

Victor Collignon

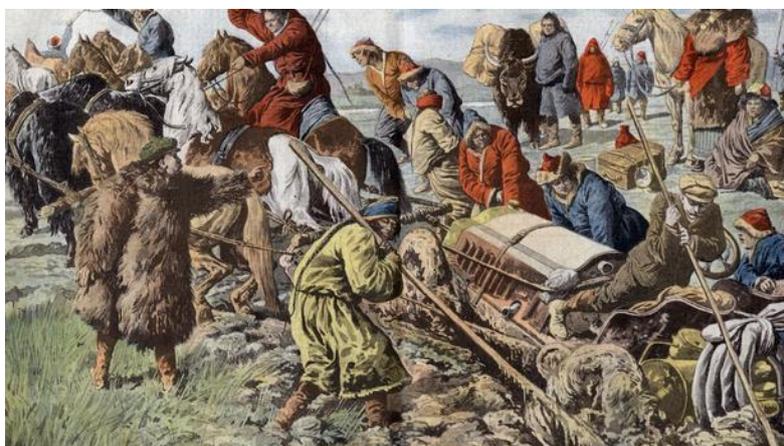
Pilote automobile



Victor Collignon

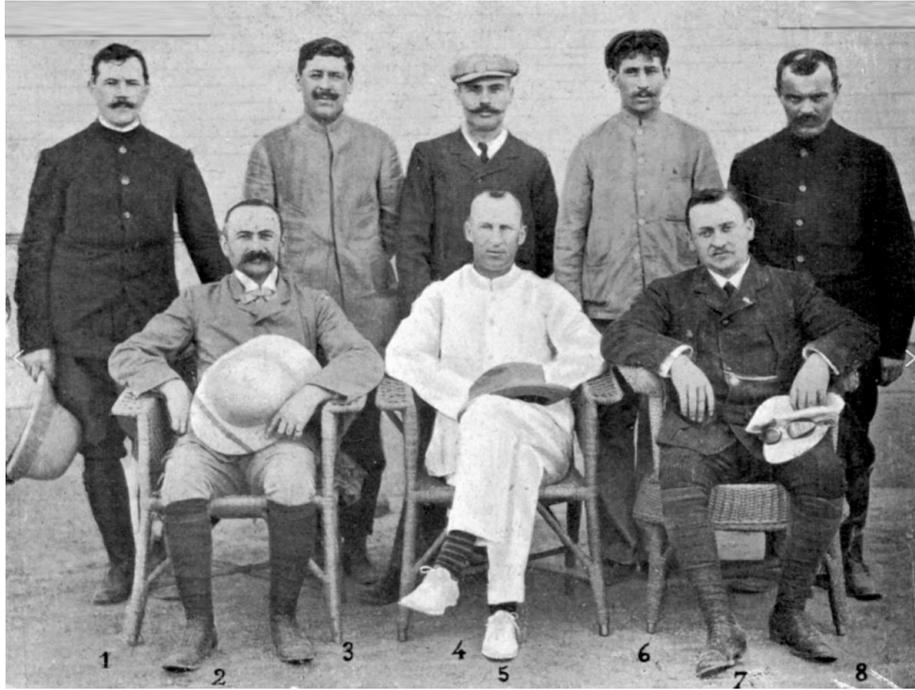
La course Pékin - Paris organisée par le journal 'Le Matin'.

La course **Pékin-Paris** est considérée comme le premier grand raid automobile sur 14 994 km. Organisé par le journal français **Le Matin** départ est donné à Pékin (Beijing) le 10 juin 1907.

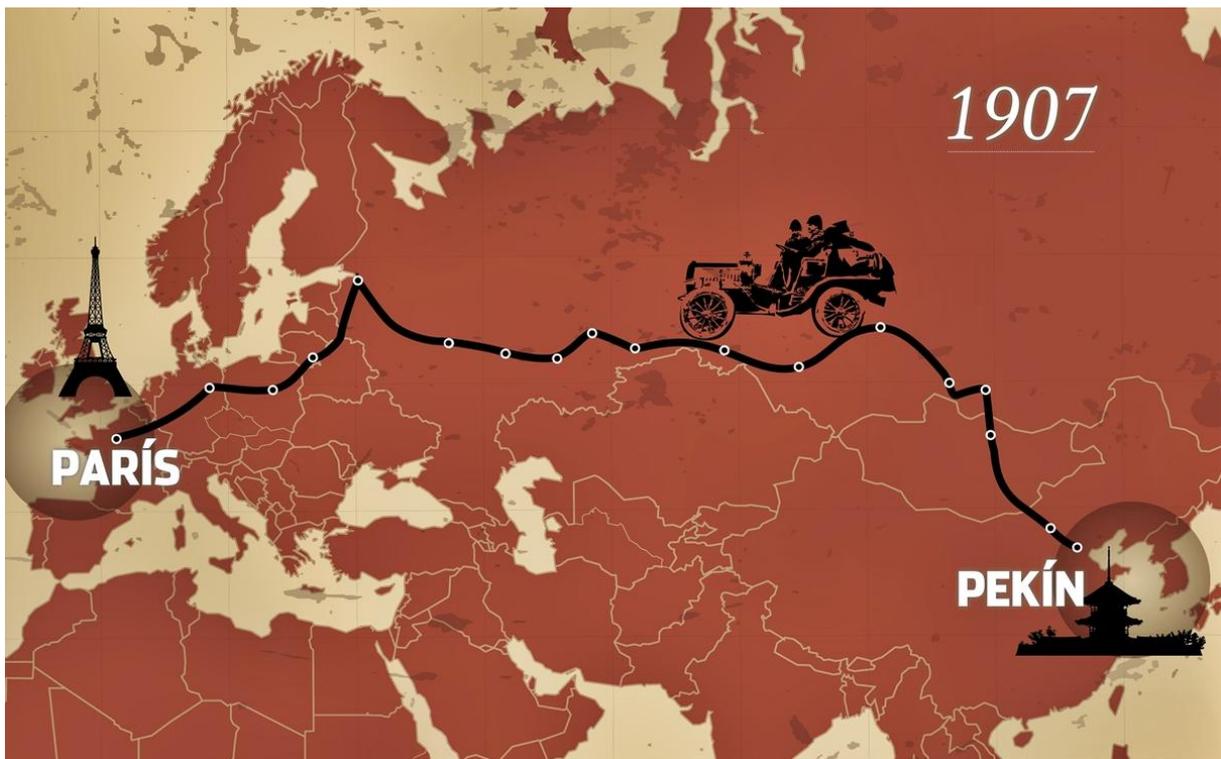


Cinq concurrents au départ :

- Le Prince italien **Scipione BORGHESE**⁵ avec une voiture **ITALA** moteur 7 litres et 40 cv équipée de pneus **Pirelli**.
- **Charles GODARD**⁷ avec une **SPYKER** 15 cv.
- **Auguste PONS**⁴ avec un tricycle **CONTAL** 6 cv
- **Georges CORMIER**² et **Victor COLLIGNON**¹, pilotes officiels de la marque De **DION-BOUTON** sur deux 10 HP.



Les équipes avant le départ : 1. Jean Collignon ; 2. Georges Cormier ; 3. Ettore Guizzardi (mécanicien) ; 4. Auguste Pons ; 5. Le Prince Scipione Borghese ; 6. Octave Foucault (mécanicien) ; 7. Charles Godard ; 8. Jean Bizac (mécanicien)

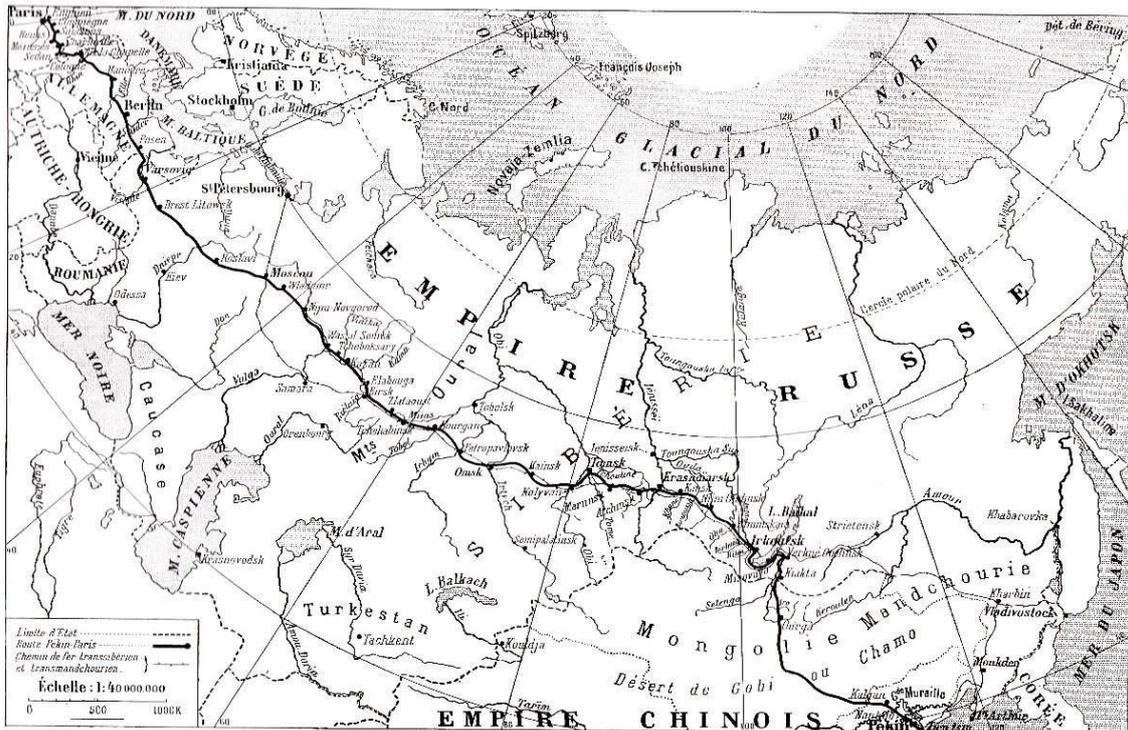


Dans les premières années du 20e siècle, le beau Paris était la Mecque du sport automobile. Les principaux journaux parisiens étaient fatigués d'organiser des courses pour tester la fiabilité de ces véhicules à moteur à huile ou à vapeur qui avaient commencé à rouler à la fin des années 1800.

Le Petit Journal fait figure de pionnier lorsqu'en 1894 il propose un concours pour rejoindre les 127 kilomètres séparant la capitale française, qui s'habitue encore à voir dans son paysage l'immense structure de fer construite par l'ingénieur Gustave Eiffel,

et la ville de Rouen. Avec le temps, le nombre d'essais a augmenté, bien que toujours sur des itinéraires peu étendus. Ce n'est qu'en 1901 que les distances s'élargissent en joignant Paris à d'autres capitales européennes comme Berlin (Allemagne), Vienne (Autriche) et Madrid (Espagne).

Le 31 janvier 1907, le journal Le Matin redouble le pari et propose quelque chose de nouveau dans ses pages: « Ce qu'il faut prouver aujourd'hui, c'est qu'un homme avec une voiture peut aller n'importe où et faire ce qu'il veut. Y a-t-il quelqu'un qui s'est engagé à voyager cet été de Pékin à Paris en voiture ? »



Les participants traversent Paris

véhicules. Cependant, seuls cinq ont osé dire oui au trajet de 15 000 kilomètres. Ceux qui ont accepté le défi étaient Charles Godard, avec un Spyker (15 ch) ;



Charles Godard pilote du Spyker. Photo de droite : avec le journaliste Jean du Taillis et le président de l'auto club de Moscou

Georges Cormier et Victor Collignon, sur les deux Dion-Bouton (10 CV) ;



Victor Collignon, pilote officiel de la marque de Dion-Bouton et son mécanicien Jean Bizac

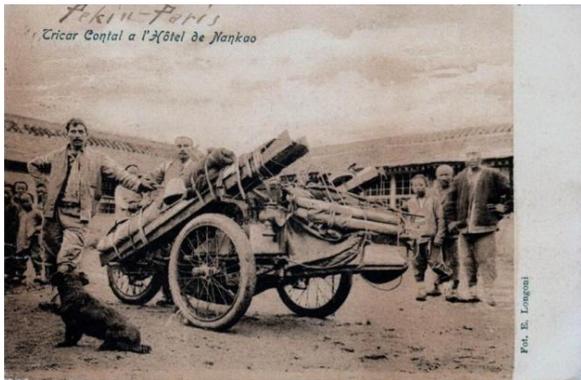


"Tea break" pour Victor Collignon, Georges Cormier et l'équipe de Dion-Bouton



La voiture de Collignon embourbée

Auguste Pons, avec un tricycle Contal (6 CV) ;



Le tricycle Contal Mototri Type B (6 cv) de Auguste Pons et Oscar Foucauld (mécanicien)

et Prince Scipione Borghese, avec une Itala (40 CV). Tous accompagnés d'un mécanicien, bien que dans le cas de Borghese, il ait également amené le journaliste Luigi Barzini, qui a raconté les détails de ce marathon pour le Daily Telegraph et le Corriere della Sera.



L'Itala du Prince Borghèse, grand dominateur de la course

Il a fallu trois mois au Matin pour organiser la course et obtenir les permis nécessaires pour traverser une dizaine de pays, dont certains ignoraient même l'existence de ces véhicules.

Les règles : Il n'y avait pas de règles dans la course, à l'exception de la stipulation que l'itinéraire indiqué devait être suivi en voiture. L'équipe qui termine première à Paris recevra un magnum (bouteille de 1,5 litre) de champagne Mumm.

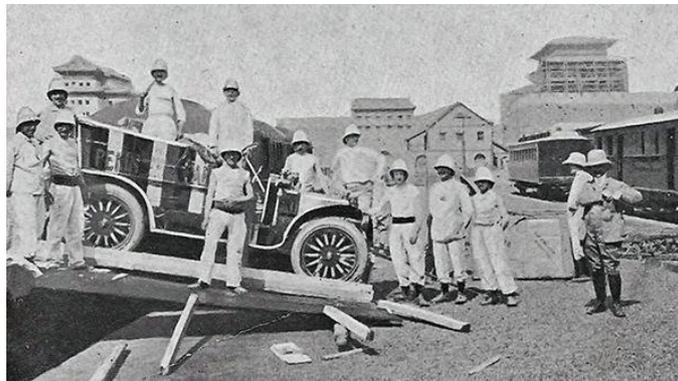
Le carburant et les pièces détachées automobiles étaient transportés à l'avance sur des chameaux et des mulets. Ceci ayant été organisé et payé par les participants eux-mêmes. Des stations télégraphiques étaient également sur le parcours pour que les journalistes accompagnateurs puissent rendre compte de la course.

L'organisation française de l'événement «Le Matin» n'a pas décrit Pékin-Paris comme une course mais comme une course de distance (raid), qui se voulait un test d'endurance pour la voiture et les pilotes. Il n'y a eu ni gagnants ni perdants ni pénalités. En fait, les participants devaient rester ensemble et s'entraider en cas de panne ou d'urgence. Il ne s'agissait pas de savoir quelle voiture de quel pays avait terminé premier, mais quelles voitures avaient finalement atteint l'arrivée à Paris.

Les automobiles ont été expédiées de Marseille à Pékin en avril et les chauffeurs ont suivi un mois plus tard.



Godard à Amsterdam avec son 15HP Spyker, peint en bleu blanc rouge, prêt à être transporté en Chine



Débarquement du Spyker

Se rendre en Chine était déjà une odyssee. Le navire Océanien, qui a conduit les concurrents à Shanghai, a survécu à plusieurs tempêtes en mer et même à une tempête de sable lors de son passage près de l'Égypte. Une fois arrivés à destination, les pilotes sont repartis sur deux bateaux à vapeur en direction de Tientsin (Tianjin). De là, ils sont allés à Pékin (Beijing) en train.

Le 10 juin, au départ de l'ambassade de France à Pékin, la course a commencé et amené le quintette de voitures à traverser le désert de Gobi, la Mongolie, la Sibérie, la Russie, la Pologne, l'Allemagne et une bonne partie de la France.



L'Itala en Mongolie

Les problèmes étaient à l'ordre du jour car les routes empruntées n'étaient pas adaptées à ces véhicules. Sentiers boueux, ravins, déserts, s'enliser dans les marécages ou le sable était courant, tout comme le désarmement des voitures pour traverser patiemment et en toute sécurité des ponts en bois étroits et fragiles adaptés seulement aux voyageurs à cheval et à dos de chameau.



Au passage sur un pont de bois, les planches se brisent et l'Itala tombe en arrière dans le lit de la rivière



Les locaux ont également joué un rôle de premier plan lors de cette course complexe



Le mécanicien Ettore Guizzardi, ravitaille en carburant l'Itala

Côté sportif, la puissante Itala de Borghese était imparable et a atteint la ligne d'arrivée le 10 août 1907 après 61 jours de compétition, mais en ne respectant pas l'esprit du raid "Les participants devaient rester ensemble et s'entraider en cas de panne ou d'urgence". Trois semaines plus tard, Godard, Cormier et Collignon arrivèrent, dans cet ordre. Pons a du arrêter le raid en raison d'un problème mécanique dans le désert de Gobi, abandonnant sur place son tricycle.

Ordre d'arrivée :

- 1er : Prince Scipion Borghese (1871-1927) avec le mécanicien Ettore Guizzardi (1874-1947) et le journaliste du Corriere della Sera et du Daily Telegraph Luigi Barzini Sr. (1861-1946), sur Itala 4 cylindres de 7 433 cm³, le 10 août 1907 ;



*Le Prince Borghese ; Ettore Guizzardi, le mécanicien et Luigi Barzini, le correspondant de journal
(Image: La metà del mondo vista da un'automobile da Pechino a Parigi in sessanta giorni - Barzini 1908)*

- 2e : Charles Godard sur Spyker avec Jean du Taillis (journaliste du Matin)
- 3e : Georges Cormier sur de Dion-Bouton avec le journaliste Eduardo Longoni
- 4e : Victor Collignon, également sur de Dion-Bouton avec le mécanicien Jean Bizac.

Le prix du prince Borghèse était simplement une bouteille de champagne Mumm. Il l'a répandu parmi ceux qui étaient venus l'acclamer, initiant ainsi une tradition qui se perpétue encore aujourd'hui ...





Le Prince Borghese

Yves LICCIA - ATF

Sources :

Le Figaro - Pékin-Paris en automobile: un prodigieux défi en 1907 :

<https://www.lefigaro.fr/histoire/archives/2017/06/09/26010-20170609ARTFIG00288-pek-in-paris-en-automobile-un-prodigieux-defi-en-1907.php>

Le Figaro - Pékin-Paris 1907, l'épopée improbable :

<https://www.lefigaro.fr/automobile/2017/08/04/30002-20170804ARTFIG00229-pek-in-paris-1907-l-epopee-improbable.php>

Amicale de Dion-Bouton :

http://de.dion.bouton.pagesperso-orange.fr/le_raid_pek-in-paris.htm

Au coin du Tricar - Pékin-Paris 1907 par Auguste Pons :

https://lestricars.es.tl/P-e2-kin_Paris-1907-par-Auguste-Pons.htm

Weinberg - Les précurseurs – le raid Pékin-Paris de 1907 :

<http://www.weinberg.lu/paris-pek-in-2007-2008-16-000-km-4cv/les-precurseurs-le-raid-pek-in-paris-de-1907/>

Getty Images - Pékin-Paris 1907 :

<https://www.gettyimages.fr/photos/pek-in-paris-1907>

Flickr Galerie

<https://www.flickr.com/photos/mullevoorde/4563976265/in/photostream/>

Louwman Museum

<https://www.louwmanmuseum.nl/de-pek-in-paris-automobiel-race-in-1907/>