

WELCOME



TO UKRAINE

ВІДОМЕ У ВСЬОМУ СВІТІ РЕТРО-РАЛІ «ПЕКІН-ПАРИЖ» ПРОЇХАЛО УКРАЇНОЮ

Історія ралі ретро-автомобілів «Пекін-Париж» йде корінням в початок минулого століття. У 1907 році в газеті з'явилось оголошення: «Чи знайдеться хто-небудь, здатний проїхати на автомобілі від Парижа до Пекіна цього літа? Маршрут довжиною в 16 тисяч кілометрів! Нагорода переможцю 100 000 франків!». Тоді в гонці взяли участь автпромисловець, президент французького автоклубу маркіз Альберт де Діон і італійський принц Шіпіоне Боргезе. Граф Боргезе їхав з водієм, дружиною і журналістом, тому про ралі дізналися в усьому світі. Тоді переміг італієць.

Цю ідею знову здійснили в кінці 90-х років. Ралі ретро-автомобілів проводиться раз на три роки під егідою Endurance Rally Association з офісом в Англії. Цього року воно відбудеться в'яте. За 32 дні 96 екіпажів із 26 країн на автомобілях, яким не менше 30 років, проїхали через вісім країн: Китай, Монголію, Росію, Україну, Словаччину, Австрію, Швеїцарію та Францію.

2013

PEKING to PARIS

MOTOR CHALLENGE



▲ Учасників ралі ретро-автомобілів приймали українські міста Харків, Київ та Львів...



▲ Все розпочалося із журналістського «жарту»



▲ Старт ралі Пекін-Париж (1907 р.)



▲ Перший віце-президент Автомобільної Федерації України В. В. Янукович

Україну автомобілісти відвідали вперше: для того, щоб отримати нові враження, щоразу від Пекіна до Парижа вони їздять по відмінним маршрутам. Ралі територією нашої батьківщини відбудеться за підтримки Автомобільної федерації України (ФАУ). Члени Комітету Історичних автомобілів ФАУ допомагатимуть учасникам ралі у технічних та організаційних питаннях. ФАУ підтримує автопробіг та всіляко сприятиме розвитку автомобільних туристичних маршрутів в Україні. Сподіваємося один з найвагоміших у світі автопробігів на ретро-автомобілях сприятиме також промоції туристичної привабливості України.

Найстарший автомобіль-учасник – столітній Ford Model T з Австралії, а наймолодший – французький Renault 4, якому 31 рік. Участь у цій гонці – дуже дороге задоволення, і, напевно, тому серед учасників немає українців. Тільки стартовий внесок - 40 тисяч англійських фунтів стерлінгів. Тож, мабуть, вболіватимемо за єдиний пострадянський екіпаж №61 на «Москвич-412». У тестовому режимі з Києва до автомобілів ралі приєднуються два славних ретропредставника українського автопрому – п'ятдесятирічний ЗАЗ-965 («Горбатий запорожець») та виготовлений у Львові в 1971-му році ЛАЗ-697М. Повністю оригінальні «Запорожець ЗАЗ-965» та автобус ЛАЗ за сприяння Комітету Історичних автомобілів ФАУ планується підготувати до участі у ралі «Пекін-Париж-2016»...



Viktor Viktorovych Yanukovych
Federation Automobile D'Ukraine (FAU)
PO Box 132
01019
Kyiv
Ukraine

Dear Mr Yanukovych,

I am writing to seek your help and support with the Ukrainian leg of the Peking to Paris Rally 2013. The purpose of the rally is to explore previously unseen parts of the world and to promote Ukraine as an integral part of this route. I hope that by introducing a large number of people to the Ukraine that they will return to enjoy the country as both a holiday and business destination.

As the Ukraine is a central part of the route it is vital that the event passes through smoothly and your help is vital in making the event a success.

I am working with Mr Yevheniy Kravs, Chairman of the Historical Cars Committee of the FAU and his team together with our agent in Ukraine, Trident, who are helping with hotel bookings and other arrangements.

The rally will start from Peking (Beijing) on Tuesday 28th May and finish in Paris on Saturday 29th June. The Peking to Paris Rally Association is an MSA affiliated motor club and are experienced organisers of long distance endurance events for vintage and classic cars having previously organised the 1997, 2007 and 2010 Peking to Paris events, the 2000 Round The World in 80 Days, 2003, 2006 and 2008 African Safari Challenges, 2005 London to Dakar and the 2012 London to Cape Town.

The rally is for pre-war and classic cars and is being run under a F.I.V.A permit. The event will run through China, Mongolia, Russia, Ukraine, Slovakia, Austria, Switzerland and France.

The event will enter Ukraine from Russia on Wednesday 19th June 2013 before an overnight halt in Kharkiv. On the 20th June the route goes to Kyiv where we have a rest day on the 21st June before heading to Lviv on the 22nd. The event will leave Ukraine and enter Slovakia on Sunday 23rd June.

Further details of the Peking to Paris Rally Association and the Peking to Paris event can be found at our web site on www.endurorally.com

Regards,

Kim Bannister
Clerk of the Course



www.pekingparis.com

Company Registration No. 6970087



Five cars set out in 1907 – Prince Borghese was the best organised, best funded, and was the favourite from the outset. He specially commissioned a seven-litre grand-prix Itala engine to be de-tuned, and dropped into a truck chassis, with the lightest, simplest bodywork. Floorboards were ripped up and experimented with as mud-guards.

“One day, all cars will have mud-guards like us.” Be grateful Prince Borghese’s design, pictured opposite in the hotel courtyard in Peking, failed to catch on...

Peking to Paris: 1907

A wooden wheel was made en-route by a local blacksmith, and rescued the Itala... punctures were few and far between, with no roads they saw few horse and carts, so nails from horseshoes were less of a problem...

Fuel was organised in advance... Charles Goddard blagged some off Prince Borghese, but knew as he muttered his gratitude that his rival had not spared him enough...

A new endurance speed record for non-stop driving for 24 hours single-handed was set up by Charles Goddard in the Dutch Spyker, in a desperate bid to make up lost time after a magneto failed... his drive was not equalled until the advent of Le Mans many years later.

Goddard didn't know how to drive a car when he first read of the great race, picking up a newspaper blowing in the breeze while working in Paris as a circus ground-worker hammering in a tent-peg, he spotted the announcement in *Le Matin* and vowed

he would change his life, find the money somehow, learn to drive, find a manufacturer to lend him a car... and drive to victory.

After persuading Spyker to build a Dutch car for a Dutch driver set on winning, Charles Goddard then secretly sought some driving lessons... before seeking out his sponsorship from Michelin.

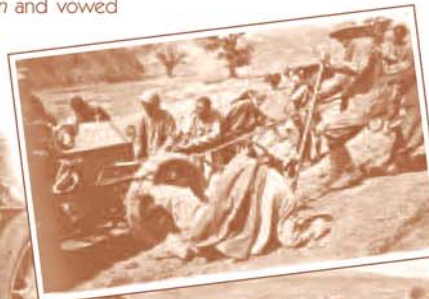
The first “tyre war” between Michelin and Pirelli centred on the **Peking to Paris** of 1907. Pirelli sponsored Prince Borghese’s Itala, and one tyre survived the whole trip and then out of Paris to Pirelli’s Milan factory without a puncture... Michelin supported Goddard, who flogged off some of the tyres to pay for the shipping to China... Dunlop came third supporting the De-Dions.

There were no marshals or officials. The official who went to Peking to flag away the cars caught the ship back to Paris and arrived in time to flag them across the finish line.

Positions were decided by drivers sending telegrams from Telegraph relay-stations. One telegraph operator announced that

What do you do for money? The crews all carried bars of silver, and just shaved off a lump when bartering and haggling for supplies...

Today, the Itala is in the Italian Motor Museum at Turin, and has been restored by Fiat. The second placed Spyker is in the Dutch museum, and has never been restored. The two cars have not stood side-by-side since 1907



the drivers were the first customers he had seen since he opened – and he had been waiting seven years to send his first telegram. He needed to be shown how to send morse-code by the drivers... and as he couldn't understand the language, sent the message back to front, starting from the bottom right hand side of the page.

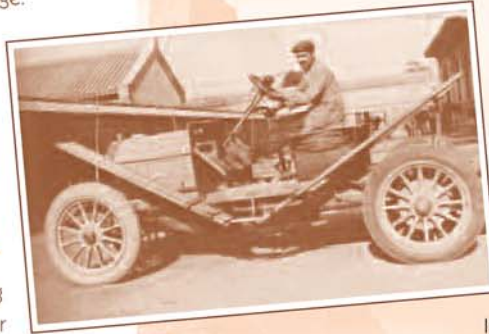
Crews slept under their cars, and emerged in the morning covered in oil-drips. Only the three wheeler Contal driven by Pons, father of a girl who was to become a famous opera singer, failed to survive the course – the remains of the car are still in the Gobi Desert... trying to drive a wicker-basket with three wheels to Paris nearly cost him his life.

The Itala survived several river crossings in Siberia and the disaster of falling backwards through the planks of a bridge into a ravine. The engine never missed a beat... preparation is everything.

Promising to pay for the shipping out of his winnings, Goddard talked his passage onto a slow boat to China. Upgrading himself from third-class to first, he hoisted a piano onto the top deck and earned his 1st-class ticket by playing the piano to passengers.

The Itala was painted red for the race. After display at an American motor-show, the car was dropped in the harbour while being unloaded. It was then painted battleship grey – the nearest paint can to hand, as nobody else painted cars red. But because of Prince Borghese's big win, Italy adopted red as its racing colour - and always worn by Ferrari Grand Prix cars to this day.

Can man and machine now go anywhere?



in terms of driving conditions and places visited, taking cars northwards through the Great Wall of China, through the Gobi Desert into Outer Mongolia, then turning south and west to fabled cities such as Samarkand. Prince Borghese and the four other rivals of 1907, who set out to prove that "man and machine can now drive anywhere," were so confident that frontiers could be rendered meaningless they set about a journey packed with so many adventures they gripped the attention of newspaper readers worldwide.

In magnitude, the achievements of the 1907 rally-drivers captured public imaginations as much as Neil Armstrong stepping onto the Moon for the very first time. It seemed brash, rash and impossible. No other drive had been quite like it... travel around the world could only be done by ship and it's been that way for centuries. Put it all into perspective: A heavier-than-air flying-machine was to take a further two years before man could fly the 21 miles of the English Channel. When young Bleriot circled Dover Castle to touch down in the paddock in 1909, he was carried off to a posh lunch organised by the Editor of the Daily Mail propped up on crutches with two broken legs - not from the bumpy landing, but from an earlier practice-flight just learning the ropes. Unless you were reckless as well as stupid, you simply didn't try to go far with a combustion-engine under your toes and a gas-tank under your backside.

In the hallowed halls of the RAC Club in Pall Mall, the announcement of a daring drive across Asia and Europe - motoring the greatest distance on earth between two capital cities - was put down as so daft, so ludicrous, no Englishman could possibly contemplate such an undertaking. It was hard enough trying to drive from London to Brighton. Just think of the punctures we all get climbing out of Crawley!

And, it would take attention away from the opening of the World's first motor-racing circuit at Brooklands. British drivers who showed any interest in shipping a car to China were given strong discouragement, underlined by *The Autocar* declaring it to be nothing more than a publicity stunt doomed to failure.

As you contemplate the chances of reaching the start-line at The Great Wall in 2013, you'll be beset by the same kind of discouragement and distractions. It takes a thick skin and single-minded determination as well as a sense of adventure to start the **Peking to Paris**.





28 травня ралі стартувало в Пекині від Великого китайського муру, а 19 червня перетнуло кордон України на КПП «Гоптівка»: 108 авто перетнули кордон за 3,5 години. В середньому 2 хвилини на авто. Прикордонники та митники спрацювали відмінно.





Центральна (найбільша у Європі) площа Свободи у Харкові зустріла гостей по-українськи. Понад три тисячі харків'ян мали змогу оглянути унікальні вінтажні авто. Місцевий Ілліч такого ще не бачив...



1907-2013



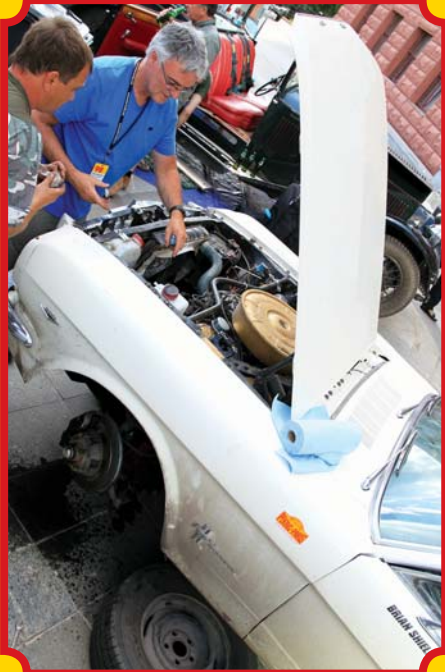


Автомобільна Федерація України вдячна харківським представникам Комітету історичних автомобілів, Харківському «Союзу Автоклубів» та технічному клубу «Самоходъ» за допомогу в організації зустрічі учасників ралі та технічну допомогу...





Площу перед готелем «Харків-палас» водії ретро-автомобілів перетворили на справжню ремонтну зону. Технічний директор ралі Кім Банністер констатував, що ремонту потребують майже чверть авто. Лише пізно ввечері ралійникам вдалося погостювати смачним українським пивом...





Зранку екіпажі ралі «Пекін-Париж» проводжали у дорогу представники місцевих ретро-клубів. Найбільше гостям сподобалася симпатична мотоколяска «Моргуновка». На жаль, деякі авто продовжили свою подорож по Україні на евакуаторах...





Маршрут від Харкова до столиці пролягав другорядними дорогами. Згідно «легенди» водії зобов'язані пройти трасу в зазначений час та відмітитися в спеціальних мобільних контрольних пунктах.





Екіпажі були заворожені чудовими українськими краєвидами та приємно здивовані якістю автошляхів.





У Києві відбулася прес-конференція з організаторами та учасниками трансатлантичного автопробігу за участю керівництва Автомобільної Федерації України. Канадієць Lennart Treeter, який в українській столиці святкував свій День народження, отримав оригінальний подарунок – шарж відомого художника Олександра Зінченка «Український Запорожець».





У столиці учасники ралі використали додатковий день для ознайомлення з містом, велосипедних екскурсій та підготовки автомобілів для подальших змагань. До автопробігу в тестовому режимі долучилися українські ретро-автомобілі – ЗАЗ-965 та виготовлений у Львові в 1971-му році ЛАЗ-697М.





Kiev re-start. Day 26.

Due to the road works around the hotel MTC26.1 will be moved to the circuit as shown on Pg26.02 dia4.

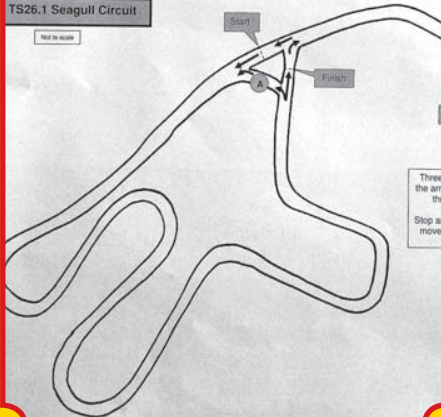
Standard times for MTC26.1 will be amended as follows:

Vintageant: ~~08:00~~ **08:30**
 Classic: ~~08:00~~ **09:15**

There will be a new control, **PC26.0**, in the hotel lobby as shown on Pg26.01 dia 1, at this control competitors will be issued with the revised route instructions to the circuit and the Time Trial diagram, a copy of which is below.

PC26.0 will open at 07:00 and crews can leave at any time after this providing they have collected the amendment.

TS26.1 Seagull Circuit





ФАУ – офіційний партнер ралі «Пекін-Париж» на території України – підготував для учасників ралі подарунок: усі екіпажі мали можливість позмагатися за Європейський кубок на автодромі «Чайка». Одnocześnie київський клуб ретро-автомобілів «Нова моторс» провів тут фестиваль та виставку «Легенди моторів».





Центральний проспект Львова зустрів учасників ралі пишно та святково. Майже десять тисяч глядачів прийшли оглянути вінтажні автомобілі. Гості із 26 країн світу любувалися шедеврами львівської архітектури...



Автомобілі під звуки фанфар проїжджали подіумом, на якому відбувалося вітання та представлення екіпажів. Для шанувальників ретротехніки – чудова нагода зблизька розгледіти рідкісні авто...



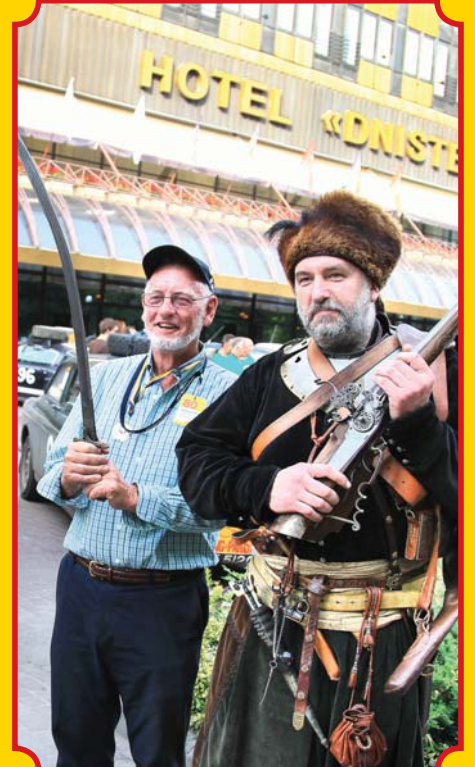
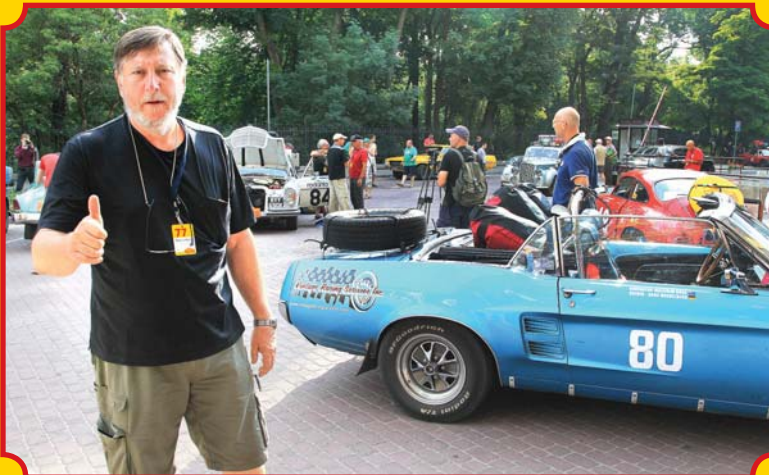


Для мешканців міста Лева було організовано вільний доступ до автомобілів на паркувальному майданчику готелю «Дністер Прем'єр»: усі бажаючі мали можливість не лише сфотографуватись, а й поспілкуватись з учасниками автомобільного супермарафону «Пекін-Париж».





Найбільшу зацікавленість у львів'ян викликав унікальний «American La France Tourer», 1917 року випуску, автомобіль ручної зборки, об'єм двигуна якого становить 14 700 см³. Вартість авто – 10 мільйонів доларів.





Святова церемонія прощання зі Львовом для учасників ралі стала приемним сюрпризом: старт автомобілів супроводжувався залпами стародавньої козацької зброї львівського Куркового товариства. Спеціально для церемонії театр історичних мініатюр «Мадам Кураж» підготував костюми часів випуску ретро-автомоблів.





Закордонні гості отримали в подарунок спеціально виготовлений сувенір – конверт та марку «Козацька пошта» від відомого львівського колекціонера Андрія Пилуха. Директор ралі «Пекін-Париж» Філіп Янг зазначив, що надзвичайно зворушений теплим прийомом в Україні. Голова львівської облдержадміністрації Віктор Шемчук, прощаючись із автомобілістами, запросив ще відвідати Галичину...



FAU

See you in 2016



© ФАУ. Комітет історичних автомобілів, 2013 р.

Фото: Євгеній Кравс, Олександр та Наталія Шамови, Володимир Андреев, Артем Ісаєв, Джерард Бровн.

© Дизайн та верстка – Світлана Кравс. Підписано до друку 11.07.2013 р. Формат 60x90. Наклад 500 примірників. Папір крейдяний 90 г/м².