidelijk opvallen. Zij zijn bestemd om te blijven liggen als vaste bakens voor

110 bepaalde luchtwegen. Voor den autodienst langs den te volgen weg is het totale aantal benoodigde auto's nog lang niet verkregen, maar de lust om bij deze rondvlucht hulp te verleenen, blijkt zoo levendig te zijn, dat verondersteld mag worden, dat binnenkort de 68 auto's, welke noodig zijn, ter beschikking zullen staan. Alles duidt er op, dat in sportkringen groote belangstelling heerscht voor de rondvlucht.

115 20 mei 1911 **SPORT. Luchtvaart. Vliegweek te Winschoten.**

Te Winschoten was ook den tweeden dag, tengevolge van hevige rukwinden, Max Olieslagers verhinderd te vliegen. Wederom waren duizenden menschen aanwezig, die van vijf tot acht uur wachtten.

120 In de nabijheid van Vries (Dr.) wordt een vliegkamp ingericht ten behoeve van de heeren De Schepper en Hagen, te Groningen. Men hoopt 1 Juni het terrein gereed te hebben waarna de vlieg oefeningen onmiddellijk zullen aanvangen. De heeren De Schepper en Hagen hopen dit jaar hun brevet als aviateur te verwerven.

125 **De Europeesche rondvlucht is thans als volgt vastgesteld:**

18 Juni. Parijs-Luik, met verplichte landing te Reims.

20 Juni. Luik-Spa en terug.

21 Juni. Luik-Soesterberg, met verplichte landing te Venlo. (Van een tusschenlanding te Nijmegen is dus blijkbaar afgezien.)

130 23 Juni. Soesterberg-Brussel, met verplichte landing op het vliegterrein bij Breda.

25 Juni. Brussel-Roubaix.

26 Juni. Roubaix-Calais.

27 Juni. Calais-Londen, met landing te Dover en te Brighton.

29 Juni. Londen-Calais.

135 30 Juni. Calais-Parijs, met landing te Amiens.

23 mei 1911 **Vliegen. DE EUROPEESCHE RONDLUCHT.**

De commissaris-generaal voor de Europeesche rondvlucht in Nederland deelt mede, dat de inschrijvingstermijn voor de vlucht eerst 8 Juni te middernacht sluit.

140 Inschrijvers, die zich voor 1000 francs, daarna 2000 francs. Eerst 8 Juni zal dus het aantal deelnemers definitief vaststaan. Dat zulks het geval moet zijn een tiental dagen voordat de rondvlucht begint, houdt verband met de noodzakelijkheid, voor de vliegkampen te Luik en Soesterberg, om ongeveer te weten, voor hoeveel vliegmachines bergruimte aanwezig moet zijn. Dezer dagen bezocht de commissaris-generaal Limburg, o.a. met het doel met het comité te Venloo eenige schikkingen te treffen en den autopostdienst langs het parcours te verzekeren. De burgemeester aldaar, voorzitter van het comité, zegde zijn hulp toe voor ht plaatsen van de wegbakens in het grootste gedeelte van Limburg. In Maastricht vond de commissaris groote bereidwilligheid bij eigenaars van auto's om hun vervoermiddel tijdelijk te doen meedoen aan de

150 wegbeveiliging gedurende de rondvlucht.

27 mei 1911 **Vliegen. DE EUROPEESCHE RONDLUCHT.**

De beide Belgische commissaris voor de rondvlucht, de heeren Gérard en Delannes, hebben, op verzoek van *Le Journal*, dezer dagen ons land bezocht en met den

155 Nederlandschen commissaris-generaal de plaatsen bepaald, waarlangs de rondvlucht zal voeren. Daar zullen, gelijk reeds werd medegedeeld, groote witte kruizen worden gelegd als wegwijzers. Dit is een Belgisch denkbeeld, hetwelk zoo practisch schijnt, dat *Le Journal*, teneinde eenheid op het geheele vasteland te verkrijgen, heeft verzocht den geheelen weg zoodanig aan te duiden. Het Parijsche blad draagt hiervoor de kosten. De vlieglijn tusschen de verplichte neerdaal-punten wordt van afstand tot afstand door groote witte kruizen aangegeven, gelegd met den grooten arm in de richting van de lijn. Ieder kruis weegt ongeveer 300 K.G. In ons land komen er zoo

160 34.

165 1 juni 1911 **DE EUROPEESCHE RONDLUCHT.**

De inschrijvingstermijn voor de Europeesche rondvlucht is gesloten. Er zijn niet

170 minder dan 56 vliegers ingeschreven, met 23 verschillende typen van vliegtuigen. Van de 56 vliegmachines zijn 21 biplans en 35 monoplans. De namen van de deelnemers zijn nog niet alle bekend gemaakt, maar met zekerheid weet men, dat Védrières, de winner van den wedstrijd Parijs-Madrid, er toe behoort en alle deelnemers aan den wedstrijd Parijs-Rome-Turijn.

3 jun 1911 **Vliegen.**

175 Het getal deelnemers aan de Europeesche rondvlucht is met vier vermeerderd en bedraagt nu zestig. Hoeveel daarvan zouden er het einddoel bereiken?

3 juni 1911 Voor de Europeesche rondvlucht zijn er nog twee nieuwe deelnemers ingeschreven. Twee-en-zestig vliegers hebben zich nu opgegeven.

180 6 juni 1911 Het getal deelnemers aan de Europeesche rondvlucht is nu gestegen tot 63.

9 juni 1911 **DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT.**

185 De Commissaris-Generaal voor de Europeesche rondvlucht in Nederland deelt ons mede, dat hij bij zijn laatste bezoek aan Parijs daar algemeene geestdrift bespeurde voor de Europeesche rondvlucht. Men heeft er bijzonder veel verwachting van het welslagen. Het aantal inschrijvingen overtreft dan ook alle verwachtingen. Men kan thans 64 deelnemers noteeren, waarvan er 37 monoplans en 27 biplans zullen besturen. In den morgen van Woensdag 21 Juni vertrekken de vliegers uit Luik, zoodat de 190 eerstaankomenden dienzelfden dag te Soesterberg verwacht kunnen worden. Men meent de route Luik-Venloo langs de Maas, en van Venloo linea recta naar ons nationaal vliegkamp. Daar worden de vliegers dan 22 Juni op feestelijke wijze ontvangen door de Maatschappij van Luchtvaart, waarna zij den volgenden dag in rechte lijn naar Gilse-195 Rijen en van daar naar Brussel vertrekken. Het lijkt ons niet overbodig te vermelden, dat in het vliegkamp Soesterberg een soort van woningbureau zal zijn dat onder leiding staat van den heer G. G. Meisner, en waar een ieder inlichtingen kan verkrijgen voor logies in de omstreken van het vliegkamp.

200 9 juni 1911 **BAARLE-NASSAU. 7 Juni**

De burgemeester dezer gemeente heeft een schrijven ontvangen van het comité der Europeesche Rondvlucht. In dat schrijven wordt medegedeeld, dat ook deze gemeente valt in de route die de vliegers moeten volgen nl. Luik Soesterberg, en Soesterberg 205 Gilze Rijen, enz. Evenals in andere op den te volgen weg gelegen plaatsen, zal ook hier als wegwijzer een groot witgeverfd kruis worden nedergelegd, ter zwaarte van 300 KG. 56 vliegmachines, waaronder 21 biplans en 35 monoplans, nemen aan deze Europeesche Rondvlucht deel, welke aanvang zal nemen op Zondag 18 Juni.

210 12 juni 1911 **DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT.**

Van de 68 vliegers, die hadden ingeschreven voor de Europeesche rondvlucht, welke a.s. Zondag te Parijs begint, hebben er zich 16 teruggetrokken, zoodat het aantal deelnemers nu 52 bedraagt. Daarvan is één Nederlander, nl. Henri Wijnmalen, met een Farman-biplan, onder de 215 overigen zijn de beroemdste vliegers van den laatsten tijd, winners van groote wedstrijden en van bijzondere prijzen. De lange lijst bevat o.a. de namen van Beaumont, Garros, Frey en Vidart, die onlangs van Parijs naar Rome vlogen, Védrières, winnaar van den wedstrijd Parijs-Madrid, Renaux de man van den tocht naar de Puy de Dome, Tabuteau, bekend door de langste vlucht, Bielovucie, die verscheidene groote 220 vluchten gemaakt heeft, enz. Ook Train is er bij, met wiens vliegtoestel het ongeluk gebeurde, dat op het vliegterrein te Issy aan Berteaux het leven kostte. Meest zijn het Fransche vliegers. De Engelschen schijnen zich onthouden te hebben. Aan prijzen is er voor een totaal-bedrag van 457,500 francs uitgelooft, waarvan 200,000 fr. door het Parijsche dagblad *Le Journal*. 225 Ook in ons land zijn de voorbereidingen voor dezen grooten wedstrijd in vollen gang. Men is thans bezig de zeer zware kruisen te leggen, welke den vliegers tot bakens moeten dienen. In vier goed bevrachte spoorwagens zijn ze uit België aangevoerd. Bij het leggen van die bakens ondervonden van gemeentelijke zijde zij, welke deze taak op zich namen: de heeren Ph. Straetmans uit Maastricht, A. Diemont uit Venlo, F. A. van 230 Heyst uit Wijk-bij-Duurstede, W. C. van Heutsz uit Doorwerth en J. Visser uit Breda, de meest mogelijke hulp. Waarschijnlijk zullen deze kruisen, welke bestemd zijn te blijven liggen, door den A.

N. W. B. onder zijne hoede genomen worden, die daarmede zijn zorg zal uitstrekken over den eersten luchtweg die afgebakend is.

235 In het vliegekamp te Soesterberg worden ook velerlei voorbereidselen gemaakt. Er wordt daar een leger van dagblad-correspondenten verwacht gedurende de dagen die verlopen tusschen het vertrek en den terugkeer der vliegers in Parijs. De heer Prade van het *Journal* rekent dat ongeveer 50 buitenlandsche journalisten te Soesterberg de aankomst der deelnemers zullen verbeiden.

240 Een tentenkamp zal worden ingericht om den vertegenwoordigers der pers nachtverblijf te verschaffen.

Het hoofdbestuur der posterijen en telegraphie heeft een specialen telefoon- en telegraafdienst georganiseerd, terwijl ook gezorgd is voor een telegrafische verbinding der auto-posten langs het parcours met het vliegekamp.

245 Door het organisatie-comité wordt den vliegers aanbevolen, bij het verlaten van Luik, de Maas te volgen en zooveel mogelijk langs den linkeroever te vliegen, waar op verschillende plaatsen gemakkelijk geland kan worden. Langs dit parcours zullen groote witte, houten kruisen worden geplaatst. Wordt te veel van den te volgen weg afgeweken, dan zullen de vliegers zwart-witten of rood-witte kruisen gewaar worden,

250 al naar gelang zij te veel naar rechts of te veel naar links gaan. Wanneer de vliegers van de derde étape Luik-Soesterberg het vliegekamp te Ans verlaten, gaan zij in N. N.-O. richting, laten Luik rechtsliggen en komen bij Haccourt tegenover Visé, aldus bij de Maas. Over Maastricht, Maasyck, wordt Roermond bereikt, waar de Maas wordt overgestoken en den rechteroever gevolgd, om op 3 K.M. van Venlo op het vliegekamp te Heide te kunnen dalen. Na Venlo laten de vliegers tot Batenburg de Maas en de spoorlijn rechts liggen, om bij Grave weer bij de Maas terug te komen.

255 Vervolgens moeten de vliegers Nijmegen op grooten afstand rechts laten liggen, terwijl de Waal wordt overgestoken ten oosten van Tiel; de Lek bij Overlangbroek. Dan wordt de spoorlijn Arnhem-Utrecht bereikt bij Maarn. Daar zullen de vliegers weldra links den Dom van Utrecht gewaar worden en rechts het militaire kamp. Daar

260 tusschendoor vliegend worden de deelnemers zeer gemakkelijk het vliegekamp Soesterberg gewaar. De afstand Luik-Venlo bedraagt 95 K.M. en van Venlo naar Soesterberg 120 K.M.

17 juni 1911 **Europeesche rondvlucht.**

265 Donderdag vertoefden alhier de heeren Leon Gérard, ingenieur uit Brussel, commissaris-generaal voor België en A. Th. Straetmans, Maastricht lid van het organisatie-comité der Europeesche rondvlucht.

De eigenaar van hotel du Lion d'Or, waar beide heeren afstapten, de heer Aug. Raijmann deelde ons eenige gegevens mede, hem door genoemde heeren verstrekt.

270 Deze vertoefden in deze streken om grenskruisen te plaatsen ter linkerzijde der Maas te Kelpen en Meijel, terwijl ook nabij Swalmen een grenskruis is neergelegd nabij de Duitse grens.

Deze kruisen zijn voor de vliegers als zoovele bakens, om verdwalen te voorkomen. Aan den vorm der kruisen zien zij, of ze rechts dan wel links moeten blijven. Over kruisen heen te vliegen is volstrekt geen voorschrift. [...]

275 Verwacht wordt, dat de meeste vliegers op de hoogte van huize Donck de Maas zullen passeeren, om verder langs den rechter oever te vliegen in de richting Swalmen.

Hieruit zou men mogen besluiten, dat het sportterrein in de Stadsweide, de Weerd en de Hornerweg de beste gelegenheid zullen bieden om iets te zien. [...]

280

17 juni 1911 **DE EUROPEESCHE RONDVLUCHT.**

Zondag 18 Juni a.s. zal in de historie van de verovering der lucht een datum van beteekenis worden. Dan toch zullen op het manoeuvre-veld te Vincennes bij Parijs de deelnemers aan het "circuit européen" starten, en naar het zich laat aanzien het definitieve bewijs leveren van de overwinning van den mensch over de atmosfeer. Dan zullen wij de apotheose bijwonen van den "plus lourd que l'air" door Titanen gevoerd over vier landen, niettegenstaande topografische moeilijkheden en luchtschommelingen. En tegen den hemel zullen we een heele luchtvloot zich zien afteekenen, een armada, zich richtend naar de vier hoofdsteden.

290 Op de lijst der ingeschrevenen vinden wij Tabuteau, winner van de coupe Michelin en wereldrecordhouder van den afstand; Védrines, den winner van Parijs-Madrid; Beaumont, den triomfator van Parijs-Rome, en Garros, hun "runner up" in beide courses. En dan Wijnmalen, onze Wijnmalen; en Frey, Brelovucic, Renaux, Weijman, Loridan, die allen reeds hun sporen reeds hebben verdiend met sensationeele vluchten en die, elk op hun beurt, in aanmerking komen om zich te plaatsen in den wedvlucht der vier hoofdsteden.

295 Wie onder hen zullen de glorieuse verrichtingen van Blériot herhalen en zonder de minste aarzeling het Kanaal overvliegen met een zekerheid als alleen de beredeneerde practijk van de vliegekunst aan haar beste leerlingen schenkt?

300 Waarschijnlijk zullen het velen zijn en zullen de Londenaars na de prachtige  
kroningsfeesten in Hendon Park een niet minder grootsch en zeker niet minder  
indrukwekkend schouwspel genieten.  
Twee Belgische aviateurs, graaf d'Hespel en Kuhling, zullen aan den wedstrijd  
deelnemen. De eerste vliegt met een Deperdussin, de tweede met een Blériot-eendekker.  
305 D'Hespel heeft enorme vorderingen gemaakt in den laatsten tijd en hij is een even  
handig als bemind vlieger geworden. Kuhling is in de eerste plaats bekwaam  
mécanicien. Men zal hem misschien niet onder de snelsten zien aan het hoofd der  
leiders; maar hij zal zijn eendekker weten te verzorgen en in de eind-classificatie  
een eervolle plaats innemen.  
310 Hoewel zullen er Zondag den raid beginnen? Het is heel moeilijk hierop te antwoorden,  
doch als het weer een beetje wil kan men rekenen op een vijftigtal startenden te  
Vincennes. Neemt men in aanmerking de lengte der eerste étape: Parijs-Luik en de  
moeilijkheden van den overtocht der Fransche en Belgische Ardennen, dan zullen  
denkelijk een twintig à dertig deelnemers den tocht over ons land: Luik-Maastricht-  
315 Venlo-Soesterberg-Utrecht-Breda-Brussel de tweede helft van de volgende week zullen  
meemaken.

17 juni 1911 FLIGHT <http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1911/1911%20-%200523.html>

#### 320 **Marking the European Circuit Course.**

320 HELPFUL work is being put in by the Automobile Association and Motor Union in marking  
out the course to be taken by the competitors in the European Circuit while over  
British soil. The points are from Dover to Shoreham, and from there to Hendon. At the  
most conspicuous places large white arrows, 72 ft. in length an 12 ft. wide, will be  
325 placed on the ground, while at intermediate places smaller arrows, 36 ft. in length,  
will be laid down. Along the route, at certain points, captive balloons will be sent  
up to afford landmarks tot the competitors.

17 juni 1911 FLIGHT <http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1911/1911%20-%200532.html>

#### 330 **The European Circuit.**

330 IN our last issue we were able to give the details of the route of this great  
International competition, which is due to start from Vincennes to-morrow (Sunday).  
The first stage will be to Rheims. Brussels should be reached on June 23<sup>rd</sup>, and by  
the 27<sup>th</sup> the competitors are scheduled to arrive at Hendon, after having stopped en  
335 route at Dover and Shoreham on their journey from Calais. The return journey to  
Calais will be made two days later.  
Since we gave the list of entries in our last issue there have been 29 additions to  
the list, but several of them have since declared forfeit. These additions which  
still figure on the list, however, are a Caudron biplane (de Laet), four Morane  
340 monoplanes (Garnier, Morison, Verrept, Dalger), three Blériots (Le Lasseur, Lemartin,  
Kuhling), two Deperdussin monoplanes (Valentine and Baron de Francq), Aviator biplane  
(Denduyver), Barillon monoplane (Barillon), Tellier monoplane (Prince de Nissole),  
Nieuport monoplane (Weymann), R.E.P. monoplane (Gibert), Vinet monoplane (S. Fersa),  
345 Bennet Labranche monoplane (Marquis de Romance), Henry Farman biplane (Bill), Voisin  
biplane (G. Guy), Pischoff monoplane (Landron), Train monoplane (Train), Van Meel  
biplane (Van Meel).  
Of the entries which we have already published several have been withdrawn, including  
the two Bristol monoplanes, a Sommer monoplane (Marin), the three Breguet biplanes,  
the Anzani monoplane, and one of the Astra-Wright machines (Gaubert).  
350 Arrangements have been made for a special railway train, carrying mechanics and spare  
parts, to follow the route taken by the aviators from Paris through France, Holland  
and Belgium, to Calais. To guide the competitors across the Channel one of the Calais  
Chamber of Commerce tugs will be stationed midway between France end England, and  
from it will float a large balloon. The work of "sign-posting" England is referred to  
355 on p. 525.

360 20 juni 1911 Wij spraken Zondag l.l. te Soesterberg nog den Belg Verschaeve. Hij  
deelde ons mede, dat tal van Fransche aviateurs beducht waren voor de Hollandsche  
boeren. Die kunnen we aardige praktijken op na houden. Daalt een vliegmaschine in een  
weiland en wil de aviateur weer opstijgen, dan geeft boertje eerst zijn toestemming,  
als hem voor vlieglogies een flink sommetje is betaald. Gebeurt dit thans, dan zijn  
de gevolgen niet te overzien.

20 juni 1911 **Te Luik.**

365 [...] Verrept verdwaalde en kwam bij Maastricht terecht.  
Toen gisterenochtend circa kwart voor zevenen de rijksambtenaren Duym en Maring op  
surveillance waren op en St. Pietersberg bij Maastricht, werd hunne aandacht  
getrokken door een hevig geraas. In de verte zagen zij, uit de richting van het  
370 kasteel Caestert, eene vliegmaschine naderen, op zeer geringe hoogte, en de vliegenier  
vroeg in het Fransch, waar hij was, en herhaalde aanstonds zijn vraag in het  
Hollandsch. Toen de rijksambtenaren hunne qualiteit hadden bekend gemaakt en de  
vliegenier vernam, dat hij op Hollandsch grondgebied zich bevond, maakte hij  
aanstonds aanstalten om te landen. De landing geschiedde vlot, valk bij de villa van  
375 den heer Regout, in de nabijheid van Neekum.  
De vliegenier vertelde nog in het Vlaamsch, dat hij dien ochtend om 3 uur te Parijs  
was opgestegen, en bij Luik den koers was kwijtgeraakt, wegens den sterken mist;  
verder zij hij nog uit Antwerpen te komen. (Zijn eendekker, van zeer groote  
afmetingen, droeg het nummer 63).  
380 Met behulp van een viertal landlieden, die de vliegmaschine vasthielden, vertrok de  
Antwerpsche vlieger, Verrept geheeten, weer ten half acht, ondanks den vrij hevigen  
wind, naar Luik, toegejuicht door ambtenaren en de landlieden.

21 juni 1911 **De Europeesche rondvlucht.**

385 Vanmorgen om drie uur zou het vertrek voor de vlucht Luik-Spa plaats hebben.  
Om 12 uur zou men dan van Luik naar Soesterberg vertrekken, waar de eerste vliegers  
dus om twee uur verwacht konden worden.  
Maar, seinde onze correspondent in Luik gisteravond, de commissie wikt, maar in  
hoogste instantie beschikt het weer. [...] Met het oog op de latere aankomst der vliegers te Soesterberg, worden alle  
390 feestelijkheden in het vliegekamp één dag verschoven. [...] Venlo is propvol: de volte van de kermis en die tengevolge van het vliegen zijn  
ineengesmolten. Wie door het uitstel teleurgesteld is, vermaakt zich op de kermis.

21 juni 1911 **Uit Venlo.**

395 Men meldt ons uit Venlo:  
De duizenden, die gisteren op Venlo neerstreken, de tienduizenden, die dit trachtten  
te doen, maar, alle kamers in hotels, café's en daartoe beschikbaar gestelde  
particuliere huizen bezet vindende, in den omtrek een goed heenkomen zochten,  
400 vernamen twee teleurstellende tijdingen; de eerste was, dat men Venlo kermis vierende  
aantrof; voor velen, die gekomen waren van ver, om getuigen te zijn van de  
ontzaglijke manifestatie van menschelijke zegepraal over natuurmacht en iets voelden  
van den ernst van dit gebeuren, klonk de kermismuziek, ook in figuurlijken zin,  
valsch, was de heele kermis uit den toon, en die Venlosche kermis is zulk een echte  
405 ouderwetsche kermisachtige kermis, met groot lawaai, met zingende groepen, die de  
kermisliedjes uit den voortijd ophalen, waaronder het "schele Pauwelien" onzer  
vaderen, met groote schitterende balzalen, waar de entree met inbegrip van een glas  
bier 9 cent kost - géén dubbeltje, omdat alle prijzen hier ter stede veelvouden zijn  
van 3, vanwege de invasie van het Duitsche geld, waaronder deze grensplaats zucht -  
410 en daarbij komt, dat de kermis niet te ontvlieden is, want wel is slechts een uiterst  
klein deel van de stad voor kramen en spullen beschikbaar, doch de heele stad viert  
kermis, zingend en dansend in alle café's, die in kermistijd officieel tot twee uur  
's nachts open blijven, feitelijk tot lang na het ochtendgloren feestzaal blijven.  
Men kòn dus wel niet anders doen dan zijn troost zoeken op de kermis; al wie te Venlo  
415 was, was immers op de kermis, maar overal waar men hoorde spreken over het vliegen,  
bleek van volkomen bewustheid, dat men hier geen overwinningsfeest vierde, dat men  
nog den titanenstrijd met groote en verblijdende overwinningen weliswaar, maar ook  
met al zijn verschrikking, met zijn indrukwekkende angstmomenten, bijwoonde. De  
tijdingen die de vliegberichten vergezelden, tijdingen diespraken van  
420 verschrikkelijken dood, hadden de menschen dan ook geen oogenblik gelegenheid gelaten  
te vergeten, dat het eindstadium in de overwinning van de lucht nog niet is  
ingetreden. Zelden hoorde men over het vliegen spreken, zonder dat eenige woorden  
werden gewijd aan de bewonderde en betreurde slachtoffers, maar bij enkele  
kermisgangers had de kermisstemming de overhand behouden op de vliegstemming. Wij  
425 hoorden als variatie op "Lang zal hij leven" door hossende troepen "Lang zal hij  
vliegen" zingen.  
De tweede teleurstelling, de tijding dat de vlucht naar Soesterberg vier-en-twintig  
uur was uitgesteld, was natuurlijk de grootste, vooral omdat de telegrammen uit Luik,  
die de plaatselijke bladen per bulletin den ganschen middag en avond hadden  
verspreid, slechts spraken van een geringe vertraging, die velen aangenaam was, door

430 het vooruitzicht, dat men nu niet voor dag en dauw ten bedde moest en dus behoorlijk, zoals in kermistijd gebruikelijk is, na dag en dauw er in kon gaan. Karakteristiek voor de Venlosche geest is, dat de tijding van het groote uitstel, welke tegen tien uur in den avond werd verspreid, niet geloofd werd, dat men met een kermismop te doen had, werd zeker geacht en wie aan het bericht geloof sloeg, werd om elf uur nog voor 435 een heel onnoozelen hals gehouden. Uw verslaggever durfde dan ook niet dan na zeer deugdelijke verificatie: juist op het oogenblik, dat het telegraafkantoor de deuren sloot, het bericht seinen, dat u overigens uit Luik wel zal bereikt hebben. Hoe groote verwarring het uitstel teweegbracht, wordt begrijpelijk, wanneer men weet, dat uit 440 Duitschland alleen een vijftigduizend biljetten naar Venlo waren genomen, dat verschillende fabrieken in de Rijnstreek heden niet zouden werken. Ook uit ons land hadden zeer velen de voorkeur aan Venlo gegeven boven Soesterberg, omdat alleen hier in zeer korten tijd zoowel nederdaling als opstijging van een groot aantal vlieg- 445 tuigen te zien zou zijn. Om hetzelfde te Soesterberg te zien, zou men twee dagen behoeven. Door het uitstel ging dit voordeel nu echter verloren. Maar niemand mopperde, ieder was doordrongen van de onafwijsbare noodzakelijkheid op de veilig aarde te blijven, nu zij, die zich reeds helden getoond hadden, daartoe besloten. "Laten ze het maar zoo kalm mogelijk doen, was het algemeen gevoel. Op het oogenblik, dat ik dit schrijf, rond twaalf uur 's middags, is op het vliegterrein slechts weinig wind, tenminste langs den beganen grond. Verder strekt 450 ons waarnemingsvermogen zich niet uit daar er geen aerometers zijn en er trouwens niets anders is dan een loods, waar men eet- en drinkwaren verkoopen zou, tegen zes, twaalf en achttien cents, wanneer er meer publiek was dan de enkele menschen, die, per automobiel gekomen, alles voorbijsnorrende, nog niet door de jobstijding waren teruggehouden; en dan een wagen, waarin een telegraafinrichting, voornamelijk ten 455 dienste der pers, die hier door ambtenaren en autoriteiten op loffelijke wijze in alles wordt geholpen. Is de wind op 't oogenblik zwak, het weer is onrustig en dreigend en het zal wel een wonder zijn, wanneer ik dit telegram, tot dusverre in de open lucht geschreven, nog droog in de oorspronkelijke beteekenis van het woord zal kunnen eindigen. 460 Mooi ziet het terrein er ook onder dit gedempte licht uit, het ligt een goed half uur ten Oosten van Venlo op de z.g. Groote Heide, op den weg naar Hinsbeck, een weg, die voornamelijk tusschen het terrein en Hinsbeck prachtig mooi wordt. Het is een, volgens vliegkundigen, bij uitstek geschikt terrein. Van deze heide, welke in gewone tijden voor militaire oefeningen dient, is een stuk afgepaald, dat niet minder dan 8½ 465 kilometer in omtrek is, ruim elfhonderd bij zevenhonderd meter groot, terwijl het stuk dat uitsluitend voor opstijging en neerdaling bestemd is, vijfhonderd bij achthonderdvijftig meter groot is. Een groote macht marechaussees, huzaren en infanteristen zorgt voor de afzetting en hun voornaamste taak is, het voor de vlieg- 470 tuigen bestemde terrein ten strengste tegen schending door onbevoegden te beschermen; natuurlijk vooral ter bescherming van de onbevoegden zelve. Het is nog droog maar de wind doet raar.

22 juni 1911 **Te Roermond.**

Reeds van af 9 uur was de belangstelling en om Roermond bijzonder groot. 475 Het was een uitstekend weer voor de vliegers en voor de kijkers. Zeventien vliegers; zoo seinde men ons, waren te Luik vertrokken. Te 9.05 u. verscheen de eerste eendekker boven onze stad, weldra gevolgd door drie andere. Van den vierde was duidelijk het nummer 13 (Garros) te lezen; te 9 u. 10 de vijfde eendekker. 480 Een tweedekker werd ons van uit Echt te 9 u. 24 gesignaleerd. Hij passeerden hier te 9 u. 30; het nummer van den tweedekker was zoover men zeker meende te zien 39 en zou dus Barra moeten zijn; onmiddellijk gevolgd door een tweede tweedekker, in de richting van Buggenum. In het geheel zijn hier 9 vliegers gezien. 485 Uit Maastricht seinde men ons, dat te Vaeshartelt Védrines het moest opgeven. De cylinder zijner machine ontplofte; gelukkig bleef Védrines ongedeerd. Maar uit de hier onder volgende telegrammen blijkt, dat Védriens te Venlo is aangekomen zoodat een ander te Maastricht zal geland zijn. Uit Luik seint men ons: 490 Hedenochtend zijn 17 aviateurs vertrokken. Luik 9 ure. Wijnmalen heeft de étape Spa volbracht en is heden morgen naar Venlo vertrokken.

**Uit het vliegekamp te Venlo**

ontvangen wij van onzen verslaggever successievelijk de volgende telegrammen: 495 VENLO, 8.47:



Van Luik bericht ontvangen dat twintig vliegers aan den tocht deel nemen; om 8 uur vloog de eerste weg, en elke drie minuten later vertrekt een andere.

Le Lasseur is verdwenen; geen spoor van hem te ontdekken. men gelooft dat hij in Duitschland terecht gekomen is.

500 VENLO, 9.20.

Eerst hier aangekomen is Beaumont ruim 9 uur.

VENLO, 9.23.

Onmiddellijk na Beaumont komt Vidart als tweede.

VENLO, 9.25.

505 Védrières is derde; als vierde komt Garros.

VENLO, 9.27.

Nummer 5 is Weyman.

De eerste vijf aangekomenen zijn eendekkers.

VENLO, 9.41. Beaumont vertrekt het eerst uit Venlo om 9.30, onmiddellijk gevolgd door

510 Védrières (blijkt Gilbert te zijn.) Vijf minuten later vertrekt Garros.

VENLO, 9.47.

Als zesde komt aan de eendekker Kimmerling.

Een vlieger kwam bij Venlo neer, waarschijnlijk Wijnmalen (een volgend telegram meldt, dat het Duval is.)

515 Barra komt als zevende, de eerste tweedekker.

#### 22 juni 1911 **LUIK-VENLO-SOESTERBERG**

Hedenmorgen ontvingen we achtereenvolgens deze telegrammen:

[...]

520 Venlo, 22 Juni. Te Maastricht is een vlieger verongelukt. Bijzonderheden ontbreken nog.

Lelasseur is niet te Luik teruggekeerd, vermoedelijk is hij in Duitschland verdwaald. Wijnmalen is boven Echt en Roermond gezien.

[...]

525 Venlo. Om 10.18 vertrekt Kimmerling, om 10.30 Barras, beiden in de richting Soesterberg.

Venlo (vlieggkamp). Uit Roermond wordt gemeld, dat Wijnmalen onderweg is. Na 15 minuten is hij nog niet gearriveerd. Men zegt dat hij te Horst geland zou zijn. Barras arriveert om 9.45, Train 9.50.

530 Venlo (vlieggkamp). Als eerste Beaumont om 9.12, vervolgens om 9.15 Vidart, om 9.17 Védrières, om 9.18 Garros, om 9.25 Weyman, om 9.42 Kimmerling. Reeds vertrokken om 9.29 Beaumont, om 9.30 Védrières, om 9.35 Garros.

Maastricht. Acht vliegers werden boven de stad gezien, op aanzienlijke hoogte.

535 Grevenbicht. Om halftien hedenmorgen werden 8 vliegers in de lucht opgemerkt. De nummers waren niet te onderscheiden.

Maastricht, 10.46. De te Bunde gevallen vlieger is Védrières. Van een ongeluk is geen sprake, want hij is ongedeerd. De cylinder van zijn machine was gesprongen. De vlieger kwam terecht op een weide bij het kasteel Meerssen-Hooven, een geschikt terrein om te landen.

540 Védrières vertrok onmiddellijk in een auto naar Luik om daar opnieuw op te stijgen in de richting Venlo-Soesterberg.

Roermond, Te Beukelaar-Echt is een vlieger gevallen. Zijn naam is nog onbekend.

Echt-Beukelaar. De gevallen vlieger is Lelasseur. Hij kwam in een roggeveld neer.

545 Zijn linkervleugel van zijn machine werd beschadigd. Hij liep een lichte verwonding op aan de linkerhand.

[in het morse-alfabet: r = .-.; u = ..-]

Venlo. De vlieger Duval kreeg een defect aan zijn motor. Hij vertoeft thans te Venlo.

550 Maastricht, 1 u. 31. Renaux is neergekomen te Echt, wegens het springen van een draad. Ook Lelasseur heeft een panne gekregen bij Echt. Beiden zijn ongedeerd, maar de machine van Lelasseur werd zwaar beschadigd.

Roermond (2 uur). Hier is bericht gekomen dat Wijnmalen en Védrières om halfeen den tocht naar Venlo hebben aanvaard.

555 Luik (2 uur). Wijnmalen, Védrières, Tabutau en Prévost vertrekken wegens sterken wind eerst hedenavond. d'Hespel heeft het opgegeven.

#### 22 juni 1911 **Uit Venlo.**

Vlieggkamp Venlo, Donderdagmorgen 7 uur.

560 Het weer is zoo heerlijk, het is zoo zonnig en vredig in de mooie omgeving van Venlo, de heuvel is zoo egaal blauw, met juist even genoeg kleine lichte wolkjes om den mannen, die daar straks het luchtruim zullen bezoeken, een vriendelijk rustpunt voor

het oog geven, de noodige stoffage te vormen in de groote blauwe zaal, dat men zich afvraagt, waarom men zoo dwaas is, op aarde te blijven, nu het dan toch mogelijk is, te stijgen en te klimmen.

565 Ik heb geen kwaad gezegd van den weg tusschen Venlo en het vliegterrein, van het prachtige stuk natuur, dat tusschen de stad en de groote heide ligt. Maar toch deed ik het onrecht, door te zeggen, dat het mooi voornamelijk tusschen het vliegterrein en Hinsbeck, verder Oostelijk dus, ligt. Ik heb de groote heide thans op een andere wijze bereikt: gisteren bracht er mij een gehuurde fiets van het model, dat Hannibal 570 gebruikte bij zijn vermaarden tocht over de Alpen, een vehikel, dat veel van de aandacht van den bestuurder vordert, vooral op den korten, doch steilen en deels zandigen, deels modderigen weg, dien ik niet koos, maar insloeg, omdat ik geen anderen wist. Nu wandelde ik in den vroegen morgen langs den langeren, maar 575 prachtige Heringerweg, die zich zacht glooiend slingert langs een landschap, waarin juist zooveel bosch, zooveel heide, zooveel wit-roode boerenhuisjes zijn, en dat op de juiste plaats wordt afgesloten door een stukje Venlo, als noodig is voor een volmaakte dalschoonheid. Nog is de weg op dit uur niet als een drukke straat, leidende naar een schouwburg, waar een beroemdheid zal optreden; nog is het een weg, waar het landschap, de natuur alleen spreekt en ik zie de vogels erop aan, dat zij 580 niet weten, hoe gewichtige dag ook voor hen is aangebroken, nu de mensch in groot aantal hun rijk komt binnenvallen, als vriend ditmaal. Het terrein, vlak tegen de Deutsche grens gelegen, vertoont een rustigen, mooien aanblik, met heel in de verte tegen de Deutsche grens een rand van groene boomen.

585 Vliegkamp Venlo, 9 uur.  
Het is levendig en druk op 't terrein, maar door de ontzaglijke ruimte krijgt men geen goeden indruk van de menigte bezoekers, die, te oordeelen naar den kaartverkoop en den inhoud van de zich ontlastende treinen, enorm moet zijn. Te Venlo zelf staat buitendien alles stil, werkplaatsen en scholen zijn gesloten, en 't is merkwaardig, 590 hoe de bewoners van deze grensplaats, die men in Holland slechts half als Nederlandsch beschouwt, zich vooral voor den Nederlandschen deelnemer interesseren: het is Wijnmalen voor en Wijnmalen na, en ieder is begeerig, vooral hem over de Nederlandsche grens het vaderland zegepralend te zien binnendringen. Dat men hem niet het eerst zou zien, wist ik reeds uit een telefonische aanvraag bij 595 het vliegkamp Luik, waarop mij geantwoord werd, dat van acht uur Belgische tijd af, dat is dus 8 u. 20 min. Nederlandsche tijd, met tusschenpozen van drie minuten zes vliegers waren afgevlogen, onder wie "Wimalen" niet was. Maar nu werden de vuren op het terrein, die met de witte teekens wegwijzers moesten zijn voor hen, die uit de lucht zouden komen.

600 Om 9 uur 12 min. een reusachtig enthousiasme: iemand had in de lucht een stip aangewezen, en alle kijkers zochten, en hoewel nog het grootste deel van het publiek niets zag, werd het bevestigd, dat daar een vlieger kwam. In prachtige kloeke vlucht draaide het vliegtuig enkele oogenblikken later boven het terrein. Juist had men tijd te zien, dat het nummer 12 droeg, dus Beaumont er in zat, maar nog had hij de grond 605 niet bereikt, toen men een tweeden eendekker zag naderen. Het was Vidart, dien men nu al kent. Toen kwam Amérigo die hem op de voet of liever op den staart volgde. Weldra kwam Garros en dat alles, al die nederdalingen vol actie, hadden binnen nog geen twintig minuten plaats gehad. Want het was precies half tien toen, tot mateloze verrassing van het publiek, de eerstaangekomene Beaumont zich weer van de aarde 610 verhief en nog was hij goed in het zicht en waren nauwelijks de juichkreten verstomd, toen een tweede en een derde opvlogen en onderwijl daalde Weymann en van dat oogenblik af werd het een dalen en stijgen, zoo snel achter elkaar, dat de illusie van een troep reuzenvogels, die zich vrij en naar welgevallen naar ? van de aarde begeven, volkomen was. Reeds kwam men onder den trotschen indruk, dat de verovering 615 van de lucht een feit was, toen langs de dichte rijen van toeschouwers, om het vliegterrein geschaard, een man te paard het droevige bericht bracht: "Bij Maastricht is er een verongelukt. Bijzonderheden ontbreken." Er was een oogenblik van stilte, maar er was géén verslagenheid, zoo zeer verwachtte men dergelijke berichten, zoo zeer was men den dood van enkele helden al gaan 620 beschouwen als noodzakelijk in het groote epos van de twintigste eeuw. Men juichte alweer toen het bericht kwam, dat Wijnmalen boven Roermond was gesignaleerd en toen, nadat Weymann en Kimmerling inmiddels waren aangekomen en Garros vertrokken was, kort na het bericht napens? Wijnmalen, een tweedekker zichtbaar werd, klonk het gejuich veel krachtiger dan dat, hetwelk de jongste nederdalingen aan het publiek, reeds het 625 vliegen als een gewone zaak beschouwende, hadden ontlokt. Een tweedekker! Natuurlijk moest dat Wijnmalen zijn. Het bleek Barza te wezen, de zevende aangekomene dus, zoodat ook hier weer de eendekkers bleken het verre te

- 630 winnen van de tweedekkers. Ze zullen wellicht het vliegtuig van de toekomst zijn, terwijl men de tweedekkers zal beschouwen, zoals thans de driewielige fietsen worden beschouwd.
- Om 10 uur 25 komt het bericht, dat Védrines bij Maastricht is gevallen, doch niet gewond is, hij zou hebben geseind om een nieuw toestel. Men hoopt het, maar niemand weet het en men maakt zich ongerust over
- 635 22 juni 1911 het uitblijven van Wijnmalen, die reeds geruimen tijd geleden zoo nabij was. Verondersteld wordt dat hij bij Horst is gedaald. Nu verspreidde zich het bericht dat Amérigo bij Luik gevallen zou zijn en een been gebroken zou hebben. Amérigo? Maar die is immers hier? Tenminste men meende zijn nummer te herkennen. Officieele berichten zijn er namelijk niet. Iemand die Amérigo persoonlijk kent,
- 640 verzekert mij hem gezien te hebben, maar hij vertrok al lang weer; zeer wel mogelijk dus, dat hij bij Luik is gevallen. Wat er van dit alles is, zult gij daar in Rotterdam uit uw Luiksche berichten reeds lang weten. Ik meld u slechts de opeenvolging van de tegenstrijdige onzekere, verontrustende en verblijdende berichten, tusschen de neerdalingen en opstijgingen door, om ten minste een beeld te
- 645 geven van de, tot het uiterste geklommen, opwinding en spanning, die hier op het terrein heerschen en gaandeweg ziet men een groote verandering, een geweldige evolutie in de gemoedsgesteldheid van het publiek zich voltrekken.
- De menschen, van wie de meesten voor het eerst van hun leven het, tot dusverre
- 650 onbegrepen, niet te droomen schouwspel zagen van een toestel met een levend mensch, de lucht doorklievend, hebben zich gemoderniseerd, weten nu, dat men vliegen kan en hoe men vliegt.
- Terwijl eerst met een half oor werd geluisterd naar de berichten tusschen de spanning van het dalen en stijgen en er heelemaal niet meer geluisterd werd, wanneer er iets
- 655 te zien was, een aankomst of een vertrek, is thans de belangstelling groot voor de berichten, die trouwens ernstig en opwindend genoeg zijn; zelf betrap ik er mij op, dat ik, schrijvende, het bekende gesnor vlak boven mijn hoofd hoor en zonder op te zien vraag "welk nummer is dat? Komt of gaat hij?"
- Vlieggkamp Venlo, 12 uur.
- 660 Om 11 u. 15 m. is de laatste der achtereenvolgens aangekomen vliegers weer vertrokken en is het het gansche middenterrein voor het eerst sedert twee volle uren heelemaal leeg. De aangekomenen hebben allen, volgens voorschrift, hun handteekening in duplo gesteld op een papier, waarop de tijd wordt ingevuld en waarvan de eene helft door
- 665 een der comitéleden, den eenige, buiten de monteurs en werklieden, die de nederdalende vliegers mag naderen wordt bewaard, het andere deel door den vlieger behouden wordt. Allen blijken gejaagd en zenuwachtig en zeggen omtrent den korten tocht niet veel, behalve, dat de wind hier en daar niet meeviel, en dat zij dorst hebben. Men laaft hem natuurlijk en dan maken zij zoo spoedig mogelijk het vliegtuig weer in orde voor het vertrek, dat bij de meesten spoedig volgt. Alleen Train
- 670 traineert een weinig. Om elf uur is de stand als volgt (nog steeds niet officieel): Beaumont 9 u. 13 m., Vidart 9 u. 14 m., Gibert 9 u. 16 m., Garros 9 u. 16½ m., Weymann 9 u. 23 m., Kimmerling 9 u. 42 m., Barra 9 u. 44 m., Train 9 u. 51m.
- Uit dit lijstje ziet men, dat Amérigo tenslotte toch gebleken is niet Amérigo te zijn doch Gibert, die hier gezegd wordt het eerst in Soesterberg aangekomen te zijn.
- 675 Vlieggkamp Venlo, half een.
- We zijn nog even ver als om elf uur, alleen blijken de geruchten, die ik vermeldde, achtereenvolgens alle v a l s c h te zijn geweest. Amérigo is niet gewond, de bij Roermond gesignaleerde tweedekker was niet die van Wijnmalen. Hij is zelfs in het geheel niet vertrokken. Te Luik weet men niet of hij vertrekken zal. Men tracht te
- 680 lunchen en zich te vertreden; maar men bemerkt op de heide te zijn. Handen wasschen blijkt alleen mogelijk te zijn met bier. Ik maak mij meester van een stuk ijs, liggende op de biertonnen, waarvan ik de bewaarplaats ontdek, doch voor anderen verzwijg.
- Ik voed mij met harde eieren, overwegende, dat waar niemand de handen wasschen kan,
- 685 het personeel van de restauratietent daartoe evenmin in staat is. De harde eieren blijken zacht, twee derde van den inhoud gaat verloren.
- Velen zijn ontevreden om het nagenoeg ontbreken van de noodigste inrichtingen en het uitblijven van officiële cijfers. Van de tijden weet men heelemaal niets, aangezien men niet weet wanneer de hier aangekomenen zijn opgevlogen.
- 690 Vlieggkamp Venlo, twee uur.
- Geen aankomsten. Volledigheidshalve en omdat mij onbekend is wat u daaromtrent uit Luik is geworden, meld ik het volgende omtrent de hier ontvangen berichten, die op dit oogenblik als juist worden beschouwd; officieel is er niets.

695 Duval is gevallen, in elk geval gedaald, te Blerik en hoopt weldra weer op te stijgen, is dus niet gekwetst; Védrines is gevallen bij Maastricht en naar Luik teruggekeerd om een nieuwen motor te halen; bij Berkelaar Echt is Renaux gevallen, hij zou zijn linkerarm gekwetst hebben; Wijnmalen is nog te Luik en zal eerst vertrekken wanneer de wind, die daar sterker schijnt te zijn dan hier, zal verminderd zijn. Ook de anderen wachten daarop.

700 Om kwart over drie komt er eenige sensatie onder het, door het lange vergeefsche wachten vermoeide publiek door de aankomst van een automobiël, waarin Le Lasseur, die bij Echt-Berkelaar een buiteling maakte, doch ongedeerd wist te landen, slechts bleek hij een schram aan den hals te hebben. Hij kwam om meccaniciens te halen, ten einde zijn toestel te kunnen herstellen.

705 Van Renaux, die eveneens met een defect toestel te Echt is, vertelde hij, dat ook deze ongedeerd was en weldra hoopte op te vliegen wanneer de wind maar wat ging liggen. Daarop wacht trouwens alles, hoe lang weet niemand.

**Waar zijn de andere vliegers?**

710 [...] Renaux is te Echt St. Joosterberg wegens een gebrek aan zijn toestel gedaald. Een van de spandraden was gebroken. Hij is ongedeerd.

Le Lasseur is te Echt Berkelaar in een roggeveld neergekomen. Zijn toestel is aan den linkervleugel vrij ernstig beschadigd. Hijzelf is licht aan de linkerhand gewond.

**23 juni 1911 Uit Venlo.**

715 Vliegkamp Venlo, Donderdagavond.

Na een zeer lange pauze, gedurende welke duizenden naar Venlo waren teruggekeerd, honderden zich languit in het gras hadden neergelegd, tientallen picnichten en andere tientallen in de restauratietent, waarvan de bodem fluks glad was gemaakt, een bal hadden georganiseerd, met behulp van de Stafmuziek van het tweede Regiment Huzaren, 720 directeur de heer Kley (voor wie het weten wil), kwam te half zes plotseling het bericht, dat er vliegers boven Maastricht waren gezien. Dit bericht had het effect van het alarmblazen naar 't vliegterrein, de huzaren en maréchaussées sprongen op hun paarden, de reeds lang gedoofde vuren op 't terrein van daling en stijging werden in allerijl weer aangestoken; alles was weer in volle spanning als hedenmorgen vroeg en 725 alles geraakte weer in die eigenaardige stemming, waarin de verbeelding elk oogenblik speelt met de zintuigen. Drie kraaien hadden een succes eerst van geestdrift, als drie overwinnende veldheeren, later van hilariteit, als drie humoristen.

Om kwart voor zes wordt het ernst. Onder of in een donkere wolk, - de hemel was nu veel bedekter dan gedurende den dag en bovendien begon de avond in te vallen - , had 730 men meenen iets te ontwaren, dat weer verdween, later weer even gezien werd om weer schuil te gaan, totdat eindelijk de menigte zelf zag, dat er iets kwam. Toen bleek, dat dat "iets" een tweedekker was, moest het natuurlijk Wijnmalen zijn, maar zie het was Wijnmalen niet. Toch wel een zeer belangwekkend vlieger, namelijk Renaux, de man, die bij Echt was gevallen. Hij bleek een passagier bij zich te hebben, namelijk den

735 heer Schouque. Even vertelde hij, dat hij twee draden had gebroken, dat zijn nederdaling, in een aardappelveld, hem wel eenige, doch niet veel moeite bij de opstijging had veroorzaakt en toen, om 6 uur, 6 minuten na zijn neerdaling, vertrok hij weer. Maar inmiddels was, twee minuten vroeger, een andere tweedekker aangekomen en het scheen als vanmorgen te zullen zijn: opstijgen en neerdalen met groote 740 snelheid na elkaar. Want deze, Tabuteau, om 6 uur 4 geland, vervulde de gewone formaliteit en was om 6 uur 15 alweer in de lucht. Maar geen minuut later kondigde een gejuich aan, dat het vliegterrein maar heel kort leeg zou blijven, en toen bleek, dat men weer met een tweedekker te doen had, hief de kapel, die straks nog dansmuziek had gespeeld, het volkslied aan. Ze kon het veilig doen. Immers òf van Meel of

745 Wijnmalen moest komen. Het was nummer 22. Het was Wijnmalen en, alsof op dezen ganschen langen dag van acht uur 's morgens tot bijna half zeven 's avonds, doorgebracht op 't vliegveld, niets was gebeurd, alsof er ten eenenmale niëts belangwekkends was gebeurd, als er niet de allerminste gemoedsbeweging geweest ware, zoo leek ons de geestdrift, die de menigte, tot op een tiende reeds teruggebracht, 750 beving, het oordovende gejuich, dat Wijnmalen daar in de hoogte begroette. Hij van zijn kant bewees zich bewust te zijn, dat hij het Nederlandsche publiek meer was dan elk andere vlieger; hij vloog zoo laag mogelijk, slechts den voorgeschreven afstand bewarend, over de hoofden van de schare langs het heele vliegveld. Om 6 uur 21 stond zijn tweedekker, na eenige sierlijke bochten boven het terrein, stil op den grond en,

755 terwijl het publiek hem bleef toejuichen, omringden hem het gansche comité, de vertegenwoordigers der pers en om handtekening vragende uitverkorenen, die door de strenge afsluiting van het terrein hadden mogen heenbreken. Met het comité werd hij gefotografeerd, bij welke gelegenheid hij zijn pijp in den mond stak, een voorwerp, dat bij zijn vliegcostuum behoort als een sabel bij een militair uniform. Men spoedt

- 760 zich met champagne naar hem toe, opdat het comité hem toedrinken kan. Hij gaat even naar het publiek, dat hem lang leven laat. En dat alles was geschied om 6 uur 31, precies tien minuten nadat hij gedaald was, tijdstip waarop de heer Wijnmalen verklaarde, dat hij maar gauw weer weg ging, aan welk voornemen hij om 6 uur 35 al gevolg had gegeven, toen hij na een zeer korten aanloop zich weer boven den grond
- 765 bewoog. Met vernieuwden moed ging het publiek weer aan de wals uit de Kulsche Suzanna en was het bal weer in vollen gang. Spoediger dan men had verwacht klonk echter weer het alarm, dat reeds vroeger Terpsichore op de vlucht had gedreven. Duval, die bij Blerik averij had gekregen en omtrent wien eerst enkele minuten geleden vernomen was, dat hij alsnog zou aankomen,
- 770 raakt in het gezicht om 7 uur 15 en spoedig kon hij den hem omringenden persmannen, hijgend en klagend, zijn wedervaren verhalen, hoe zijn toestel boven Blerik sporen van vermoeidheid vertoonde en hij het dus veiliger achtte te dalen, hetgeen hem zonder ongelukken, maar niet zonder moeite gelukt. Nog bezwaarlijker ging zijn
- 775 opstijging en het vliegtuig bleek over de gansche reis niet op dreef. De vlieger was blijde, dat hij weer op vasten grond was en vertrouwde de machine niet voldoende om door te vliegen naar Soesterberg. Zoo leverde het eind van den dag nog iets bijzonders op: den eersten vlieger, die gedaald was en die niet zou opstijgen en dien het publiek dus in zijn midden kreeg. Natuurlijk ontbrak het hem niet aan warme
- 780 ovaties. De reeds lang verwachte Van Meel bleef nog uit. Ook hij is van plan, zoo wordt gezegd, te Venlo te overnachten.
- Het is tamelijk wel donker en het loopt tegen negen uur, als de weinige getrouwen, die nog op de somber geworden groote heide zijn overgebleven, eindelijk vernemen, dat
- 785 Van Meel in aantocht is. Aan het snorren van zijn motor; te zien is er weinig meer. Hij is dus vlak boven het terrein en landt weldra zonder eenig incident en in volkomen goede conditie, evenals Wijnmalen en lettende op het groote verschil tusschen de beide Hollanders eenerzijds en de vreemdelingen anderzijds, zou men haast
- 790 gelooven, dat alleen onze landgenooten de noodige kalmte bezitten, in een goed vlieger vereischt, wanneer ook niet de Belgische passagier van Van Meel, de heer Fercellin, in high spirits was en vroolijk en opgewekt vertelde van den tocht, die hem blijkbaar veel genoeg had gedaan. En zoo heel gemakkelijk als van een leien dakje ging het reisje toch niet. Met den motor had men steeds te kampen gehad, hoewel
- 795 de heeren toch in de lucht gebleven waren en in den omtrek van Venlo had men even gedwaald, omdat er ergens daar in de buurt vuren ontstoken waren, die de vliegers voor de verrijzende vuren van het Venloosche vlieggkamp hadden gehouden. Om 7 uur 4 min. te Luik gestegen, waren ze om 8 uur 53 min. hier.
- Zoals gezegd, ook deze heeren blijven hier overnachten, evenals de heer Duval, in
- 800 zooverre men van overnachten kan spreken, daar de bedoeling is om drie uur in den morgen weer op te stijgen en voor dien tijd nog veel in orde is te maken. Tegen half tien konden wij het terrein, waar we veertien hoogst belangrijke uren hadden gesleten, verlaten en met ons gingen nog slechts enkelen, die niet als
- 805 comitélid, als werkman, als politieman, of militair er tot het laatste oogenblik zijn moesten. We verwachten morgenochtend om drie uur maar een bitter klein deel van de ontzaggelijke menigte, die er heden in het midden van de dag was. Het is niet slechts om de paar opstijgingen, maar vooral om nederdalingen, die we nog wachten, dat we morgen vroeg nogmaals de lange wandeling moeten ondernemen.
- 810 23 juni 1911 (Laatste berichten.) **Uit Venlo.** Vlieggkamp Venlo, 3 uur. Contenet is, na zijn vergeefschen dwaaltocht om en bijna boven het vlieggkamp, gedaald bij Genooy aan de Maas. Zijn toestel heeft zoodanige averij gekregen, dat hij niet meer zal opstijgen, om alsnog Venlo te bereiken. Spoedig daarop komt het bericht dat
- 815 Van Meel nabij Grave is geland en blijkbaar met defecten motor: immers hij vraagt om zijn mecaniciens. Daar Luik meldt dat d'Hespel, de laatste die nog hier verwacht werd, niet komen zal doch naar Brussel is gegaan, is hiermede de rol, die Venlo in de Europeesche rondvlucht heeft gespeeld, vervuld. Het was geen hoofdrol, de tijden behoeften hier
- 820 niet officieel te worden opgenomen. Wanneer de vlieger tusschen Luik en Soesterberg maar even op de groote heide was geweest, dan deed het er niets toe, wanneer zijn nederdaling en opstijging plaats hadden. Maar een zeer belangwekkende rol was het, een rol waarvan iets te maken was, zooals men bij het tooneel zegt en waarvan ook iets gemaakt is. Het eerste om de prachtige ligging van het terrein, om het feit ook,
- 825 dat men hier aan den drempel van ons land stond, als 't ware om de vlieggkunst welkom

830 in Nederland toe te roepen; het tweede om de onvermoeide zorgen van het comité, vooral van de heeren Froeling, Diemont en Wijnmalen, die, hoezeer ook hier en daar niet opgewassen tegen de nieuwe, hun gebied vreemde taak, tot het verzekeren van de veiligheid zich de grootste inspanning en moeite hebben getroost ow alles ordelijk en goed en zonder eenig ongeluk is doen afloopen.

835 Wat het mogelijk is geweest iets van de grootste belangstelling en de geestdrift, die hier heerschten, tijdig tot het land te brengen, is uiteindelijk zeer zeker te danken aan de, niet genoeg te waardeeren, toewijding en hulpvaardigheid van de telegraafambtenaren, die, ten tijde van de vliegdagen, noch aan etensuren noch aan nachtrust dachten en de lange telegrammen met de uiterste nauwkeurigheid behandelden.

Van Meel.

840 Van Meel, die, zooals wij hierboven reeds medegedeeld hebben, uit Venlo vertrokken was, is, omdat zijn motor niet goed werkte, om 7 u. 40 in den hei tusschen Mill en Grave gedaald. Bij de landing op het zeer ongelijke terrein brak een van de schaatsen van het onderstel, tengevolge waarvan een vleugel en de schroef lichte beschadiging opliepen. Van Meel en zijn passagier, de heer Fercellin, zijn ongedeerd; zij wachten op de volgauto's van H. Farman voor het herstellen van de ?? en waren voornemens zog hedenavond naar Soesterberg verder te gaan, van welk voornemen ze echter, naar men ons nader meldt, hebben afgezien, aangezien van Meel op een nieuwen schroef moet 845 wachten.

Onze Parijsche correspondent seint d.d. heden:

850 De Fransche morgenbladen melden veel goeds over het vliegekamp, over de regeling, over het publiek. Zij klagen eenigszins over den inlichtingendienst, dat wil zeggen over de weinige berichten, die men te Soesterberg kreeg uit Luik, Venlo enz. Men stelt hier de aanwezigheid van de Koningin-Moeder en Haar vriendelijke complimenten aan de vliegers zeer op prijs.

23 juni 1911 **Dienst telephoon.**

855 In verband met de vertraagde aankomst van de deelnemers aan de Europeesche rondvlucht zijn de telephoonnetten Maastricht en Venloo tot en met 24 dezer 10 uur 's avonds voor interlocaal verkeer onafgebroken geopend.

23 juni 1911 **Venlo, Donderdagavond.**

860 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 Ect was gedaald omdat hij twee draden had gebroken. Hij kwam terecht in een aardappelveld. Renaux was vergezeld van zijn trouwen passagier, monsieur Senouque.

865 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!

870 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. 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.

875 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 Fercellin. Ze waren om 7 uur 4 van Luik vertrokken en kwamen hier 8 u. 53 min. Zij zouden nu te Venlo overnachten, evenals Duval.

880 Venlo. Vrijdagochtend 8 uur. Te 4.55 arriveerde Védrines en vertrok weder 5.54. Om 5 uur vertrok Duval. En biplan dwaalde 10 minuten boven de stad, maar werd uit het oog verloren. De vlieger schijnt het terrein niet te hebben kunnen vinden. Vermoedelijk is het Contenet.

Venlo, 9 uur. Prévost arriveerde te 6.15 en vertrok 6.36. Contenet is een half uur buiten Venlo gedaald. Van Meel vertrok met zijn passagier te 6.45.

885 Venlo (10 uur). Contenet is nog hier op het veld bij de stad. Hij had het vliegveld niet kunnen vinden. Zijn machine is in orde. Hij hoopt spoedig te vertrekken.

24 juni 1911 **Op het vliegeterrein te Venlo.**

(Van onzen verslaggever.)

890 Donderdagmorgen tusschen acht en negen uur leek het op de wegen, die naar het Venlosche vliegeterrein voeren, wel of er een volksverhuizing gaande was. Honderden en

895 honderden waren op de been, allen trekkend in eene richting. In knapzak of valies en toeristentrommeltje werd de proviand op den rug of aan de hand meegevoerd; verder vouwstoeltjes, kijkers en alles wat maar draagbaar is en op het terrein diensten kan bewijzen voor dezen vliegtag, die wie weet hoe lang zou kunnen worden. En tusschen al dat voetvolk door die rijtuigen en boerenwagens van rijen stoelen voorzien. Een enkele auto van de *Journal*, het Parijsche dagblad dat de wereld met deze rondvlucht in spanning heeft gebracht, snort er nu en dan tusschen door met een vaart, die duizelingwekkend lijkt wegens al dat volk. Maar de onverschillig doende chauffeur, het gedrang gewend der straten eener wereldstad, voelt niets van den angst, die de voor hem wijkende dorpsmensen en kleine stadsburgers op de zelfkantjes van den weg doet vluchten.

#### **Inrichting van het terrein.**

905 Eindelijk zijn we, na langs de zorgvuldig werkende controle gepasseerd te zijn, op het enorme vliegterrein. Het is moeilijk dit te overzien. De landingsplaats voor de vliegers met palen en ijzerdraad afgezet moet bij een lengte van 1100 een breedte van 8 à 900 meter hebben. En dan rondom nog die reusachtige ruimte voor de toeschouwers der verschillende rangen. Thans om half negen heerscht er al een lustige bedrijvigheid op het terrein. Maar het nu volgende half uur vooral brengt de groote menigte kijklustigen uit Venlo en de omgeving, of van heinde en verre met de overvolle treinen aangevoerd. Het aantal maar eenigszins te schatten is bij die groote uitgestrektheid een onmogelijkheid. Ook buiten de alleen tegen entree toegankelijke ruimte verwachten duizenden een gratis te 915 genieten schouwspel. Al dicht bij den hoofdingang valt de bedrijvigheid op, in en om twee groote verhuiswagens. De eerste is voor vandaag het Rijkstelegraafgebouw, waar verscheidene ambtenaren den heelen dag een drukken arbeid hebben gehad, om op de Huguetoestellen over te seinen, 920 wat een zwerm van journalisten uit binnen- en buitenland hun te verwerken gaf. De telegraaf hield zich kranig; het was den ambtenaren blijkbaar een genoegen de courantenmensen zoo spoedig mogelijk te kunnen voldoen. In den tweeden wagen heeft de *Nieuwe Venlosche Courant* voor heden haar redactiebureau opgeslagen. Groote borden zullen er de namen der vliegers met hunne uren van vertrek 925 uit Luik, van aankomst te Soesterberg melden en alles wat verder vermeldenswaard wordt geoordeeld. In den wagen wordt heel den dag getikt op een drietal schrijfmachines, die de bulletins verwerken, die in de stad de bewoners op de hoogte zullen houden. Verderop de tot restauratie ingerichte danstent en het tentje der commissie, waar 930 evenwel weinig nieuws te vernemen was, terwijl de heeren zelve meestal door de journalisten werden ingelicht.

#### **In afwachting.**

935 We zijn dus in afwachting, vol spanning over wat gebeuren gaat. De warme zonnebrand helpt goed mede om de gemoederen kalm te houden. Daar komt het eerste telegram uit Luik! Zeventien vliegers zullen aan den tocht deelnemen. Het getal valt mee. Maar nauwelijks is dit nieuws binnen, of er wordt al geseind, dat twintig vliegers van de partij zullen zijn. Nog beter! 940 Spoedig komt ook het eerste nieuws over Wijnmalen. Des morgens in de vroege is hij van zijn tocht uit Spa te Luik weergekeerd. Ook hem mogen we dus te Venlo verwachten. En heel den dag door heeft Wijnmalen ons parten gespeeld, zonder het te weten natuurlijk, want wat allemaal over zijn vliegen op het terrein is gemeld, is natuurlijk niet voor zijn rekening. 945 Zoo komt er al tamelijk vroeg in den morgen het bericht, dat Wijnmalen boven Roermond is gezien, maar 't wordt gauw weersproken. Venlo zal nog lang op onzen Nederlandschen matador moeten wachten. Maar loopen we niet vooruit. De spanning wordt nog grooter als een nieuwe dépeche uit Luik komt melden, dat de vliegers geregeld om de drie minuten aan 't opstijgen zijn. 't Begon om 8 uur, 950 Greenwich-tijd, dus 8.20 bij ons. Verder wordt gevraagd door dikken rook het vliegterrein aan te duiden. 't Is nu tien minuten over negen.

#### **Aankomst der vliegers.**

955 Daar wijst op eens een vinger in zuidelijke richting. Men heeft een stip gezien. Er gaat opeens als een elektrische schok door de menigte en binnen tien seconden zijn duizenden paar oogen op de machine gericht, welke zichtbaar met groote snelheid

naderend is. Eenige oogenblikken later snort de eendekker al boven onze hoofden, met ongekende geestdrift toegejuicht. De groote 12 onder de vleugels zegt dat het  
960 Beaumont is. Met een prachtige zwenking daalt hij en komt horizontaal vliegend op het terrein neder. Voor hij stil staat, is het eerste telegram voor Roermond aangeboden. Maar er is al weer nieuw gejuich opgegaan. De tweede groote vogel is aan de lucht gesignaleerd. En spoedig zien we Vidart nederdalen met even rustige zekerheid. Nauwelijks staat hij of een vuurroode vliegmaschine snort boven ons en landt even  
965 voorspoedig?  
Wie is het?  
Védrines, zoo wordt allerwege verzekerd.  
Védrines, wordt naar alle kanten getelegrafeerd.  
Even later is het tegengesproken, nu zal hij Amerigo heeten. Maar ook dit wordt  
970 bezijden de waarheid verklaard. 't Is een geheimzinnige, die roode.  
En hij is al lang weer vertrokken, als we er eigenlijk achter komen, dat het toch zeker Gibert is geweest.  
Na Gibert komt onmiddellijk Garros het algemeen enthousiasme verhoogen, na eenige minuten door nummer vijf gevolgd: Weyman.  
975 Nu zullen de eerst aangekomenen weer de lucht ingaan. De motor wordt aangezet. de tweebladige houten schroeven worden een keer gewenteld, een krachtig duwen en daar gaan ze met een machtig vaartje naar boven, Beaumont voorop, Gibert tweede, Vidart nummer drie, Garros bijna gelijk met hem.  
Vervolgens landt nog Kimmerling.  
980 Tot nu toe hebben we slechts eendekkers gezien.  
Maar spoedig zien we nu een tweedekker naderen. Wetende, dat Wijnmalen eveneens een tweedekker "bevliegt", hoort men opnieuw allerwege zijn naam roepen. Maar spoedig weten we, dat het Barra is, die met zijn Farman nederdaalt.  
Vijf minuten later wekt de komst van Train groote sensatie. Het is de machine, die  
985 Berteaux, den Franschen minister van Oorlog, doodsloeg en Monis zwaar wondde.  
Ruim tien uur vertrekt Weyman, om 10.20. Kimmerling, om 10.29 Train. Alleen Barra blijft ons langer gezelschap houden. Zijn tweedekker gaat eerst om kwartier over elf de lucht in.

990 **Lange pauze.**  
We hebben nu oogenblikken gehad van onbeschrijfelijke geestdrift, maar er volgen nog uren en wel uren, waarin te midden van die uitgestrekte heide de verveling ons gaat bekruipeu.  
De wind is hevig geworden en allen voelen, dat het nu geen weer is voor een vlieger  
995 om op te stijgen. Zoo komt ook een telegram van Luik ons melden. De vliegers zijn klaar maar wachten op het minderen van den wind.  
Eerst vindt men nog stof om den tijd te verdrijven door de nieuwtjes te bespreken, die achtereenvolgens per telefoon (ook hiervoor was een cel op het terrein aanwezig), per telegraaf, te paard enz. waren aangebracht.  
1000 "Bij Maastricht is er een dood gevallen," zoo liep het gerucht, toen de eerste vliegers aan het landen waren. Gelukkig werd die slechte tijding onmiddellijk weer tegengesproken.  
Later hoorden we officieel, dat Védrières bij Maastricht was gevallen, maar ongedeerd bleef. Per auto begaf hij zich echter weer naar Luik, van plan met een andere  
1005 machine, zoo mogelijk opnieuw de lucht in te gaan.  
Ook hoorden we, dat Amerigo te Luik gevallen was. De heer van Meel, een broer van den vlieger, kwam des middags op het terrein. Ik kom rechtstreeks van Luik, verklaart hij ons, en zag de vliegers opstijgen. Wegens den toenemenden wind durfden niet allen de lucht in, vooral toen Amerigo een ongeluk kreeg. Hij ging 15 meter hoog ondersteboven  
1010 en viel neer. Hij lag voor dood. Ik zag hem wegdragen naar een ambulancekarretje.  
Later op den dag hoorden we, dat het zoo heel erg niet geweest moet zijn. In tien dagen hopen de dokters hem klaar te krijgen.  
Duval, die onder de eerste opstijgers behoort, heeft ook niet veel geluk gehad.  
Achter Blerick zag hij zich genoodzaakt te landen. Hij kwam goed neer. Oorzaak  
1015 wellicht slechte smeerolie. Uren lang zijn zijne monteurs aan 't poetsen gebleven. Telkens heet het echter op het terrein: Duval elk oogenblik opstijgen.  
Meer nieuws.  
Met belangstelling vernemen we nog het lot van twee luchtvaarders. Twee hebben er de gemeente Echt met een bezoek vereerd, al was het een gedwongen bezoek.  
1020 Renaux is daar in de aardappelen te land geraakt, (er was een journalist, die met strak gezicht naar het soort informeerde.) Hij is ongedeerd, welk laatste woord telkens de grootste gerustheid wekt, want door de zekerheid, waarmee men de machines ziet landen en vertrekken, vergeten we toch het gevaar niet, waaraan wij die kranige



- kerels in hogere sferen blootgesteld weten.
- 1025 Le Lasseur kwam te Berkelaar-Echt in de rogge neer en maakte zelfs een buiteling, die zijn machine ernstig beschadigde. (Op het oogenblik, dat wij dit schrijven, zijn zijne monteurs nog steeds bezig met ze te herstellen.) Omstreeks 3 uur komt Le Lasseur per auto op het vliegterrein aan. De man wordt onmiddellijk door de courantenmensen omringd. Hij is zeer kalm en komt zijn monteur
- 1030 halen, die zijn machine moet oplappen. Hij krijgt een hartelijke ovatie, bij zijn verdwijnen nog eens herhaald. Ondertusschen zijn we een goed stuk in den namiddag. Het gaat zoo'n beetje aan stemming ontbreken. Ook schijnen velen vermoed te zijn. Ten minste honderden liggen languit op de heide
- 1035 neer. Daaronder talrijke monteurs van de nog verwacht wordende vliegers, in hun nu juist niet zoo bekoorlijk costuum. De monteurs, die hier klaar zijn, zijn hunne vliegende meesters per auto nagereisd naar Soesterberg. Andere terreinbezoekers zoeken den tijd te verdrijven door een lustig walsje in de restauratiezaal, die over een eigen muziekkorpsje beschikt.
- 1040 We verzuimden nog te melden, dat ook de stafmuziek onder directie van den heer Kleij, des morgens de vliegers verwelkomde. Ook nu werkt ze mede om den moed er in te houden. Toch schijnen zeer velen van die duizenden bezoekers nu juist niet over een overmaat van geduld te beschikken. Zelfs de immer nog verwacht wordende komst van Duval uit
- 1045 Blerick kan hen niet weerhouden. De *Nieuwe Venl. Crt.* tracht de menschen wat op te monteren, door hen per bulletin de namen voor de houden van de vliegers, welke heden nog mogen verwacht worden. Dat er nog zullen komen, daarvan zijn allen overtuigd. Het weer is te prachtig om een dag te wachten. Ze zullen het zekere wel voor het onzekere nemen. Maar de wind dan?
- 1050 O, die gaat tegen den avond wel liggen. En onder het eten van een broodje, het drinken van een glaasje, het rooken van een sigaartje, het houden van een tijddoend praatje wordt herhaaldelijk uitgekeken naar die vermaledijde vlag daar op dien hoogen staak, die maar lustig blijft wapperen en niet slap te krijgen is.
- 1055 Zoo zijn we doorgesukkeld tot ongeveer half zes. Uit Maastricht wordt geseind, dat drie vliegers Maastricht voorbijgevlogen zijn. Dat geeft weer beweging op het terrein. Men snelt naar de plaatsen, waar men 't verst kan zien zonder hinder te hebben van de bommen. Het begint er weer iets van te krijgen, als zijn we nog in den morgen.
- 1060
- 24 juni 1911 **Europeesche Rondvlucht.**
- Op zeer vele plaatsen in Limburg heeft men de vliegers in de hoogte zeer goed kunnen waarnemen. Van alle kanten ontvangen wij daaromtrent berichten. Overal was er veel beweging.
- 1065 Men meldt ons nog uit Echt: Zooals wij Donderdag reeds in het kort meldden, daalden hier twee vliegers neer. De eerste, Le Lasseur, met zijn eendekker (systeem Bleriot) daalde omstreeks 11 uur te Berkelaar in een roggeveld. Hij moest dalen wegens gebroken vleugeldraad en ligt het onderste boven met gebogen schroef. Le Lasseur werd licht gewond. Waarschijnlijk zal hij Zondag kunnen opstijgen, daar men heden met de
- 1070 herstellingswerken is begonnen. De tweede, de heer Renaux, daalde met zijn tweedekker (systeem Farman) omstreeks 12 uur, wegens defect aan den motor. Hij kwam vlak bij den spoorweg aan Wachtpost 38 (St. Joosterweg) in een aardappelveld terecht. De heer Renaux kreeg geene verwonding en kon om 5 u. 20 weer opstijgen.
- 1075 Dat hier op beide plaatsen duizenden toeschouwers waren, behoeft wel niet gezegd te worden. Beide plaatsen zijn tamelijk kaal geworden, want de schade door het volk aangebracht is ook aanmerkelijk groot. Honderde fietsen, rijtuigen en automobielen kwamen af en aan, zelfs uit België waren er velen hier. Het is te hopen, dat er geen derde meer in het veld terecht komt.
- 1080 Nog vernemen wij, dat Le Lasseur in de meening verkeerde, Venlo reeds voorbij te zijn. Hij daalde derhalve om te vragen waar hij was. Bij het dalen sloeg de machine om en 't is voor Le Lasseur een buitenkansje, dat hij er met een onbeduidend wondje afkwam.
- 1085 Le Lasseur heeft de kleinste vliegmaschine, die meedoet. Zijn motor weegt slecht 80 K.G.; het heele toestel, 200 K.G. wegende, heeft een waarde van 30.000 fr. Verscheidene malen heeft hij al naar Parijs getelegrafeerd om mecaniciens, maar er komen er maar geen, waarschijnlijk omdat hij voor eigen rekening en niet voor een fabriek reist. Uit Soesterberg werd hem gemeld, dat er mecaniciens naar hem toe komen. Met hun hulp hoopt hij spoedig te vertrekken.

- 1090 Uit Venlo:  
Contenet, die in Genoy ligt, zet den tocht niet voort, wegens de beschadiging zijner machine.  
Zijn machine wordt gedemonteerd en naar het terrein gebracht. Na herstel hoopt hij weg te vliegen.
- 1095 Voor zij in Soesterberg aankwamen, hadden nog eenige vliegers met pech te kampen. Zoo moest Wijnmalen te Druten landen, daar de motor herhaaldelijk stil stond. Barra maakte te Zetten in de Betuwe een noodlanding. Duval was gisterenmorgen verplicht te Maren te landen, omdat zijn carburator bevroren was. Van Meel daalde in de Millsche heide.
- 1100 In Soesterberg heeft het gisteren veel geregend. Tegen den avond werd het goed. Toen maakte Wijnmalen, Verschaeve en Kimmerling eenige vluchten boven het terrein. Heden is de dag van vertrek naar België met landing te Gilze Rijen.
- 24 juni 1911 Nu zal hij gekiekt worden te midden der commissieleden. Wijnmalen steekt om te poseeren zijn pijpje eens aan. 't Duurt wat lang en onze vlieger wordt ongeduldig. Nu moet 't maar uit zijn, zegt Wijnmalen en wil heengaan. Maar men beweegt hem toch te wachten tot het toestel heeft geknipt.  
Nog wordt een kort praatje gemaakt. Wijnmalen zegt, niet erg vermoeid te zijn, al heeft hij de drie laatste nachten weinig geslapen. Nu zal ik maar gaan, zegt hij
- 1110 eindelijk, want Védrières zit me op de hielen. Hij kon nog niet weten, dat Védrières bij zijn tweede opstijgen opnieuw averij bekwam.  
Nu zit Wijnmalen weer in zijn tweedekker en vliegt na eenige oogenblikken weer hoog boven ons, weer enthousiast toegejuicht en lang nog nagestaard.
- 1115 Eindelijk komt Duval tegen half acht uit Blerick aangevlogen. Hij vertrouwt evenwel zijn motor niet en verklaart, wel wat huiverig te zijn, om vanavond nog naar Soesterberg te gaan. Hij moet echter eerst zijn patroon spreken, die op het terrein is, voordat hij durft besluiten. Na de besprekingen valt het besluit gunstig voor hem uit. Hij Blijft. Zijn tweedekker - na den middag zagen we slechts tweedekkers - wordt in de restauratietent gereden om er den nacht door te brengen.
- 1120 Nu is er weer een uurtje pauze. Maar de tweede Nederlander van Meel wordt nog verwacht. Hij is voor een kwartier uit Luik vertrokken, is al zoolang gemeld. Eindelijk vijf minuten voor negen komt hij in 't halfdonker aanvliegen. Een flink vuur op het terrein wijst hem den weg. Ook hij landt zeer voorspoedig. Hij heeft eveneens een passagier bij zich, den belg Bonselin. Ook hij zal overnachten.
- 1125 Het plan is den volgenden morgen in alle vroegte op te stijgen.  
Thans kunnen we het vliegveld verlaten, na er juist 13 uur aan een stuk te hebben vertoefd en 13 vliegers te hebben zien neerkomen. Spoedig brengt de trein - waar zeer veel plaatsgebrek was - ons naar Roermond terug.
- 1130 **Vrijdag.**  
Vrijdagmorgen zeer vroeg werden boven Roermond al weer eenige vliegers gezien, die op flinke hoogte de richting Venlo namen.  
Uit Venlo wordt ons geseind: Védrières kwam hier van morgen aan om 4.55, Prevost om 6.15. Continet vloog tot in de nabijheid van het vliegerterrein, dat hij blijkbaar niet
- 1135 opmerkte. Hij daalde te Genoy bij Venlo. Duval steeg op om 5 uur en van Meel om 6.35.
- 26 juni 1911 **ECHT.** [De vliegenier Le Lasseur vertrekt uit Echt.]
- 27 juni 1911 [...] De aviateur Contenet vertoeft nog steeds te Genooi, bij Venlo. Hij heeft eenige malen vergeefs getracht op te stijgen. Hij heeft het plan om toch naar Soesterberg te vliegen, hoewel hij niet meer in aanmerking komt voor de étape Luik-Venlo-Soesterberg, aangezien hij Venlo niet heeft aangedaan. Hij wil echter de étape Soesterberg-Gilze-Rijen-Brussel medemaken. [...]
- Le Lasseur.**
- 1145 Nadat eenige dagen besteed zijn aan reparatie zijnde machine, is Le Lasseur gisteravond te Echt opgestegen. Hij maakte een mooie vlucht naar Venlo en werd te Roermond goed waargenomen.  
Gisteravond te 7.45 u. vertrok hij van Venlo naar Soesterberg.  
Om half tien kwam hij op een kwartier afstand van het vliegerterrein aldaar aan.
- 1150 28 juni 1911 **Uit het vliegekamp te Berchem (Brussel)**  
Over de aankomst te Brussel Maandagavond van de eerste zeven vliegers lezen wij het volgende in het H. v. Antw.  
[...]
- 1155 Renaux.

't Loopt naar acht uur op. De schemering grijst reeds in 't oosten. Eensklaps ziet men nog een tweedekker aan den einder. Vlug komt hij aangestormd, recht op zijn doel af. Op twee honderd meter legt de vliegenier zijn motor stil en in een onnadoenden zweefval zet hij zich zoetjes, zachtjes neder. 't Is Renaux met zijn onmisbaren medereiziger Senuque. Snoek, zegt men naast mij. Inderdaad, Senuque schijnt mij leelijk uit zijn Vlaamsche hengsels geschud en verwaterd in 't onbegrijpelijke Fransche element. Beide mannen wenschen elkander geluk en slaan de handen ineen - o, Dickens, waarom zijt ge hier niet om die twee te typeeren! - Ze zijn fier over hun reis. En daar gaat Renaux en Snoek volgt hem op de hielen en kijkt hem in den hals; zoo gewoon is hij hem van achter te aanschouwen. dat hij steeds in zijn vaarwater blijft. Het toestel Maurice Farman schijn ingericht om een half regiment dragonders mede naar de hoogte te nemen. Wanneer men het met groote moeite en veel voorzichtigheid schuins in de ruime loodsen heeft geborgen, dan schijnt het of er een heele kermis zijn tenten heeft opengespreid. Renaux, de overwinnaar van den Puy du Dôme, een open, eerlijk gelaat, zou op deze machine met Snoek de reis rond de wereld doen.

1 juli 1911 FLIGHT <http://www.flightglobal.com/pdfarchive/view/1911/1911%20-%200574.html>

1175 **THE EUROPEAN CIRCUIT.**

In our last issue we were able to just briefly chronicle the incidents which took place on the opening day of the European Circuit, and to record that seven competitors had succeeded in completing the first day's stage of 325 kiloms. from Paris to Liege. Late in the day of the 18<sup>th</sup> ult. another arrival at Liege was Renaux on his Maurice Farman. Eleven other competitors, including Loridan (H. Farman), Prevost (Deperdussin), Morin (Blériot), Bill (H. Farman), Le Lasseur (Blériot), Contenet (Astra-Wright), Verrept (Morane), Wynmalen (H. Farman), Kimmerling (Sommer), Amerigo (R.E.P.), and Tabuteau (Bristol), reached Rheims, and of these Morin continued on to Cesbron, Prevost to Billain, Kimmerling tot Villiers-Aviation, Wynmalen to Mezieres, and Loridan to the same neighbourhood. Of the others who did not complete the stage Bobba stopped at Danvilliers, Pascal at Verdun, Valentine and Legrand at Sainte Menehould, Count D'Hespel at Puisieux, Morison at Gagnyl, "Dalger" at Lonpont, Allard at Savigny, Molla at Chelles, and Train at Crepy-en-Valois. The following day saw ten more of the competitors arrive at Liege, these being Kimmerling, Tabuteau, Prevost, Wynmalen, Verrept, Gibert, Amerigo, Bathiat, Le Lasseur, and Train, while several of the others reported progress, Contenet getting on to near Liege, Bobba to Sainte Menehould, Pascal to Chalons en Valentine to Rheims, while Gaget, who had made a fresh start from Vincennes, after landing at Rheims was brought down at Mohon in the Ardennes. Bad weather prevented any progress being made on the 20<sup>th</sup> ult. and so the short stage of 60 kiloms. to Spa and back had to be postponed to the following day. The weather having cleared ont the 21<sup>st</sup> ult., it was decided to make the trip to Spa, and long before 6 a.m., the time fixed for the start, a large crowd had gathered at the aerodrome. It was not, however, until half past seven that the first machine got under way and Vidart, on the Deperdussin, was actually the first to get away, followed two minutes later by Vedrines, the Paris-Madrid hero, these being followed at short intervals by ten others. Several more made the trip during the day, and altogether fifteen succeeded in completing the double journey, including Vidart, Vedrines, "Beaumont", Garros, Duval, Weymann, Barra, Renaux, Gibert, Kimmerling, Amerigo, Prevost, Verrept, Le Lasseur and Train. The fastest time was put up by Vedrines, Vidart being second and "Beaumont" third. Three of the eighteen who started during the day failed to finish, these being Bathiat, who stopped at Averis, close to Bonnal, Tabuteau, who landed at Ocquier, and Wynmalen, who stopped at Vielsanne. One more - Contenet, on the Astra-Wright - completed the stage from Vincennes to Liege.

1210 The third stage from Liege to Utrecht was taken on the 22<sup>nd</sup> ult., when ten competitors succeeded in getting through, the fastest time being made by Gibert on an R. E. P. monoplane, the second place falling to Garros on a Blériot, while the others in their order of arrival being Vidart, "Beaumont", Weymann, Kimmerling, Train, renaux, Tabuteau and Wynmalen, the last two having qualified to continue in the race by making the trip to Spa and back in the early morning. During the day Molla finished the journey to Liege, and so raised the number who completed the first stage to 20. Five others set out from Liege, but Amerigo fell almost as soon as starting, Le Lasseur got to Echt, close to Maestricht, Vedrines was delayed in the same neighbourhood, Barra landed at Austerlitz, and Duval about 10 kiloms. from Venloo.

1220 Friday of last week was a rest day, but four of the starters from Liege who had fallen by the way continued, and reached Utrecht, these being Barra, Vedrines,

1225 Prevost, and Duval. The last mentioned got within 5 kiloms. of Utrecht when his  
carburettor froze, but after some delay he started again, and was able to complete  
the journey. On Saturday the competitors were to have gone on to Brussels, but the  
1230 bad weather necessitated a postponement. So severe in fact was the wind that two  
sheds were blown down. Fortunately the flying machines, one of which was Tabuteau's  
Bristol, had been previously moved out of the shed. On Sunday the weather looked  
somewhat better, but the aviators with one accord refused to go on, and a further  
1235 postponement was necessary. On Monday morning the weather was still so bad that there  
was no possibility of the race being continued. Later in the day conditions improved  
and led by "Beaumont" thirteen of the competitors who had progressed so far set out  
for Brussels. "Beaumont" was the first to reach the Belgian capital, followed by  
Kimmerling, Vedrines, Garros, Gibert, Duval and Renaux. Of the other starters Barra,  
Tabuteau, Train and Prevost were delayed in the neighbourhood of Breda. Wynmalen got  
1235 to Brasschaet, near Antwerp, and Vidart stopped at Malines, Wynmalen and Vidart  
continued to Brussels on Tuesday morning, the latter having had a smash at Louvain.  
He, however, motored to Brussels and obtained a new machine. Le Lasseur when landing  
at Breda smashed his machine, while Barra descended on the roof of a house in the  
Royal Park at Laeken.

1240 Up to the end of the fourth stage at Brussels the official placing in the race was a  
follows:-

	h.	m.	s.
1. "Beaumont" (Blériot)	45	0	36 1/5
2. Garros (Blériot)	47	58	56 2/5
1245 3. Vedrines (Morane)	65	8	26
4. Gibert (Rep)	68	0	27 4/5
5. Renaux (M. Farman)	69	13	59 1/5
6. Kimmerling (Sommer)	72	59	35
7. Duval (Caudron)	74	44	14
1250 8. Wynmalen (H. Farman)			
9. Vidart (Deperdussin).			

1255 On Wednesday the competitor were to continue their journey to Roubaix, and on  
Thursday Calais was to be the destination. All going well the competitors were to  
then continue their journey from Calais on to London, stopping at Dover and Shoreham  
on Friday (yesterday).

1260 At Dover the flyers were to be met at the A.I.R. Aerodrome by a Committee of  
influential people, including the Corporation and representatives of the Naval and  
Military forces, while the competitor to make the fastest time across the Channel  
receives a special hundred guinea silver cup. At Brighton, where the aviators were to  
be welcomed at the Shoreham Aerodrome, similar arrangements were in force.  
The London Aerodrome at Hendon is the station for London, and there a Committee,  
headed by Mr. Davison Dalziel, M.P., and including the Lord Mayor and Sheriffs of the  
1265 City of London, the French, Belgian and Dutch Ambassadors, the Duke of Teck, the Duke  
of Argyll, and many others, were to receive the competitors. In the afternoon the  
officials, aviators, &c., were to be received at teh Royal Automobile Club, while in  
the evening, at the invitation of Mr. Oswald Stoll, a visit to the Coliseum had been  
arranged. On the following day a luncheon will be given by the *Standard* newspaper to  
the flyers, officials and distinguished guests at the Savoy Hotel, when Mr. Datziel  
1270 will preside. The return journey will be made, weather permitting, on the second day  
after the arrival of the competitors in England.

1275 In order to guide the competitors on their way across the Channel, the French  
Admiralty have granted the services of five torpedo boats, while Dover is providing  
three tugs and two big motor boats. The Calais Chamber of Commerce are stationing a  
tug, from which will float a large captive balloon, halfway across the Channel, while  
the Aerodrome at Dover, as well as those at Shoreham and Hendon, will be marked by  
captive balloons. Between these points great white arrows, 72 ft. long, will point  
the way. At Hendon, Shoreham and Dover, the arrival and departure of the competitors  
will be heralded by the discharging of bombs. Special trains will be run from Dover,  
1280 enabling those who see the arrivals there to journey to town in order to witness the  
finish at Hendon. The Commissaires Sportifs will follow the race in motor cars,  
generously placed at their disposal by the Rolls-Royce and Sheffield-Simplex Cos.

1285 4 juli 1911 **Continet**, die nog steeds in Venlo was, is vandaar Zaterdagmiddag 5 uur  
55 per vliegtuig naar Luik vertrokken.  
Hij passeerde Roermond om 6 u 25.

8 juli 1911 **PARYS, 7 Juli 1911.**

De winner.

1290 Beaumont, wiens ware naam is Conneau, Luitenant ter zee, heeft den prijs gewonnen van de geheele Europeesche rondvlucht.

11 juli 1911 **De totale klasseering** (officieus) luidt als volgt:

1295 1. Beaumont met een Blériot-ééndekker, Gnome-motor, die de 9 étapes (Parijs-Luik-Spa-Soesterberg-Brussel-Roubaix-Calais-Londen-Calais-Parijs, zijnde plm. 1600 KM.) aflegde in 58 uur 36 min. 45 sec.

2. Garros, eveneens met een ééndekker Blériot, in 62 uur 10 min 27 2/5 sec.

3. Vidart, met een Deperdussin-ééndekker, Gnome-motor, in 73 uur 28 min. 2/5 sec.

4. Vétrines, met een Morane-ééndekker en Gnome-motor, in 86 uur 23 min. 52 sec.

1300 5. Gibert, met een R. E. P. ééndekker, motor R. E. P., in 90 uur 28 min. 4 1/5 sec.

6. Kimmerling, met een Sommer-ééndekker en Gnome-motor, in 93 uur 3 min 58 4/5 sec.

7. Renaux, met een M. Farman-tweedekker, motor Renault, in 110 uur 37 min. 56 2/5 sec.

1305 **De winners der étapes.**

De verschillende étapes werden aldus gewonnen:

1e étape Parijs-Luik: Vidart; 2e étape Luik-Spa v.v.: Védrières; 3e étape Luik-

1310 Soesterberg: Gibert; 4e étape Soesterberg-Brussel: Beaumont; 5e étape Brussel-

Roubaix: Védrières; 6e étape Roubaix-Calais: dezelfde; 7e étape Calais-Londen:

1315 dezelfde; 8e étape Londen-Calais: dezelfde en 9e étape Calais-Parijs: Vidart.

Védrières won dus niet minder dan 5 étapes, Vidart 2, Beaumont en Gibert ieder 1.

Védrières had tijdens de 3e étape 'n malheur met z'n motor in de buurt van Maastricht,

1320 waardoor hij bijna 18 uur verloor, doordat hij naar Luik moest terugkeeren om een

1315 nieuwe machine te vinden. Verrept, een der deelnemers, stond toen z'n Morane-eendekker af.

Uit het onderstaande kan men zien, hoe er bij elke étape eenige aviateurs afvielen.

Wel kwamen er op sommige étapes een paar vliegers bij, doch dezen waren

1325 achterblijvers, die de voorafgaande étapes niet binnen den bepaalden tijd hadden

afgelegd, of étapes hadden overgeslagen.

1320 1e étape (Parijs-Reims-Luik) 320 K.M. Winner Vidart.

Te Luik kwamen aan: Vidart, Védrières, Weymann, Beaumont, Barra, Duval, Garros,

Renaux, Kimmerling, Tabuteau, Prévost, Wijnmalen, Verrept, Gibert, Amérigo, Bathiat,

Le Lasseur, Train, Nolle en Contenet (20 vliegers).

2e étape (Luik-Spa-Luik) 60 K.M. Winnaar Védrières.

1325 Te Luik kwamen aan: Védrières, Vidart, Beaumont, Gibert, Garros, Duval, Weymann,

Renaux, Barra, Amérigo, Prévost, Train, Kimmerling, Verrept, Le Lasseur, Wijnmalen,

Tabuteau (17 vliegers).

3e étape (Luik-Venlo-Soesterberg) 215 K.M. Winnaar Gibert.

1330 Te Soesterberg kwamen aan: Gibert, Garros, Vidart, Beaumont, Weymann, Kimmerling,

Train, Tabuteau, Renaux, Wijnmalen, Barra, Védrières, Prévost en Duval (14 vliegers).

4e étape (Soesterberg-Breda-Brussel) 145 K.M. Winnaar Beaumont.

Te Brussel kwamen aan: Beaumont, Kimmerling, Védrières, Garros, Gibert, Duval, Renaux,

Wijnmalen, Vidart, Barra, Prévost en Train (12 vliegers).

5e étape (Brussel-Roubaix) 85 K.M. Winnaar: Védrières.

1335 Te Roubaix arriveerden: Védrières, Kimmerling, Garros, Beaumont, Vidart, Renaux,

Gibert, Train, Prévost (9 vliegers).

6e étape (Roubaix-Calais) 90 K.M. Winnaar: Védrières.

Te Calais kwamen aan: Védrières, Vidart, Beaumont, Gibert, Kimmerling, Garros, Renaux,

Train (8 vliegers).

1340 7e étape (Calais-Dover-Brighton-Londen) 202 K.M. Winnaar: Védrières.

Te Londen arriveerden: Védrières, Vidart, Kimmerling, Beaumont, Garros, Gibert,

Renaux, Barra, en Tabuteau, die nu weer meevlogen (9 vliegers).

8e étape (Londen-Brighton-Dover) 150 K.M. Winnaar: Védrières.

1345 Te Dover kwamen aan: Védrières, Vidart, Gibert, Beaumont, Garros, Renaux, Kimmerling,

Tabuteau en Barra (9 vliegers).

9e étape (Dover-Calais) Winnaar Védrières.

Te Calais arriveerden: Védrières, Vidart, Beaumont, Gibert, Garros, Kimmerling,

Tabuteau, Renaux en Barra (9 vliegers).

1350 En te Parijs zes: behalve Védrières bleven ook Barra en Tabuteau onderweg, maar kunnen nog komen.

Niettegenstaande het officieele verbod, is Garros toch over Parijs gevlogen. Hij

verdwaalde, hoog vliegende van wege den wind, waardoor hij tegen zijn wil boven

Parijs vloog en uit een geheel verkeerde richting te Vincennes landde.

1355 Hij was het ook, die bij het vertrek in botsing kwam met de politie zoodat er voor hem nog een paar strafprocesjes opzitten.

#### **Wat de vliegers zeggen.**

1360 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. Garros vond het jammer, dat het nu al afgeloopen 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.

1365 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.

1370 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.

1375 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.

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

1380 Tabuteau onder andere zegt het volgende: Wij werden niet goed ontvangen in Engeland. '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 1385 er het bewijs van gehad.

#### **De gewonnen bedragen.**

Alhoewel de wedstrijd-commissarissen nog moeten bijeenkomen, kan thans reeds worden medegedeeld, dat de vijf eersten de volgende bedragen gewonnen hebben:

1390 1. Beaumont 161,660 frc. (d. i. plm. f80,000); 2. Vidart 64,300 frs.; 3. Garros 56,000 frs.; 4. Védrines 52,000 frs ; 5. Gibert 34.000 frs.

Deze vijf vliegers hebben dus te zamen 367,000 francs verdiend. Er blijven nu nog 100,000 frs. over, die onder de overige vliegers, winners van étapes etc., moeten verdeeld worden.

1395 8 juli 1911 FLIGHT

1400 [...] 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 [...]

**Nummering van de vliegtuigen van de Europeesche Rondvlucht**

1405		[Vertrektijd 23 juni 1911 van Luik naar Venlo om 8.00 uur Greenwich tijd, 8.20 Nederlandse tijd.]
	1	Tabuteau winnaar van de Coupe Michelin; houder wereldrecord langste vlucht; vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 6.00 u.; geland te Venlo 18.04 u.
1410	2	Prier
	3	Tétard vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 6.06 u.; te Vincennes gebleven; opgegeven voor Luik
	4	
	5	Védrines winnaar van Parijs-Madrid; vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 6.02 u. gevallen bij Maastricht; geland te Venlo 24 juni 4.55 u.
1415	6	Frey vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 6.08 u.; derde Parijs-Rome;
	7	Gaget vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 6.14 u.; in Ardennen met verstuikte knie bij Mézieres gevallen
	8	Bathiat vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 6.04 u.;
1420	9	Kimmerling vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 6.10 u.; duur te Venlo 9 u. 42 min.
	10	Molla vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 6.16 u.; opgegeven voor Luik
	11	Martin
	12	Beaumont (=luitenant ter zee Conneau) vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 6.12 u.; duur te Venlo 9 u. 13 min.; uiteindelijke winnaar
1425	13	Garros tweede in Parijs-Rome en Parijs-Madrid; vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 6.18 u.; duur te Venlo 9 u. 16½ min.
	14	Morin vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 6.24 u.
	15	Vidart no. 4 Parijs-Rome; vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 6.20 u.; duur te Venlo 9 u. 14 min.
1430	16	Prévoist vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 6.26 u.; geland te Venlo 24 juni 6.15u.
	17	Pascal vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 6.32 u.; panne te Bar-le-Duc
	18	Legrand vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 6.38 u.
	19	Blanchet
1435	20	Debuissy
	21	
	22	Wijnmalen winnaar Parijs-Brussel en terug; vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 6.22 u.; geland te Venlo 18.21 u.
	23	d'Hespel vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 6.44 u.; panne bij Reims
1440	24	Bielovucic vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 6.28 u.; opgegeven voor Luik;
	25	Amérigo vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 6.30 u.; gevallen bij Luik;
	26	Bobba vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 6.36 u.; panne te Dauwillers
	27	Duval vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 6.34 u.; gedaald te Blerick; geland te Venlo 19.15 u.
1445	28	De Robillard vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 6.40 u.
	29	Denhaut vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 6.42 u.
	30	Loridan vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 6.46 u.; panne bij Reims
	31	Charlix vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 6.52 u.; opgegeven voor Luik
	32	
1450	33	Renaux held van de Puy de Dome en winnaar van Grand Prix Michelin; vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 6.58 u.; met passagier Senouque; gevallen bij Berkelaar-Echt, St. Joosterberg; geland te Venlo op 18.16 uur
	34	Allard vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 7.04 u.; opgegeven voor Luik
	35	Gaubert
1455	36	Contenet vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 6.48 u.; gevallen bij Awans; gedaald bij Genooy aan de Maas; geland te Venlo 24 juni circa 10.00 u.
	37	Labouret vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 6.54 u.; opgegeven voor Luik
	38	Lesire vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 6.50 u.
1460	39	Barra vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 7.10 u.; duur te Venlo 9 u. 44 min.
	40	De Laet vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 7.16 u.
	41	
	42	Garnier vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 6.56 u.
	43	Denduyver
1465	44	
	45	
	46	Le Lasseur vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 7.00 u.; gedaald bij Berkelaar-Echt
	47	Barillon vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 7.06 u.
	48	de Nissolle vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 7.02 u.
1470	49	Weyman(n) vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 7.08 u.; duur te Venlo 9 u. 23 min.
	50	Grellet
	51	Gibert vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 7.12 u.; duur te Venlo 9 u 16 min.
	52	
	53	de Francq vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 7.14 u.
1475	54	Valentine vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 7.20 u.
	55	S. Fersa vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 7.18 u.
	56	Morisson vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 7.26 u.; geland bij Gagny; opgegeven voor Luik
	57	Hirth
1480	58	de Romance vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 7.22 u.; opgegeven voor Luik
	59	Spoonaert
	60	Bill vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 7.28 u.; opgegeven voor Luik
	61	Georges Gay vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 7.34 u.

## Naspeuringen naar Leo Theelen en Cecilia Mertens: De Europeesche rondvlucht

1485	62	Landron	vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 7.24 u.; te Epieds dodelijk neergestort
	63	Verrept	vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 7.32 u.; staat Morane-eendekker af aan Védrines
	64	Lemartin	vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 7.30 u.; stort neer na het opstijgen, overlijdt
	65	Kuhling	vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 7.36 u.; opgegeven voor Luik
1490	66	Dalger	vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan B, 7.38 u.; neergestort bij Villers-Cotterets om 8.20 u.
	67	Train	vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan C, 7.40 u.; te Venlo 9 u. 51 min.
	68	van Meel	vertrek Vincennes 18 juni 1911, Baan A, 7.42 u.; met passagier Fercellin; geland te Venlo 20.53 u.; gedaald tussen Mill en Grave om 19.40 u.

1495

### Les Aviateurs militaires:

		kapitein Etevé	
		luitenant Princeteau	overlijdt bij Issy les Moulineaux
		luitenant Chevreau	
1500		luitenant Delage	
		luitenant de Malherbe	
		luitenant Yence	
		luitenant Ludman	
		luitenant Blard	
1505		luitenant Maillols	
		luitenant Clavenad	

### Personenregister

geachte redacteur.....	2
Max Olieslagers.....	3
heeren De Schepper en Hagen, te Groningen.....	3
commissaris-generaal voor de Europeesche rondvlucht in Nederland.....	3
heeren Gérard en Delannes.....	3
Védrines, de winner van den wedstrijd Parijs-Madrid.....	4
heer G. G. Meisner.....	4
Henri Wijnmalen, met een Farman-biplan.....	4
Beaumont.....	4
Garros.....	4
Frey.....	4
Vidart.....	4
Renaux.....	4
Tabuteau.....	4
Bielovucie.....	4
Train.....	4
Berteaux.....	4
Ph. Straetmans uit Maastricht.....	4
A. Diemont uit Venlo.....	4
F. A. van Heyst uit Wijk-bij-Duurstede.....	4
W. C. van Heutsz uit Doorwerth.....	4
J. Visser uit Breda.....	4
heer Prade van het Journal.....	5
Leon Gérard, ingenieur uit Brussel.....	5
heer Aug. Raijmann.....	5
Brelouvucic.....	5
Weijman.....	5
Loridan.....	5
Blériot.....	5
Twee Belgische aviateurs, graaf d'Hespel en Kuhling.....	6
vliegt met een Deperdussin.....	6
Caudron biplane (de Laet).....	6
four Morane monoplanes (Garnier, Morison, Verrept, Dalger).....	6
three Blériots (Le Lasseur, Lemartin, Kuhling).....	6
two Deperdussin monoplanes (Valentine and Baron de Francq).....	6
Aviator biplane (Denduyver).....	6
Barillon monoplane (Barillon).....	6
Tellier monoplane (Prince de Nissole).....	6
Nieuport monoplane (Weymann).....	6
R.E.P. monoplane (Gibert).....	6
Vinet monoplane (S. Fersa).....	6
Bennet Labranche monoplane (Marquis de Romance).....	6
Henry Farman biplane (Bill).....	6



## Naspeuringen naar Leo Theelen en Cecilia Mertens: De Europeesche rondvlucht

Voisin biplane (G. Guy).....	6
Pischoff monoplane (Landron).....	6
Train monoplane (Train).....	6
Van Meel biplane (Van Meel).....	6
Sommer monoplane (Marin).....	6
three Breguet biplanes.....	6
Anzani monoplane.....	6
Astra-Wright machines (Gaubert).....	6
Belg Verschaeve.....	6
Verrept verdwaalde.....	7
rijksambtenaren Duym en Maring.....	7
"schele Pauwelien".....	7
Barra.....	8
Le Lasseur.....	9
Gilbert.....	9
Kimmerling.....	9
Duval.....	9
Prévost.....	9
Amérigo.....	10
Barza.....	10
heer Kley.....	12
Hij bleek een passagier bij zich te hebben, namelijk den heer Schouque.....	12
Kulsche Suzanna.....	13
Belgische passagier van Van Meel, de heer Fercellin.....	13
Contenet.....	13
heeren Froeling, Diemont en Wijnmalen.....	14
monsieur Senouque.....	14
Berteaux, den Franschen minister van Oorlog.....	16
Monis zwaar wondde.....	16
Wijnmalen, Verschaeve en Kimmerling.....	18
belg Bonselin.....	18
Legrand.....	19
Morison.....	19
"Dalger".....	19
Allard.....	19
Molla.....	19
Bathiat.....	19
Bobba.....	19
Pascal.....	19
Valentine.....	19
Gaget.....	19
"Beaumont".....	19
Mr. Davison Dalziel, M.P.....	20
Mr. Oswald Stoll.....	20
Mr. Datziel.....	20
Beaumont, wiens ware naam is Conneau, Luitenant ter zee.....	21
Nolle.....	21
Mayor and Mayoress, Sir William and Lady Crundell.....	22
General Inglefield, commanding at Dover.....	22