



Lo Specchio

CLUB DI CONVERSAZIONE ITALIANA DI TOURNAI



*Raid automobilistico "Pechino-Parigi"
Arrivo dell'Itala a Parigi il 10 agosto 1907.*

*L'equipaggio era composto dal principe Scipione Borghese,
dal meccanico personale del principe, Ettore Guizzardi
e dal giornalista Luigi Barzini inviato speciale del Corriere della Sera.*

Febbraio 2007 - N° 132

CENTO ANNI FA IL RAID PECHINO-PARIGI

Tutto nacque il 31 gennaio 1907 con un lapidario annuncio sul quotidiano francese *Le Matin* : « Quello che dobbiamo dimostrare oggi è che dal momento che l'uomo ha l'automobile, egli può fare qualunque cosa ed andare dovunque. C'è qualcuno che accetti di andare, nell'estate prossima, da Pechino a Parigi in automobile ? »

Alla proposta aderirono una quarantina di equipaggi, un po' tutti tra la ricca borghesia e la nobiltà europee, versando la quota di partecipazione di 2.000 franchi che era stata fissata per evitare inutili burle o adesioni prive di convinzione, e che sarebbe stata restituita solo a coloro che si sarebbero presentati alla partenza. A Pechino, però, si presentarono solo in cinque, un triciclo *Contal* dalla Francia, due *De Dion Bouton*, anch'esse dalla Francia, una *Spyker* olandese, un'*Itala* dall'Italia.

È bene considerare che quella che è stata ricordata solo successivamente come "Pechino-Parigi", non fu una gara di velocità, non vi era alcun premio all'arrivo se non la consapevolezza di essere riusciti in un'impresa epica, né era dato per scontato che anche solo una delle vetture partite da Pechino riuscisse a raggiungere Parigi. Non vi erano regole, non vi era alcun tipo di assistenza ed ogni equipaggio doveva provvedere in autonomia agli aspetti logistici, dai pezzi di ricambio ai rifornimenti di olio e benzina, del tutto assenti lungo il percorso. Anche il percorso stesso non era prefissato, quanto piuttosto obbligato dalla carenza di vie di comunicazione carrozzabili; eppure questo non impedì agli equipaggi di sperimentare diverse divagazioni. Si consideri addirittura che, soprattutto nei primi giorni di viaggio, gli equipaggi tendevano ad attendersi l'un l'altro nelle varie tappe, prima di ripartire per la successiva.

La partenza era stata fissata il 10 giugno alle ore 8. Sin dal primo giorno di guida si distinse la superiorità tecnica ed organizzativa dell'equipaggio italiano composto dal principe **Scipione Borghese** e dal suo chauffeur **Ettore Guizzardi**. Insieme a loro vi era anche l'inviato speciale del *Corriere della Sera*,



Luigi Barzini. La preparazione del principe Borghese era stata meticolosissima e sue furono le intuizioni semplici e geniali di sostituire i parafanghi dell'*Itala* con delle assi asportabili da impiegare come rampe per gli ostacoli e quella di utilizzare - a differenza di tutte le auto dell'epoca - pneumatici anteriori e posteriori delle stesse dimensioni così da renderli intercambiabili e ridurre le scorte. Inoltre, già da prima della partenza da Pechino, sin dalla fase organizzativa del viaggio, si era aperta la discussione su quale potesse essere la vettura ideale per una tale impresa, ed i partecipanti si erano trovati tutti concordi sulla superiorità del binomio leggerezza/scarsa potenza. Tranne Borghese: era stata sua l'idea, di utilizzare un'auto molto più pesante delle altre ma anche molto più potente. E si era dimostrata un'idea vincente: la combinazione dei 40 cavalli dell'*Itala* con la sua tonnellata e mezza le aveva consentito di cavarsi d'impaccio anche nei tratti più duri, e di filare veloce dove il tracciato lo consentiva; le *De Dion*, con soli 10 cavalli, persero terreno sin dal primo giorno, la *Spyker* con i suoi 15 cavalli riuscì ad arrivare seconda con venti giorni di scarto, il *Contal* non riuscì a sopravvivere al deserto del Gobi e non arrivò mai a Parigi.

Alle quattro e un quarto del 10 agosto l'equipaggio dell'*Itala* faceva il suo ingresso trionfale a Parigi, dove l'aspettava uno stuolo di giornalisti, cineoperatori ed una folla festante. Secondo ad arrivare a Parigi, il 30 agosto, fu Charles Goddard sulla sua *Spyker*. Le altre due *De Dion Bouton* accumularono un tale ritardo che non se ne ricorda neppure l'arrivo. Il *Contal* andò perso per sempre nel deserto, benché il suo equipaggio fu davvero fortunato ad essere posto in salvo da nomadi mongoli.

La "Pechino-Parigi" fu tutt'altro che una semplice bizzarria da milionari. Nell'annuncio del *Matin* c'era una grande scommessa tecnologica: l'auto non era ancora considerata che poco più di un mezzo da passeggio o un oggetto sportivo. Ma raccoglieva già degli entusiasti sostenitori che sentivano il bisogno di affermare che con l'automobile si poteva andare dovunque, che poteva divenire un vero e proprio mezzo di spostamento capace di fare concorrenza al treno e ai transatlantici. La cosa non era per nulla scontata e andava dimostrata con un'impresa eccezionale. Arrivato con alcuni giorni di anticipo a Pechino, Borghese, aveva ispezionato una prima parte del percorso a dorso di cammello e a cavallo, misurando con un'asta della stessa lunghezza della carreggiata dell'*Itala* i passi più angusti. Si era occupato personalmente di organizzare gli aspetti logistici nei minimi dettagli: i rifornimenti erano inesistenti e fu necessario prevedere delle stazioni a distanze intermedie dove depositare i materiali. Da Pechino partirono le carovane cariche di carburante e olio fino alla Mongolia, da Mosca sulla Transiberiana viaggiarono le scorte posizionate a distanza di settecento chilometri l'una dall'altra lungo tutto l'itinerario russo.

La "Pechino-Parigi" fu anche un evento di una magnitudine mediatica difficilmente immaginabile per l'epoca. Barzini inviava dispacci al Corriere della Sera e al Daily Telegraph dalle più sperdute stazioni di posta telegrafica nel deserto, messaggi che correvano lungo i pali per migliaia di chilometri rimbalzando tra Pechino, Shanghai, Hong Kong, Singapore, Aden, Malta, Gibilterra, Londra e che impiegavano anche otto o dieci ore ad arrivare in redazione, ma in tempo per l'edizione del mattino sulla quale i lettori potevano gustare "in tempo reale" le avventure dell'Itala. Durante il loro viaggio si formarono comitati di accoglienza che li attendevano nelle città principali, i ricchi e i nobili facevano a gara per dare loro ospitalità. La notizia del loro passaggio li precedeva alla velocità del telegrafo. Luigi Barzini scrisse al suo ritorno dall'avventura un libro intitolato *La metà del mondo vista da un'automobile*, che fu edito contemporaneamente in undici lingue, da Praga a Stoccolma, da Parigi a Budapest, e che si continua a ristampare tutt'ora, caso unico nella letteratura italiana.

http://it.wikipedia.org/wiki/Raid_Pechino-Parigi



ITALA mod. 35/45 HP (Pechino-Parigi)
- Italia 1907

Motore: 4 cilindri
Cilindrata: 7433 cc
Potenza: 45 CV a 1250 giri/min.
Velocità: 95 km/h
Peso: 1370 kg

Dotata di due enormi serbatoi laterali per la benzina, la Itala (in seguito

chiamata Pechino-Parigi) era azionata da un motore di oltre 7 litri di cilindrata con un cambio a 4 marce.

http://www.museoauto.it/mambo/collezione/Itala_35_45_HP.htm



Il 10 giugno del 1907 partiva da Pechino la più avventurosa corsa della storia dell'automobilismo. L'equipaggio Italiano era composto dal principe Scipione Borghese già noto per i suoi viaggi avventurosi, il giornalista Luigi

Barzini inviato speciale del Corriere della Sera ed il meccanico personale del Principe Borghese, Ettore Guizzardi. Delle 25 vetture iscritte solo cinque si presentarono alla partenza, le difficoltà organizzative e intrinseche della gara scoraggiarono molti iscritti a Parigi. A tale proposito così scriveva Luigi Barzini: *"Non v'è che discutere un progetto per finire col trovarlo assurdo; l'entusiasmo si rinvigorisce con l'azione, ma si perde parlando"*. L'auto scelta per la prova era una Itala 35-45 hp particolarmente robusta ma molto pesante. Le altre auto erano due De Dion-Buton, una Spyker e un triciclo Contal. Si pensava che le vetture più leggere potessero districarsi meglio nei terreni accidentati, ma la vittoria fu invece della massiccia e robustissima Itala praticamente "di



serie" con pochissime modifiche. Dette modifiche riguardavano l'aggiunta di 2 serbatoi supplementari da 150 litri cadauno, (più serbatoio di serie 83 litri) un serbatoio da 50 litri per olio motore e uno della stessa capacità per l'acqua potabile. Il diario di bordo riporta pochissime rotture, la frizione fu parzialmente revisionata solo a Mosca, il cambio arrivò integro, il ponte

ed il differenziale egualmente integri all'arrivo. Detti risultati furono raggiunti sia per la leggendaria robustezza della vettura Itala sia per l'abilità organizzativa di Scipione Borghese; a tale proposito ecco il ritratto del principe fatto dal giornalista Barzini: *"Si sentiva in lui il predominio del cervello sul cuore, della volontà sulla sensibilità.....una volta partito avrebbe fatto tutto il possibile per trionfareebbi immediatamente fiducia in lui"*. Altro protagonista insostituibile dell'impresa, il meccanico Guizzardi, chauffeur personale di Borghese. Ecco la descrizione che fa di lui Barzini: *"....la prima volta che lo vidi ,era sdraiato sotto l'Itala, supino, immobile, con le braccia conserte. Al primo momento credetti che lavorasse. Invece si divertiva. In viaggio mi sono accorto che quella era un delle sue posizioni favorite, un suo passatempo, si sdraia sotto l'automobile e la contempla, bullone per bullone, pezzo per pezzo, vite per vite. E si intrattiene a lungo in quegli strani colloqui con la sua macchina"*. Questa è una brevissima cronaca di quel viaggio impossibile, oggi si direbbe una avventura "no -limits".

La partenza da Pechino il 10 giugno 1907. Il principe Borghese aveva ispezionato a cavallo i primi 500 km di percorso! Lo scopo, la misurazione con

una canna di bambu' (tagliato della larghezza dell'auto) dei valichi e sentieri di montagna da percorrere. La prima parte del percorso subito difficilissima consisteva nel superare le montagne cinesi su sentieri impervi dove l'auto fu letteralmente trainata con funi da decine di uomini e animali.

Le difficoltà continuavano anche nelle pianure dove le piste appena accennate spesso facevano sprofondare l'Itala in profonde buche. Le quasi 2 tonnellate della auto e la ridotta sezione delle gomme rendevano spesso la marcia impossibile, solo con l'aiuto delle braccia si riusciva a proseguire.



Dopo i sentieri tagliati nelle rocce si apriva la Mongolia con le sue praterie e deserti sconfinati. Curioso e pericoloso spesso era l'incontro con popoli che mai avevano visto mezzi a motore. Nel deserto dei Gobi l'Itala raggiunse velocità "vertiginose" superiori a 90 km ora, purtroppo all'fine del deserto li attendeva una zona paludosa, ricca di fiumi e laghi. Il 21 giugno arrivavano nella città di Urga dopo aver distanziato gli altri concorrenti. In alcuni casi l'Itala venne smontata, alleggerita della carrozzeria e trainata per liberarla dalla morsa del fango.

Durante la gara dopo ore di immane fatica si montava l'accampamento. L'attraversamento dei numerosi fiumi in prossimità del confine Siberiano avvenne con battelli di fortuna rischiando spesso il disastro. Nei pressi del confine Mongolo-Siberiano la gara attraversava luoghi praticabili esclusivamente a cavallo, ma l'ostinazione dei partecipanti sospingeva le grandi ruote dell'Itala sempre avanti.

Dopo il Lago baikal e l'attraversamento di altri fiumi entravano nella foresta Siberiana, la velocità media di marcia migliore' ma il clima, da caldo secco divenne freddo e piovoso. I rifornimenti di combustibile venivano assicurati quando era possibile ad intervalli di circa 250 km, ma per ogni evenienza appunto l'Itala disponeva di una riserva da 300 litri capace di assicurare circa 800 km di autonomia.

In territorio Russo le condizioni del viaggio miglioravano, spesso le strade erano abbandonate ma sicuramente migliori rispetto a quelle della Cina. In alcuni casi venivano utilizzati dei tratti di ferrovia della Transbaikalia, mitica ferrovia che attraversava tutta la Russia. Durante il percorso in territorio

Russo l'Itala fu coinvolta in un principio d'incendio, uragani di sabbia, pioggia, guadi, traversate su barche, crollo di ponte, paludi, innumerevoli impantanamenti nel terribile fango siberiano. Trà i tanti episodi incredibili la ricostruzione di una ruota a raggi dell'Itala creata in sette ore a mano in maniera perfetta da un falegname presso la città di Perm.

Dopo aver attraversato i monti Urali e altre vicissitudini l'equipaggio raggiunge finalmente dopo Nishnii-Nowgorod la "buona" strada. Raggiungono Mosca il 27 luglio, Berlino il 5 agosto e finalmente Parigi il 10 Agosto! Si concludeva così l'epica corsa attraverso paesi sterminati, 60 giorni di viaggio, 16.000 km percorsi dei quali 12.000 su strade non asfaltate e impossibili o appena tracciate, un viaggio lungo quanto "la metà del mondo".

<http://www.zarattini.com/classic-race/pechino-parigi.htm>



Nel corso della riunione precedente, per motivo della presenza di invitati, il tema previsto : Andare a piedi o in automobile in centro città ? non era stato affrontato. Esso viene quindi riproposto per la riunione del 7 febbraio 2007. A tale argomento assoceremo in modo generale anche quello della mobilità.

La volta scorsa

Con la visita al club di **Alessandra** (sorella di Daniela), suo marito **Saro** e i loro figli **Angela** ed **Albert**, provenienti da Spadafora (provincia di Messina, Sicilia) e che ringraziamo per la loro disponibilità, ci è stata data l'opportunità di



aggiornare in modo simpatico alcune conoscenze sulla Sicilia, anche sotto il profilo degli impegni locali. Tra le questioni evocate, ovviamente, quella relativa al ponte sullo stretto di Messina (espressa con pareri diversi) nonché, da parte di Sarno, un suggerimento di gemellaggio tra un comune della nostra zona e Spadafora.



Durante la serata è stata festeggiata anticipativamente la Befana (Epifania) con dolce e spumante. Le "fave" hanno indicato per quest'anno due re, **Gianpietro Corongiu** e **Dominique Dogot** e due regine, **Marie-Claire Deldaele** e **Silvie Beaujean** (la quale ci ha fatto la bella sorpresa di venire a trovarci – abita ormai in Provenza da diversi anni).



Il comitato del club è felice di annunciare che il club di conversazione italiana di Tournai è riportato nel sito ufficiale del comune di Tournai "Associations et clubs de loisirs" alla seguente pagina :

<http://www.tournai.be/fr/officiel/index.php?page=224>



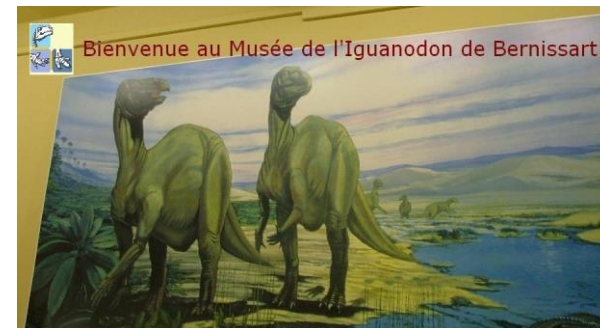
Prossimi appuntamenti

Domenica 25 febbraio 2007 - ore 14:45

Visita del Museo degli iguanodonti a Bernissart (bis repetita)

Facendo seguito alle peripezie della precedente visita (non compiuta), risponderemo all'invito del sindaco di Bernissart, Roger Vanderstraeten, tornando a Bernissart. Ognuno andrà con i propri mezzi. **L'appuntamento è fissato alle ore 14:45 sulla Piazza di Bernissart.** Il museo si trova a "un jet de pierres" dalla piazza.

L'ingresso al museo nonché la visita guidata saranno gratuiti.



Sabato 9 giugno 2007

Visita della cripta di St-Hermes a Renaix (a cura di Marie-Claire)

Programma (in corso di preparazione):

- di mattina, visita della cripta
- pranzo
- il pomeriggio, passeggiata con tema "stile liberty" e visita della Villa Carpentier.



Vetrate della Villa Carpentier

Domenica 17 giugno 2007 (o in caso di maltempo domenica 24)

Gita in bici a Bruges (a cura di Dominique)

- appuntamento alle ore 14:00 vicino al Beffroi
- parcheggio per le macchine fuori città
- possibilità di noleggiare biciclette, Hallestraat a Bruges
- la gita in bici si farà in direzione dell'Olanda o verso il mare seguendo il canale.



Conferenze

Antonino Lombardo (creatore di progetti a carattere sociale) ha risposto positivamente al nostro invito. La data della sua venuta sarà resa nota sul prossimo bollettino.

Viaggio di scoperta dell'Abruzzo (a cura di Arcangelo)

Purtroppo le informazioni per il soggiorno in Abruzzo non sono ancora complete. Faremo il punto durante la prossima riunione. Il viaggio ipotizzato si svolgerebbe durante l'estate 2007 e durerebbe una settimana.

Ricordiamo che a richiesta della Direzione del Collège Notre-Dame, per motivi di sicurezza, la porta d'ingresso della scuola verrà chiusa durante le nostre riunioni. La porta rimarrà aperta dalle 19:30 alle 20:30. Per chi dovesse arrivare più tardi occorrerà suonare il campanello o telefonare a Dominique (0496 62 72 94) o ad Arcangelo (0494 24 26 32).

Le riunioni del club si svolgono il primo mercoledì di ogni mese al **Collège Notre-Dame, Rue des Augustins, 30** a **Tournai** e cominciano **alle 19:30**.

Dominique DOGOT ☎ 069/23.29.40

Arcangelo PETRANTO' ☎ 069/64.97.94

Chi desidera partecipare alle riunioni e ricevere il bollettino del club è invitato ad iscriversi durante le stesse riunioni pagando la quota di **16,00 €**, valida per il ciclo 2006/2007. Si può anche versare la quota tramite banca al n° di conto seguente : **126-1002099-62**.

Indirizzo del sito del club : <http://www.conversazione-italiana.be>