FESTIVAL VEHICULES HISTORIQUES

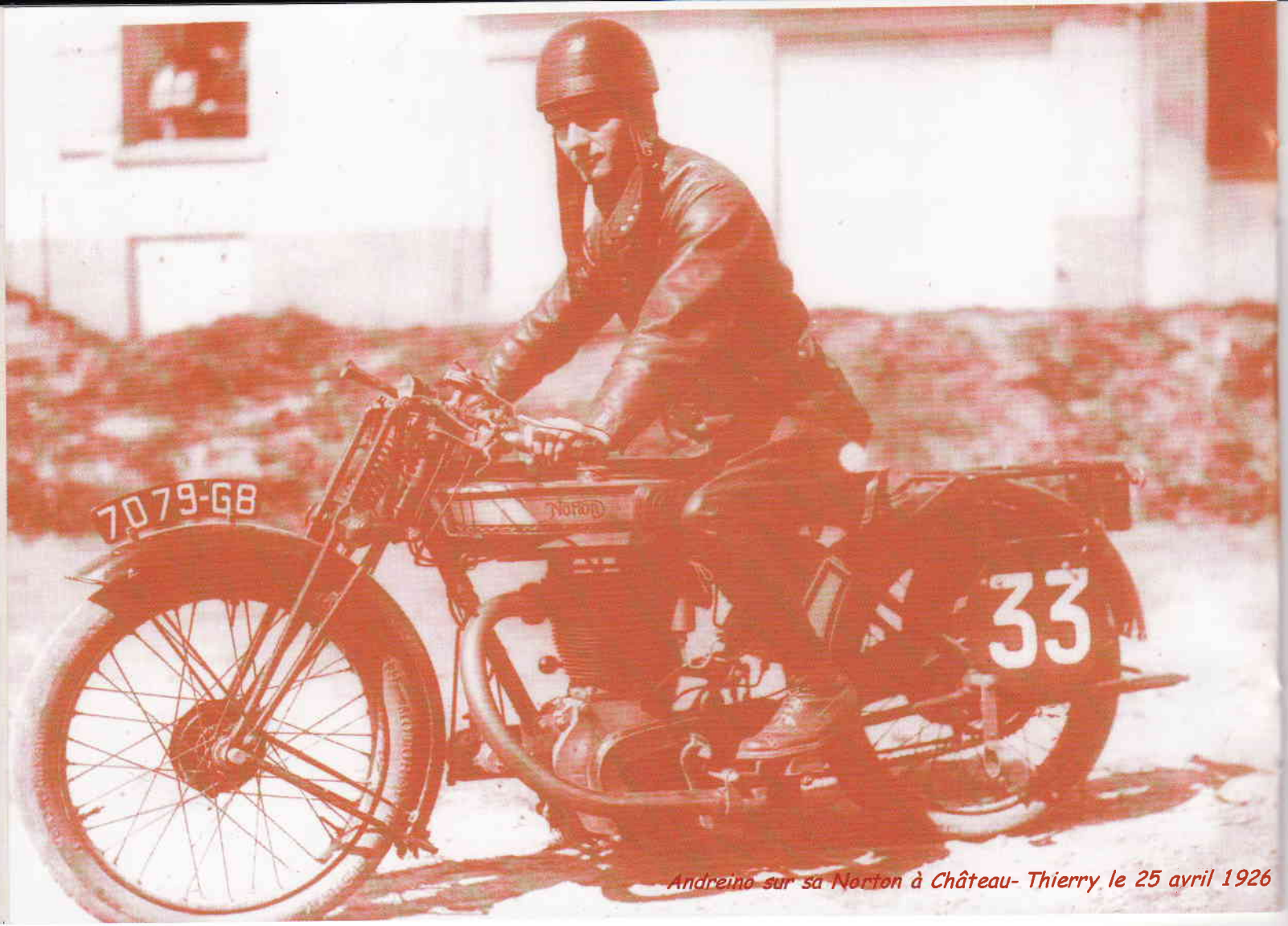
8 et 9 septembre 2012

110 ème anniversaire

110 th anniversary

Château-Thierry
Cité à fables

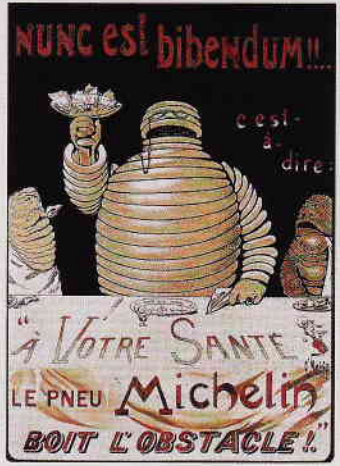
CASTEL AUTOMOBILE CLUB

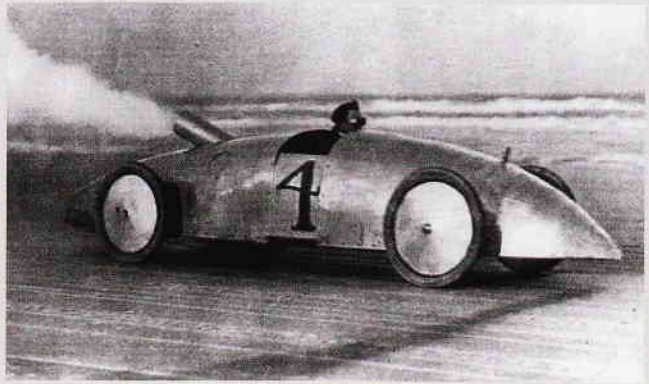


Andreino sur sa Norton à Château- Thierry le 25 avril 1926

Course de côte / Hill Climb Race

L'histoire de l'automobile est indissociable de celle de la compétition.
Principale source de progrès techniques, les courses qu'elles soient sur routes ouvertes, sur circuits ou courses de côte, permettent en cette fin du 19ème et début du 20ème siècle de mettre un terme au développement de la vapeur pour les déplacements individuels, et le moyen de démontrer que l'on peut désormais se passer du cheval et de la diligence tout en mettant en valeur la souplesse et l'endurance du moteur à explosion. D'autre part la voiture PEUGEOT pilotée par A. Michelin prouve que les automobiles futures devront « rouler sur l'air ».





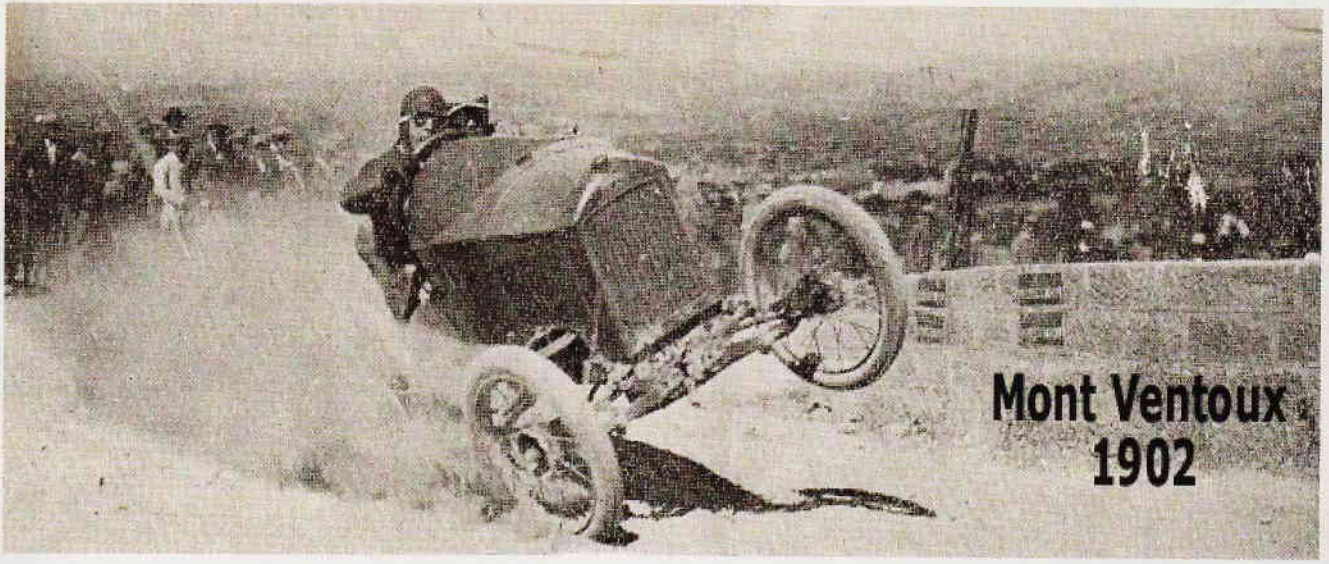
The histories of the automobile and the competition are inseparable. Races, the main cause of technical progress, whether on open roads, on circuits or hill climb, allow at the end of the 19th and beginning of the 20th century to put an end to the use of steam-engines for the individual trips, and the means to demonstrate that we can henceforth do without horses and without stage-coaches while emphasizing the flexibility and the reliability of the internal combustion engine. The Peugeot car driven by A. MICHELIN proves that the future motor-cars will have to « drive on air ».

La course de côte de Chanteloup les Vignes fut la première dans le monde et se déroula en Novembre1898 sur une distance de 1800 m, avec des rampes de 6 à 10%. Elle fut suivie par celle de Gaillon en 1899 (79m de dénivelé), puis celle de Château-Thierry en septembre 1902 ou encore celle du Mont Ventoux la même année avec 1700m de dénivelé.

The hill climb of Chanteloup les Vignes was the first one in the world and took place in November 1898 on a distance of 1800 m, with gradients from 6 to 10%. It was followed by the Gaillon one in 1899 (79 m of level difference), then the Château-Thierry one in September 1902 or that of Mont Ventoux in the same year with 1700 m of level difference.

L'engouement du public pour ces manifestations a été considérable, surtout qu'à coté des concurrents officiels chacun pouvait tester les performances de son propre véhicule, et avoir la fierté de démontrer et vérifier ses aptitudes à « grimper » les fortes dénivellations, que ce soit en motocyclette, automobile voire même en camion ou autocar.

Aujourd'hui, on peut encore s'étonner des vitesses moyennes réalisées par les concurrents en automobiles ou motocyclettes (74 km/h en 1902 sur MORS), la progression des chronos et surtout la performance des pilotes, véritables « trompe-la-mort ».

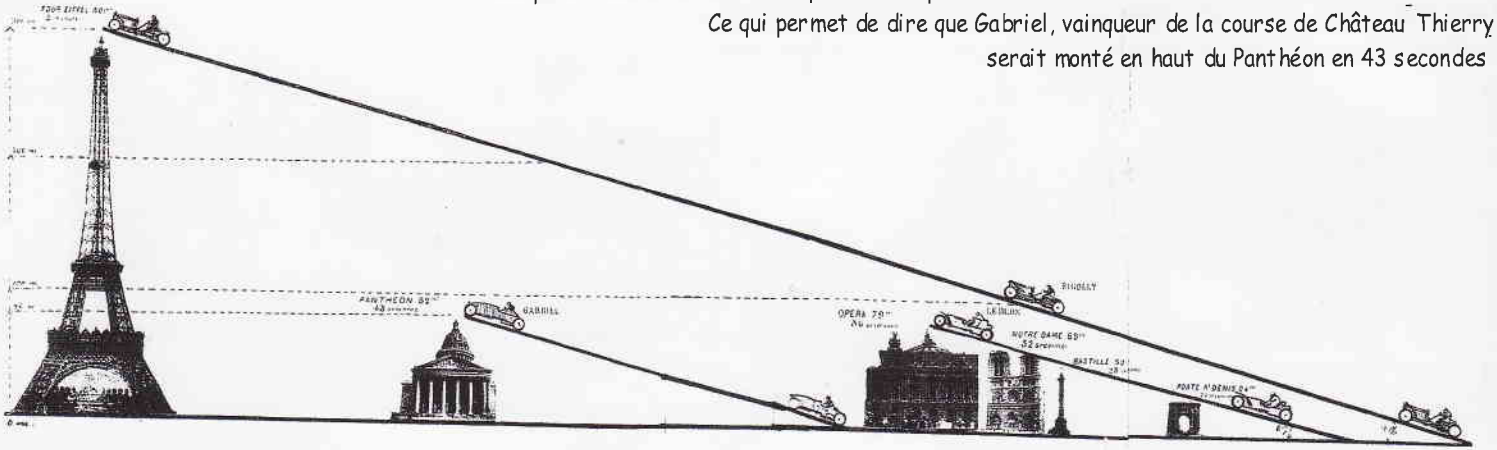


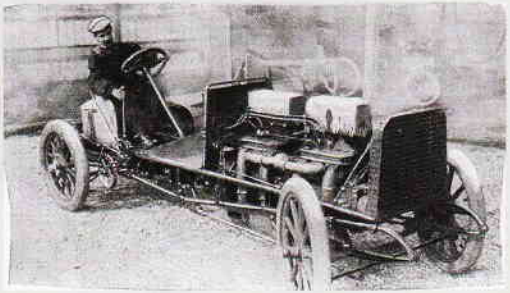
The craze of the public for these sporting events was considerable, especially that next to the official competitors each could test the performances of their own vehicle, and have the pride to demonstrate and verify its capacities « to climb » the strong level differences, whether it was with a motorcycle, a motor-car or even a truck or a bus.

Today, we can still wonder about the average speeds achieved by the competitors in automobiles or motorcycles (46 mph in 1902 on MORS), the progress of stopwatches and especially the performance of the drivers, real « death dodgers ».

L'automobile escaladant les monuments de Paris

Comment monter en l'air, telle était la question. Le journaliste de « La vie au grand air » de 1903 s'amusa à comparer l'élévation des côtes parcourues par les automobiles avec celles des monuments de Paris. Ce qui permet de dire que Gabriel, vainqueur de la course de Château Thierry serait monté en haut du Panthéon en 43 secondes





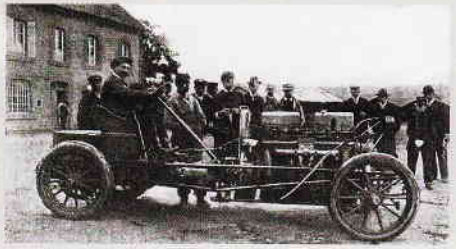
The car climbing over Paris monuments.
How to rise in the air, that was the question. The journalist of « The life in the open air » of 1903 enjoyed comparing the levels of the hills climbed by the automobiles with the height of the monuments of Paris.
It means that GABRIEL, the winner of Château-Thierry race would have climbed up to the top of the Pantheon in 43 seconds.

Course de côte de Château-Thierry (1902-1935)

The Hill Climb Race in Château Thierry (1902 1935)

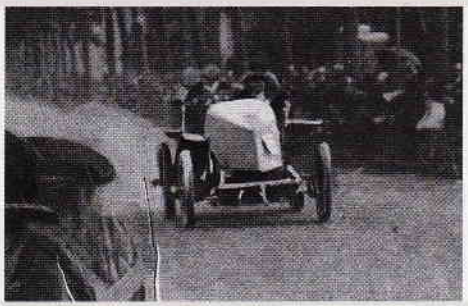
Après l'arrêt des courses de ville en ville (Paris - Madrid, Paris - Bordeaux, ...) suite aux nombreux accidents mortels, la course automobile s'oriente vers des compétitions sur routes fermées, préparées comme une piste. C'est ainsi que naît la course de côte de Château-Thierry dont la première édition eut lieu en 1902.

After stopping the races linking different towns (Paris - Madrid, Paris - Bordeaux, ...) causing numerous deadly accidents, motor racing turned to competitions on closed roads, prepared as a track. And so was born the hill climb in Château-Thierry which took place first in 1902.



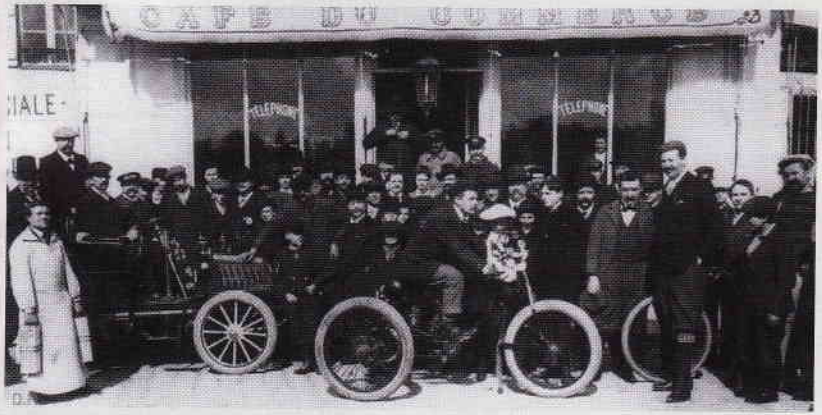
Cette épreuve automobile de renommée internationale consistait à monter un kilomètre d'une côte à 9 /10 % le plus vite possible, départ lancé et arrivée arrêtée sur la ligne. Cette épreuve demandait donc des véhicules avec de grandes accélérations et un freinage puissant.

This automobile event of international fame consisted in going up one kilometre of a hill to 9/ 10% as quickly as possible, flying start and finish stopped on the line. This event required vehicles with fast accelerations and powerful braking.



Le 28 septembre 1902, 75 concurrents et près de 300 véhicules, sans oublier les motocyclettes, ont pris part à ce premier acte.
GABRIEL sur sa voiture Mors, propulsée par un 4 cylindres de 9 232 cm³ de 60 CV, remporta l'épreuve à plus de 74 km/h de moyenne.
La côte des Chesneaux (renommée depuis avenue de Soissons) présente une difficulté majeure et bon nombre de concurrents n'arrivait pas au terme de cette montée.

On September 28th, 1902, 75 competitors and about 300 vehicles, including motorcycles, took part in this first act. GABRIEL, with his car MORS, driven by a 4 cylinder engine (9232 cm3, 60 HP) won the race, driving at an average speed of more than 46 mph.
Chesneaux hill (renamed after avenue de Soissons) has a major difficulty and a lot of competitors could not reach the top of this hill.



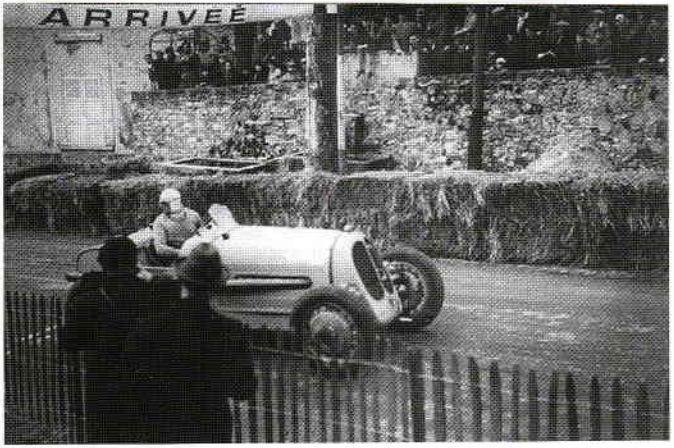
A noter, que les catégories de l'époque étaient faites, non pas sur les caractéristiques des voitures, mais sur leur prix d'achat. Aussi voyons-nous les classements par séries de voitures de 4000 à 8000 francs, de 8000 à 12000 francs, de 12000 à 18000 francs etc...

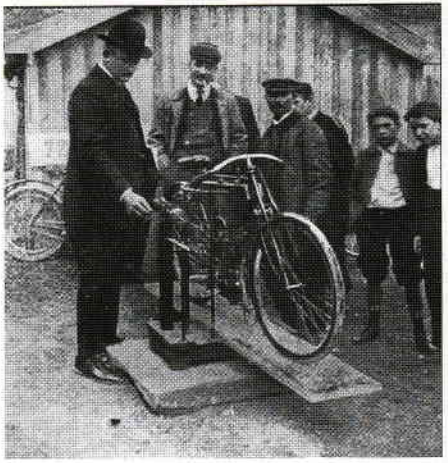
The categories at that time were not based on the characteristics of the cars, but on their prices. So, classifications were made by series of cars from 4000 to 8000 francs, from 8000 to 12000 francs, from 12000 to 18000 francs ...

Les prouesses des motocyclettes sont aussi à remarquer, et l'écurie Peugeot se distinguera en remportant les 3 premières places en 1903.
Les motocyclettes présentaient un rapport « force envoyée aux roues » / poids, meilleur que les voitures. Elles avaient aussi l'avantage d'être en prise directe.

The performances of the motorcycles are also to be noticed, and the Peugeot stable was distinguished by taking away the first 3 ranks in 1903.
Motorcycles had a better ratio « strength sent to wheels » / weight, than cars. They also had the advantage of being in direct drive.

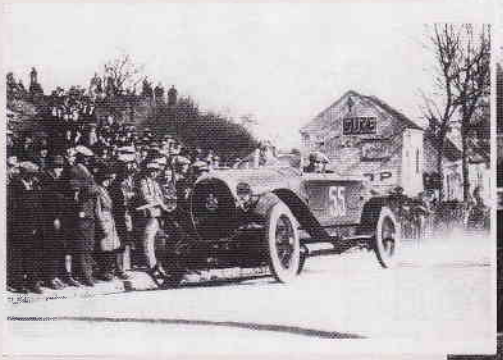
En 1905, 47 autos et motos ont pris part à la course.
La voiture de course Napier, 100 chevaux et 6 cylindres, pneus Dunlop (société dirigée par l'Anglais Clifford Earp) a établi le record soit 38 secondes 1/5 (moyenne 94 km/h).
Il a reçu un objet d'art : «Le rat et l'huître» remis par le maire Albert Rep.

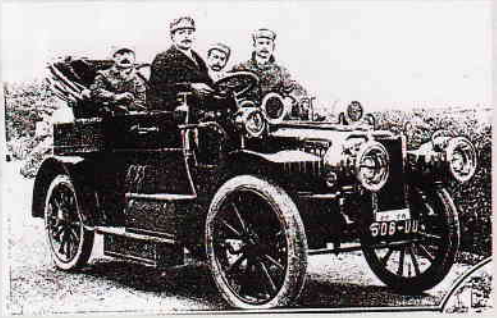




Cette course dura jusqu'en **1935** date de sa suppression suite aux huit morts et vingt et un blessés causés par le dérapage d'une voiture, la Bugatti 1 500 cm3, conduite par Cattanéo, qui percuta la foule à près de 150 km/h.
La voiture avait franchi les 900 premiers mètres, et arrivait exactement sur la ligne de freinage. C'est à cet endroit qu'elle s'est déportée sur la gauche en fauchant un groupe de spectateurs.

In 1905, 47 automobiles and motorcycles took part in the race. The racing car NAPIER, 100 HP and 6 cylinders, with DUNLOP tyres (company managed by an Englishman Clifford EARP) established the record in 38 seconds 1/5 (average : 58,40 mph). He received a work of art : « The rat and the oyster » given by the mayor Albert REP.





This race took place until 1935, where it ended because of eight dead and twenty-one wounded people, caused by the skid of a car, the BUGATTI 1500 cm3. It was driven by CATTANEO? Who ran into the crowd at about 93,20 mph.
The car had crossed the first 900 metres and arrived exactly on the braking line. It then swerved to the left and knocked down a group of spectators.

Vendredi 7 septembre / Friday September 7th, 2012

A partir de 14h : accueil des participants Place Jean Moulin
From 2 p.m : Reception of the competitors « Place Jean Moulin »

Samedi 8 septembre / Saturday September 8th, 2012

8h Accueil des participants / *8 a.m : Reception of the competitors*
Mise à disposition des infrastructures pour les exposants / *Placing of the exhibitors.*
Vérifications administratives des véhicules / *Administrative checks of vehicles.*

14h30 Départ du Rallye en Champagne : "Sur les traces de Q/ Roosevelt /
2.30p.m : Start of the Car-Rally « On the footsteps of Quentin Roosevelt »

20h30 Soirée de Gala
8.30p.m: Gala evening

Septembre 2012

Dimanche 9 septembre / Sunday September 9th, 2012

8h Vérifications technique et administrative des véhicules
8 a.m : Technical and administrative checks of vehicles.

10h Essais libres dans la côte
10 a.m : Free test drives up the hill.

14-17h Rétrospective de la "Course de Côte"
2 to 5 p.m : Retrospective of the « hill climb race »

17h15 Parade finale
5.15 p.m : Final parade

17h45 Tirage tombola—Remise des Trophées
5.45 p.m : Tombola draw – Prize giving ceremony.

Château-Thierry

Château-Thierry doit son nom au roi des Francs Thierry IV. Né en 713, fils de Dagobert III, celui-ci n'a que quatre ans à la mort de son père. Son maire du palais, Charles Martel, après l'avoir fait élever dans un cloître, l'impose sur le trône en 721. Il règnera à sa place. Le jeune roi habitera le château fort dominant la Marne jusqu'à sa mort en 737.

Champenoise par ses origines et, de plus en plus, par l'extension du vignoble dans la vallée de la Marne, la ville natale de Jean de La Fontaine est bâtie sur les deux rives de la rivière et au flanc du côteau que couronnent les restes du vieux château.

Château-Thierry is named after the Frankish King Thierry IV. Born in 713, son of Dagobert III, he was only four after his father's death. The Mayor of the Palace, Charles Martel, after having brought him up in a cloister, foisted him on the throne in 721. The young king lived in the castle overlooking the Marne river until his death in 737.

Originally in the Champagne region, the vineyards became more and more important around this city. The birthplace of Jean de La Fontaine,a fabulist , is built on both banks of the river and the hillside crowned by the ruins of the old castle.

COUESNON

instruments de musique

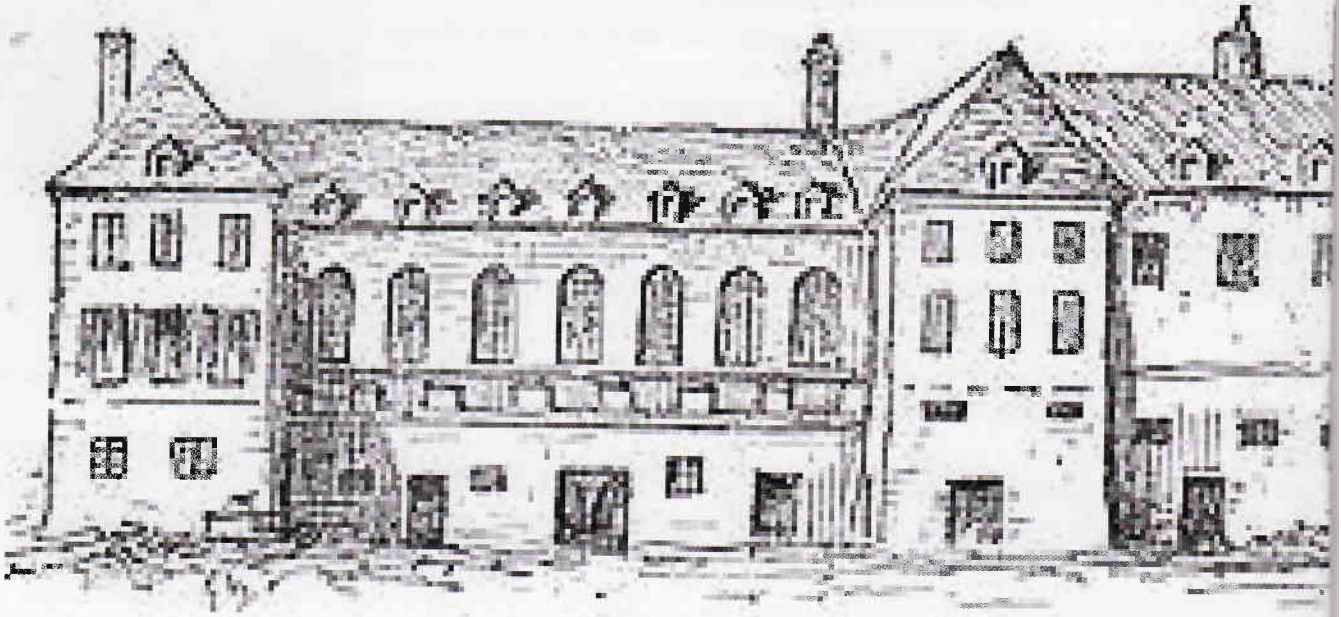
Fruit des entreprises Guichard, Triébert, Gautrot et Couesnon, la société Couesnon et Cie est crée en 1882. Sous le symbole d'Euterpe elle devient la plus grande entreprise mondiale d'instruments de musique.
En 1914 la société possède six sites de production dont celui de Château-Thierry où 600 employés produisent cuivres et percussions.
Affaiblie par le crack de 1929, elle connaîtra un sursaut d'activité après la guerre grâce à l'essor du jazz.
L'incendie de l'usine de Château-Thierry en 1979 entraîne le licenciement en masse des employés.
Une ancienne employée rachète une partie des machines promises à la ferraille et monte l'entreprise PGM qui rachète Couesnon et Cie en 1999.

Heir to the Guichard, Tribert, Gautrot and Couesnon, the company Couesnon and Co was founded in 1882. It became the largest company of musical instruments in the world with the symbol of Euterpe.
In 1914, the company had 6 production sites including that of Château-Thierry where 600 employees produced brass and percussion instruments. Weakened by the crack of 1929, a flurry of activity was seen after the war, thanks to the development of jazz.
The fire in the factory in Château-Thierry in 1979 led to the mass redundancies of employees.
A former employee bought some machines good enough for the scrap heap and created PGM Company, buying Couesnon and Co in 1999.

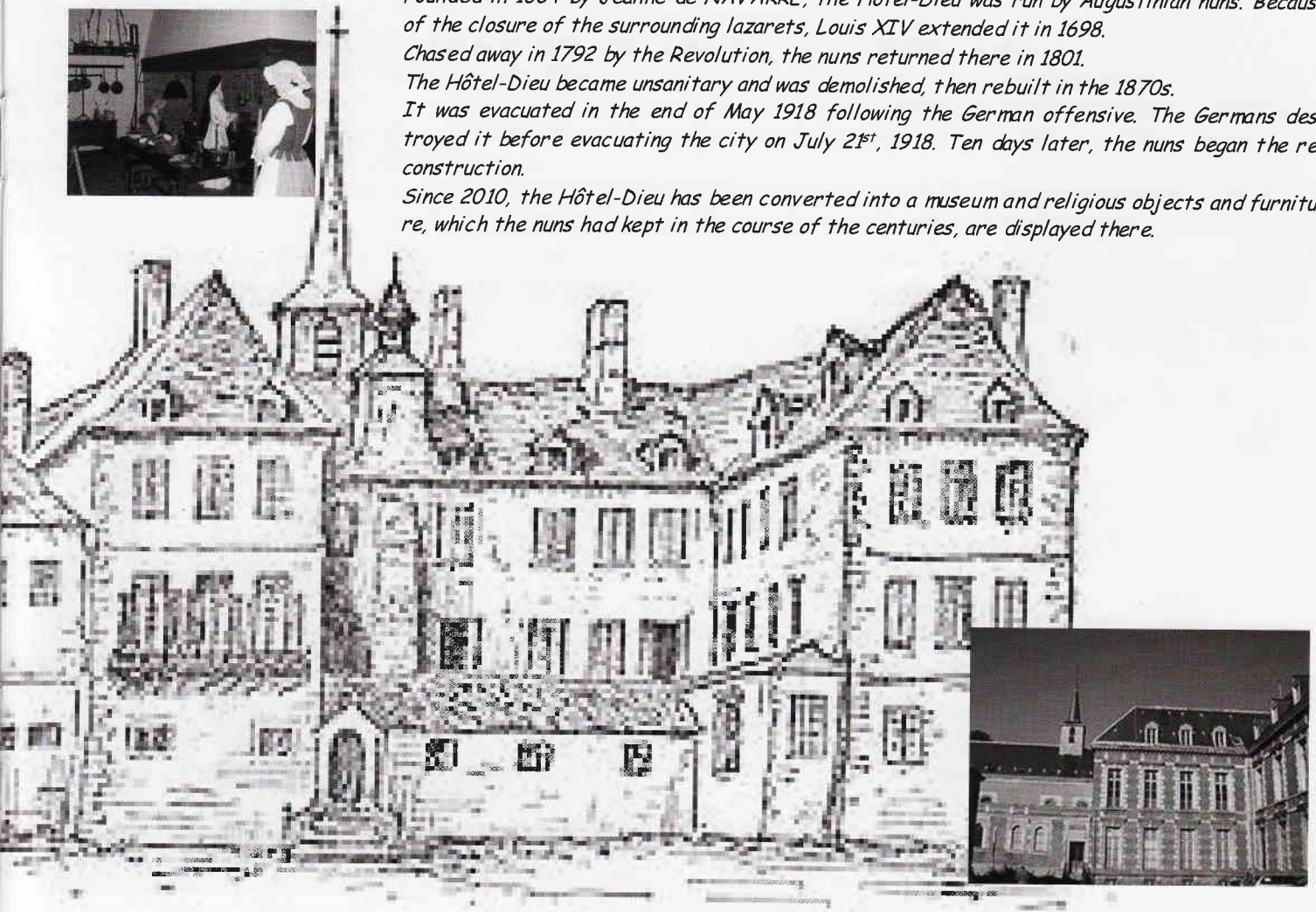
Fondé en 1304 par Jeanne de Navarre, l'Hôtel-Dieu était tenu par des sœurs Augustines.
En contrepartie de la fermeture des maladreries environnantes Louis XIV le fit agrandir en 1698.
Chassées, en 1792, par la Révolution, les sœurs y revinrent en 1801.
Devenu insalubre, l'Hôtel-Dieu fut démoli puis reconstruit dans les années 1870.
Fin mai 1918 il fut évacué suite à l'offensive allemande. Les allemands le détruisirent avant d'évacuer la ville le 21 juillet 1918. Dix jours plus tard les religieuses en commençaient la reconstruction.

Depuis 2010, réhabilité en musée, l'Hôtel-Dieu expose les objets et mobiliers que les sœurs avaient conservés au fil des siècles.

MUSÉE DU TRÉSOR DE L'HÔTEL-DIEU CHÂTEAU-THIERRY



Founded in 1304 by Jeanne de NAVARRE, the Hôtel-Dieu was run by Augustinian nuns. Because of the closure of the surrounding lazarets, Louis XIV extended it in 1698.
Chased away in 1792 by the Revolution, the nuns returned there in 1801.
The Hôtel-Dieu became unsanitary and was demolished, then rebuilt in the 1870s.
It was evacuated in the end of May 1918 following the German offensive. The Germans destroyed it before evacuating the city on July 21st, 1918. Ten days later, the nuns began the reconstruction.
Since 2010, the Hôtel-Dieu has been converted into a museum and religious objects and furniture, which the nuns had kept in the course of the centuries, are displayed there.



Jean de La Fontaine

Jean de La Fontaine naquit en 1621 à Château-Thierry, ville dont il assuma la charge de *maître des eaux et forêts* dès 1652.
Après avoir étudié latin, théologie et droit et obtenu le titre d'avocat au parlement, il fréquente salons et cercles littéraires. Il excelle dans l'adaptation en vers de textes empruntés aux auteurs de l'antiquité et publie des recueils de *contes, nouvelles* et bien sûr de *fables* dont le premier livre parut en 1668 *et* le douzième et dernier en 1694. Académicien depuis 1684, il meurt en 1695.
Sa maison natale est maintenant un musée permettant de mieux connaître son œuvre et son époque.

Laissez dire les sots
le savoir a son prix

Rien ne sert de courir
il faut partir à point

En toute chose il faut considérer la fin

Tout bon flatteur vit au dépens de celui qui l'écoute

Jean de La FONTAINE was born in 1621 in Château-Thierry, the city where he assumed the position of « master of the Forestry » from 1652.
After having studied Latin, theology and law, he obtained the title of lawyer within the parliament. He frequented literary salons and circles.

He excelled in adapting texts from the authors of the Antiquity to fables and published a collection of tales, short stories and of course fables the first book of which appeared in 1668 and the twelfth and last one in 1694.

An academician since 1684, he died in 1695. The house where he was born is now a museum allowing us to know his work and his time better.

http://www.la-fontaine-ch-thierry.net/fables.htm

Tel est pris qui croyait prendre

1914 : 1ère bataille de la Marne

Dès le début de la guerre, l'armée allemande se rue vers Paris. Le 3 septembre 1914 ses troupes investissent Château-Thierry afin de traverser la Marne et continuer vers la capitale. Suite à la contre-offensive alliée la ville sera libérée le 8 septembre.

1918 : 2ème bataille de la Marne

En mai 1918, débarrassée du front russe, l'armée allemande enfonce le front des tranchées et fonce de nouveau vers Paris par les vallées de l'Oise, l'Ourcq et bien sûr la Marne. Cette fois elle ne pourra traverser à Château-Thierry et des combats acharnés auront lieu autour de la ville qui sera libérée fin juillet.

1914: first battle of the Marne :

From the beginning of the war the German army rushed to Paris. On September 3rd, 1914, troops invested Château-Thierry to cross the Marne river and rushed to the capital. After the Allied offensive the city was released on September 8th, 1914.

1918: Second battle of the Marne

In May 1918, freed from the Russian front, German forces broke through the line of trenches, in the Oise, Ourcq and Marne valleys.
This time they could not cross Château-Thierry and fierce fighting took place around the city that was released at the end of July 1918.

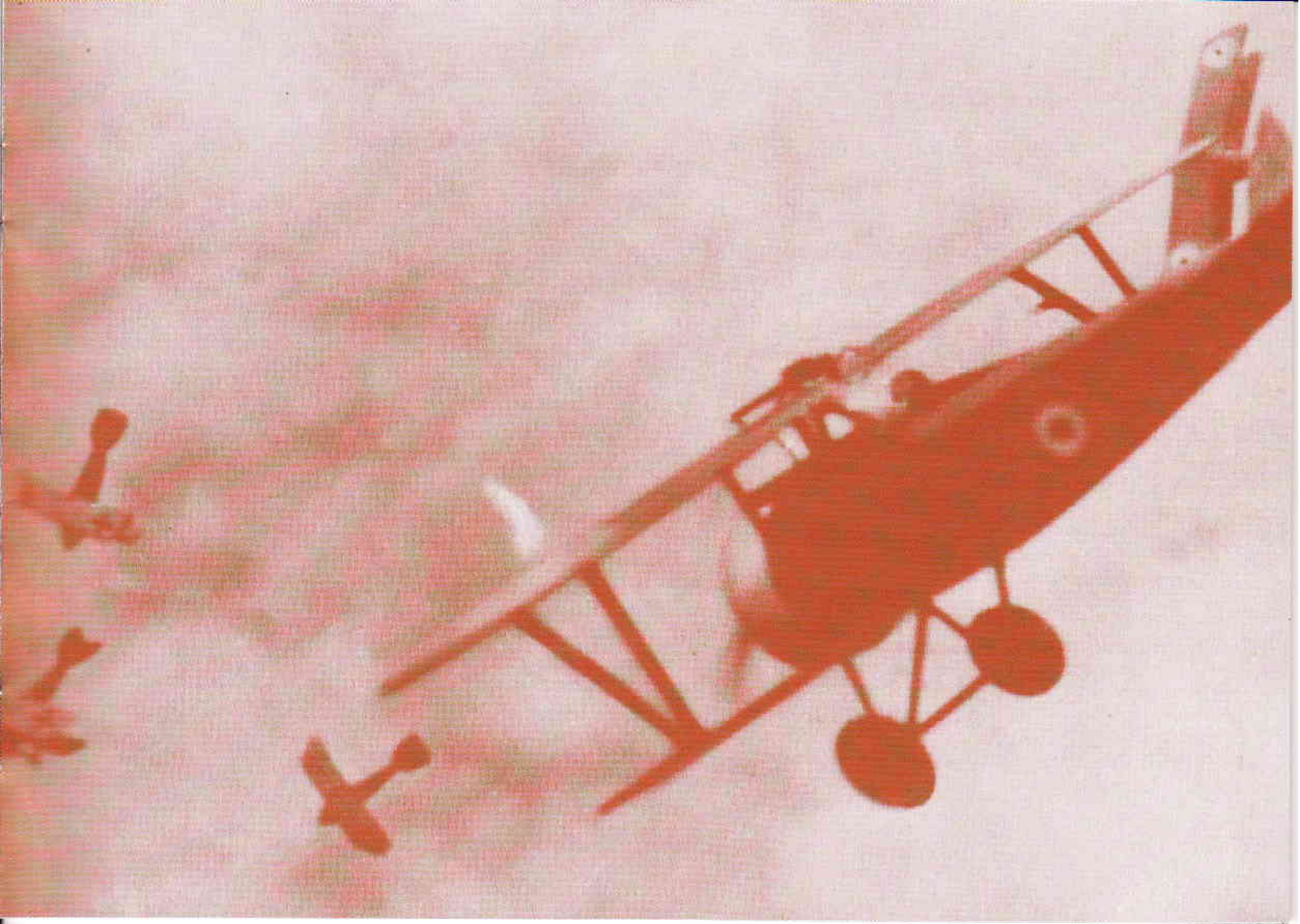
La guerre 14-18 et Quentin Roosevelt

Lt. Quentin Roosevelt

Pendant la deuxième Bataille de la Marne, le fils de Théodore Roosevelt, ancien président des Etats Unis, fut abattu dans son avion, près de Château-Thierry, le 14 juillet 1918. Il fut inhumé avec les honneurs dus à son rang par l'armée allemande, là où était tombé son avion. En 1955 ses restes furent transférés auprès de ceux de son frère aîné mort à Omaha Beach.

Le moteur et l'hélice de son Nieuport 28 sont visibles dans la Mairie de Château-Thierry

During the Second Battle of the Marne, the pilot Quentin Roosevelt, son of the former president of the USA, Theodore Roosevelt, was shot down near Château-Thierry on July 14th, 1918.
He was buried, with the honours due to his rank, by the German army, where his plane had fallen down.
In 1955 his remains were transferred near his elder brother's grave in Omaha Beach cemetery.
The engine and propeller of his Nieuport 28 can be seen in the Town Hall of Château-Thierry.



Château-Thierry

Cité à fables

NUL NE S'Y FROTTE

Château-Thierry

CASTEL AUTOMOBILE CLUB

BP.50015
02402 Château-Thierry Cedex
Email : contact@castelautoclub.com
Site : www.castelautoclub.com

Cercle des Vieilles Bécanes

de l'Omois

Union **C**hampenoise des
Clubs de **V**éhicules d'**E**poque
UCCVE