

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat

HVMC
Motors
MONACO



CANOTS AUTOMOBILES

LA COLLECTION JEAN GEORGES VAN PRAET

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat

HVMC
Motors
MONACO

Vente dirigée et organisée par Jean-Pierre OSEMAT
en partenariat avec L'Hôtel des Ventes de Monte-Carlo

CANOTS AUTOMOBILES

LA COLLECTION JEAN GEORGES VAN PRAET

MARDI 28 FÉVRIER 2023

SALLE BRETEUIL, PARIS

Jean-Pierre OSEMAT
Président - Commissaire-priseur
Osenat

En partenariat avec
Franck BAILLE
Président
Hôtel des Ventes de Monte-Carlo

Gérald GUÉTAT
Consultant spécialiste
+33 (0)6 80 15 50 25
gerald.guetat@orange.fr

Vente
Mardi 28 février
Salle Breteuil
66 avenue de Breteuil
75007 Paris

Expositions
Sur rendez-vous à 30km de Monaco
Contactez Phillipine Gueguen
+33 (0)1 80 81 90 58
automobiles@osenat.com

Résultats des ventes
Sale results
visibles sur www.osenat.com

Placez vos enchères sur le site :

 **interencheres-live.com**
Enchères LIVE et ordres d'achat secrets

Participez à cette vente avec :

DrouotLIVE
Enregistrez vous sur www.osenat.com

Suivez-nous sur les réseaux sociaux



En couverture
Lot N°19

Administration des Ventes
Règlements
+33 (0)1 80 81 90 06
administration@osenat.com

Important
La vente est soumise aux conditions imprimées en fin de catalogue. Il est vivement conseillé aux acquéreurs potentiels de prendre connaissance des informations importantes, avis et lexique figurant également en fin de catalogue.

Prospective buyers are kindly advised to read the important information, notices, explanation of cataloguing practice and conditions at the back of this catalogue.

Agrément 2002-135

INTRODUCTION

La constitution d'une véritable collection de canots automobiles historiques est rare, sa dispersion lors d'une vente aux enchères l'est encore plus. L'acte de collectionner est bien souvent motivé par des liens affectifs, toujours singuliers, avec les thèmes, les objets ou les périodes choisies. Il l'est parfois aussi par un rapport familial intime, une histoire personnelle. Pour Jean Van Praet, c'est un geste d'amour filial très original qui a déclenché l'envie de réunir autour de lui des bateaux ayant, eux-aussi, une histoire à raconter, un savoir-faire à transmettre, un nom à sortir de l'oubli.

Tout a commencé par la restauration d'un runabout de course que son père Charles pilotait avec succès dans les années 1950, au point d'être sacré champion du monde. Et puis, celui que ses amis pilotes appelaient affectueusement « *Carlo* » a raccroché le volant après une dernière course devant Cannes en 1958, lors de laquelle son canot *Rex II* a heurté une bouée flottante et menacé de sombrer. Tout s'est arrangé puis le bateau a été remisé, si ce n'est oublié...

On aura compris que les exploits de Carlo avaient de quoi faire rêver, voire impressionner si vivement son fils Jean que celui-ci va en rester touché toute sa vie.

À l'époque, Charles Van Praet, issu d'une notable famille belge, menait sa vie et ses affaires tambour battant. Coureur automobile, pilote de bimoteur capable de traverser seul l'Atlantique et recordman de vitesse sur l'eau, ce père exigeant était aussi et avant tout entrepreneur de travaux maritimes et fluviaux basé au Havre. Jean, ingénieur des grandes écoles, prendra plus tard sa succession après avoir réussi, entre autres, d'audacieuses avancées techniques dans le domaine très difficile du forage en eaux profondes. La mer, la navigation et les navires font partie de la vie de la famille depuis des lustres.

Lorsque Jean Van Praet entreprend la restauration de *Rex II* pour faire une surprise à son père au début des années 1990, sans doute n'a-t-il pas conscience que ce geste émouvant va le conduire à aller plus loin - beaucoup plus loin - et à collectionner des bateaux, surtout de course, voire même quelques monoplaces.

Toutes ces pièces ont en commun de donner envie de prendre le volant, de faire vrombir la mécanique et de filer à toute vitesse, en quête de liberté. C'est avant tout le plaisir de piloter qui peut être considéré comme le fil conducteur de la collecte menée par Jean pendant une trentaine d'années. Ainsi, à part quelques projets de restauration, toutes les unités réunies ici ont navigué et participé avec succès à des rassemblements historiques.

The constitution of a true collection of historical motorboats is rare, and the dispersion of such a collection by auction, even rarer. A collection is often started for sentimental reasons, with a particular theme, particular objects or chosen periods. It may also be sparked by intimate family relationships or a personal story. For Jean Van Praet, the admiration he felt for his father triggered the imaginative gesture of affection that encouraged him later to collect boats that had, like his father's own *Rex II*, a story to tell, a savoir-faire to transmit to posterity & a name to save from oblivion. Everything started with the restoration of a racing runabout that his father piloted with success in the 1950s, to such an extent that he became Champion of the World. But then, in 1958, after a last race in the bay of Cannes, the driver, whom his fellow competitors affectionately called « *Carlo* », decided to give up racing when his boat *Rex II* hit a buoy and nearly sank. All ended well but the boat was put into storage, almost forgotten... We can understand that Carlo's exploits were the stuff of dreams, and impressed his son Jean so deeply, he was touched for life. At the time, Charles Van Praet from a highly respected Belgian family led his life and his business with gusto. He was a racing driver, the pilot of a twin-engine aeroplane capable of making a solo crossing of the Atlantic and a speed record holder on water. This demanding father was also first and foremost an entrepreneur in the maritime & harbour construction business based in Le Havre. Jean became an engineer, an elite technical school graduate, and took over from his father later after having made major technical progress in the domain of deep water drilling. The sea, navigation and ships had been part of family history for ages.

When Jean Van Praet started to restore *Rex II* to surprise his father at the beginning of the 1990s, he undoubtedly didn't realise that this affectionate gesture would lead him to go even further - a great deal further - and to start collecting boats, particularly racing boats, and especially single-seaters.

All these boats have one thing in common. They inspired him to grip the wheel, make the engine roar and disappear at top speed in search of freedom. The thread that runs through Jean Van Praet's collection over a period of thirty years is definitely the joy of driving. It is for this reason that most of the boats in this collection, apart from a few bought as restoration projects have navigated & competed successfully in historical rallies.

Un jour vient aussi l'envie de tourner la page. Comme l'a écrit il y a quelques années un éminent collectionneur d'art :

« J'ai toujours pensé que ces objets n'étaient chez nous qu'en transit, que tout cela devrait repartir.

Un jour, on taperait dans ses mains et ils s'envoleraient comme une nuée de moineaux... C'est peut-être cela, après tout, le vrai collectionneur, celui qui est capable, un jour, de taper dans ses mains »

The day comes when a page must be turned. As one eminent art collector wrote:

"I have always believed that objects are with us in transit, that one day all that must go. One day, we'll clap our hands and everything will take off like a flight of sparrows... That is probably the definition of a true collector: a person capable of clapping his hands, one day"





N°1

1934 CHRIS-CRAFT DELUXE RUNABOUT 19ft

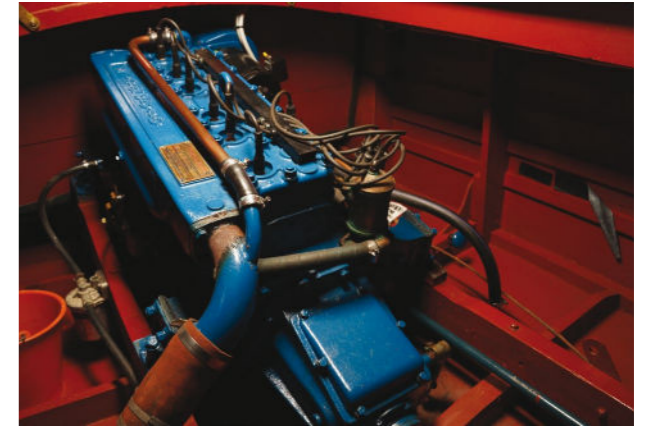
30 000 - 40 000 €

Type : 27
Longueur : 5,70 m
Largeur : 1,84 m
Poids : env. 995 kg
Nombre de place(s) : 6
Moteur : Chris-Craft Hercules model K
Type : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 3,9 l.
Puissance : 95 ch.

Type: 27
Length: 5.70 m
Width: 1.84 m
Weight: approx. 995 kg
Seating: 6
Engine: Chris-Craft Hercules Model K
Type: Straight 6
Capacity: 3,9l
Power: 95 hp

Fondé en 1922, le chantier Chris-Craft a régné sans partage pendant des décennies sur l'industrie mondiale de la plaisance à moteur. Pionnière incontestable dans son domaine, la firme a du tout inventer pour s'imposer. On a longtemps parlé d'un « *Chris-Craft* » pour désigner n'importe quel canot rapide. La marque apparaît initialement dans la presse par une publicité offrant quatre modèles différents, un événement inédit dans un domaine où chaque bateau était généralement une commande unique. Il s'agit de la première affirmation d'une stratégie novatrice dans le secteur très conservateur du yachting réservé à l'élite. L'idée de la famille Smith, fondatrice du chantier, semble aujourd'hui très simple : rendre accessible des canots de qualité en pratiquant des prix

Founded in 1922, the Chris-Craft boatyard reigned over the world of pleasure motor boating for decades. The firm, an indisputable pioneer in its field, had to invent continually in order to impose itself. For a long time "*Chris-Craft*" was a byword for speedboat. The make, first appeared in the press in an advertisement for four different models, an unprecedented happening in a domain where each boat was generally unique and made to order. It was the first assertion of an innovative strategy in the conservative world of yachting. The Smith family, founders of the boatyard, had an idea that seems obvious to us today: to make quality boats at affordable prices, more accessible through productivity savings and chain assembly. We can thus, consider Chris-



« *raisonnables* » grâce à des économies d'échelle et une production en série. On peut considérer que Chris-Craft est donc l'inventeur de l'industrie nautique et le succès est au rendez-vous dès le milieu des années 1920 avec une offre qui ne cesse de s'étoffer. En 1934 et malgré les séquelles de la crise de 1929, le catalogue de la firme compte déjà plus d'une douzaine de références dans la catégorie des runabouts sans compter de nombreux « *cruisers* » et « *utility* ». Pour se développer, Chris-Craft se lance aussi dans l'exportation, en particulier vers l'Europe, avec la création d'un premier réseau de distributeurs si bien que la marque est exposée au Salon Nautique de Paris dès 1930 et représentée à Paris tout au long de l'année. Dans la gamme de l'époque, évoluant peu au plan technique ou esthétique d'un millésime à l'autre, le Deluxe 19ft représente le modèle de moyenne/haut de gamme par excellence avec sa confortable habitabilité et ses finitions d'un luxe simple et raisonnable, non ostentatoire, typique des Chris-Craft classiques d'avant la Seconde Guerre mondiale. Sa vitesse de pointe dépasse les 55 kilomètres à l'heure. L'exemplaire présenté ici a la particularité d'avoir été remis longtemps dans un bâtiment du port du Havre après son importation en France. Acquis par Jean Van Praet au tout début des années 1990, ce Chris-Craft 19ft a été restauré peu après par les ateliers de Pierre Grandclément à Saint-Malo. Son moteur Chrysler d'origine a été remplacé par un six cylindres Chris-Craft « *K* » de même puissance mais plus récent, un bon choix, ce cheval de bataille de la firme pendant des décennies étant d'une fiabilité particulièrement reconnue.



Craft as the inventor of the nautical industry. Success was on the cards in the mid 1920s as the range never ceased to expand. In 1934, despite the aftermath of the 1929 crisis, the boatyard's catalogue already contained more than 12 references in the runabout category only, not to mention the cruisers and utility boats. In order to expand, Chris-Craft started to export, primarily to Europe, by creating a network of distributors, which meant the make was on show at the 1930 Salon Nautique de Paris, and was represented in Paris throughout the year. In the range of that period which evolved very little, both technically and aesthetically, from one year to the next, the Deluxe 19ft is an ideal example of a mid range craft, with its comfortable habitability & its simple, non-ostentatious, affordable, yet luxurious finishings. typical of the classic pre-World War II Chris-Crafts. Its top speed was of more than 55 kph. The specificity of the model presented today is that it was kept in a warehouse on the port of Le Havre during a long period after importation. Acquired by Jean Van Praet at the beginning of the 1990s, it was restored shortly afterwards by the Pierre Grandclément workshop in St Malo. The original Chrysler engine was replaced by a more recent 6 cylinder Chris-Craft K of a similar power – an excellent choice, this, the firm's hobby horse over decades, is renowned for its reliability.



N°2

1936 JOHN HACKER by LYMAN SMITH RACING RUNABOUT

50 000 - 60 000 €

Catégorie : « E »
Longueur : 5,60 m
Largeur : 1,74 m
Poids : env. 998 kg
Nombre de place(s) : 2
Moteur : Gray Marine
Type : 6 cylindres en ligne
Modèle : Fireball
Cylindrée : 4,0 l.
Puissance : 150 ch.

Category: E
Length: 5.60 m
Width: 1.74 m
Weight: approx. 998 kg
Seating: 2
Engine: Gray Marine
Type: Straight 6
Model: Fireball
Capacity: 4.0l
Power: 150 hp

John Hacker (1877-1961) compte parmi les architectes américains les plus réputés des années 1920 à 1950. On lui doit nombre d'unités exceptionnelles comme *Pardon Me*, *Thunderbolt* et une série de canots automobiles de compétition au palmarès époustouflant. Rien qu'en 1924, Hacker signe les plans des trois premiers de la « *Gold Cup* », la plus importante compétition de l'année aux Etats-Unis, dont le fuselé et irrésistible *Baby Bootlegger* à moteur d'avion Hispano-Suiza V8.

Au sein d'une production éclectique et toujours de haut niveau, John Hacker s'est aussi intéressé à des catégories de plus abordables, particulièrement appréciées des gentlemen drivers de la deuxième moitié des années 1930 jusqu'aux années 1950. Les « *Racing Runabouts* », équipés de moteurs de série, donnaient lieu à des courses très disputées. La catégorie 225 CI était la plus en

view dans le nord-est du pays et en particulier dans l'État de New York. Le plan Hacker *May Be* a été construit en 1936 par le chantier artisanal de Lyman Smith situé sur les rives du lac Keuka (New York) puis engagé dans les championnats régionaux jusqu'à la guerre. Longtemps remis, *May Be* a été ensuite transporté sur la côte ouest puis restauré en 1991 par Tom Frauenheim, de Bellevue (Washington).

Lyman Smith produisait des bateaux sur commande, légers et très robustes, si bien que le restaurateur a pu conserver, après plus de cinquante ans, le bordage et les membrures d'origine. Le fond, initialement en simple bordage, a été remplacé par un double pli en réemployant cependant une partie des bois d'origine, puis traité à la résine époxy pour une meilleure stabilité dans le temps. Le pont, également remplacé, est désormais en contreplaqué d'acajou. Côté mécanique, l'ancien 6 cylindres Gray Marine Fireball était doté d'une transmission V-drive, lourde et pénalisante en puissance. Le moteur de 1936 devant être remplacé, il a été remplacé par un Gray Fireball de 150 ch., identique à l'ancien, mais doté d'une transmission directe à l'arbre d'hélice qui améliore nettement les performances du bateau. On notera que la marque Gray Marine existe toujours pour les passionnés de motonautisme classique, reprise par la firme Van Ness Engineering dans le New Jersey. Elle assure toujours le suivi des productions de cette maison à la longue et riche histoire technique et sportive. Le propriétaire actuel de *May Be* l'a importé des Etats-Unis en 1993, fraîchement restauré puis piloté lors de divers rassemblements classiques. Le bateau a toujours été bien conservé à l'abri.

John Hacker (1877-1961) is one of the most reputed naval architects of the 1920s to the 1950s. He is to be credited for numerous exceptional units, such as *Pardon Me*, *Thunderbolt* and a series of racing motor boats with a mind-blowing list of winners. In 1924 alone, Hacker drew the plans for the first three boats in the « *Gold Cup* », the most important race of the year in the U.S.A., amongst which the streamlined & irresistible *Baby Bootlegger*, with a Hispano-Suiza V8 plane engine. Producing eclectic & high quality boats, John Hacker was also interested in more affordable categories, which particularly interested gentlemen pilots between the second half of the 1930s until the 1950s. The « *Racing Runabouts* », equipped with standard (mass produced) engines, led to highly contested races. The 225 CI category was most in the public eye in the North



East of the country and in particular in the state of New York. The Hacker *May Be* design was built in 1936 by the traditional Lyman Smyth boat yard situated on the banks of Lake Keuka (New York), and then took part in regional championships until the war. After having been in storage for a long while, the *May Be* was transported to the West coast and restored in 1991 by Tom Frauenheim from Bellevue (Washington).

Lyman Smith built light but robust boats to order, so that after 50 years the restorer was unable to retain the original ribs and planking. The original boat bottom in simple planking was replaced by double planking, using part of the original planking which was epoxy treated for better resistance to time. The deck, which was also replaced is now in mahogany plywood. On the engine front, the old Gray Marine Fireball was equipped with a V-drive transmission which was both heavy and power consuming. The 1936 engine needing replacement was exchanged for a Gray Marine Fireball 150hp, identical to the previous engine but equipped with direct transmission to the propeller shaft which greatly improved the boat's performance. It is worth noting for classic motor yacht aficionados that Gray Marine still exists, taken over by Van Ness Engineering in New Jersey. They still ensure the follow-up to the production of this highly historical and sporting technical firm. The present owner of *May Be* imported her from the United States in 1993, she had been restored and had participated in several classic meetings. The boat has since been kept undercover.

East of the country and in particular in the state of New York. The Hacker *May Be* design was built in 1936 by the traditional Lyman Smyth boat yard situated on the banks of Lake Keuka (New York), and then took part in regional championships until the war. After having been in storage for a long while, the *May Be* was transported to the West coast and restored in 1991 by Tom Frauenheim from Bellevue (Washington).

Lyman Smith built light but robust boats to order, so that after 50 years the restorer was unable to retain the original ribs and planking. The original boat bottom in simple planking was replaced by double planking, using part of the original planking which was epoxy treated for better resistance to time. The deck, which was also replaced is now in mahogany plywood. On the engine front, the old Gray Marine Fireball was equipped with a V-drive transmission which was both heavy and power consuming. The 1936 engine needing replacement was exchanged for a Gray Marine Fireball 150hp, identical to the previous engine but equipped with direct transmission to the propeller shaft which greatly improved the boat's performance. It is worth noting for classic motor yacht aficionados that Gray Marine still exists, taken over by Van Ness Engineering in New Jersey. They still ensure the follow-up to the production of this highly historical and sporting technical firm. The present owner of *May Be* imported her from the United States in 1993, she had been restored and had participated in several classic meetings. The boat has since been kept undercover.

FRANTZ LIUZZI

« Entre Dior et Gordini »



Frantz Liuzzi, d'origine italienne, s'établi à Paris en 1937, prend la nationalité française et commence par construire de petits canots et des canoës. Après la guerre, il entre sur le marché prometteur du motonautisme, en plein renouveau. Ses succès en compétition font rapidement sa promotion et celle de ses bateaux en acajou, légers et techniquement fort bien construits. Vers le milieu des années 1950, la réputation des Liuzzi est solidement établie aussi auprès des gentlemen drivers et des gens aisés qui s'offrent costumes et bateaux sur mesure. Le charme de Frantz Liuzzi, figure parisienne, opère aussi sur la Riviera, en particulier au très sélect club MYYCA de Cannes et à Monte Carlo où Rainier III se laisse photographier en train de régler lui-même son Liuzzi dans le port de la Principauté encore presque désert.

Frantz Liuzzi of Italian origin settled in Paris in 1937, obtained French nationality and started building small boats and canoes. After the war he entered the rapidly expanding & promising market of motor boating sport. His success in the competing world rapidly promoted his reputation and that of his light, technically sound & robust mahogany runabouts. In the middle of the 1950s the Liuzzis fame was solidly established with gentlemen drivers and wealthy people who could afford tailor made suits & pleasure boats. The great charm of Frantz Liuzzi, a Parisian personality, operated on the Riviera too, in particular at the select MYYCA of Cannes or at Monte-Carlo where Rainier III allowed himself to be photographed tuning personally his own Liuzzi in the then almost empty port of the Principality.

F. LIUZZI
CONSTRUCTEUR
des Canots Automobiles Monocoques F. L.
9, rue Soyer - NEUILLY-sur-SEINE
Téléphone : MAILLOT 33-93

CANOTS AUTOMOBILES RAPIDES
Importateur exclusif des moteurs marins B. P. M.
et ALFA-ROMEO-GIULIETTA
version marine - Transformation Lesco, de Milan



De son premier modèle de 1948 à tableau vertical jusqu'aux ailes arrière façon Cadillac du Star en passant par la poupe arrondie de canoë du France-Craft, Frantz Liuzzi dessine lui-même toutes ses créations. Chaque année, son stand au Salon Nautique de Paris est le rendez-vous incontournable des célébrités et des amateurs qui recherchent exclusivité et performance. Même le Président de la République ne manque jamais de venir féliciter notre homme toujours tiré à quatre épingles. Liuzzi bénéficie de sa position géographique privilégiée à l'ouest de Paris, à une époque où la presse automobile basée dans la capitale est encore friande de motonautisme. Compte-tenu de ses succès répétés, ce sont autant de reportages sur la Seine ou dans l'atelier qui sont bouclés dans de bons restaurants du quartier. À quelques minutes des Champs-Élysées, la circulation clairsemée mêle héritage d'avant-guerre, progrès social et modernité, avec une imposante Delahaye, une agile 4 CV Renault ou une Buick rutilante.

En 1959, moins de vingt pour cent des foyers français possèdent une automobile. Que dire alors de l'achat d'un bateau à moteur neuf, un vrai luxe ! Le 9 de la rue Soyer à Neuilly abrite un métier peu habituel dans un environnement aussi bourgeois. Dans ses locaux ouvrant sur la d'un bel immeuble résidentiel, le maître des lieux a l'œil à tout et veille à la qualité du travail de quelques compagnons qui oeuvrent à la sortie d'une poignée d'unités par an. Non loin, on entend le cliquetis frénétique de la machine à écrire de sa secrétaire. Son téléphone, Maillot 33-93, permet, avec beaucoup de patience, de tenter de joindre BPM à Milan mais avec préavis, prélude à des heures d'attente. La TVA, créée en 1954, ne s'applique pas encore à des produits comme un runabout. En 1960, un Star 6 est facturé 3.900.000 F., une DS Citroën flambant neuve n'en vaut alors que 930.000. C'est dans ce contexte que le magazine Moteur a pu décrire Frantz Liuzzi comme la synthèse improbable d'un Amédée Gordini - dit « le sorcier » - et d'un Christian Dior, le visionnaire de la haute couture française. On ne saurait mieux dire. Ses bateaux sont beaux, rapides, chers et rares. Le chantier cesse sa modeste production à la disparition de son fondateur en 1967 après trente années d'activité.

Frantz Liuzzi designed all his fast runabouts himself, from the first 1948 model with a vertical transom, to the Cadillac like wings of the Star, including the rounded canoe like stern of the France-Craft. Every year his stand at the Salon Nautique de Paris was the « place to be » for celebrities and amateurs looking for exclusivity and performance. Even the, then President of France, never failed to pass by and congratulate the elegant boat builder. Liuzzi benefited from the advantageous geographical position of his boatyard in the west of Paris at a time when journalists from the racing car sporting press were also interested in motorboat racing. Because of his reputed success many newspaper reports on the Seine or in his workshop were written up in the surrounding good restaurants. Not far from the Champs Elysées, the rare traffic was made up of the pre-war inheritance, progress and modernism mixed, with such cars as an imposing Delahaye, an agile Renault 4CV or a gleaming Buick.

In 1959 less than 20% of French homes were car owners. Buying a brand new motorboat was indeed a luxury. At N°9 rue Soyer in Neuilly his workshop sheltered an unusual trade in that bourgeois environment. In his premises that looked out onto the courtyard of a prosperous residential building, the master builder kept an eye on everything to ensure the quality of the construction of a few companions who worked to produce a handful of units yearly. His phone, Maillot 33-93 allowed him, with great patience, to attempt to contact BPM in Milan, with advance warning and a several hour wait. V.A.T. - the tax created in 1954 - didn't yet apply to such goods as a runabout. In 1960, a Star 6 cost 3,900,000 Francs, a brand new Citroen DS was priced at a mere 930,000 Francs. It is within this context, that the magazine Moteur described Frantz Liuzzi as a the improbable synthesis of Amédée Gordini, "the wizard" & Christian Dior, the "haute couture" visionary. A better comparison cannot be found. His boats are beautiful, fast, expensive & rare. The boatyard ended its small production in 1967 at the death of the founder, having existed for 30 years.



N°3

ca. 1953 LIUZZI MONOCOQUE FL

25 000 - 30 000 €

Type : Runabout
Longueur : 5,50 m
Largeur : 1,82 m
Poids : env. 990 kg
Nombre de place(s) : 4
Moteur : BPM
Type : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 2,8 l.
Puissance : env. 115 ch.

Type: Runabout
Length: 5.50 m
Width: 1.82 m
Weight: approx. 990 kg
Seating: 4-6
Engine: BPM
Type: In Line 4
Capacity: 2.8l
Power: 115 hp

La qualité et les performances des runabouts exclusifs exécutés un par un par Frantz Liuzzi et sa petite équipe à Neuilly-sur-Seine de la fin des années 1940 au début des années 1960 n'ont pas manqué d'attirer, non seulement de grands champions mais aussi une clientèle huppée, du baron Marcel Bich à l'acteur américain d'origine australienne Errol Flynn. Frantz Liuzzi était particulièrement fier, à juste titre, de recevoir chaque année de nombreuses personnalités sur son stand du Salon Nautique de Paris, comme le président René Coty. En 1953, « *l'Aigle des mers* » alias Flynn, accompagné sa troisième femme, l'actrice Pat Wymore épousée à Monte Carlo en 1950, est venu passer commande d'un runabout Monocoque FL de 5,50 m pour servir d'annexe à sa grande goélette *Zacca*, ancrée sur la Riviera.

The quality and performances of the exclusive runabouts produced by a certain Frantz Liuzzi & his small team in Neuilly-Sur-Seine from the end of the 1940s to the beginning of the 1960s attracted not only great champions but also a smart clientèle, from the Baron Bich to the American actor of Australian origin, Errol Flynn. Frantz Liuzzi was very proud to welcome, and rightly so, so many well known people to his stand at the Paris Boat Show, such as the French President René Coty. In 1953, the Sea Hawk, alias Flynn, accompanied by his third wife, the actress Pat Wymore, whom he married in Monte Carlo in 1950 came to order a Monocoque FL runabout of 5.50 metres to use as tender to his large schooner *Zacca*, anchored on the Riviera. A similar model is on offer here.

C'est une unité similaire qui est proposée ici. Le modèle Monocoque FL de 5,50 m, sorti en petite série pendant plus d'une décennie, représente l'essentiel de la production d'un chantier volontairement dédié aux quantités limitées. On estime ainsi que Liuzzi aura livré moins d'une cinquantaine de canots automobiles pendant toute sa durée d'activité. D'abord doté d'un tableau arrière plan, le Monocoque FL, siglé aussi « *France-Craft* » pour ne rien perdre de l'impact du mot Craft sur une clientèle obligatoirement sensible au succès d'une célèbre marque américaine, connaît une évolution majeure à partir du début des années 1950 avec l'adoption d'un arrière arrondi très reconnaissable.

Liuzzi fabrique ses runabouts en bois moulé à double bordé diagonal selon une technique aussi originale qu'exigeante, moins traditionnelle que les méthodes de ses concurrents. Chaque coque est assemblée retournée, quille en l'air, sur un moule. Elle est ensuite démoulée puis finie à l'endroit. Ce modèle, comme la majorité des unités produites par Liuzzi, est équipé d'un quatre cylindres BPM de 2,8 litres, en version standard d'une puissance de 115 ch.

Cet ancien bateau de famille a été conservé longtemps en Normandie avant d'être acquis par son propriétaire actuel au début des années 1990 comme projet de restauration, en raison de sa rareté et de l'attachement personnel du collectionneur au chantier de Neuilly. La coque a été restaurée dans les règles de l'art en respectant la technique de construction et les coloris d'origine. Elle est en état sain de structure et de matériau, équipée de son moteur BPM de 2,8 litres ainsi que d'une grande partie de l'accastillage d'origine. On recherchera en vain le pare-brise que Frantz Liuzzi lui-même n'installait pas sur ses unités personnelles et dont cet exemplaire n'était sans doute pas doté à la livraison.

The Monocoque FL was produced in limited numbers over more than a decade. It is estimated that Liuzzi delivered not much more than 50 powerboats throughout the duration of his activity. First built with a flat transom, the Monocoque FL, also badged "*France-Craft*" in order to make the most of the impact of the word "*Craft*" on prospective buyers, naturally sensitive to the success of a well-known American brand, evolved greatly at the beginning of the 1950s and acquired her distinctive rounded rear. Liuzzi built his runabouts with diagonal double planking following an original but highly demanding wood moulding technique, less traditional than that of his competitors. Each hull was assembled upside down, keel on the to, on a mould. Then it was unmoulded, turned and finished the right way up. This model, like most of Liuzzi's production is equipped with a 4 cylinder BPM 2,8l engine, in a standard version of 115 hp. This old family boat was kept in Normandy for a long time before the present owner acquired it at the beginning of the 1990s as a restoration project, because of her rarity & because of his personal attachment the Neuilly boatyard. The hull has been restored in order to respect the original building techniques and the original colours have been re-sprayed. The structure and materials are sound, the boat is equipped with a BPM 2,8l engine as well as a large part of the original nautical fittings. We have vainly searched for the windscreen which Frantz Liuzzi didn't liked having on his personal boats. This example probably didn't have one when delivered new.





N°4

1949 LIUZZI MONOCOQUE FL *Rex II*

70 000 - 80 000 €

Type : Runabout Classe III
 Longueur : 5,68 m
 Largeur : 1,72 m
 Poids : 960 kg
 Nombre de place(s) : 2
 Moteur : BPM
 Type : 4 cylindres en ligne
 Cylindrée : 2,8 l.
 Puissance : env. 145 ch.

Type : Runabout Class III
 Length: 5.68 m
 Width: 1.72 m
 Weight: 960 kg
 Seating: 2
 Engine: BPM
 Type: In Line 4
 Capacity: 2.8l
 Power: 145 hp

Frantz Liuzzi a souvent été photographié entouré de dizaines de trophées prestigieux, remportés de haute lutte sur les plans d'eau les plus variés, en France et en Europe. Le runabout de sport, sa grande spécialité, est le fer de lance de son chantier pendant toutes ses années d'activité. En produisant des coques destinées à la course, et d'abord pour lui-même, il s'attelle avec talent à les mener à la victoire tout en affermissant la réputation de sa petite entreprise. Il s'attire évidemment la clientèle fidèle des pilotes souhaitant disposer de la meilleure monture disponible sur le marché tout en conférant aux modèles de son catalogue « *de série* » une aura qui favorise aussi leur succès auprès des amateurs fortunés de bateaux sportifs.

Frantz Liuzzi was often photographed surrounded by dozens of prestigious trophies, won after great competition on the most varied bodies of water in France & Europe. The racing runabout, his speciality was at the very heart of his boatyard business over all the years he was active. By producing racing hulls, to begin with, for himself, he devoted with talent to leading them to victory whilst simultaneously strengthening the little firm's reputation. He quite obviously attracted a faithful following of racing drivers eager to acquire the best possible mount on the market, whilst conferring an aura to his "serial" production units, thus attracting wealthy amateurs of sporting



En quelques années, le petit atelier de Neuilly-sur-Seine moissonne ainsi plus de vingt records du monde remportés à bord d'un Monocoque FL, propulsé par un moteur BPM et piloté par Liuzzi ou un de ses clients attitrés. À cet égard, le destin unique du *Rex II* est exemplaire, à la fois tête de série d'un modèle à succès et détenteur d'un beau palmarès avant d'être au cœur, quatre décennies après son lancement, d'un émouvant acte d'amour filial. *Rex II* est d'abord le bateau personnel de Frantz Liuzzi, construit spécialement pour mener des tentatives de record et vaincre en compétition avec le pilotage depuis le deuxième cockpit situé vers l'arrière, devant le moteur. De 1949 à 1951, il porte donc le numéro 5 et est alors propulsé par un 4 cylindres BPM 2800 à carburateurs Zenith placés en position longitudinale comme sur les racers de la même période.

Charles Van Praet, important entrepreneur de travaux portuaires, coureur automobile (il a participé au rallye de Monte Carlo), intrépide pilote d'avion au long cours qualifié en bimoteur,

boats. Over a few years the small boatyard in Neuilly harvested more than 20 world records aboard the FL Monohull, powered by a BPM engine & driven by Liuzzi or one of his dedicated clients. The unique destiny of *Rex II* is exemplary, the first of a series of winning hulls and with an impressive prize winning list she became a significant act of filial love four decades later. To begin with, *Rex II*, was Frantz Liuzzi's personal boat, built especially to break world records and to win races, driven from the second cockpit at the rear, in front of the engine. From 1949 – 1951 it bore the number 5 and was powered by a 4 cylinder BPM 2800, with Zenith carburetors positioned lengthwise as was also the custom on racers at the time

Charles Van Praet, an important maritime entrepreneur, an automobile racing driver, an intrepid certified twin engine aeroplane pilot, also competed in outboard motor boat sports

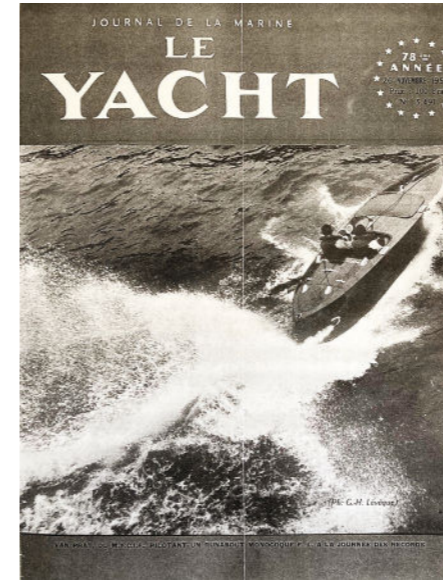


pratique aussi la compétition motonautique en hors-bord depuis 1950. Décidé à passer à la vitesse supérieure, « Carlo » Van Praet parvient à convaincre Liuzzi de lui céder son *Rex II* dont il conserve le nom de baptême. Le runabout porte désormais le numéro de course 2 et entame une belle carrière. Sa coque, spécialement réalisée pour son constructeur en double bordé d'acajou riveté sur membrure, est toujours propulsée par un 4 cylindres BPM mais préparé avec deux carburateurs Weber double-corps latéraux. L'arrière arrondi typique des Liuzzi d'alors oblige le chantier à placer le mécanisme de gouvernail de manière originale sur les versions compétitions. Ici, ce n'est pas une platine rapportée qui déporte le safran à l'extérieur de la structure comme sur les coques trois points mais un ingénieux boîtier cylindrique usiné spécialement pour ce bateau, une discrète mais intéressante particularité technique. On remarque aussi que *Rex II* est dépourvu de pare-brise, une caractéristique voulue par Frantz Liuzzi pour ses propres runabouts et souvent maintenue sur ses unités « compétition-client ».

Charles Van Praet qui ne fait jamais les choses à moitié, dans ses affaires comme dans la vie, commence rapidement à s'imposer au volant de son *Rex II*, battant un premier record du monde dès novembre 1952.

before the end of the 1940 decade. From 1950 onwards, deciding to go one step further « Carlo » Van Praet managed to convince Liuzzi to sell him *Rex II*, keeping the original name. The boat, then raced under the number 2 and began a great career. The hull especially fashioned for Liuzzi in mahogany double planking riveted to the ribs was still powered by a 4 cylinder BPM, but this was equipped with 2 double barrel lateral Weber carburetors. The typical Liuzzi rounded stern of the boat forced the boatyard to install the rudder in a highly original manner on the racing versions. In this case, it is not an added plate that keeps the rudder away from the stern as was the case on the 3 point hulls but a clever cylindrical casing made especially for this boat, a discreet but interesting technical particularity. We notice that *Rex II*, doesn't have a windscreen, a detail intended by Frantz Liuzzi for his personal runabouts & often retained on the client racing units.

Charles Van Praet, who never did anything in half measures, neither in business nor in his personal life, rapidly made a place for himself at the wheel of *Rex II*, beating a first world record in 1952.



Pendant les cinq saisons suivantes, il accumule une longue série de succès dont une victoire au Grand-Prix de Paris en 1955 et le titre de champion d'Europe à Monaco en 1957. Sa première place au Meeting de Monaco de 1956 lui vaut aussi d'être invité au mariage de Rainier III et de Grace Kelly. Le prince est un grand amateur de Liuzzi et donnera même son nom à l'un des modèles du chantier.

La dernière course de *Rex II* se déroule à Cannes en 1958 lors de la traditionnelle semaine du Motor Yacht Club de la Côte d'Azur (MYCCA). Alors qu'il est en tête à pleine vitesse, Van Praet ne peut éviter une boule en verre de filet de pêche qui perce sa coque. Devant l'hôtel Martinez, le bateau prend l'eau mais les secours parviennent à éviter le pire et le bateau est remorqué jusqu'au Palm Beach. *Rex II* est ensuite sommairement nettoyé avant d'être durablement remis. Trente ans plus tard, Jean Van Praet qui a pris la succession à la tête de l'entreprise familiale, est à la recherche d'une idée originale de présent improbable pour vraiment émouvoir son père. La restauration et la remise à l'eau de *Rex II* vont lui permettre de créer une incroyable surprise et lui faire revivre le meilleur de sa jeunesse sportive. La coque du bateau porte encore, volontairement, les marques de sa réparation dans la mesure où la plus grande partie des bois d'origine a pu être conservée. L'aluminium d'origine ayant trop souffert du sel lors de l'accident de 1958, un exemplaire similaire de 4 cylindres BPM des mêmes années a été retrouvé en Italie avec des Weber double-corps puis soigneusement révisé par les ateliers historiques de BPM à Vérone. Ce pan d'histoire du motonautisme des années 1950, unique par sa destinée, est à l'origine de la constitution de la collection Van Praet. Il entrera dans sa nouvelle vie accompagné de plusieurs coupes et trophées glanés par son valeureux pilote entre 1952 et 1957.

During the five following seasons he accumulated a long list of successes amongst which a victory in the Grand Prix de Paris in 1955 and the title of European Champion in Monaco in 1957. He was invited to Rainier III's marriage to Grace Kelly following his first place in the Monaco race meeting of 1956. The Prince was a great amateur of Liuzzis and even gave his name to one of the boatyard's models.

Rex II's last race took place in Cannes in 1958 during the traditional Motor Yacht Club de La Côte d'Azur (MYCCA) week. At top speed, Van Praet was unable to avoid a fisherman's glass buoy attached to a fishing net which pierced the hull. In front of the Hotel Martinez the boat started to sink but catastrophe was avoided and the boat was towed to the Palm Beach. *Rex II* was then roughly cleaned up before being put into storage. Thirty years later, Jean Van Praet, who had taken over from his father at the head of the family business was looking for an original & improbable gift to truly touch his father. The restoration and the re-launching of *Rex II* was not only an improbable surprise but also revived the best of Charles' youthful and sporting memories. The boat still has traces of the hull repair but this was intentional as much of the original woodwork was preserved. Salt had badly damaged the original aluminium engine in 1958, a similar engine was found in Italy with two double barrel Weber carburetors. It was carefully maintained and tuned in the historical BPM workshop in Verona. This page of motorboat racing history of the 1950s, unique because of the destiny of this boat, was the starting point of the Van Praet collection.

She will start on her new lease of life alongside several cups and trophies won by its valiant driver between 1952 & 1957.





N°5

ca. 1950 MATONNAT 460

10 000 - 15 000 €

Type : Dinghy
 Longueur : 4,60 m
 Largeur : 1,58 m
 Poids : env. 350 kg
 Nombre de place(s) : 2
 Moteur : Honda
 Type : HB 4 temps
 Puissance : env. 50 ch.

Length: 4.60 m
 Width: 1.58 m
 Weight: approx. 350 kg
 Seating: 2-4
 Engine: Honda
 Type: HB 4 stroke
 Power: 50 hp

On trouve le nom de Matonnat associé au nautisme à partir de 1933, lorsque Gaspard Matonnat installe un petit chantier de construction de canoës et d'embarcations légères de rivière à Nevers, sur la Nièvre. Cet atelier artisanal acquiert rapidement une enviable réputation de qualité dans sa région et poursuit ses activités en croissance régulière sous le nouveau nom de G. Matonnat & fils en 1939. Il produit même quelques « pelles » de compétition hors-bord équipées de moteurs américains Elto. La même année, Pierre Matonnat, fils de Gaspard, ouvre son propre chantier à Arcachon. Après la Deuxième Guerre mondiale, le même Pierre Matonnat s'installe

The name Matonnat is associated with boating from 1933, when Gaston Matonnat opened a small boatyard building canoes and light boats on the river Nièvre in Nevers. This traditional workshop rapidly acquired an enviable regional reputation for quality and continued its growing activities under the name of G. Matonnat & Fils in 1939. The workshop even produced several racing outboards equipped with American Elto engines. That same year, Pierre Matonnat, Gaspard's son, opened his own boatyard in Arcachon. After the second World War, the said Pierre Matonnat also set himself up in the

également en région parisienne en reprenant les locaux de l'excellent chantier De Saever, pionnier du motonautisme, sis au 71 quai de la Marne à Joinville-le-Pont. Ses plaques de chantier indiquent désormais les deux adresses de Joinville et d'Arcachon. Les dinghies Matonnat sont réalisés en double bordé d'acajou massif assemblé cuivre sur des membrures constituées par de fines lattes d'acacia. On notera qu'à la fin des années 1940, Charles Van Praet, comme d'autres passionnés de compétition, débute dans le motonautisme avec un dinghy Matonnat de ce type, équipé d'un moteur hors-bord Johnson de 1000 cm³ du type de ceux utilisés par l'armée américaine. Ses performances vont décider le nouveau pilote à persévérer et à se lancer en catégorie supérieure avec un runabout de course Liuzzi. Dans les années 1990, son fils Jean a retrouvé un bateau similaire et l'a fait restaurer en conservant le plus possible d'éléments d'origine. De plus, il l'a doté d'un moteur Honda 4 temps de la fin des années 1980. Ce propulseur silencieux, nettement plus docile, souple et fiable qu'un ancien 1000 cm³ deux-temps de surplus américain, lui a permis de participer à des rassemblements classiques, le confiant facilement, à l'occasion, à des membres de sa famille ou à des amis, sans se soucier d'éventuels problèmes mécaniques.

Paris area, acquiring the workshops of the excellent De Saever boatyard, a pioneer in motorboating, located at 71, quai de la Marne in Joinville-le-Pont. His business cards then showed both the Arcachon & the Joinville addresses. The Matonnat dinghies were in double planking of solid mahogany assembled with brass on acacia ribs. We note that, at the end of the 1940s, Charles Van Praet, like many other passionate racers, started motorboat racing with a Matonnat dinghy of this type, equipped with an outboard Johnson engine of 1000 cc. like those used by the American army. His performance encouraged him to persevere and to throw himself into a higher category with a Liuzzi racing runabout. In 1990, his son Jean found a similar boat and restored it, keeping as many of the original features as possible. He also equipped it with a Honda 4 stroke engine from the end of the 1980s. This silent, more docile, supple and trustworthy engine compared to the old American surplus 1000 cc. 2 stroke engine, allowed him to participate in classic meetings, and to lend it easily to members of his family or friends, with no worries about possible engine problems.





N°6

1960 SEYLER 520

20 000 - 25 000 €

Type : Runabout
Longueur : 5,20 m
Largeur : 1,90 m
Poids : env. 800 kg
Nombre de place(s) : 4
Moteur : Penta B16A
Type : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1,6 l.
Puissance : env. 80 ch.

Type: Runabout
Length: 5.20 m
Width: 1.90 m
Weight: approx. 800 kg
Seating: 4
Engine: Penta B16A
Type: In Line 4
Capacity: 1.6l
Power: approx. 80 hp

Le chantier Seyler compte parmi les grands pionniers du motonautisme en France. Les établissements Georges Seyler Aîné débutent dans la plaisance dès 1893 sur un quai du Perreux-sur-Marne près de Paris. Réputée pour ses canoës et ses yoles, la maison se lance très tôt dans la construction d'unités à moteur, remportant le premier meeting de Monaco en 1904 avec son racer *Trèfle à quatre* à moteur Richard-Brasier dans la catégorie des 8 à 12 mètres. Le chantier va rester actif pendant les six décennies suivantes. Après la Deuxième Guerre mondiale, Georgette, la fille du fondateur, prend la suite avec le chef d'atelier Louis Devillié. Claude, son fils participe à de nombreuses compétitions dans les années 1950, alors que la vogue du motonautisme favorise le développement d'une gamme de dinghies et de runabouts à la construction particulièrement soignée.

The Seyler boat yard is one of the pioneers of motorboating in France. Georges Seyler the Elder's establishment started out in leisure boating in 1893 on a quay in Le Perreux-sur Marne near Paris. With a good reputation for its canoes & skiffs, the firm very soon started to build motor boats, winning first place in the 8-12 metre category at the first Monaco meeting in 1904 with the racing boat *Trèfle à Quatre* equipped with a Richard-Brasier engine. The boat yard would maintain its activity over the following six decades. After World War II, Georgette, the founder's daughter took over the firm with Louis Devillié, the foreman. During the 1950s her son, Claude, took part in a number of races whilst the fashion for motorboating favored the development of a range of dinghies and runabouts that were particularly well built.



Le runabout 520 compte alors parmi les unités les plus longues de la production française, doté d'une bonne habitabilité dans une présentation générale toujours sobre mais de qualité, reflet d'une longue tradition. La coque est en double bordé d'acajou riveté cuivre sur membrures ployées en frêne. Ce sérieux se retrouve dans le choix de la motorisation, un quatre cylindres Penta, robuste et fiable avec une puissance respectable à l'époque. Penta, producteur suédois de moteurs marins puis automobiles appartient au groupe Volvo depuis 1935 et continue à commercialiser ses mécaniques sous sa marque jusqu'au début des années 1960 où Volvo décide de mettre davantage son nom en avant pour le lancement de l'embase Aquamatic. Le moteur B16 A est un des chevaux de bataille des deux firmes, aussi bien en nautisme qu'en automobile. La présence du capotage en saillie au-dessus du pont est due à l'inclinaison du moteur pour son montage dans l'axe de l'arbre d'hélice, une pratique courante chez Seyler jusqu'à la fermeture du chantier au milieu des années 1960. Le pare-brise et diverses pièces d'accastillages sont des adaptations postérieures à la construction et l'instrumentation est à compléter.

The 520 runabout was at that time one of the longest of French productions, with good habitability and a generally sober but high quality aspect, the reflection of a long tradition. The hull is of mahogany double planking brass riveted to a bent ash framework. This reliability is also found in the choice of engine, a robust and dependable, 4 cylinder Penta, with a highly respectable power for the period. Penta, first a Swedish marine engine producer and later a car engine producer has belonged to the Volvo group since 1935 and continued to commercialise its engines under this name until the beginning of the 1960s when Volvo decided to impose its name more for the forthcoming Aquamatic engine. The B16 A engine is one of the two firms' hobby horses, used both in boats & cars. The presence of the projecting bonnet above the deck is due to the engine's inclination necessary to line it up with the propellor shaft, a current Seyler practice until the boat yard closed in the 1960s. The wind screen and various bits of equipment are later adaptations and the nautical instruments are to be completed.





N°7

Ca. 1959 LIUZZI Star

40 000 - 50 000 €

Type : Runabout
 Longueur : 6,02 m
 Largeur : 1,92 m
 Nombre de place(s) : 3
 Poids : env. 1200 kg
 Moteur actuel : Mercruiser
 Type : 8 cylindres en V
 Cylindrée : 5,7 l.
 Puissance : 350 ch.

Type : Runabout
 Length : 6,02 metres
 Width : 1,92 metres
 Number of seats : 3
 Weight : approx. 1200 kilogrammes
 Present Engine : Mercruiser
 Type : V8
 Cylindrical Capacity : 5,7l.
 Power : 350 hp.

Dans ses catalogues et publicités des années 1950, Frantz Liuzzi proposait rien de moins que « *les plus luxueux, les plus rapides et les plus robustes runabouts de sport du monde* ». Il convient de préciser que le palmarès sportif de ses bateaux, à commencer par le sien propre au volant de ses Rex successifs, et le niveau social toujours plus élevé de la plupart de ses clients avaient de quoi lui donner confiance dans l'accomplissement de ses plus hautes ambitions.

Le modèle Star est dessiné en 1956 par Liuzzi pour recevoir le nouveau V6 BPM Atlantic de 4,5 l. puis Super Atlantic de 5,2 l., créé par le motoriste milanais au milieu des années 1950 et dont le constructeur parisien est l'un des plus fidèles clients. Il s'agit, pour les deux maisons, d'une montée décisive en gamme et en puissance.

Après les France-Craft à arrière arrondi qui ont fait jusque-là les beaux-jours du chantier, les lignes générales du Star représentent également un saut important vers la modernité sous l'influence des

In the catalogues of the 1950s Frantz Liuzzi offered nothing less than « *the most luxurious, fastest & robust sporting runabouts in the world.* » It must be said that the winner list of his boats, beginning with his wins at the wheel of successive boats named Rex, as well as the upper class of the majority of his clients gave him faith in the completion of the highest of his ambitions. The Star was designed in 1956 by Liuzzi to accommodate the new BPM 4,5l. V6 Atlantic engine, followed by the 5,2l. Atlantic created by the Milanese engine manufacturer in the mid 1950s and of whom the Parisian boat builder was a faithful client. For both firms it was a decided upgrading both in range and power.

Following the rounded rear France-Craft which had ensured the prosperity of the boatyard until then, the general outline of the Star represents an important leap forward into modernity under the influence of American automobile

designers américains de l'automobile, eux-mêmes guidant la main des architectes du géant Chris-Craft. La « *guerre des ailerons* » qui fait rage entre G.M. et Chrysler outre-Atlantique ne manque pas d'avoir des répercussions en Europe où des appendices chromés et pointus font bientôt leur apparition chez les tenants de la haute-couture motonautique, San Marco à Milan et Liuzzi à Paris.

Le Star est proposé en deux versions, à destination des amateurs de compétition qui font toujours beaucoup pour la promotion du chantier : une de 5,40 m pour engagement éventuel en runabout de catégorie III ou de 6,02 m pour s'inscrire en catégorie IV, ouvrant alors droit au montage d'un moteur de plus de 5.0 l., en l'occurrence le BPM Super Atlantic de 5,2 l. et 255 ch. Toujours dans l'esprit compétition/record, le seul cockpit du Star est situé à l'avant. Il est doté d'une unique banquette mais le traitement luxueux de sa planche de bord dépasse largement les attentes des commissaires techniques de la Fédération. Sa riche instrumentation et ses chromes généreux rappellent évidemment tout le confort cosu d'une « *belle américaine* » sur quatre roues. À l'époque, comme dans un atelier à la pointe de la mode, chaque Liuzzi est réalisé à la main en bois moulé par une petite équipe de compagnons, avec quelques variations intervenant inmanquablement d'un exemplaire à l'autre. Il en devient, par nature, une pièce unique. De nos jours, il n'en reste que peu en état de naviguer, environ une petite vingtaine tous modèles confondus.

designers who, were also guiding the hand of the giant Chris-Craft naval architects. The « *spoiler war* » between G.M. and Chrysler in the States had repercussions in Europe where pointed chrome appendages soon appeared in the designs of the suppliers of made to order motor boats, San Marco in Milan and Liuzzi in Paris.

The Star was offered in two versions, designed for racing amateurs who had always promoted the boatyard : one of 5,40 metres to compete in the runabout category III, the other of 6,02 metres to compete in category IV, which then allowed for the installation of an engine of more than 5,0l., in this case the 255 hp., 2l. BPM Super Atlantic. With racing & records as the major goals, the only cockpit of the Star was situated at the front of the boat. It was equipped with a single bench but the luxurious finish of the instrument panel greatly surpassed the expectations of the technical commissioners of the Federation. The sumptuous quality of the instruments and the generous use of chrome reminds us of the plush comfort of a « *belle américaine* » American automobile of the time.

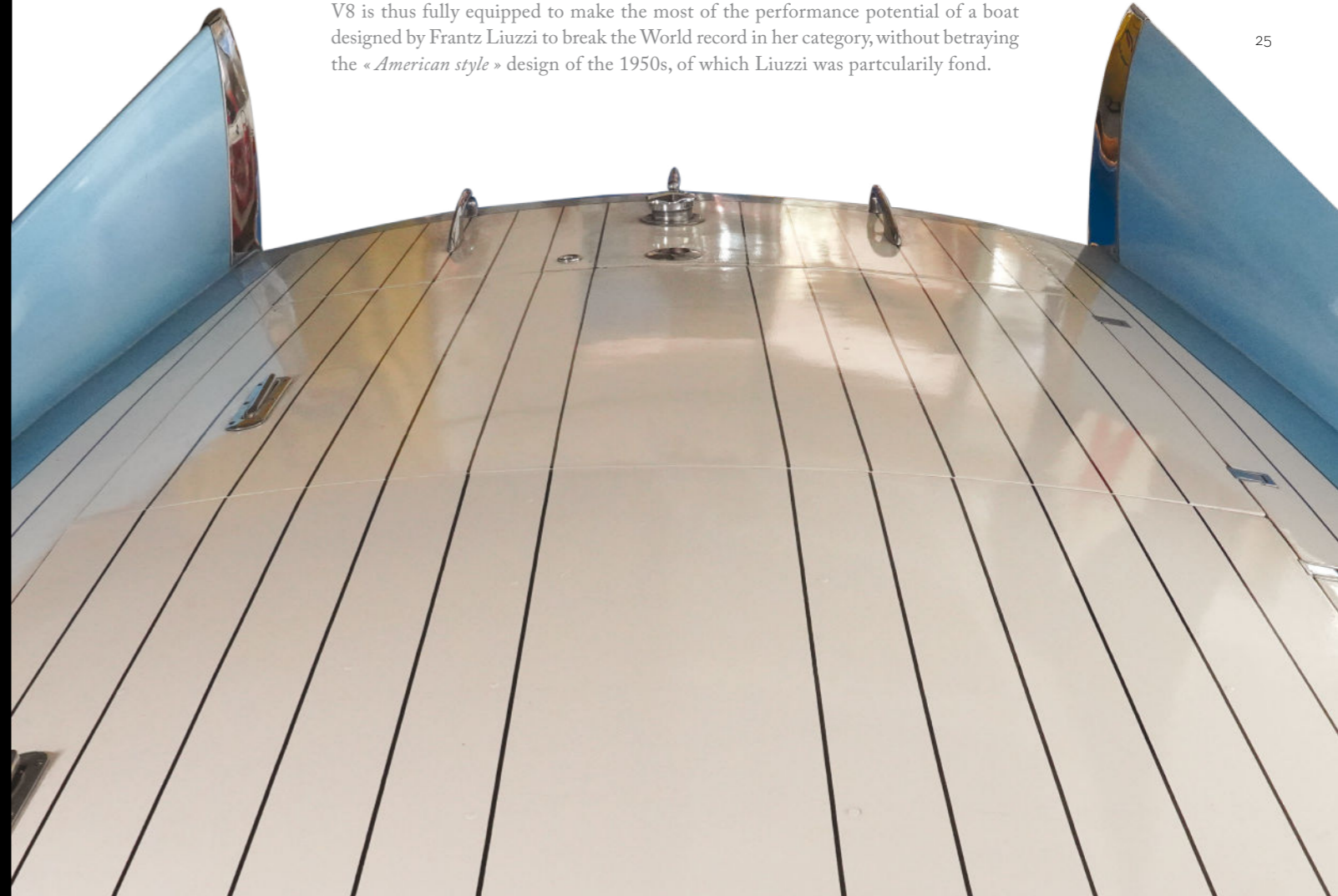
As in a trendy fashion house of the period, each Liuzzi was hand made, in moulded wood by a small team of companions with inevitable small variations from one unit to the next. Thus each unit was unique. Only a few remain seaworthy, about twenty in all, all models included.





Ce Star de 6,02 m fait partie de la dernière évolution du modèle, apparue à partir de 1958 et pouvant être homologuée jusqu'en classe IV. Il a navigué plusieurs années sur le lac d'Annecy à partir du tournant des années 1960 où ses performances et son style ne passaient pas inaperçus en alimentaient la chronique régionale. Remis à partir des années 1970 dans un important chantier d'Annecy et dépourvu de son moteur, il a été retrouvé par un passionné de bateaux de collection au milieu des années 1990 avant d'entrer dans la collection de Jean Van Praet après sa restauration complète en Normandie et le montage d'un moteur V8 Mercruiser de 5,7 l. Cette motorisation à la fiabilité reconnue est alors considérée comme la plus proche de celle d'origine en termes de cylindrée, bien que nettement plus puissante. Avec près de 100 ch. de plus que le BPM Atlantic, le V8 Mercruiser peut donc prétendre exploiter largement le potentiel de performance d'un bateau conçu par Frantz Liuzzi pour s'attaquer au record du monde de sa catégorie, sans trahir toutefois le style du design américain des années 1950, cher à son créateur.

This Star of 6,02 metres is part of the last evolution of the model, which first appeared in 1958 and was approved for Class IV competition. She navigated on Lake Annecy from the beginning of the 1960s where her results and her appearance were remarked and fed the regional chronicles. In storage, without her engine, from the beginning of the 1970s, in a large shipyard in Annecy, she was discovered by a passionate boat collector in the mid-1990s, before becoming part of the Jean Van Praet collection after having been completely resored in Normandy & equipped with a 5,7l., V8 Mercuriser engine. This engine is recognised for its viability and was then considered to be the closest to the original engine in terms of cylindrical capacity, even though it is much more powerful, having almost 100 hp. more than the BPM Atlantic, the Mercuriser V8 is thus fully equipped to make the most of the performance potential of a boat designed by Frantz Liuzzi to break the World record in her category, without betraying the « *American style* » design of the 1950s, of which Liuzzi was particularly fond.





N°8

1957 Dinghy RIVA Scoiattolo

30 000 - 35 000 €

Type : Dinghy
Longueur : 4,12 m
Largeur : 1,50 m
Poids : 195 kg
Nombre de place(s) : 4
Moteur : Evinrude
Modèle : Big Twin
Type : bicylindre 2 temps
Cylindrée : 590 cm³
Puissance : 25 ch.

Type: Dinghy
Length: 4.12 m
Width: 1.50 m
Weight: 195 kg
Seating: 4
Engine : Evinrude
Model: Big Twin
Type: Bicylinder 2 stroke
Capacity: 590 cc.
Power: 25 hp

Lorsque Carlo Riva décide, contre l'avis de son père, de se lancer dans la construction en série à partir du petit établissement familial de Sarnico en 1950, la propulsion à moteur hors-bord est surtout réservée aux coques de compétition ou à quelques embarcations utilitaires. Plus tard, le succès international des runabouts Riva, « le bateau des stars », va laisser peu de place à l'étude du plus petit modèle de la gamme. Pourtant, la décision d'intégrer un canot hors-bord dès le début de l'expansion de la firme n'a pas été prise au hasard. A la fois téméraire et prudent, Carlo Riva n'entendait pas se priver des revenus réguliers d'une unité moins ambitieuse mais capable d'aider à la diffusion de sa réputation et d'acclimater de potentiels acquéreurs de bateaux de la marque plus gros. En 1950, cinq unités vendues à des entreprises constituent le galop d'essai

When Carlo Riva decided, against his father's better judgement, to start serial production in the small family yard in Sarnico in 1950, outboard engines were largely reserved for racing boats and some utility vessels in the firm's catalogue. Later, the international success of Riva runabouts, "the boat of the stars", left little room for the development of the smallest model of the range. However, the decision to integrate an outboard dinghy at the beginning of the firm's expansion was by no means, made by chance. Carlo Riva was both reckless and prudent, however, he didn't intend to deprive himself of the regular income provided by a less ambitious unit that would help promote his reputation and acclimatise potential buyers of larger models. In 1950 five units sold to a single company were the trial run for the production of 137 vessels between

d'une production qui va compter un total de 137 unités jusqu'en 1957, dernière année de présence au catalogue. La grande majorité des bateaux vendus est alors propulsée par des moteurs Evinrude ou Johnson de 25 ch. Le modèle continue pourtant à bien se vendre et de manière très régulière, même à l'étranger, mais la priorité du chantier est alors de monter constamment en gamme. À titre de comparaison, le tarif de cette même année 1957 propose le petit Scoiattolo hors-bord à 530.000 Lires, le monomoteur Ariston à 3.950.000 Lires et le bimoteur Tritone à 8.360.000 Lires.

L'exemplaire n°123 est donc un des derniers produits, livré neuf à un certain Mr. Casini.

Retrouvé des décennies plus tard, sans moteur, sur la Riviera, il est entièrement restauré à la fin des années 1990 par le chantier Pasqui de Villefranche-sur-Mer pour le compte de Jean Van Praet. Doté d'un moteur Evinrude Big Twin en version 25 ch. équivalent à celui d'origine, avec lancement à la poignée, ce Scoiattolo participe alors à divers rassemblements historiques dont le fameux grand meeting Riva du millénaire, au chantier en l'an 2000 à Sarnico. Ce retour festif sur le lac d'Iseo est l'occasion de rendre hommage à ce Riva d'un modèle peu courant qui est placé sur une remorque de la marque française OLD de la même période.

then and 1957, when it last appeared in the catalogue.

The vast majority of the boats sold were then equipped with either Evinrude or Johnson engines of 25 hp or 35 hp. The model sold regularly and well, even abroad, but the boat yard's priority was to upgrade. Just to compare, the 1957 pricing for the little Scoiattolo outboard was 530.000 Lira, the Ariston single engine was at 3.950.000 Lira and the Tritone twin engine was priced at 8.360.000 Lira.

Scoiattolo N° 123 is thus one of the last produced, and was delivered new to a certain Mr Casini. Found decades later on the Riviera, without an engine, it was entirely restored at the end of 1990s by the Pasqui boatyard in Villefranche-sur-Mer for Jean Van Praet. It is equipped with a 25 hp Evinrude Big Twin, the same as the original engine with a manual launch. This Scoiattolo then participated in various events & meetings amongst which the well-known Riva Millenium Meeting in Sarnico to celebrate the year 2000. This joyful return of the boat to Lake Iseo gave the opportunity to pay homage to this uncommon Riva model on its rare trailer, by the French brand O.L.D. of the same period.





N°9

1960 ROCCA Competition-record

10 000 - 15 000 €

Type : Dinghy EU
 Longueur : 4,40 m
 Largeur : 1,40 m
 Poids : env. 300 kg
 Nombre de place(s) : 1/2
 Moteur : Mercury
 Type : Merc 500 Four
 Cylindrée : 500 cm³
 Puissance : 50 ch.

Type: Dinghy EU
 Length: 4.40 metres
 Width: 1.40 metres
 Weight: approx. 300 kilogrammes
 Seating: 1-2
 Engine: Mercury
 Type: Merc 500 Four
 Capacity: 500 cc.
 Power: 50 hp

Lorsque Domenico Rocca arrive de son Italie natale en France au début des années 1920, le bois est roi dans la plaisance mais pas seulement. Il devient contremaître chez Chauvière, le grand fabricant d'hélices d'avion installé à Vitry-sur-Seine qui produit aussi des canoës et des bateaux. Domenico se met à son compte en 1928 en restant dans la même commune avec un solide bagage technique pour se spécialiser dans le canotage. Après la guerre, avec ses fils Oreste et Louis, Rocca étend son offre avec une gamme de coques hors-bord qu'il commence très tôt à produire en polyester. Entre 1954 et 1960, toute la production des dinghies Rocca passe du bois à la fibre de verre.

Avec ses carènes toutes simples mais extrêmement efficaces, Oreste Rocca va battre de nombreux records du monde de

When Dominico Rocca arrived in France from his native country, Italy, at the beginning of the 1920s, wood was the key material in the pleasure boating world, but it was not the only material. Rocca became foreman at Chauvière, the great producer of aeroplane propellers in Vitry-sur-Seine who also made canoes and boats. In 1928, Domenico set up on his own to specialise in building boats, staying in the same town with his solid technological knowledge. After the war, helped by his two sons, Oreste & Louis he extended his offer to include a range of outboard hulls which he, very early on, made of polyester. Between 1954 & 1960, the complete production of dinghies went from wood to fiber glass. With extremely simple but efficient hulls, Oreste Rocca broke many world records



vitesse et d'endurance sans parler d'un palmarès impressionnant en championnats et grands prix comme celui de Monaco. Il s'installe en tête des classements plusieurs saisons de suite jusqu'au début des années 1960. À la même époque, Oreste a fait aussi les beaux-jours du jeu télévisé *La Tête et les Jambes* présenté en direct par Pierre Bellemare pour « faire un temps » et aider un candidat ayant échoué à un questionnaire, à remporter la mise de 100.000 nouveaux francs devant des millions de foyers à l'heure de plus grande audience. L'exemplaire présenté ici est de la même série que le bateau du chantier piloté par Oreste pour sauver le candidat de *La Tête et les Jambes*. On notera en effet que son saute vent est intégré à la coque, certaines unités plus précoces ayant été dotées d'un saute vent rapporté avant qu'il soit définitivement adopté. Très adaptable à différentes puissances, ce type de coque a été engagé en course dans différentes catégories selon la cylindrée du moteur et produite pour d'autres pilotes comme Jean Suttel qui courait en classe X de 1000 cm³ avec compresseur. Le bateau proposé ici est doté d'un hors-bord Mercury 50 ch. de 1965. Sa restauration complète a été réalisée dans des couleurs choisies pour rendre hommage au grand champion que fut Oreste Rocca.

for speed & endurance, not to mention an impressive winner list including grands prix such as that of Monaco. He was top of the rankings for several seasons in a row until the beginning of the 1960s. During the same period Oreste was a triumph on the TV game show *La Tete et Les Jambes* presented and directed by Pierre Bellemare. He had to reach a certain speed to help a candidate who had failed to answer a questionnaire, win 100.000 francs in front of millions of French homes during peak viewing time. The boat on show today is of the same series as that piloted by Oreste to save the candidate of *La Tete et Les Jambes*. We notice that its windscreen is integrated in the hull, certain units having been equipped with an a removeable windscreen until this method was finally adopted. The hull, which is highly adaptable to varying speeds, took part in different racing categories depending on the cylinder capacity of the engine. It was also produced for Jean Suttel who raced with a class X 1000cm³ compressor engine. The boat on offer is equipped with a 1965 Mercury 50 hp engine. Its total restoration was done in colours paying homage to the great champion Oreste Rocca.





N°10

ca. 1930 CHAUVIÈRE

4 000 - 5 000 €

Type : Runabout
Longueur : 5,10 m
Largeur : 1,52 m

Type : Runabout
Length : 5,10 metres
Width : 1,52 metres

Lucien Chauvière (1876-1966) ingénieur français, s'est spécialisé dans les assemblages de bois en lamellé-collé. C'est ainsi devenu un important pionnier de la construction d'hélices d'aviation en inventant une technique permettant de passer du stade artisanal à l'échelle industrielle. Pendant la guerre 1914-1918, les hélices Chauvière ont été installées sur tous les types d'avion.

On dénombre environ 100 000 hélices en bois fabriquées par Chauvière pendant la période, la firme de Vitry-sur-Seine équipant à elle seule le quart des besoins des armées alliées. On mesure la maîtrise de cet industriel dans son secteur en constatant que les trois quarts restants sont provenus d'une liste de cinquante-cinq autres fournisseurs. Passionné d'aéronautique et de vitesse, Lucien Chauvière a réalisé également un prototype d'avion et le gyroptère, un modèle original d'autogire.

Lucien Chauvière, a French engineer specialised in the assembly of glued laminated timber. He thus became an important pioneer in the construction of aeroplane propellers by inventing a technique that made industrial production possible. During the 1914-18 war Chauvière propellers were installed on all types of aircraft.

A count of about 100 000 wooden propellers made by Chauvière in the factory of Vitry-Sur-Seine over the period supplied a quarter of the allied powers' needs alone. We measure the prowess of this industrialist when we realise that the remaining three quarters required were covered by 55 other suppliers. An aeronautical & speed enthusiast, Lucien Chauvière also produced a prototype aeroplane and a gyroptor, an original autogyro model.

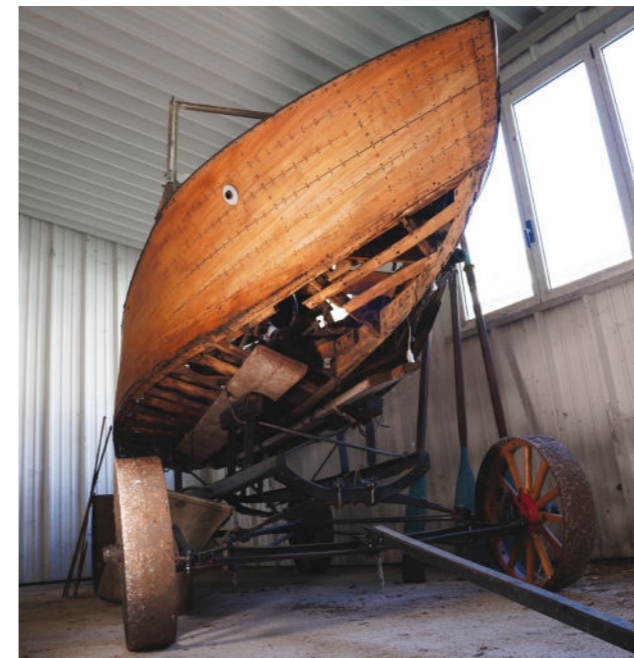
Son département Chauvière-Naval situé dans les mêmes ateliers a produit des canots à moteur et de nombreux canoës de rivière. On notera que le jeune Domenico Rocca, fraîchement arrivé de son Italie natale a fait ses classes comme contremaître chez Chauvière au début des années 1920 avant de connaître le succès après avoir fondé dans la même localité le chantier qui porte son nom.

Le prestige de Chauvière-Naval est particulièrement attaché à la création de quelques bateaux de course célèbres, dont la fameuse série des *Rafale*, le *V*, le *VI* et le *XI* pour le compte de l'industriel Emile Picquerez, le « roi » du graissage dans les années 1930 avec sa firme Tecalemit, omniprésente dans tous les garages et les ateliers de maintenance aéronautique. Ces trois canots français d'exception, superpuissants car équipés de moteurs d'aviation Hispano-Suiza V12 ou d'un rarissime V12 Farman, sont toujours en existence, restaurés ou non.

En revanche, on connaît peu, dans le détail, la production motonautique Chauvière dans le secteur des embarcation de tourisme, si ce n'est qu'elle fut surtout constituée de canots hors-bord dont des versions compétitions ont été couronnées championnes de France en 1929 et 1930.

Si plusieurs exemplaires de la longue production des canoës de rivière Chauvière font toujours la joie des collectionneurs, il n'est pas connu de runabout de tourisme de la marque ayant survécu. Retrouvée à l'état d'épave initialement avec un 6 cylindres Citroën, cette coque a été délestée de ce moteur pour ne pas davantage fragiliser sa structure et mieux préserver son originalité.

Ce projet de restauration bénéficie de l'existence de nombreuses pièces d'origine, avec, entre autres, de l'accastillage, l'imposant montant du pare-brise avec son mécanisme de basculement, l'ensemble de commande de direction ou un intéressant capotage métallique.



The Chauvière Naval section situated in the same premises made motor dinghies and a number of river canoes. It is interesting to remember that the young Domenico Rocca, a recent arrival from his native Italy, started out as foreman in the Chauvière workshops at the beginning of the 1920s before meeting with success when he founded the boatyard that bears his name in the same location.

The prestige of Chauvière-Naval is particularly attached to the creation of several famous racing boats, amongst which the renowned *Rafale* series, *V*, *VI* & *XI* built for the industrialist Emile Picquerez, the "king" of lubrication in the 1930s with his firm Tecalemit, which was omnipresent in all the aeronautical maintenance garages and workshops. These three exceptional French boats, which were extremely powerful because they were equipped with engines developed from the aeronautical industry, the Hispano-Suiza V12 or the very rare Farman V12 still exist today, whether restored or not.

However we know little about the development of Chauvière's motorboating production in the pleasure boating sector, if only that it was made up largely of outboard boats & that the the competitive versions were crowned Champion of France in 1929 & 1930.

If several units of the Chauvière river boats are still the joy of collectors today, there is no known example of a pleasure runabout having survived. This boat was found as a wreck with a 6 cylinder Citroen engine which was removed to prevent further damage to the hull and better preserve her originality. This restoration project has the advantage of there still being numerous original parts, amongst which certain nautical fittings, the imposing windscreen framework with its tilting mechanism, the set of controls or an interesting metallic hood.



N°11

ca. 1950 MATONNAT 445

8 000 - 12 000 €

Type : Dinghy (HB)
 Longueur : 4,45 m
 Largeur : 1,36 m
 Poids : env. 120 kg
 Nombre de place(s) : 2/4
 Moteur : catégorie 1000 cm³

Type: Dinghy
 Length: 4.45 metres
 Width: 1.36 metres
 Weight : approx. 120 kg
 Seating: 2 -4
 Engine: 1000 cc. class

L'histoire de la marque Matonnat regroupe les productions de trois chantiers, le premier fondé à Nevers par Gaspard Matonnat en 1933 et les autres établissements installés sous le nom de Pierre Matonnat, son fils, à Arcachon en 1939 et à Joinville-le-Pont en 1945. De nombreux succès en compétition sont à porter au crédit des trois sites mais c'est Pierre Matonnat qui enregistrera les plus notables avec plusieurs titres nationaux et trois records du monde d'endurance sur deux et quatre heures battus par un dinghy du chantier en catégorie FU avec le pilote R. Candelli, en 1962 puis en 1963 à plus de 74 km/h de moyenne.

The history of the Matonnat brand comprises the production of 3 boat yards, the first founded in Nevers by Gaspard Matonnat in 1933 and the other establishments installed under the name of Pierre Matonnat in Arcachon and Joinville-le-Pont in 1945. Numerous racing first prizes are to be credited to the three sites but it is Pierre Matonnat who registered the more notable wins with several national titles and three world records for endurance over two and four hours beaten by a dinghy from the boat yard, in the FU category, piloted by R. Candelli in 1962 and again in 1963 with an average speed of more than 75Km/h.



Mais, dès 1951, c'est Henri Longuet, grand pilote français et vice-président du Yacht Moteur Club de France qui remporte la redoutable épreuve Lyon-Marseille-Cannes au volant d'un dinghy Pierre Matonnat 445 en tous points identique à l'exemplaire présenté ici. Une publicité parue dans le journal *Le Yacht* deux ans plus tard met en avant de nouveau le palmarès obtenu par le même Henri Longuet, champion de France 1953 sur un dinghy similaire. Le dinghy Matonnat 445 est bâti sur un double bordage en acajou assemblé par des clous en cuivre tandis que des joncs en acacia à espacement rapproché sont fixés sur le bordé intérieur, un mode de construction léger et robuste rappelant celui d'un canoë. Un moteur de 25 à 35 ch. lui donnera de belles performances comme au début des années 1950 avec le champion de France de l'époque.

But as early as 1951, Henri Longuet, the renowned French pilot, vice-president of the Yacht Moteur Club de France won the formidable Lyon-Marseille-Cannes competition at the wheel of a Pierre Matonnat dinghy identical to the one presented here. An advertisement that appeared in the magazine *Le Yacht*, two years later emphasised Henri Longuet's wins, he was the French champion for the year 1953 on a similar dinghy. The Matonnat 445 dinghy is built of mahogany double planking assembled with brass nails whilst closely spaced acacia slats form the inner planking. This is a light but robust construction technique which brings to mind canoe construction techniques. A 25-35 hp engine ensures performances similar to those achieved at the beginning of the 1950s by the French champion of the period.





N°12

1970 ANGELO MOLINARI MA 165

15 000 - 20 000 €

Type : Classe O I / FB CORSA
Longueur : 4,60 m
Largeur : 1,85 m
Poids : env. 300 kg
Nombre de place(s) : 1/2
Moteur : Mercury 1100 SS
Type : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 1000 cm³
Puissance : 110 ch.

Type: Class OI/FB CORSA
Length: 4.60 m
Width: 1.85 m
Weight: approx. 300 kg
Seating: 1-2
Engine: Mercury 1100SS
Type: In Line 6
Capacity: 1000 cc.
Power: 110 hp

Le patronyme italien Molinari est omniprésent dans l'histoire de la compétition motonautique internationale à partir de l'après Deuxième Guerre mondiale. Tout commence lorsqu'Angelo, fils d'un fabricant de meuble de Lombardie, installe un petit chantier nautique artisanal à Tavernola près de Côme. L'habileté technique d'Angelo Molinari attire rapidement des demandes de la part de champions milanais en quête de coques rigides et légères pour moteurs hors-bord. Dès 1953, il enregistre son premier record du monde en adaptant un plan américain de petite coque trois points Swift pour le compte du champion milanais Massimo Leto di Priolo qui pulvérise la meilleure performance mondiale en catégorie X de 1000 cm³. Désormais, il ne se passe plus une année sans de nouveaux records ou titres en championnat obtenus sur un bateau construit par le premier des Molinari.

The Italian patronym Molinari was ever present in international motorboat racing history from the end of the Second World War. Everything started when, Angelo, the son of a furniture maker in Lombardia, opened a traditional boatyard in Tavernola near Como. Angelo Molinari's technical ability rapidly gained orders from Milanese champions in search of light but rigid hulls for outboard engines. He won his first world record in 1953 when he adapted an American Swift three point hull design for the Milanese champion Massimo Leto di Priolo, who crushed the world record in the X category of 1000 cc. From then on, not a year passed without new records or wins being obtained by boats built by the Molinari the first.



L'Italie est une des grandes patries des sports mécaniques sous toutes leurs formes avec des courses uniques en leur genre comme la Pavia-Venezia. Il s'agit d'un parcours de plus de 400 kilomètres semé d'embûches sur le sauvage fleuve Pô avec une ligne d'arrivée place Saint-Marc, de quoi déclencher un engouement annuel qui ne s'est jamais démenti. Depuis sa fondation en 1929, la seule participation à ce raid légendaire a motivé la construction de centaines de bateaux de tous les styles, dès lors auréolés du prestige de l'exploit. Le chantier réputé d'Angelo Molinari ne fait évidemment pas exception, des années 1950 à 1980. Le racer hors-bord présenté ici fait partie des unités spécialement commandées en version biplace par des pilotes pour « faire » la Pavia-Venezia. Le deuxième baquet est, de par le règlement de certaines catégories, réservé au mécanicien. Chargé de veiller en particulier aux ravitaillements, il est destiné, aussi et surtout, à descendre dans le lit du fleuve pour sortir des éventuels échouages brutaux dus aux nombreux bancs de sable dont la position est imprévisible.

Portant le numéro 290, cet Angelo Molinari a débuté à la Pavia-Venezia en 1974, piloté par Natale Biancardi dans la catégorie O I / FB CORSA. On le retrouve ensuite dans les annales de la course jusqu'aux années 1980 avant d'être remisé dans la région de Boretto. Dans les années 2000, il est impeccablement restauré par Jean Van Praet dans ses caractéristiques et coloris d'origine, à l'exception du pavillon belge, un petit ajout sentimental et familial que s'est autorisé le collectionneur. Son moteur six cylindres Merc 1100 SS, modèle produit de 1967 à 1967, est doté d'une embase spéciale de type « endurance ».

Italy is one of the great homes of all motor sports with unique races such as the Pavia-Venezia. This is a 400 kilometre route along the untamed river Pò, strewn with pitfalls and ending in the Piazza San Marco, that has provoked an unfailing annual enthusiasm ever since. Since the race was founded in 1929, involvement in it has given rise to the building of hundreds of boats of all types, immediately crowned with the subsequent prestige. Between the years of 1950-1980 Angelo Molinari's boatyard was no exception to the rule. This two-seater outboard racer was one of those especially ordered by racing drivers to participate in the Pavia-Venezia. The second bucket seat, according to the rules, was reserved for the mechanic. His main assignment was to ensure refuelling, however, he often spent most of his time on the river bed getting out of brutal encounters with unforeseeable sand banks.

Under the number 290, this Angelo Molinari started his Pavia-Venezia career in 1974, driven by Natale Biancardi in the OI/FB Corsa category. Mentions of this boat can be found in the yearbooks of the race until the 1980s before it was put into storage in the Boretto area. In the 2000s she was impeccably restored by Jean Van Praet who preserved the original characteristics and colour, to which he only added a Belgian flag, a sentimental addition. A 6 cylinder Merc 1100 SS produced between 1967 & 1969 has a special endurance lower unit.





N°13

1960 Club Racer KA 25

20 000 - 25 000 €

Type : Racer 3 points
Longueur : 4,50 m
Largeur : 1,80 m
Poids : 250 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Peugeot 403
Type : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1,3 l.
Puissance : env. 50 ch.

Type : 3 point Racer
Length: 4.50 metres
Width: 1.80 metres
Weight: 250 kg
Seating: 1
Engine: Peugeot 403
Type: In line 4
Capacity: 1.3l
Power: approx. 50 hp

À la fin des années 1950, la plus légère des catégories internationales de racer trois points – la classe KA de 250 kg - existe bien sur le papier en Europe continentale mais peu répandue. Un groupe de pilotes amateurs de clubs normands décide de se lancer dans la création d'une petite série de coques pour organiser une confrontation directe dans la même catégorie sans passer par des formules de compensation avec des bateaux plus lourds. Ces racers participeront aussi à des réunions internationales comme le Grand-Prix de Caen en 1962. Ces racers sont de construction artisanale sur des formes issues de la célèbre et imbattable firme américaine Ventnor, l'inventeur de la coque trois points. Certains exemplaires vont monter des moteurs de Renault R8, d'autres, comme celui-ci, de Peugeot 203.

At the end of the 1950s the lightest of the international 3 point racers category – the KA 250 kg class – did indeed exist on paper in continental Europe, but was not widespread. A group of amateur pilots from clubs in Normandy decided to create a small series of hulls so that they could compete directly in the same category without having to go through the compensation system necessary when competing against heavier vessels. These racers also took part in international meetings, such as the Caen Grand Prix in 1962. These handcrafted racers were based on a design created by the well known and unbeatable American firm Ventnor, the inventor of the 3 point hull in the late 1930's. Some were equipped with Renault R8 engines, others, like this one with Peugeot 403 engines.



Il a été retrouvé en Normandie dans les années 1990 sans moteur, puis entièrement restauré par Hervé Fressard qui l'a doté d'un moteur de Peugeot 403. Jean Van Praet a fait repeindre le carénage en bleu. De rares photos d'archive le montre en pleine compétition au tout début des années 1960.

Il s'agit probablement d'un des deux derniers survivants de cette série originale de moins de dix unités, si ce n'est le dernier.

This boat was found in Normandy in the 1990s with no engine. It was then entirely restored by Hervé Fressard who equipped it with a Peugeot 403 engine. Jean Van Praet had the fairing painted in blue. Rare photos show the boat racing at the very beginning of the 1960s.

This is one of the rare surviving examples of the original series that was made up of less than 10 units. It may indeed be, the last surviving example.





N°14

1989 SPERONI R2 (1500)

20 000 - 25 000 €

Type : Coque 3 points
Longueur : 4,25 m
Largeur : 2,10 m
Poids : env. 350 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Alfa Romeo
Type : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1,5 l.
Puissance : env. 145 ch.

Type: Racer 3 points
Length: 4.25 metres
Width: 2.10 metres
Weight: circa 350 kg
Seating: 1
Engine: Alfa Romeo
Type: In Line 4
Capacity: 1.5l
Power: approx. 145 hp

Les racers trois points, tous à moteur avant jusqu'au début des années 1970, ont connu une mutation vers le moteur arrière, à l'image des automobiles de course plus d'une décennie auparavant. Bien que soumis à des contraintes très différentes des voitures, cette transformation était guidée par des motivations techniques proches pour obtenir, entre autres, un meilleur centrage de masses et libérer l'avant afin d'améliorer l'aérodynamique. Les racers inboard à moteur arrière représente une dernière approche pour préserver la coque trois points avant la domination quasi générale du catamaran à partir des années 1990. Parmi les meilleurs spécialistes italiens de la préparation de ce type de racer, Ivo Speroni a commencé sa carrière comme mécanicien attiré du grand champion et recordman Leopoldo

Three point racers all had engines at the front until the beginning of the 1970s, when they evolved towards a rear engine much like racing cars had done a decade earlier. Even though the vessels were subjected to different constraints to those of the automobile, this transformation was inspired by similar technical motivations : to obtain more balanced weight distribution and to liberate the aft for optimum aerodynamics. The inboard racer with the engine at the rear represents a final approach to preserve the three point hull before the overall domination of the catamaran from the 1990s onwards. Ivo Speroni, among the best specialists of engines for this type of racer in Italy, started his career as personal mechanic to the great champion and recordman Leopoldo Casanova in the 1960s, before

Casanova dans les années 1960 avant de développer une « officina » très réputée sur les rives du fleuve Pò. Déjà très habile en matière mécanique, le « sorcier » de Boretto commence aussi une carrière de constructeur dès le milieu des années 1970. Il signe des racers dans les petites et moyennes cylindrées comme cet exemplaire de la catégorie R2 de 1500 cm³ lancé en 1989. Ce bateau débute en course la même année avec le pilote Franco Bergamini au volant, portant le numéro 176. Il court quelques années puis est re-motorisé avec un 4 cylindres Fiat 128 de 1300 cm³ pour entrer dans une formule de promotion spécifique développée par Fiat avec la collaboration du regretté champion, constructeur et multi-recordman du monde Fabio Buzzi (1943-2019).

Le bateau est vendu au français Bernard Pottier qui conserve le numéro de course et reste équipé du moteur Fiat 128. Jean Van Praet acquiert le bateau en 2012. Il confie alors aux ateliers Speroni la remise en place d'un 4 cylindres Alfa Romeo 1500 pour revenir à la catégorie d'origine. Le bateau est entièrement révisé à cette occasion. Il participe ensuite à plusieurs meetings historiques sous le numéro 4, dont le dernier en juin 2018 à Sacca di Colorno, sur le Pò.

opening a highly reputable « officina » or workshop on the banks of the river Pò. He was already a technical master of mechanics, the « wizard » of Boretto also started a career as a boat builder in the mid 1970s. He was responsible for racers of small to medium cylinder capacity like this one of the R2 1500cm³ category launched in 1989. This boat started racing that same year, piloted by Franco Bergamini, with the number 176. She raced for several years and was then equipped with a new 4 cylinder Fiat 128 of 1300cm³ in order to partake in a particular promotion developed by Fiat and the late champion, boat builder & recordman Fabio Buzzi (1943 -2019).

The boat was sold to a French man Bernard Pottier who kept both the number 176 and the Fiat 128 engine. Jean Van Praet acquired the boat in 2012. He then asked the Speroni workshop to exchange the engine for a 4 cylinder Alfa Romeo 1500, in order to return to the vessel's original category . The boat was entirely overhauled at the time. She then took part in several historical rallies with the number 4 , the last took place in 2018 at Sacca di Colorno on the river Pò.





N°15

1989 LUCINI R 1500N Elena II

20 000 - 25 000 €

Type : Racer 3 points
Longueur : 4,25 m
Largeur : 2,10 m
Poids : 350 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Alfa Romeo
Type : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1,5 l.
Puissance : env. 145 ch

Type: Racer 3 points
Length: 4.25 metres
Width: 2.10 metres
Weight: 350 kg
Seating: 1
Engine: Alfa Romeo
Type: In Line 4
Capacity: 1.5l
Power: approx. 145 hp

Dans les années 1980, alors que la compétition motonautique internationale est dominée par les catamarans à moteurs hors-bord, des pilotes italiens restent très attachés au pilotage « classique » des racers 3 points à moteur inboard, un héritage des années 1940 et 1950 avec un apogée dans les années 1960. La Fédération italienne prend donc l'initiative de maintenir des catégories spécifiques avec plusieurs cylindrées siglées de la lettre N pour « Nazionale ».

Cet exemplaire a été construit en 1989 pour entrer, dès l'origine, dans la catégorie R 1500N. Il est l'œuvre du chantier Lucini de Lipomo, dans les faubourgs de Côme. Cet établissement fondé au début des années 1970 sous le nom de Lucini & Frigerio s'est imposé rapidement au plus haut niveau dans différentes catégories hors-bord et inboard.

In the 1980s, whilst international motorboating races were dominated by catamarans with outboard engines, some Italian pilots remained attached to the « classic » driving of the 3 point hull racers with inboard engines, inherited from the 1940s & 1950s, peaking in the 1960s. The Italian Federation therefore made a point of retaining specific categories with several cylinder capacities, marked with the letter N for Nazionale. This example was built in 1989 to take part in the R1500N category. It is the work of the Lucini boatyard of Lipomo in the suburbs of Como. This workshop founded at the beginning of the 1970s under the name of Lucini & Frigerio rapidly made a name for itself at the highest level of inboard & outboard racing categories.

Constructeur mais également restaurateur de grand talent, Lucini s'est vu confier des pièces historiques aussi importantes que le fameux San Marco KD 800 à moteur Ferrari V12 375 MM de 1957.

En 1989, c'est le pilote Paolo Romagnoli qui fait débiter ce racer 1500 en course avec le numéro 77. Pendant quatre saisons, il participe au championnat d'Italie sous les couleurs de l'Annabella Racing Team.

De 1994 à 1997, le bateau passe aux mains du pilote suisse Fausto Spacio de Campione d'Italia dans le Tessin, qui s'aligne sous le numéro 64 en catégorie R 1500 (non limitée aux pilotes italiens) dans diverses compétitions avec de beaux résultats :

- Meilleur tour au championnat d'Italie de régularité à 136,106 km/h en 1994
- 2^{ème} du Trofeo Città di Stagno di Roccabianca et 2^{ème} des R1500 au Trofeo Due Ponti, à Boretto la même année.
- 5^{ème} de la Pavia-Venezia en 1995 à la moyenne de 132,463 km/h et 1^{er} en catégorie R.
- 3^{ème} du Gran Premio Città di Campione en 1995.

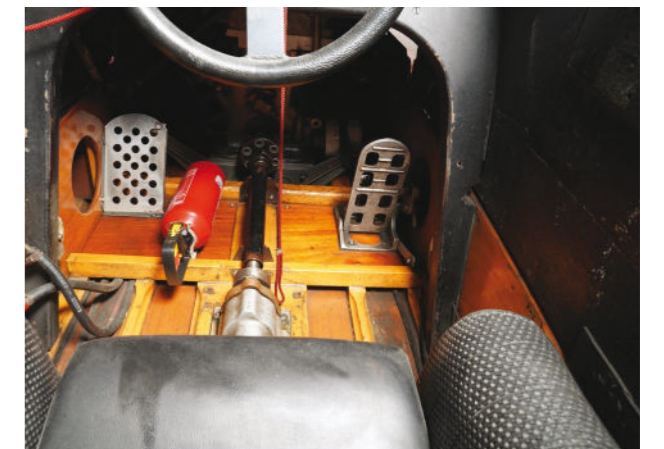
Jean Van Praet l'acquiert en 1998 et participe à divers rassemblements historiques dès cette année-là avec ce racer toujours très performant.

Lucini is not only a builder but was also a restorer of great talent & thus many historical pieces were entrusted to him, amongst which, the famous 1957 San Marco KD 800 equipped with a Ferrari V12 375MM engine.

In 1989, the pilot Paolo Romagnoli raced for the first time with this boat under the number 77. He took part in the Italian Championships over 4 seasons under the colours of the Annabella Racing team. From 1994 to 1997, the boat was piloted by Fausto Spacio of Campione d'Italia in the Tessino region, who raced under the number 64 in the R 1500 category (yet not reserved to Italian pilots alone) in a great many competitions with impressive results.

- Best round in the Italian Regularity Championship at 136,106 kph in 1994
- Runner-up in the Trofeo Città di Stagno di Roccabianca and runner-up in the Trofeo Due Ponti at Boretto, that same year.
- 5th in the Pavia-Venezia in 1995 with an average speed of 132,463 kph, winner of the R category.
- 3rd in the Gran Premio Città di Campione in 1995.

Jean Van Praet acquired the boat in 1998 and participated in various historical rallies from then on.





N°17

1971 TIMOSSI R6

40 000 - 50 000 €

Type : Racer 3 points
 Longueur : 6,04 m
 Largeur : 2,30 m
 Poids : 900 kg
 Nombre de place(s) : 1
 Moteur : Chrysler 383 Big Block
 Type : 8 cylindres en V
 Cylindrée : 6.2 l.
 Puissance : 500 ch.

Type : Racer 3 points
 Length: 6.04 m
 Width: 2.30 m
 Weight: 900 kg
 Seating: 1
 Engine: Chrysler 383 Big Block
 Type: V8
 Capacity: 6.2l
 Power: 500 hp

Carlo Timossi qui fonde son chantier sur le lac de Côme en 1950 reste en activité jusqu'aux années 1980. Constructeur méticuleux à la recherche constante de la précision et de la qualité, Timossi ne travaille que sur commande. Sa production va s'étendre jusqu'à de luxueux runabouts de grand tourisme mais son nom reste surtout attaché à une lignée de racers trois points de grande puissance dont son nom est devenu la référence incontestée de 1952 à 1975. Les célèbres bateaux de record du début des années 1950, celui d'Achille Castoldi à moteur Ferrari V12 *Arno XI* ou le fabuleux *Laura III* de Mario Verga équipé de deux moteurs Alfa Romeo 159 ont marqué leur temps. Dans la décennie suivante, le comte Mario Agusta, déjà célèbre pour les hélicoptères éponymes et les motos MV, crée une imbattable écurie

Carlo Timossi who founded his boatyard on the shores of Lake Como in 1950 was active until 1980. A meticulous builder, forever on the look out for precision and quality, Timossi mainly worked to order. His production stretches to luxurious touring runabouts but his name is, above all, remembered for a series of powerful 3 point racers for which he was the unbeatable reference between the years of 1952 & 1975. The famous record breaking boats of the beginning of the 1950s, that of Achille Castoldi with a Ferrari V12 engine, *Arno XI*, or the fabulous *Laura III* belonging to Mario Verga and equipped with 2 Alfa Romeo 159 engines certainly made an unforgettable impression. Over the following decade Count Mario Agusta who was already well known for his helicopters & the MV motorbikes,



de racers Timossi, plusieurs fois championne du monde avec des pilotes de grand talent comme Guidotti, Marchisio, Petrobelli et Crivelli. Au tournant des années 1970, l'ancienne classification internationale des racers par le poids est abandonnée au profit d'une nouvelle formule basé sur la cylindrée. Timossi se voit alors confier l'adaptation de quatre coques de 900 kg Celli à la nouvelle réglementation et enregistre une poignée de nouvelles commandes correspondant à la jauge désormais en vigueur. En 1971, le gentleman driver Giovanni Cima, issu d'une importante famille d'industriels du papier basée autour du lac de Côme, se lance dans la nouvelle catégorie R6 limitée à 7 litres de cylindrée. Son nouveau Timossi est propulsé par un V8 Chrysler de 6,2 l. précédemment monté dans une Facel Vega. Son certificat de conformité est délivré par la Fédération italienne le 11 septembre 1971. Giovanni Cima participe à plusieurs reprises, entre autres au Grand Prix de la Foire de Milan et à la course Pavia-Venezia.



created an unbeatable racing team of Timossis, that became World Champion several times with such talented pilots as Guidotti, Marchisio, Petrobelli and Crivelli. At the beginning of the 1970s, the former international classification of racers by weight was abandoned and a new classification based on cylinder capacity was adopted. Timossi was given four 900 kg Celli hulls to be adapted according to the new regulations and also registered a handful of orders corresponding to the new class. In 1971, the gentleman driver Giovanni Cima, from a well known family in the paper industry based around Lake Como, launched himself into piloting the new R6 category limited to a cylinder capacity of 7 litres. His new Timossi was equipped with a Chrysler V8 of 6.2l which had previously equipped a Facel Vega. Its certificate of conformity was delivered by the Italian Federation on the 11th of September 1971. Giovanni Cima participated several times in, amongst others, the Grand Prix of Milan & the Pavia – Venezia race.





Il remporte dès sa première saison à Pallanza sur le lac Maggiore, le championnat d'Europe 1971 de la catégorie R6. Après sa carrière sportive, Cima qui dispose de vastes locaux, conserve son racer, sans moteur, à l'abri dans ses anciennes usines jusqu'en 1998. Jean Van Praet confie alors la restauration de la coque au chantier de Fioravante Dalo de Côme, un spécialiste des trois points issu des ateliers de course Molinari. Jean Van Praet fait ensuite livrer le bateau à Ivo Speroni qui l'équipe d'un V8 Chrysler Big Block de même cylindrée que le moteur d'origine. Souhaitant renouer avec l'esthétique classique des Timossi de l'âge d'or, un nouveau carénage en aluminium est réalisé avec « muso aperto » à l'avant, la fameuse entrée d'air conquérante des champions du monde des années 1960. Jean Van Praet collectionne ensuite les récompenses dont un « Best of show » au meeting de Milan sur l'Idroscalo au début des années 2000. Il s'agit ici d'un des derniers Timossi construits dans la catégorie la plus puissante et les racers de ce chantier sont rares. Sur une petite cinquantaine - tout au plus - de bateaux recensés, il en reste moins d'une douzaine dont une majorité de cylindrées petites ou moyennes, certains dans des musées ou non navigants.

During his first season, he won the 1971 European Championship in Pallanza on Lake Maggiore in the R6 category. When his sporting career ended, Giovanni Cima, who had vast warehouses at his disposal, kept his old racer, without its engine, under cover in an old factory space until 1998. Jean Van Praet had the hull restored by the Fioravante Dalo's boatyard in Como, a specialist in 3 point racers having been trained at Molinari's racing workshop. Jean Van Praet then delivered the boat to Ivo Speroni who installed a Chrysler V8 Big Block engine of the same cylinder capacity as the original engine. Wishing to reconnect with the classic Timossi aesthetics of the Golden Age, a new aluminium muso aperto fairing was made, with the renowned and conquering air scoop of the World champions of the 60s. Jean Van Praet then proceeded to collect prizes amongst which that of "Best of Show" at the Milan Rally on the Idrascalo in the year 2000. This boat is one of the last Timossis built in the most powerful category. Racers from this boatyard are a rarity. Of the 50 boats identified, less than a dozen still exist, most being of small or medium cylinder capacity. Some are in museums, others are unseaworthy.





N°18

1989 LUCINI R1500N/R2000N

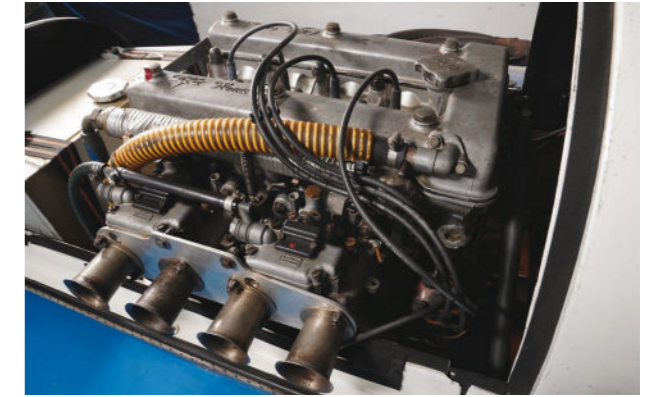
25 000 - 30 000 €

Type : Racer 3 points
Longueur : 4,80 m
Largeur : 2,00 m
Poids : env. 350 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Alfa Romeo GTV 2000
Type : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 2.0 l.
Puissance : env. 165 ch.

Type : 3 point racer
Length: 4.80 m
Width: 2.00 m
Weight: 350 kg
Seating: 1
Engine: Alfa Romeo GTV 2000
Type: In Line 4
Capacity: 2.0l
Power: approx. 165 hp

Construit en 1989 par le chantier Lucini à Côme, initialement pour courir dans la catégorie R 1500N (Nazionale), ce racer a couru le championnat d'Italie jusqu'en 1991 en portant le numéro 74. En 1992, le bateau va retourner au chantier pour un allongement de sa coque afin de correspondre à la nouvelle jauge de la classe R3 de 2000 cm³. Il est désormais inscrit sous le numéro 28 et est propulsé par un moteur 4 cylindres Alfa Romeo GTV de 2 litres. Ce moteur tout en aluminium, issu des Giulia coupé Bertone 2000 GT Veloce, est alimenté par deux carburateurs horizontaux Weber 40 DCOE et développe environ 165 ch. À partir de 1995, il devient la propriété du pilote Gianni Sarti qui l'engage en course sous le numéro 14, toujours équipé de son

Built in 1989 by the Lucini boatyard in Como, this racer was initially designed to compete in the R1500N (Nazionale) category and took part to the Italian Championship until 1991 under the race number 74. In 1992 the boat returned to its builder to have her hull lengthened, in order to qualify for the new specifications of the R 2000 cc. category. Her number was then 28 & the engine was a 2 litre 4 cylinder Alfa Romeo GTV. This aluminium engine, taken from the Giulia Coupé Bertone 2000 GTV Veloce was powered by 2 horizontal Weber 40 DCOE carburettors and reached about 165 hp. From 1995 she belonged to the pilot Gianni Sarti who raced under the number 14, still equipped with her Alfa Romeo GTV 2000. At the wheel of this boat, Sarti



Alfa Romeo GTV 2000. Sarti, au volant de ce bateau très rapide, termine 3^{ème} à la Pavia-Venezia en l'an 2000 et s'adjuge la 2^{ème} place au Trofeo Petrobelli qui récompense les meilleurs temps sur une section chronométrée du Pô, à San Benedetto, pendant la Pavia-Venezia en juillet 2003.

L'année suivante et jusqu'en 2005, ce racer Lucini R2000N est piloté par Fabio Grazioli qui porte le numéro 74. Très actif, Grazioli se classe 7^{ème} de la Boat Racing Cup 2004 dans la catégorie « Racer » puis, en 2005, termine 2^{ème} du championnat d'Italie de la même catégorie. Il participe aussi, la même année, à la 64^{ème} course Pavia-Venezia. En 2006, ce bateau entre dans la collection de Jean Van Praet qui participe, dès lors, à plusieurs rassemblements historiques.

reached 3rd place in the Pavia-Venezia race in the year 2000 and in July 2003 he came 2nd in the Trofeo Petrobelli which rewards the highest speeds on a timed section of the Pô river, at San Benedetto, during the Pavia-Venezia race.

The following year and until 2005, this Lucini R2000N was piloted by Fabio Grazioli bearing the number 74. Being a highly active pilot Grazioli came 7th in the Boat Racing Cup in 2004 in the « Racer » category, then in 2005 he came 2nd at the Italian Championship for the same category. He also participated that same year in the 6th Pavia-Venezia race. In 2006, this boat became part of the Jean Van Praet collection and took part in several historical rallies.



BOTTA PURICELLI MILANO

Les moteurs marins BPM

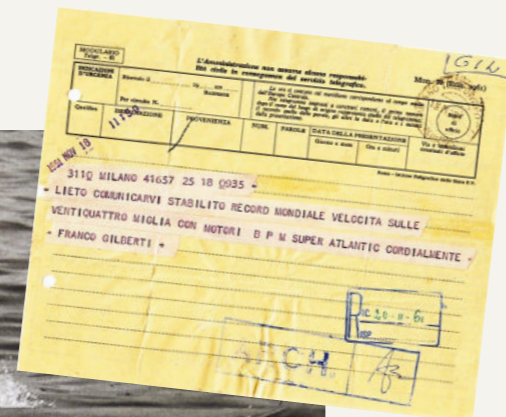
Avec leur palmarès sans équivalent dans les annales, accumulé en plusieurs décennies de compétition au meilleur niveau, les moteurs BPM ont définitivement marqué l'histoire du motonautisme. La fondation de cette firme italienne remonte à 1931, quand Messieurs Botta et Puricelli (le B et le P de la marque) s'associent à Milan (le M) avec le projet de fabriquer des moteurs pour bateaux de sport et défier la domination américaine sur le secteur de la compétition. La marque connaît aussitôt le succès et remporte, dès 1932, la célèbre course Pavia-Venezia fondée en 1929. La force des moteurs BPM vient de leur conception initiale, entièrement tournée vers la performance marine. En effet, à la différence des mécaniques issues de l'automobile, ils se montrent capables de tourner à haut régime pour délivrer leur puissance maximale pendant des heures. Durant les années 1930 et jusqu'à la décennie 1970, les 4 cylindres de 1,5 à 2,8 l. forment l'essentiel de la production BPM, à laquelle s'ajoute le remarquable V6 Atlantic. À la fois légers et robustes, relativement peu sophistiqués mais très étudiés dans le moindre détail, les moteurs BPM en aluminium vont accumuler des centaines de victoires et battre plus de soixante-dix records du monde. La firme BPM existe toujours, détenue et dirigée par la famille de l'ingénieur Pasti qui a succédé aux fondateurs au tournant des années 1970. Pasti est le concepteur, entre autres, du puissant V8 Vulcano très utilisé en course offshore. Installée non plus à Milan mais dans la région de Vérone, elle restaure les anciens modèles tout en fabricant essentiellement des transmissions et des renvois d'angle pour des bateaux équipés de ligne d'arbre, exportés en Europe mais surtout aux États-Unis.

With an unbeatable winner's list in the yearbooks accumulated over several decades, BPM engines have definitely left an imprint on motorboat racing. The firm was founded in 1931, when Mr Botta & Mr Puricelli (The B & the P of the brand) created a partnership in Milan (The M), the idea being to build motorboat engines to challenge the American domination in this field. The brand immediately met with success by winning the famous Pavia-Venezia race, (founded in 1929), as soon as 1932. The strength of BPM engines lies in their initial conception, entirely devoted to marine performance. In fact, unlike car engines, they are capable of running at high speed & delivering maximum power over several hours. During the 1930s and up until the end of the 1970s, the 1.5l to 2.8l engines made up the best part of BPM production, to which we may add the outstanding Atlantic V6. Both light & robust, unsophisticated but carefully designed the aluminium BPM engines were to accumulate hundreds of victories and break more than seventy world records. BPM still exists today, owned & run by the Pasti family who took over from the founders in the 1970s and moved from Milan to Verona. Pasti designed also the well known & powerful 8-liter Vulcano V8 which is often used in offshore racing. No longer situated in Milan but in the Verona area, the firm restores old engines but essentially makes transmissions & angular gearbox for boats equipped with propeller shaft, that they export to Europe but above all to the U.S.A.



Sa spécialité marine n'a pas empêché BPM de faire quelques incursions étonnantes en course automobile, avec la légendaire firme Cisitalia. En 1952, les Dusio, père et fils, vont tenter un retour de leur modèle 202 en augmentant considérablement sa puissance. Peu de constructeurs italiens d'automobile sont enclins à soutenir le projet. C'est le pilote français Charles Pozzi, fin connaisseur du petit monde motonautique, qui a déjà suggéré aux Dusio de se tourner vers BPM Motori Marini avec le montage d'un quatre cylindres de 2 litres dans une D46. Pour la nouvelle 202, en version D, Carlo Dusio passe un accord de licence avec le motoriste milanais pour la fabrication spécifique d'une petite quantité de quatre cylindres de 2,8 l., le cheval de bataille de BPM en compétition. La 202-D n° 621 qui prend le départ des Mille Miglia 1952, avec Carlo et Piero Dusio à la barre, dispose donc de 160 ch. à 5300 t/mn. Son embrayage va vite en faire les frais, donnant le coup de grâce à la tentative de renaissance de la firme turinoise, seule une poignée de 202-D de tourisme étant finalement produite. Sans ce défaut de préparation non imputable à BPM, le très robuste quatre cylindres des records du monde nautiques aurait probablement permis à Cisitalia de surnager encore un temps.

Despite being specialised in marine engines, BPM made some stunning forays into the car racing world with the legendary Cisitalia firm. In 1952, the Dusios, father & son, attempted the revival of their famous model 202, by significantly increasing its power. Few Italian builders wanted to support the project. The French driver Charles Pozzi, a connoisseur in the nautical sporting world, had already suggested that the Dusios contact BPM Motori Marini, first for the assembly of a 4 cylinder, 2l. engine in a D46. For the D version of the new 202, Carlo Dusio signed a licence agreement with the Milanese engine manufacturer to produce a small quantity of a specific 2.8l, 4 cylinder engine, the BPM hobby horse of boat racing. The 202-D N° 621 on the starting line of the Mille Miglia 1952, with Carlo & Piero Dusio in the cockpit - thus had 160 hp at 5300 revs/min. At the expense of the clutch which rapidly broke, putting an end to the tentative revival of the firm of Turin. Only a handful of 202-D with this pleasure boating engines were made. Without this defect, which cannot be blamed on BPM, the robust world record breaking, 4 cylinder engine would probably have allowed Cisitalia to keep afloat a while longer.





N°19

1949 ABBATE Class M 2800

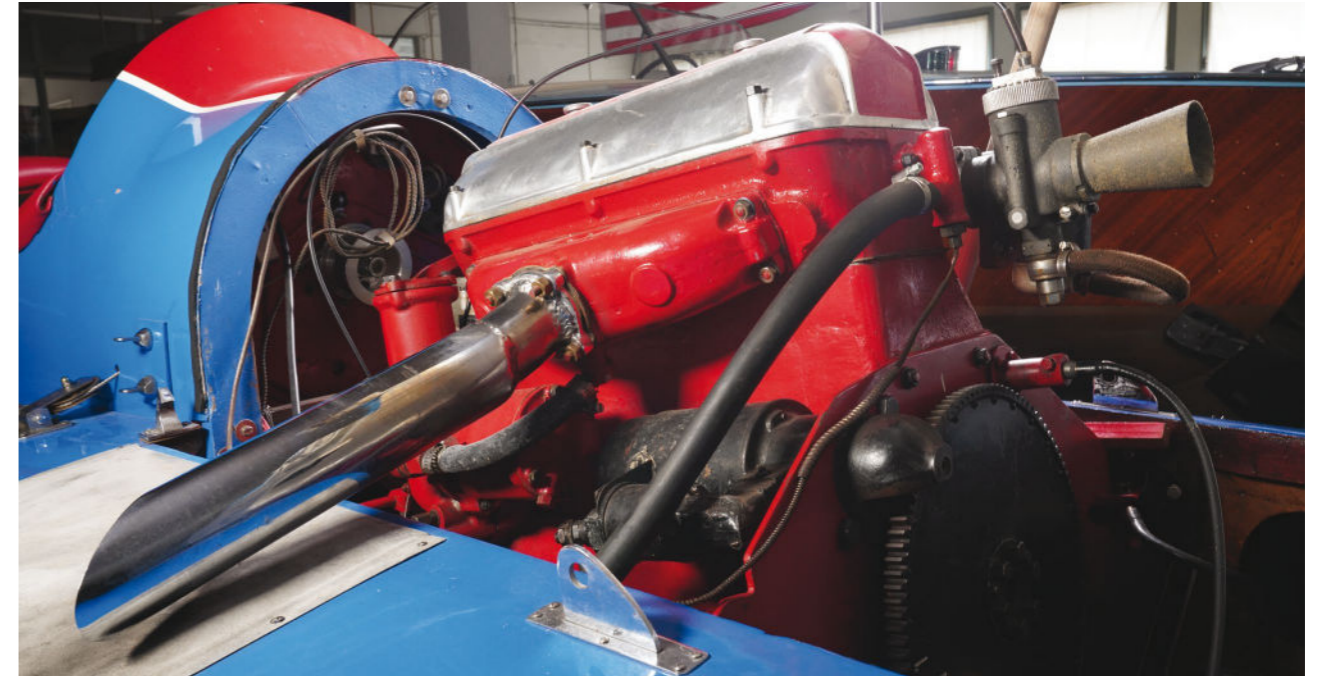
60 000 - 80 000 €

Type : Racer 3 points
Longueur : 4,90 m
Largeur : 2,15 m
Poids : 500 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : BPM 2800 SS
Type : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 2.8 l.
Puissance : env. 165 ch.

Type : 3 point Racer
Length : 4.90 m
Width : 2.15 m
Weight : 500 kg
Seating : 1
Engine : BPM 2800 SS
Type : In Line 4
Capacity : 2.8l
Power : approx. 165 hp

La carène dite « à trois points » qui domine la compétition motonautique mondiale pendant plus de trois décennies, est, sans ambiguïté, une invention américaine. À partir de la fin des années 1940, les constructeurs italiens vont lui apporter toute la créativité que leur sens esthétique et technique est capable de générer au point d'en faire, pour certains, de véritables œuvres d'art. Pourtant, cette aventure technique et sportive débute de manière plutôt cocasse et peu « sportive » en 1948, lorsque le champion américain Robert Bogie se rend à l'invitation de la Fédération italienne et participe à une série d'épreuves dans le nord de l'Italie avec son racer trois points – dernier cri – le *Blitz III*. Ce dernier ne manque évidemment pas de dominer le plateau transalpin de la tête et des épaules.

The hull described as being « 3 point » that dominated the world of motorboat racing for more than three decades, is, without any ambiguity whatsoever, an American invention. From the end of the 1940s, Italian boat builders were to give their creative touch both technically and aesthetically to the type, to such an extent that their products became true works of art. This technical and sporting adventure, however, began in a somewhat comical manner in 1948 when the American champion Robert Bogie, was invited by the Italian Federation to participate in a series of races in the North of Italy, driving his up-to-date 3 point racer, *Blitz III*. The latter, quite obviously dominated the transalpine competitors hands down. There are two versions of the same story in the legendary history



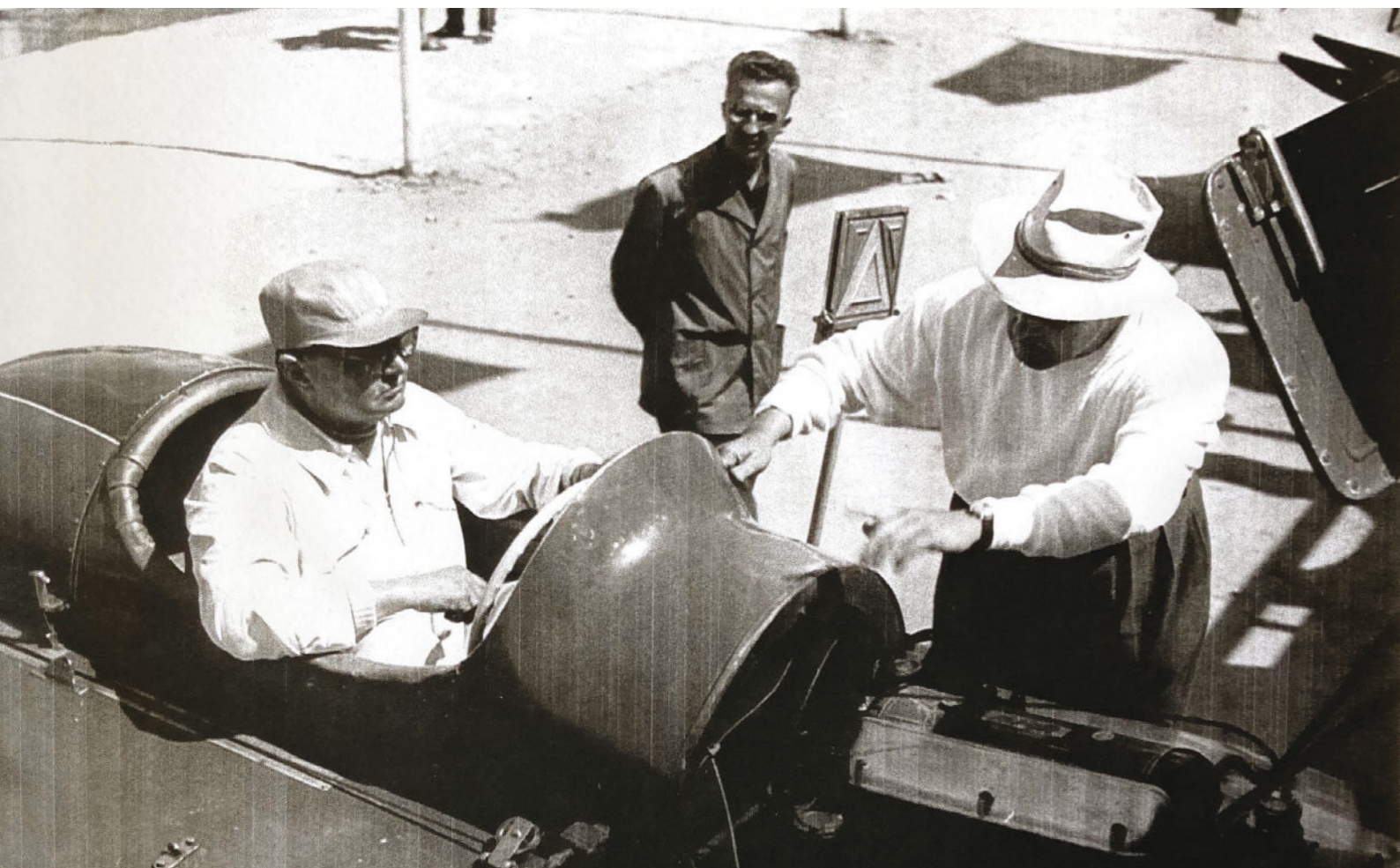
C'est ici que deux versions d'un même fait coexistent encore dans le récit légendaire de ce sport avec un même résultat. Que ce soient des ingénieurs du motoriste milanais BPM ou Guido Abbate en personne qui sont allés nuitamment, sous la tente, relever soigneusement les plans du *Blitz III*, il n'en demeure pas moins que c'est bien le chantier Abbate qui sort le premier racer italien capable de défier n'importe quel concurrent sur la planète. Détenteur de la formule magique, Guido Abbate ne se contente pas de produire une seule coque dans ses locaux d'Azzano sur le lac de Côme en 1949 mais quatre au total dont deux pour les grands champions italiens Selva et Scarpa et une pour le pilote français Louis Delacour.

Les succès qui s'en suivent ouvrent, à Abbate, la voie de la réussite qui va faire de son nom une marque réputée jusqu'à nos jours pour son haut niveau de performances. En février 1953, le racer trois-points Laura de Mario Verga équipé du même moteur de course d'usine Alfa Romeo que la monoplace de Formule 1 de Juan Manuel Fangio, champion du monde en 1951, bat le record du monde de vitesse à plus de 226 km/h.

of this sport, both leading to the same outcome. Whether or not BPM engineers from Milan, or Guido Abbate in person, went undercover of the night to meticulously note down the design, it is true that the Abbate boat yard produced the first Italian racers capable of confronting any competition on Earth. Having the magical formula in his possession, Guido Abbate didn't made one hull in 1949 in his premises in Azzano on Lake Como. He built four in all, two of which were for the great Italian champions, Selva and Scarpa, and one for the French racing driver Louis Delacour.

The success that followed opened the way to glory for Abbate, and made his name a reputable one, even today in terms of high performance. In February 1953, Mario Varga's *Laura III*, equipped with the same Alfa Romeo engine as that of the single-seater Formula 1 driven by Juan Manuel Fangio, the 1951 world champion, beat the World Speed Record at a speed of more than 226 km/h.





Dans ces mêmes années, la scène motonautique française n'est pas soutenue par les usines automobiles comme en Italie et les pilotes tricolores se situent davantage dans la catégorie des gentlemen drivers. Ils n'en remportent pas moins de brillants succès au plan national et international grâce à des montures aussi affûtées que l'Abbate 2800. L'une des particularités de l'époque est la pratique courante du prêt des bateaux entre champions et ce, pendant plusieurs saisons de course. C'est ainsi que durant toute la décennie 1950, ce racer Abbate s'illustre aussi bien avec Louis Delacour au volant qu'avec son éminent collègue Armand Machat aux commandes. Ce dernier, bat, entre autres résultats notables, le record du monde de vitesse en section endurance, le 11 novembre 1952 sur cet Abbate BPM.

Dans sa livrée bleue, ce racer n°3, avec son moteur de course BPM 2800 SS, est aujourd'hui le seul survivant de la mythique petite série fondatrice signée Abbate en 1949. Il a miraculeusement traversé trois décennies à l'abandon mais préservé complet. Restauré à l'initiative de Jean Van Praet à la fin des années 1990, la plus grande partie de ses bois sont encore d'origine tandis que son rare moteur de course doté de carburateurs Dell'Orto a été soigneusement révisé par son constructeur BPM, situé aujourd'hui près de Vérone, toujours gardien d'un savoir-faire unique et de ses précieuses archives.

The French motorboat racing world was not supported by any French car manufacturers of the period, as they were in Italy, and drivers under the French tricolour flag were part of the gentleman driver category. They, however, managed to win several national & international prizes thanks to such highly tuned boats as this Abbate 2800. At the time, it was usual practice to lend boats between drivers, and this over several racing seasons. Thus, throughout the 1950s, this Abbate was successful with Louis Delacour at the wheel as well as his eminent colleague Armand Machat. The latter, amongst other notable feats, beat the World Speed Record for endurance on the 11th of November 1952, driving the Abbate BPM number 3. With her blue livery, this 3 point racer, with her BPM 2800 S racing engine is the only survivor of the mythical, limited founder series signed by Abbate in 1949. Miraculously she survived abandonment over three decades & remained intact. She was entirely restored at the initiative of Jean Van Praet at the end of the 1990s. Most of her wooden parts are original whilst her rare racing engine equipped with Dell'Orto carburetors has been carefully serviced by the builder BPM, who is now located in Verona and is still the caretaker of the precious BPM archives.



N°20

1946 VENTNOR Class 135 (A)

40 000 - 50 000 €

Type : Racer 3 points
Longueur : 4,62 m
Largeur : 2,12 m
Poids : env. 350 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Ford-Offenhauser
Type : 8 cylindres en V
Cylindrée : 2.3 l.
Puissance : env. 75 ch.

Type : 3 point racer
Length: 4.62 m
Width: 2.12 m
Weight: 350 kg
Seating: 1
Engine: Ford-Offenhauser
Capacity: 2.3l
Power: approx. 75 hp

La catégorie de course de 135 C.I. est créée en 1931 par l'American Power Boat Association pour soutenir l'activité sportive touchée par la crise financière de 1929. Grâce à la présence de moteurs d'automobiles de série de cette cylindrée sur le marché, cette catégorie connaît le succès pendant plus de deux décennies car il est possible d'équiper un racer à des coûts abordables tout en obtenant de bonnes performances grâce à des préparateurs. C'est le cas du Ford V8 « Flathead » pour lequel la firme Offenhauser, réputée pour ses nombreuses victoires aux 500 Miles d'Indianapolis, propose un kit qui rend le Ford « small block » très compétitif dans sa catégorie. Le chantier Ventnor est fondé en 1902 à Atlantic City dans le New Jersey par Adolf E. Apel. Ses recherches le place rapidement

The 135 C.I. racing category was created in 1931 by the American Power Boat Association in order to support the sporting activity impacted by the 1929 financial crisis. Thanks to the availability of car engines of this capacity, this category was to experience considerable success over more than two decades as it was possible to equip a racer at a reasonable price and obtain good performances. This is true of the Ford V8 "Flathead". Offenhauser, with a reputation for first places in the Indianapolis 500 Miles race, offered a kit that rendered this Ford "small block" highly competitive in its class. The Ventnor boatyard was founded in 1902, by Adolf E. Apel in Atlantic City, New Jersey. Research rapidly placed Ventnor at the forefront of progress in terms of hull

à la pointe des progrès en matière de dessin des carènes pour améliorer leur potentiel de vitesse. En 1936, les Apel père et fils déposent un brevet qui va révolutionner le sport motonautique pendant près d'un demi-siècle : la coque hydroplane à trois points. Bientôt ses productions commencent à dominer la concurrence dans toutes les catégories de course, à commencer par les petites et moyennes cylindrées comme les classe 135 et 225 C.I. Le racer A 88 est construit en 1946 par Ventnor sur des plans de Rich Hallet pour le compte du colonel Holmes des services spéciaux de l'US Army. Holmes est alors basé à Paris, chargé, entre autres, du suivi de la récupération des composants du V2. Il fait envoyer son bateau en Europe, et, par la suite basé en Belgique, participe à diverses épreuves alors que le sport motonautique peine à redémarrer après la guerre en raison de nombreuses pénuries (matériaux, carburant, etc.). L'officier américain vend l'A88 au citoyen belge Philippe Enthoven en 1953 qui s'engage dans de nombreuses courses. Il remporte même le championnat d'Allemagne de l'Ouest en 1954 sur le lac de Constance après quoi il tente le record mondial de l'heure de la catégorie 135 sur le lac de Wothersee en Autriche, alors détenu par le champion Christoph Von Mayenburg à 118 km/h. Enthoven obtient d'excellents temps lors des essais préparatoires à plus de 128 km/h mais casse son arbre d'hélice lors de la tentative officielle. De 1955 à 1988, le bateau reste sagement à l'abri sur sa remorque au fond d'un garage Packard à Anvers, entièrement d'origine comme sorti de chez Ventnor en 1946. Seul le pavillon belge a été ajouté par son deuxième propriétaire. Le V8 Ford-Offenhauser est équipé de deux carburateurs Zenith Stromberg et d'une magnéto Scintilla Vertex. L'A88 est acheté par le collectionneur italien Baravalle lors d'une vente de la maison Christie's à Londres en 1991. Il le confie alors au Circolo Nautico Italiano pour une restauration préservant le plus possible toute son authenticité. Récompensé au rassemblement de l'ASDEC de la Villa d'Este un an plus tard. Il entre ensuite dans la collection Van Praet à la fin des années 1990, attentivement conservé depuis lors.



design, to improve speed potential. In 1936, the Apels, Father & Son, applied for a patent which would transform motorboat sports for almost a half century: the three point hydroplane hull. Rapidly its production came to dominate competition in all racing categories, starting with the small & medium capacity such as the 135 & 225 C.I. Classes. The "A88" racer was built in 1946 by Ventnor. It was designed by Rich Hallet for Colonel Holmes of the Special Services of the American Army. Holmes was based in Paris at the time, and amongst other things, was responsible for following up on the recovery of V2 components. He had his boat shipped over to Europe, and later based in Belgium, took part in various competitions even though the motorboat racing sport was much restricted, following the war because numerous shortages (materials, fuel etc.) In 1953, the American officer sold his boat to a Belgian citizen Philippe Enthoven who took part in a number of races. In 1954, he even won the West German Championship on Lake Constance, after which he tried to beat the hour speed world record of the category on Lake Wothersee in Austria. The record of 118km/h was then held by Christoph Von Mayenburg. Enthoven obtained remarkable speeds of more than 128km/h at the trials but his propeller shaft broke during the official competition. From 1955 – 1988, the boat remained quietly sheltered on a trailer in a Packard garage in Anvers, in identical condition to that of 1946 when it left the Ventnor workshops, the only addition being the Belgian flag added by the second owner. The V8 Ford-Offenhauser has two Zenith Stromberg carburetors & a Scintilla Vertex magneto. The A88 was bought by the Italian collector Ugo Baravalle at an auction at Christie's in London in 1991. The Italian owner asked the Circolo Nautico Italiano to restore it, keeping as much of its original authenticity as possible. A prize winner at the ASDEC rally of the Villa d'Este a year later, it became part of the Van Praet collection at the end of the 1990s and has been carefully maintained since.





N°21

1970 ANGELO MOLINARI

12 000 - 15 000 €

Type : Classe O1 / FB CORSA
Longueur : 4,60 m
Largeur : 1,85 m
Poids : env. 300 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Mercury 1350
Type : 6 cylindres en ligne
Puissance : 135 ch.

Type : Class O1/FB CORSA
Length : 4,60 metres
Width : 1,85 metres
Weight : approx. 300 kilogrammes
Number of Places : 1
Engine ! Mercury 1350
Type : In Line 6
Power : 135 hp.

Le chantier Angelo Molinari de Tavernola (Côme) a produit des coques correspondant à presque toutes les catégories de compétition, à trois points, de type catamaran ou en V. Les monocoques en V ont beaucoup évolué avec une amélioration notable de leurs performances à partir du tournant des années 1960. Ils ont permis à de nombreux pilotes de s'engager en championnat avec des moteurs le plus souvent issus de la série, plus accessibles que les hors-bords spécifiquement préparés pour les circuits. Ce racer Molinari est ici présenté en version monoplace pour la course entre bouées. Il est propulsé par un moteur six cylindres vertical deux-temps Mercury de 135 ch. du modèle « 1350 » produit de 1970 à 1973.

Angelo Molinari's boatyard in Tavernola (Como) produced hulls for almost every racing category, 3 point hulls, catamarans or V shaped monohulls. His V shaped monohulls greatly evolved and improved from the 1960s onwards. Many drivers could thus take part in championships using serial outboard engines which were more affordable than the work's outboards that were specifically prepared for racing. This single seater Molinari racer was prepared for racing around buoys during typical events of the time. It is powered by a vertical, 6 cylinder, two stroke, 135 hp Mercury 1350 engine produced from 1970 to 1973. The famous 6 cylinder Mercury engines revolutionized the outboard world



Les célèbres six cylindres Mercury ont révolutionné le marché mondial du hors-bord dès leur apparition en 1957. Ils n'ont pas toujours été noirs mais leur volume étant de plus en plus imposant au fil des ans par l'augmentation de cylindrée et de puissance, on raconte que le nouveau coloris de référence fut choisi sur les conseils avisés de la mère de l'ingénieur en chef de Mercury, Charles Strang. En effet, madame Strang avait résolu le complexe d'un embonpoint croissant en adoptant toujours des tenues noires, visuellement amincissantes. On ne connaît pas avec précision les résultats de ce monocoque Molinari en compétition dans les années 1970 mais il n'existerait que trois exemplaires survivants tirés de ce plan en V, dont le biplace n°290 de la collection Van Praet et un autre, monoplace également, conservé dans un musée de Miami.

market when they first appeared in 1957. They weren't always black, but as they grew in volume over the years gaining in cylinder capacity & power, it is said that the mother of Charles Strang, the chief engineer of Mercury, wisely suggested this choice. In fact Mrs Strang had overcome her complex for her increasing girth by dressing in black, a visually slimming colour. We don't exactly know the racing results of this Molinari monohull during the 1970s, however it appears that only 3 examples of this model, built according to this V shaped design, have survived. One being N°290 of the Van Praet collection, another, a single-seater version also, which is kept in a museum in Miami.





N°22

1957 BORWICK & SONS projet Lawless-Jaguar

25 000 - 30 000 €

Modèle : Classe KD 800
Type : Racer 3 points
Longueur : 5,40 m
Largeur : 2,30 m
Poids : env. 800 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur de destination : Jaguar XK 150
Type : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 3,8 l.
Puissance : env. 210 ch

Model: Class KD 800
Type: 3 point racer
Length: 5.40 m
Width: 2.30 m
Weight: 800 kg
Seating: 1
Intended Engine: Jaguar XK 150
Type: In Line 6
Capacity: 3.8l
Power: 210 hp

En Grande-Bretagne dans les années 1950, le motonautisme de record tient en quelques mots-clés : Lac Windermere, famille Campbell et Norman Buckley. Ce dernier est un gentleman driver fortuné qui s'est lancé, au volant d'une suite de racers de grosse cylindrée baptisés *Miss Windermere*, à l'assaut de plusieurs records du monde de vitesse dans la catégorie des 800 kg et plus. Le lac de Windermere, dans le comté de Cumbria, est un des rares plans d'eau intérieurs du Royaume-Uni suffisamment vaste et abrité, comme son voisin Coniston Water, où les tentatives motonautiques les plus ambitieuses comme celles de Buckley et de son ami Donald Campbell peuvent se dérouler. Entre les décennies 1940 et 1970, tout un petit écosystème tourné vers la performance s'est mis en place autour de ces deux personnages et de ces deux lacs,

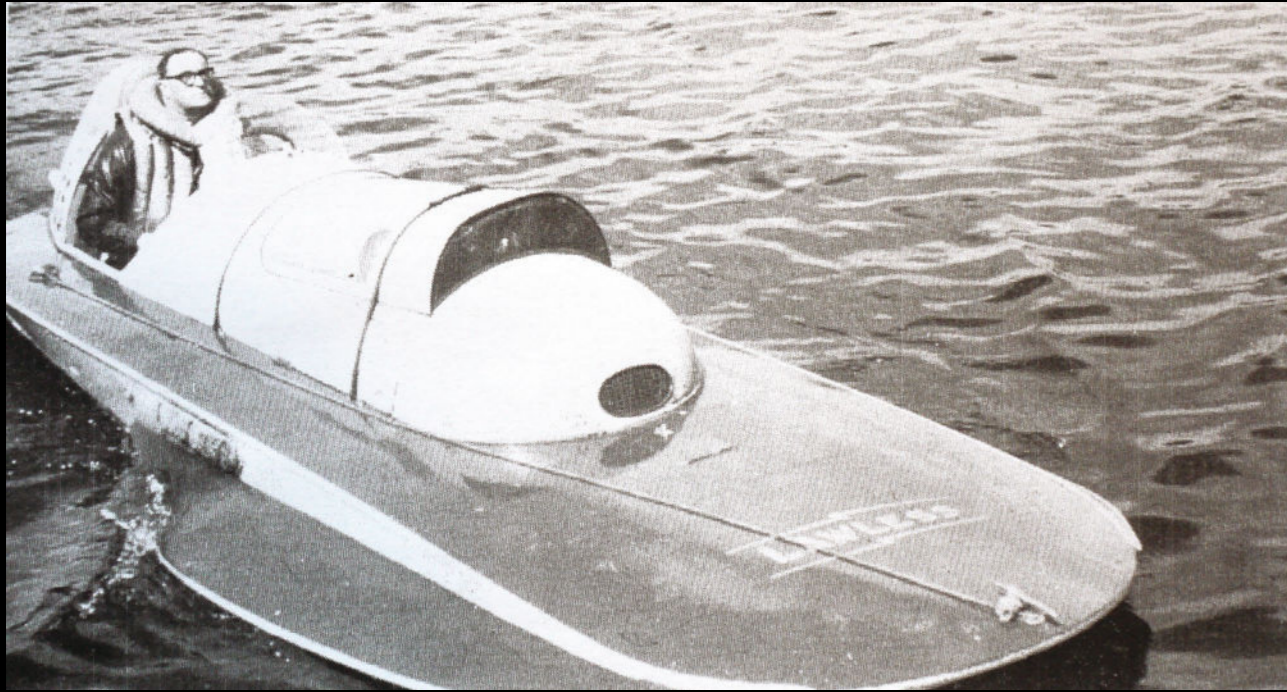
In the 1950s in Great Britain record speed boating was referred to in three key words: Lake Windermere, The Campbell family & Norman Buckley. The latter was a wealthy gentleman driver, who launched himself into breaking several world speed records in the 800 KG category, at the wheel of a series of large displacement boats all christened *Miss Windermere*. Lake Windermere in Cumbria, along with the neighbouring Coniston Water, is one of the only bodies of water large & sheltered enough, for the most ambitious of motor boating trials, like those of Buckley & his friend Donald Campbell, to take place. During the decades between 1940 & 1970, a small ecosystem was set up around these two personalities & the lake, attracting speed amateurs, particularly those of the automobile racing world. To attain



attirant à lui des amateurs de vitesse venus, en particulier, de la compétition automobile. Pour réussir, Buckley s'est entouré d'une équipe constituée, entre autres, de son beau-frère, l'ingénieur Arthur Henderson, et du chantier Borwick's of Bowness. En 1957, alors que Buckley vient de battre l'année précédente une nouvelle série de records mondiaux au volant de *Miss Windermere III*, Borwick's met en chantier un tout nouveau prototype aux lignes héritées de celles des imbattables trois points américains Ventnor mais nettement plus modernes que les précédentes dont *Miss Windermere III* représente un archétype. Ce racer de pointe de la catégorie des 800 kg est exécuté pour le compte du pilote automobile J.H. Lafone, un spécialiste des Allard. Le projet baptisé *Lawless* qui incluait initialement le montage d'un V8 Ford-Edelbroc, n'est pas mené à son terme, car lui est préféré un moteur 6 cylindres Jaguar XK 150 de 3,8 l.

success, Buckley surrounded himself with a team, made up of his brother-in-law, the engineer Arthur Henderson and the boatyard Borwick's of Bowness. In 1957, when Buckley had beaten a series of world records the previous year at the wheel of *Miss Windermere III*, Borwick's started to build a brand new prototype whose lines were inherited from the unbeatable American Ventnor 3 points, but were far more modern than the previous boats of which *Lady Windermere III* was an archetype. This 800 KG category speed racer was made to order for the racing car driver J.H. Lafone, an Allard specialist. The project was baptised *Lawless* and first included the assembly of a Ford-Edelbroc V8 engine, however, a 6 cylinder Jaguar XK150 3.8l was finally chosen.

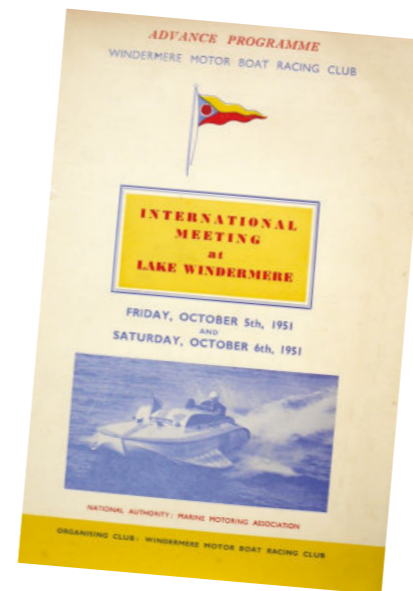




Ce racer à haut potentiel reste au chantier Borwick's pendant dix-huit mois, le temps de voir réaliser le nouveau bateau de record de Norman Buckley *Miss Windermere IV* construit exactement sur les mêmes plans et en utilisant les gabarits préparés pour *Lawless*, son sister-ship et prototype. Tandis que *Miss Windermere IV* va permettre à Buckley de battre plusieurs records du monde avec des moteurs Jaguar jusqu'au début des années 1970, le destin de *Lawless* est plus discret. On ne connaît que le nom de deux pilotes qui l'ont acquis successivement, Harry Dennison en 1959 puis Ron Beatty qui va l'équiper, à la fin des années 1960, d'un 6 cylindres Jaguar E-Type de 4,2 l. Comme beaucoup de racers importants, *Lawless* a été déposé de son moteur dans les années 1980 puis abandonné tandis que son glorieux alter-ego *Miss Windermere IV* était restauré et mis en vedette dans les collections permanentes du musée de Windermere. *Lawless* est retrouvé dans les années 1990 par un amateur anglais et Jean Van Praet en fait l'acquisition, sans moteur mais encore équipé d'une grande partie de son accastillage, de sa plaque de constructeur et de nombreuses pièces d'origine. Le nouveau projet débute par la reconstruction de la coque scrupuleusement à l'identique, chaque pièce de bois d'origine étant démontée pour être copiée. L'objectif étant de redonner à ce racer tout son potentiel de vitesse, il ne saurait être question de conserver certains éléments anciens de la structure pour des raisons évidentes de sécurité.

Jean Van Praet a ensuite hésité entre deux possibilités, la restauration de *Lawless* ou la transformation en une réplique de *Miss Windermere IV*, option déconseillée par les admirateurs de Norman Buckley... Dans les deux cas, ce projet passionnant et déjà bien avancé comprend l'installation d'un moteur Jaguar XK 150 alors que le multiplicateur d'origine de *Lawless*, inutile dans une automobile, a été miraculeusement retrouvé sous l'établi d'un atelier des environs de Windermere par un grand collectionneur anglais qui l'a remis bien volontiers à son collègue français

This high potential racer remained at the Borwick's boatyard for 18 months, while Buckley's new record breaking boat *Miss Windermere IV* was being built using exactly the same design and templates as those used for her prototype and sister ship *Lawless*. We know that *Miss Windermere IV* led Buckley to beat several world records, with the Jaguar engines from the end of the 1960's on. The destiny of *Lawless* is more discreet. We only know the names of two pilots who bought her successively. Harry Dennison in 1959 followed by Ron Beatty who equipped her with a 6 cylinder E-type 4,2l. engine at the end of the 1960s. Like many renowned racers, *Lawless* was deprived of its engine in the 1980s and abandoned whilst her alter-ego *Miss Windermere IV* was restored and put on display in pride of place in the permanent collection of the Windermere Museum. *Lawless* was found by an English connoisseur in the 1990s and Jean Van Praet acquired it, without an engine but with most of the original fittings, the famous boatyard's nameplate & various other original parts. The restoration project began with the identical reconstruction of the hull, each original wooden part being removed and copied identically. The objective was to return the racer's original speed potential, and as a result most of original wooden parts couldn't be kept for obvious safety reasons. Jean Van Praet then hesitated, should he restore *Lawless* or make a replica of *Miss Windermere IV*. Admirers of Norman Buckley advised him against the latter option. In either case, the exciting project is already well advanced. It should include the installation of a Jaguar XK 150 engine just as the original step up gear, useless in a car, had been miraculously found in a workshop in the Windermere neighbourhood by a fervent English collector who willingly gave it to his French colleague.



Results of Races 1960		List of Trophies 1960	
Rothwell's Points Cup (Awarded to Displacement Boats - Most Points for Season)			
1. ESTABELLE II	Z.68 A. H. Redman	5388	
2. VITESSE	K.40 R. H. Abbott	41	5147
3. SKIP II	Z.13 K. Evans	41	4066
4. THE COBRA	K.83 R. H. Beckett	22	3676
Donald Campbell's Silver (Displacement Boats - 17 ft. and under)			
1. SKIP II	K.13 K. Evans	11	3176
2. ESTABELLE II	Z.68 A. H. Redman	10	2613
3. VITESSE	K.40 C. H. Abbott	11	2373
4. KAREN	Z.125 S. R. Booth	7	2077
Combe Hill Golf Club Trophy (Most Accurate Steadings)			
1. KAREN	Z.125 S. R. Booth	24	1 4563
2. SKIP II	Z.13 K. Evans	41	1 5609
3. GULIETTA	Z.131 A. Ashell	23	4087
4. VITESSE	K.40 C. H. Abbott	41	2 7560
Stanfield's Memorial Rose Bowl (Best Attendance)			
1. VITESSE	K.40 C. H. Abbott	41	54
2. ESTABELLE II	Z.68 A. H. Redman	40	49
3. SKIP II	Z.13 K. Evans	41	41
4. THE COBRA	K.39 R. H. Beckett	22	38
Charles Wilson's Windermere Trophy (HYPERCLASS)			
1. SCAMPI	K.16 H. H. Mitchell	16	1840
2. LAWLESS	K.85 J. H. Lafone	16	2455
3. SCUTCH	K.49 A. H. Redman	7	2377

List of Trophies 1960	
K.40 VITESSE	Z.68 ESTABELLE II
C. H. Abbott	A. H. Redman
Mrs. Mabel Cumberland's Cup	David Tomlin's Cup
Mrs. Ruby Jones' Cup	H. G. Remson's Cup
Lady Campbell's Cup	Tyran's Wateridge Salver
E. C. Giles Challenge Rose Bowl	Reddy Trophy
Sir Lindsay Parkinson's Coronation Cup	Sir Charles Cresser's Cup
W. G. Johnson's Cup	E. H. Partington's October Cup and Replica
Z.13 SKIP II	Z.134 LITTLE MISS WINDERMERE III
K. Evans	N. H. Buckley
Holland Salver	R. Partington's Cup
Sir George McKay's Cup	Waterhead Challenge Rose Bowl
Beresy Cup	A. H. Redman's Trophy
Sir Lindsay Parkinson's Cup	Broad Leys Cup
K.83 THE COBRA	Z.125 KAREN
R. H. Beckett	S. R. Booth
Boker's Cup	J. Whithead's Cup
Sir George McKay's Memorial Cup	B. B. Stephen's Cup
G. R. Morrison's Cup	J. R. Johnson's Cup
Hirst Mitchell's Trophy	Jean Campbell's Cup
K.17 CHRIS	Z.131 GULIETTA
F. B. Lydell	A. Ashell
W. M. Lydell's Cup	D. W. E. Haller's Cup
K.29 MISTY MOON	K.49 SCUTCH
R. P. Williams	A. H. Redman and F. Astin
J. C. Atkinson's Cup	Ambridge Trophy (R.E.S.)
	John Villiger's Cup
	E. Milne Easton's Cup
	Fred Astin's Trophy
K.85 LAWLESS	K.85 SCAMPI
J. H. Lafone	H. H. Mitchell
R. G. Hornby's Cup	E. Cumberland's Cup
M.M.A. Cup	
Commander's Prize	
For Hydroplaners: Hirst Mitchell's Salver	
Commander's Prize	
For Displacement Boats: F. B. Lydell's Cross	
Vice Commander's Prize	
N. H. Buckley's LITTLE MISS WINDERMERE	
Rear Commander's Prize	
K. Evans' Skip II	



N°23

1973 DINO CELLI R5

40 000 - 50 000 €

Type : Racer 3 points
Longueur : 5,00 m
Largeur : 2,20 m
Poids : env. 500 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Alfa Romeo Montreal
Type : 8 cylindres en V
Cylindrée : 3,0 l
Puissance : env. 250 ch.

Type : 3 point racer
Length: 5.00 m
Width: 2.20 m
Weight: 500 kg
Seating: 1
Engine: Alfa Romeo Montreal
Type: V8
Capacity : 3,0l.
Power: approx. 250 hp

La présence de la famille Celli à Venise dans le secteur de la construction nautique est très ancienne et on retrouve son nom dans les résultats de compétition dès les années 1920. Le premier vainqueur de la légendaire course Pavia-Venezia fondée en 1929, Ettore Negri, pilotait une coque Celli à moteur hors-bord Elto. La production des racers Celli à coque trois points engagés dans les divers championnats nationaux et internationaux culmine dans les années 1950 et 1960, équipés essentiellement de moteurs de 1.300 à 2.500 cm³ Alfa Romeo, BPM ou Lancia. Les grands champions comme Antonio Petrobelli ont signé d'innombrables victoires au volant des racers du chantier vénitien installé sur l'île Sant'Elena. À partir du tout début des années 1960, il

The Celli family in Venice is well known in the boatbuilding industry and the name is found in racing results as far back as the 1920s. The first winner of the legendary Pavia-Venezia race founded in 1929, Ettore Negri, was piloting a Celli hull equipped with an Elto outboard. The production of 3 point Celli hulls taking part in the various national and international championships culminated in the 1950s and the 1960s and were for the most part equipped with 1.300 to 2.500 cc. Alfa Romeo, BPM or Lancia engines. Great champions such as Antoni Petrobelli won innumerable prizes at the wheel of these racers from the venetian boatyard based on the island of Santa Elena. However, from the beginning of the 1960s it is worth distinguishing between the signatures "Celli" & "Dino

faut cependant distinguer la signature "Celli" de celle de "Dino Celli" de la même famille. En effet, le chantier d'origine se dirige de plus en plus vers la construction de bateaux de plaisance en fibre de verre et de pneumatiques dans le cadre d'un accord avec le groupe Pirelli. Dino Celli, quant à lui, va continuer la production artisanale de racers, remportant, entre autres, la course Pavia-Venezia avec un de ses bateaux dès 1962.

Les racers trois points sont classés selon des critères de poids et de cylindrée. Cette coque Dino Celli de 1973 entre dans la catégorie R5 pour bateaux de plus de 2,5 litres. Un client d'Ivo Speroni, le « sorcier » de Boretto, souhaitait un bateau relativement léger et agile disposant de beaucoup de puissance. Il l'a alors chargé de réaliser spécialement un V8 Alfa Romeo Montreal en portant sa cylindrée de 2,6 litres à 3 litres et en installant une alimentation par carburateurs dotée d'une batterie de quatre Dell'Orto double corps en remplacement de l'injection d'origine.

La coque a été commandée nue à Dino Celli, puis équipée et préparée pour la course par Speroni, tandis que son carénage était réalisé sur mesure par Lucini & Frigerio à Côme.

Le bateau a débuté en compétition en 1974, piloté par Gerardo Milo portant le numéro 292. Cette année-là et la suivante, Milo a également participé à la Pavia-Venezia.

De 1976 à 1988, la relève est prise par le pilote Franco Bonazzi (n°130), engagé à la fois en catégorie R5 et en Formula 1, spécifiquement pour disputer le Trofeo Tricolore Formula 1 couru à Boretto sur le Pô en 1979. Bonazzi a ensuite prêté son bateau à Cesare Casarola en 1982 pour participer au Trofeo Contrà del Marciapiè à Lazise, portant toujours le numéro 130. Par la suite, Cesare Casarola va conserver le volant du racer jusqu'en 1985. Le bateau a ensuite été remis jusqu'en 1997, date à laquelle il a été acheté par le collectionneur français François Gabaroché pour participer à des rassemblements historiques. Deux ans plus tard, Jean Van Praet lui a succédé, conservant toujours ce numéro 130, souvenir de sa dernière compétition fédérale officielle en 1985. Depuis, ce Dino Celli à V8 Alfa Romeo a fait montre de très belles performances lors de démonstrations et de meetings, toujours savamment révisé et préparé par les mêmes ateliers Speroni de Boretto où il a été assemblé en 1973.



Celli", albeit both of the same family. The original boatyard was gradually evolving towards the construction of GRP and pneumatic pleasure boats within the framework of an agreement signed with the Pirelli group. Dino Celli, on the other hand, was continuing the traditional production of racers and winning, amongst other races, the Pavia-Venezia with one of his boats in 1962.

Three point racers were classified according to both weight & cylinder capacity. This 1973 Dino Celli hull is of the R5 category for boats of over 2.5 litres. A client of Ivo Speroni "the wizard of Boretto" required a relatively light & agile boat with great engine power. Speroni therefore, asked Dino Celli to build a hull while he was making a special Alfa Romeo Montreal V8, taking its cylinder capacity up from 2.6l. to 3l. and installing a battery of 4 Dell 'Orto double barrel carburetors replacing the original Spica fuel injection system.

The hull was ordered bare from Dino Celli and equipped and prepared for racing by Speroni whilst its fairing was made to measure by Lucini & Frigerio in Como. The boat started racing in 1974, piloted by Gerardo Milo under the race number 292. That year & the following one too Milo also took part in the Pavia-Venezia.

From 1976 on, the boat was handed over to Franco Bonazzi (n°130) who was registered in both the R5 and the Formula 1 categories, specifically in order to compete in the Trofeo Tricolore Formula 1 that took place in Boretto on the river Pô in 1979. Bonazzi then lent his boat to Cesare Casarola who would pilot the vessel until 1985. The boat was then put into storage until 1997 when it was bought by the French collector François Gabaroché in order to take part in historical rallies. Two years later Jean Van Praet took over, keeping the race number 130, a souvenir of her final official championship race in 1985. Since then, this Dino Celli with its Alfa Romeo V8 has kept up its great performances during shows and historic meetings, always expertly serviced & prepared by the same Speroni workshop in Boretto where it was assembled in 1976.





N°24

1995 SPERONI RACER

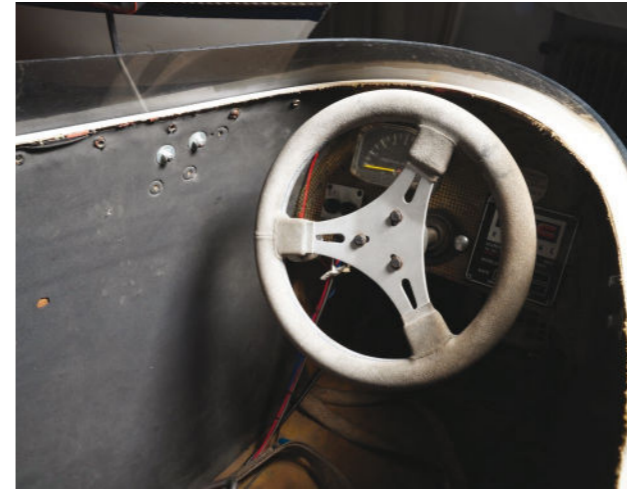
15 000 - 20 000 €

Type : Racer 3 points
Longueur : 5,05 m
Largeur : 2,10 m
Poids : env. 500 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Alfa Romeo Twin Spark
Type : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 2,0 l.
Puissance : env. 175 ch.

Type : 3 point racer
Length: 5.05 m
Width: 2.10 m
Weight: about 500 kg
Seating: 1
Engine: Alfa Romeo Twin Spark
Type: in Line 4
Capacity: 2.0l
Power: 175 hp

À partir du milieu de la décennie 1990, la catégorie baptisée sobrement «*Racer*» est la dernière création de la Fédération Motonautique Italienne pour maintenir une classe permettant aux ultimes coques trois points de participer officiellement à un championnat national. Elles sont désormais propulsées par des moteurs d'une cylindrée maximum de 2 litres et doivent respecter de nouvelles normes de sécurité plus strictes, incluant une protection du cockpit au dessus de la tête du pilote comme sur les catamarans mais sans cellule autonome. Il s'agit du dernier racer 3 points conçu et construit par Speroni après une trentaine d'années d'activité. Il est livré au pilote Marco Battaglini, numéro de course 60, et engagé dans le championnat italien inter-régional de la catégorie Racer. Il participe ensuite,

From the middle of the 1990s, the simply named category «*Racer*» was the last created by the Italian Motorboating Federation in order to allow the last 3 point hulls to participate officially in a national championship. They then had a maximum cylinder capacity of 2.0l, and had to respect stricter new security rules, including cockpit protection above the pilot's head as on the catamarans but without an independent cockpit cell. This is the last 3 point racer designed & built by Speroni at the end of more than 30 years of production. She was delivered to the driver Marco Battaglini, racing number 60, and took part in the Italian Inter-Regional Championship in the Racer category. In 1998 she took part in the Trofeo Orlando Bodda in Manerba del Garda. In 1999 a new driver, Vanni Bertoni, N°2, replaced



en 1998, au Trofeo Orlando Bodda à Manerba del Garda. En 1999, un nouveau pilote lui succède et c'est Vanni Bertoni qui porte le numéro 2. En 2000, c'est au tour du très rapide Paolo Ferrari de prendre le volant du dernier Racer Speroni. Il porte le numéro de course 47 et s'illustre dans le championnat d'Italie de la catégorie pendant toute l'année 2000, une brillante saison qu'il termine à la deuxième place. Jean Van Praet, très connaisseur des réalisations du chantier Speroni, tant au plan de la préparation mécanique que de la construction de coques de course, achète très rapidement après la clôture de la saison 2000, cet exemplaire encore tout auréolé de ses récentes prestations sportives.

Battaglini. In the year 2000, Paolo Ferrari rapidly took over driving the last Speroni Racer. Under the number 47 he shone out in the Italian Championship of the category for the year 2000, a brilliant season where he ended up in 2nd place. Jean Van Praet, a connoisseur of the Speroni productions both for engine preparation & racing hulls, rapidly bought this glorious boat at the end of the season in the year 2000.





N°25

1970 GHEZZI Classe SE

15 000 - 20 000 €

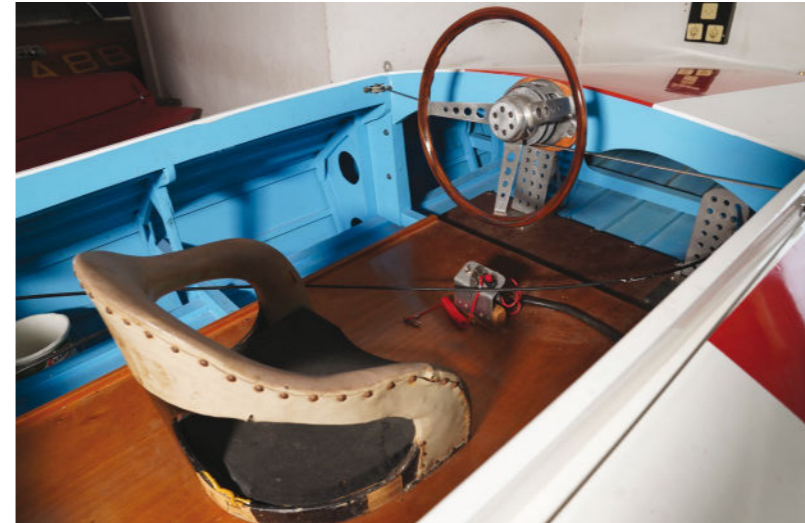
Type : Catamaran de compétition HB
Longueur : 4,40 m
Largeur : 2,10 m
Poids : env. 250 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Mercury
Modèle : Merc 1000
Type : 6 cylindres en ligne
Puissance : 100 ch.

Type: Outboard Racing Catamaran
Length: 4.40 m
Width: 2.10 m
Weight: approx. 250 kg
Seating: 1
Engine: Mercury
Model: Merc 1000
Type: In Line 6
Power: 100 hp.

Le chantier Ghezzi est un très ancien établissement de Boretto, installé sur les rives du fleuve Pô depuis des générations et spécialisé dans les bateaux de travail, de pêche et de transport, une tradition dans cette région baignée par cette artère économique vitale.

Cet établissement est donc aux premières loges pour assister aux compétitions motonautiques, une activité qu'il ajoute à sa spécialisation utilitaire dans les années 1960. Non content de se lancer dans l'arène avec des monocoques, fort de sa tradition de constructeur, Ghezzi saute le pas dès le début des années 1970 en produisant quelques rares exemplaires de catamarans de course pour moteur hors-bord.

The Ghezzi boatyard was an old Boretto establishment situated on the banks of the River Pô for generations, & specialised in utility vessels for fishing and transport, a traditional craft in the area where the most was made of this vital artery. The establishment was well placed to follow the motorboat races, and added this speciality to its utility activity in the 1960s. Not content to limit production to monohulls, Ghezzi took the plunge at the beginning of the 1970s and produced a few rare examples of outboard racing catamarans. The boatyard's name appears on the list of participants of the well-known Pavia-Venezia race from 1973 onwards in several categories, amongst which the SE category.



Le nom du chantier se trouve sur la liste des participants à la fameuse course en ligne Pavia- Venezia dès 1973 dans plusieurs catégories dont la SE.

Ce modèle est typique du design des catamarans italiens de la période dans des techniques très simples et efficaces. Leur esthétique épurée reflète une recherche constante de gain de poids. On rappellera que la formule catamaran représente en son temps, un révolution incontournable pour briller en compétition, comme le fut l'avènement de la coque à trois points quelques décennies plus tôt. La faible résistance à l'avancement de leurs fines carènes confère au catamaran un avantage décisif à puissance donnée, mais les premières tentatives, mises au point de manière empirique, ont un comportement aérodynamique aléatoire, tendant au décollage du plan d'eau, ce qui rend leur pilotage à haute vitesse particulièrement délicat.

Son classique moteur deux-temps Mercury Merc 1000 de 100 ch. de la fin des années 1960 a été préparé pour la course avec des ouïes de ventilation ménagées sur les côtés du capotage en aluminium, un palonnier pour la direction par câble, un arbre court et une embase de type course.

This model is typical of the Italian catamaran design of the period, using simple but efficient wooden building techniques. The purity of line is an indication of the constant search for minimum weight. It is to be remembered that the catamaran represented an inevitable revolution towards racing brilliance at the time, as was the creation of the three point hull several decades previously. The low resistance to progression of the streamlined hulls were a decisive advantage at a certain speed, but the first attempts put together, somewhat empirically, behaved in a haphazard aerodynamic way, taking off from the water, which made driving particularly sensitive.

The classic two-stroke, Mercury Merc 1000, 100 hp. engine of the end of the 1960s was tuned for racing with air vents in the aluminium hood, a cable rudder for steering, a short shaft and a racing base.



N°26

Ca. 1967 GONZAGUE OLIVIER Eden-Roc

15 000 - 20 000 €

Type : Dinghy de tourisme HB
Longueur : 4,70 m
Largeur : 1,80 m
Poids : env. 500 kg
Nombre de place(s) : 6
Moteur : Evinrude
Type : 4 cylindres
Puissance : env. 60 ch.

Type: outboard pleasure dinghy
Length: 4.70 m
Width: 1.80 m
Weight: approx. 500 kg
Seating: 6
Engine: Evinrude
Type: 4 cylinders
Power: approx. 60 hp.

Ce constructeur motonautique français reste peu connu malgré une production toujours d'excellente qualité, sans doute parce qu'il s'est surtout concentré sur le marché très concurrentiel de la Côte d'Azur dans les années 1960 et 1970.

Gonzague Olivier, natif du nord de la France, est avant tout un sportif accompli et éclectique. Après s'être tourné vers la course automobile, essentiellement au volant de Porsche, dans les années 1950, il se consacre ensuite au motonautisme en s'installant à Cannes tout en continuant à diriger son garage de Roubaix. G. Olivier aux commandes de ses bateaux, s'illustre dans diverses épreuves comme le grand prix de Boulogne-sur-mer ou les 24 Heures d'Aix-les-Bains. Il détient aussi un record de la traversée de la Manche

This French boatbuilder is little known despite high quality production, doubtless because he concentrated his efforts on the highly competitive market of the Côte d'Azur, in the 1960s and 1970s.

Gonzague Olivier was born in the North of France and was a master in a variety of sports. In the 1950s he concentrated especially on car racing, driving a Porsche. He then turned towards motorboat racing and set himself up in Cannes whilst maintaining his garage in Roubaix. Gonzague Olivier made a name for himself at the wheel of boats in various competitions, such as the Grand Prix de Boulogne-sur-Mer or the 24-hours of Aix-les-Bains. He also held a record for crossing the Channel on water-skis. The rapid growth of interest and demand for

en ski nautique. La croissance rapide de la demande en bateaux de tourisme au début des années 1960 l'incite à développer une véritable gamme dans son chantier situé à Cannes-la-Bocca, allant du petit dinghy « *Cavalaire* » de 12 pieds au cabin-cruiser « *Le Canadel* » de 24 pieds. Son modèle « *Eden-Roc* » est lancé initialement en version hors-bord puis, inboard, dotée d'une moteur Peugeot 403 Autobleu. D'abord doté d'une simple carène hydroplane, l'Eden-Roc est ensuite proposé avec la fameuse carène révolutionnaire en V profond avec virures longitudinales due à l'architecte américain Raymond Hunt. C'est de cette deuxième série, conçue pour la navigation en mer, même formée, qu'est issu l'exemplaire présenté ici en version pour moteur hors-bord. Bien que s'étant intéressé aussi à la construction en aluminium, Gonzague Olivier produit la majorité de ses unités en bois. Ainsi, la coque de l'Eden-Roc est bâtie sur membrures en acajou massif avec un bordage en stratifié d'acajou de qualité marine. L'ensemble du bateau a été dessiné par Gonzague Olivier, jusqu'aux pièces d'accastillages originales en aluminium AG5. Les productions de ce créateur hors-normes dans le petit monde de la construction nautique, sont réputées pour leur grande robustesse et leur facilité d'utilisation, ne nécessitant que peu d'entretien. Cet Eden-Roc, est ici équipé d'un moteur Evinrude dont G. Olivier était agent général. Tout propulseur plus récent de puissance équivalente donnera d'excellentes performances.

pleasure boats at the beginning of the 1960s incited him to develop a complete range of boats in his boatyard in Cannes-La-Bocca, from the small 12 foot dinghy, the "Cavalaire" to the 24 foot cabin cruiser the "Canadel". The "Eden-Roc" model was first launched with an outboard engine, followed by a Peugeot 403 Autobleu inboard engine. At first it had a simple hydroplane hull, but later was offered with the famous revolutionary deep V shaped hull with lengthwise steps designed by the American naval architect Raymond Hunt. This outboard version was from this second series which was designed to navigate on rough seas. Even though Gonzague Olivier was interested in aluminium construction, most of the units he produced were in wood. Thus, the hull of the Eden-Roc is built on a solid mahogany skeleton, with double planking of marine laminated mahogany. The boat was completely designed by Gonzague Olivier right down to the original AG5 aluminium fittings. The production of this unusual designer has a reputation in the small world of nautical construction for solidity and ease of use ; the boats require little maintenance. This Eden-Roc is equipped with an Evinrude engine, for which Olivier was the general agent. Any more recent engine of the same power will give excellent results.





N°27

1985 SPERONI R1500

15 000 - 20 000 €

Type : Racer 3 points
 Longueur : 4,60 m
 Largeur : 2,14 m
 Poids : 350 kg
 Nombre de place(s) : 1
 Moteur : Alfa Romeo 1500
 Type : 4 cylindres en ligne
 Cylindrée : 1,5 l.
 Puissance : env. 140 ch.

Type : 3 point Racer
 Length: 4.60 m
 Width: 2.14 m
 Weight: 350 kg
 Seating: 1
 Engine: Alfa Romeo 1500
 Type: In Line 4
 Capacity: 1.5l
 Power: approx. 140 hp

Lorsque le pilote Bruno Ganassi prend livraison de son nouveau racer de la catégorie R1500 chez Ivo Speroni à Boretto Po en 1985, il est équipé d'un moteur Lancia. Il porte alors le numéro de course 47 et s'avère d'emblée un des plus compétitifs du plateau. On remarque que la section avant du carénage n'est pas sans rappeler les lignes des Ferrari F1 du milieu des années 1980 mais, bien sûr, sans la prise aérodynamique à mi hauteur, impossible à utiliser sur l'eau. En 1988, ce racer rouge remporte la très convoitée Pavia-Venezia en catégorie 1500. Le bateau reste dans la famille pour les saisons suivantes et c'est Antonio Ganassi qui prend la relève. Il fait appel au « sorcier de Boretto » pour remplacer le moteur Lancia par un quatre cylindres Alfa Romeo, toujours dans la

When the racing driver Bruno Ganassi took possession of his new R1500 category racer at the Ivo Speroni boatyard in Boretto, on the Pò in 1985, she was equipped with a Lancia engine. He was Number 47, and was immediately recognised as one of the most competitive of the field. We notice that the front part of the hull recalls the lines of the mid-1980s Ferrari F1, but without the mid-height aerodynamic intake, dangerous on water. In 1988, this red racer won the highly coveted Pavia-Venezia in the 1500 category. The boat remained in the family over the following seasons and Antonia Ganassi took over. He asked "the wizard of Boretto" to replace the Lancia engine with a 4 cylinder R 1500 Alfa Romeo. With the number 9 he raced twice in the traditional Pavia-Venezia. In



catégorie R1500. Il porte alors le numéro 9 et participe à deux reprises à la traditionnelle Pavia-Venezia. En 1990, un troisième pilote s'installe dans le baquet de ce Speroni R1500. Fabrizio Benzi qui porte le numéro 16 se classe 3^e de sa catégorie au très disputé Trofeo Due Ponti, sur le Pò la même année. En 1991, le pilote Luigi Avanzini - numéro 23 - clôture la carrière sportive en championnat officiel de ce bateau, la catégorie R1500 étant progressivement délaissée au profit de la R2000.

Le bateau est conservé un temps chez son constructeur puis Jean Van Praet, pour compléter sa collection de coques Speroni, l'achète, séduit par ses formes épurées, sa compacité, son agilité et ses performances.

1990, a third driver took over the bucket seat of this Speroni R1500. Fabrizio Benzi, Number 16, came third place, in his category in the highly disputed Trofeo Due Ponti on the river Pò, that same year. In 1991, Luigi Avanzini - Number 23 - ended the official championship career of the boat as the R1500 category was progressively abandoned for the R 2000 category. The boat was kept for some time at the builder's boat yard, until Jean Van Praet, seduced by her purity of line, her compactness & agility bought her to complete his Speroni racing collection.





N°28

ca. 1950 ANGELO BASSI compétition classe C

10 000 - 15 000 €

Longueur : 4,68 m
Largeur : 1,83 m
Poids : env. 250 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Evinrude 75
Type : 3 cylindres
Cylindrée : 814 cm³
Puissance : 75 ch..

Length: 4.68 m
Width: 1.83 m
Weight: approx. 250 kg
Seating: 1
Engine: Evinrude 75
Type: 3 cylinders
Capacity: 814 cc
Power: 75 hp.

Le chantier nautique Bassi existe toujours à Boretto, important port fluvial sur le Pô et centre d'une intense activité motonautique depuis les années 1950. Ce petit racer en bois n°51 construit par Angelo Bassi courait habituellement en classe C bicylindre de 500 cm³. Il est équipé ici d'un robuste hors-bord Evinrude 75 des années 1980 correspondant alors à la catégorie SE 850, très accessible en son temps car réservée aux moteurs avec embase de série.

The Bassi boatyard still exists in Boretto, an important river port on the Pô and a large centre for intense motorboating activity since the 1950s. This small wooden racer built by Angelo Bassi, usually raced in the Class C twin-cylinder 500 cc. category. It is here equipped with a sturdy 1980s Evinrude 75 outboard engine which then corresponded to the SE 850 category which was easily accessible at the time as it was reserved for boats with mass-produced engines.



Catégorie : Classe X
Longueur : 3,40 m
Largeur : 1,27 m
Poids : env. 150 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Johnson
Type : 4 cylindres opposés
Cylindrée : 1000 cm³
Puissance : env. 50 ch.

Category: Class X
Length: 3.40 m
Width: 1.27 m
Weight: approx. 150 kg
Seating : 1
Engine: Johnson
Type: 4 opposed cylinders
Capacity: 1000 cc.
Power: 50 hp.



N°30

Ca. 1950 Pelle de compétition

4 000 - 5 000 €

Les archives indiquent que ce racer aurait appartenu au pilote Tanguy, 2^{ème} du championnat de France en classe X de 1000 cm³ dans l'après-guerre. Cette pelle qui a bénéficié d'une belle restauration de sa coque dans les années 2000 est dotée de son accastillage d'origine. Moteur d'époque de bel aspect, à remettre en condition de fonctionner.

Archives indicate that this racer belonged to the driver Tanguy, who came 2nd in the X (1000 cc.) category of the French Championships after the second World War. The hull of this boat was beautifully restored at the beginning of the 21st century and still has her original fittings. The engine still looks good but needs to be restored to running condition.





N°29

ca. 1965 JEAN CHAUCHEAU Stabilair HB

5 000 - 6 000 €

Type : Dinghy hors-bord pneumatique
Longueur : 3,40 m
Largeur : 1,27 m
Poids : env. 50 kg
Nombre de place(s) : 2/4

Type : Outboard inflatable dinghy
Length: 3.40 m
Width: 1.27 m
Weight: 50 kilogrammes
Number of seats: 2-4

L'œuvre de Jean Chauveau, remarquable pionnier du nautisme léger disparu en 1981, perdure aujourd'hui avec succès sous la marque des kayaks Nautiraid. C'est d'abord par inclination personnelle que ce sportif accompli, passionné de navigation en rivière, commence à construire ses premiers kayaks en 1936, dans le petit atelier qu'il improvise dans un local attenant au pavillon de ses parents, sis au 2 ter, avenue de Longchamp à Saint-Cloud, dans la banlieue ouest de Paris baignée par la Seine. Après la guerre, sa réputation aidant, son activité prend de l'essor avec la vogue des loisirs nautiques alors que ses réalisations originales sont aussi remarquées par des explorateurs au long cours. Ainsi, en 1950, une expédition menée par Jean Laporte, André Davy et John Goddard réalise la descente du Nil à

The work of Jean Chauveau, a remarkable pioneer in the domain of light boating disappeared in 1981, but still exists successfully today under the brand name of Nautiraid kayaks. This accomplished sportsman and river sport enthusiast started building his first kayaks in 1936 for personal reasons, in a small improvised workshop in premises next to his parents house at N°2 ter, avenue de Longchamp in Saint-Cloud, in the western suburbs of Paris by the Seine. After the war, with the help of his good reputation and with the growth of nautical leisure his activity increased whilst his first creations were also noticed by sea faring explorers. In 1950, an expedition led by Jean Laporte, with André Davy & John Goddard descended the river Nile on 3 Chauveau kayaks. At the time it was considered a great challenge with



bord de trois kayaks Chauveau. Il s'agit alors d'une aventure aux obstacles redoutables sur près de 6700 kilomètres dont les trois navigateurs n'hésiteront pas, à leur retour, à attribuer le succès à la qualité irréprochable de leur matériel fabriqué à Saint-Cloud. L'embarcation de Jean Laporte entrera plus tard dans les collections permanentes du musée national de la Marine. Au début des années 1960, le brevet « Stabilair » que Jean Chauveau met au point et dépose, lui permet de rendre ses kayaks insubmersibles et de plus en plus tournés vers la navigation en mer. Sa technique de montage de deux boudins gonflables ajoutés à la fine et robuste structure en frêne de ses coques l'incite aussi à étendre progressivement sa gamme en proposant également un petit canot automobile à moteur hors-bord et un voilier dériveur. Le canot hors-bord Sicomod présenté ici, est démontable et facilement transportable. Il est complété d'une petite remorque entièrement en bois lamellé-collé. Jean Van Praet a conservé ce rare canot Chauveau dans son état d'origine, rencontrant un vif succès en participant à des rassemblements historiques généralement fréquentés par des unités de luxe autrement plus imposantes. Une puissance d'une quinzaine de chevaux lui permet de voguer partout avec aisance.

dreadful obstacles over a distance of nearly 6700 kilometres. The three sailors didn't hesitate, on their return, to attribute the success of the venture to the quality of the equipment made in St Cloud. Jean Laporte's kayak later became part of the permanent collection at the Musée de la Marine in Paris. At the beginning of the 1960s Jean Chauveau designed a method of making his kayaks unsinkable and more & more seaworthy, he took out a patent for "Stabilair". His technique of attaching two inflatable fenders to the fine yet sturdy ash structure of his hulls incited him to progressively extend his range to include a small outboard motor boat and a sailing dinghy. The outboard boat Sicomod presented here is easily collapsible and transportable. It is sold with a small laminated wood trailer. Jean Van Praet kept this rare dinghy in its original condition and was always met with great success when he participated in historical rallies which were usually frequented by larger more luxurious units. A 15 hp. engine allows the boat to navigate all over the place with ease.





N°32

1953 TIMOSSI Classe M 2,8 l Lollo

50 000 - 60 000 €

76

Type : Racer 3 points
Longueur : 4,85 m
Largeur : 2,25 m
Poids : 500 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : BPM 2800
Type : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 2,8 l.
Puissance : env. 150 ch.

Type : 3 point Racer
Length: 4.85 m
Width: 2.25 m
Weight: 500 kg
Seating: 1
Engine: BPM 2800
Type: In Line 4
Capacity: 2.8l
Power: 150 hp.

Lorsqu'en 1950 Carlo Timossi, âgé de 46 ans, achète un local en bordure du lac de Côme, il a déjà une expérience de la construction nautique de par une longue tradition familiale. Cependant, loin des bateaux de travail ou de paisibles canots de plaisance, c'est à la compétition motonautique qu'il va consacrer tout son talent. De plus, il a pour voisin mitoyen un certain Guido Abbate, l'un des pionniers du renouveau de ce sport dans l'Italie de l'immédiat après-guerre. Cette conjonction unique va faire de la petite localité d'Azzano un haut lieu de la construction de racers trois points parmi les meilleurs du monde, les deux concurrents accumulant rapidement un palmarès impressionnant avec les plus grands champions dans toutes les catégories, de la plus petite à la plus puissante. Les Timossi détiennent plusieurs records du monde et d'innombrables victoires en championnat avec des pilotes comme Mario Verga, les frères Flavio ou Liborio Guidotti et Achille Castoldi dont le célèbre *Arno XI* à moteur Ferrari V12 à compresseur est chronométré à 241 km/h en 1953. Ce Timossi peut être considéré aujourd'hui l'un des bateaux historiques les plus cotés au monde en

Carlo Timossi already had boatbuilding experience from lengthy family tradition when, at the age of 46, he bought premises on the shores of Lake Como. However, moving away from working boats or peaceful pleasure boats he would invest his talent in racing motorboats. What's more, his next door neighbour was a certain Guido Abbate, one of the pioneers in the renewal of this sport in Italy, immediately after the Second World War. This unique coincidence was to make the little village of Azzano the Mecca for 3 point racer construction, the two competitors rapidly accumulating an impressive prize list with the greatest champions in all categories, from the smallest to the most powerful. The Timossis, held several world records and innumerable victories in various championships with drivers such as Mario Verga, the brothers Flavio and Liborio Guidotti as well as Achille Castoldi whose famous *Arno XI*, equipped with a V12 Ferrari compressor engine was timed at 241 kph in 1953. The said Timossi can, today, be considered as one of the most valuable of historical boats in the world in relationship to her length. In that same



relation à sa longueur. La même année, Liborio Guidotti prend livraison de son nouveau racer de 2,8 l. avec lequel il court pendant deux saisons internationales puis le cède à Louis Delacour en 1955. À l'époque, les pilotes français et italiens se rencontrent souvent et s'apprécient. Les meilleures réalisations transalpines comme ce Timossi changent facilement de main, vendues ou échangées ponctuellement pour disputer telle ou telle manche de championnats nationaux, d'Europe ou mondiaux. Chaque pilote conserve son numéro de course d'une année sur l'autre. Ainsi, le bateau de Louis Delacour porte-t-il régulièrement le n°11 mais on le voit également disputer le championnat d'Europe des racers à Aix-les-Bains en 1957 sous le n°12 alors qu'il est piloté par Armand Machat à qui Delacour a prêté son racer pour l'occasion.

Engagé en classe M de 2,8 l et 500 kg, Louis Delacour n'hésite pas aussi à affronter les concurrents des catégories plus puissantes KD 800 et KD 900 kg. Il continue à animer les courses françaises et européennes jusqu'au début des années 1960 dont le rendez-vous annuel de Monaco où la présence des meilleurs pilotes italiens est toujours très marquée. Longtemps remisé sans moteur, ce Timossi au carénage en aluminium caractéristique est acquis en 1992 par Jean Van Praet qui le fait entièrement restaurer de manière conservatoire en préservant au mieux les bois d'origine pouvant encore affronter les contraintes de la vitesse. Il est alors doté, en remplacement du BPM SS 2600 initial, d'un excellent 4 cylindres BPM Ionic de 2,8 l. Ce moteur est confié à son constructeur d'origine, l'usine BPM à Vérone, en mars 1994 pour révision et préparation dans les règles de l'art. Ce Timossi ex-Guidotti et Delacour est ensuite régulièrement remarqué lors des courses historiques jusqu'à la fin des années 2000 avant d'être soigneusement conservé depuis.

year, 1953, Liborio Guidotti acquired his new 2.8l Racer, which he used over two international seasons before giving her up to Louis Delacour in 1955. At the time French and Italian drivers often met up and got on well. The best Transalpine productions, like this Timossi, easily changed hands, either sold or lent to compete in such and such a round of National, European or World Championships. Each driver kept his racing number from one year to the next. It is thus that Louis Delacour's boat regularly sported the number 11 but had the number 12 when driven by Armand Machat to whom Delacour had lent his boat for the European Racer Championship in Aix-Les-Bains in 1957. Signed up for the Class M, 2.8l - 500 kg category Louis Delacour never hesitated to participate in the more powerful KD 800 & 900 kg categories. He continued to participate in French & European races until the beginning of the 1960s when the annual rendez-vous in Monaco was still marked by the presence of the best Italian drivers. This Timossi, with her characteristic aluminium fairing was stored without an engine and bought by Jean Van Praet in 1992. He had her entirely, but conservatively restored, retaining the original woodwork that could bear the constraints of speed, as much as possible. She was equipped with an excellent 4 cylinder BPM 2.8l Ionic engine to replace the initial BPM SS 2600. This engine was entrusted to the original builder, the BPM factory in Verona for servicing and artful tuning. This ex-Guidotti & Delacour Timossi was then often noticed during historical races up until the beginning of the 21st century and has since been well preserved.





N°33

1959 ANGELO MOLINARI LV 1300

30 000 - 40 000 €

Type : Racer 3 points
Longueur : 4,10 m
Largeur : 2,10 m
Poids : 350 kg
Nombre de place(s) : 1
Moteur : Alfa Romeo 1300
Type : 4 cylindres en ligne
Cylindrée : 1,3 l.
Puissance : env. 125 ch.

Type : 3 point Racer
Length: 4.10 m
Width: 2.10 m
Weight: 350 kg
Seating: 1
Engine: Alfa Romeo 1300
Type: In Line 4
Capacity: 1.3l
Power: 125 hp

Angelo Molinari, réputé pour ses coques de compétition à moteur hors-bord, est aussi très présent dans les catégories inboard de racer, plus particulièrement dans la catégorie des 1300 cm³ au tournant des années 1960.

Ce racer est livré neuf, en 1959, au pilote français René Milon, porteur du numéro de course 54. Milon souhaite ainsi se trouver au volant d'un bateau italien vraiment compétitif pour disputer avec succès les championnats d'Europe et de France, d'abord dans la catégorie 1300, transformée en 1963 par les règlements internationaux de l'UIM, en catégorie LV de poids et de cylindrée identiques. En 1959, lorsqu'il prend possession de sa nouvelle monture, Milon est déjà une figure familière des podiums mais cette

Angelo Molinari who was well known for his outboard racing hulls was also present in the inboard category of racers, particularly that of the 1300 cc. at the beginning of the 1960s.

This racer was delivered, brand new, in 1959 to the French driver René Milon, Number 54. Milon wanted to be at the wheel of a truly competitive Italian boat in order to race successfully in the European & French championships, at first in the 1300 category which, in 1963, according to International Regulations of the UIM became the LV category with identical weight and cylinder capacity. When Milon took possession of his new mount, he was already a familiar figure on the podiums, but, that year he was to give a spectacular display of his talent. To begin with, he

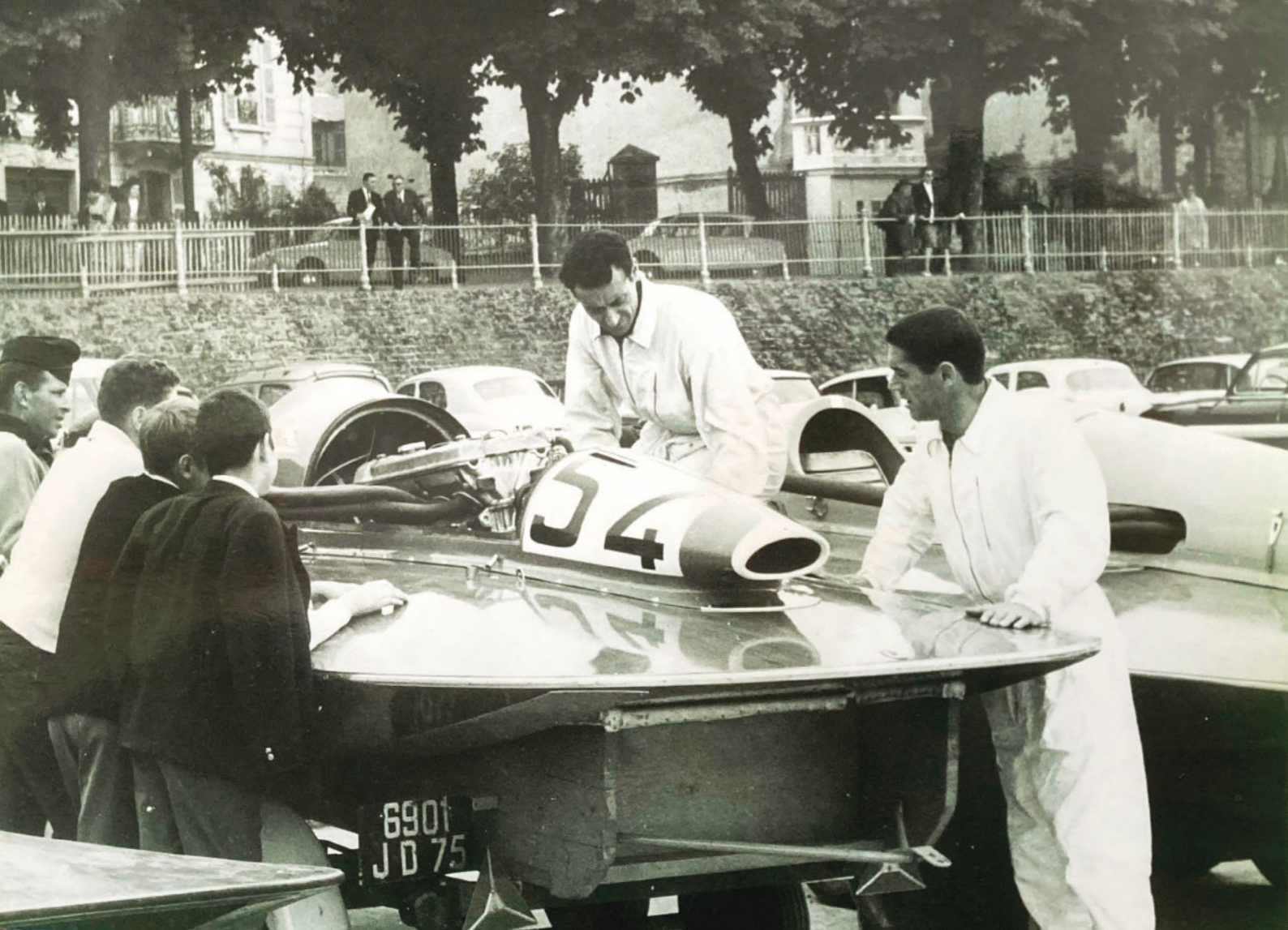
année-là, il va faire une éclatante démonstration de son talent. Il remporte, d'abord en course sur circuit, neuf victoires sur neuf départs, dont une première place au championnat d'Europe en septembre sur le lac de Rabodange en Normandie. Pour couronner cette formidable saison, il remporte aussi les Six Heures de Paris, courues sur des coques classiques.

Avec son fidèle mécanicien Victor Antognoni, Milon, baptisé le « sorcier d'Arcueil », sait soigner tout particulièrement la préparation de son bateau et de son moteur Alfa Romeo 1300. En 1961, il bat facilement le record de vitesse national de sa catégorie à 128,57 km/h sur le plan d'eau de Saint-Cloud. Parmi ses résultats internationaux marquants, on remarquera sa cinquième place en racer 1300 au championnat d'Europe à Omegna en Italie en 1963 où il a du affronter l'élite des pilotes italiens les plus expérimentés, habitués à des saisons longues et toujours très disputées. À partir du milieu des années 1960, René Milon abandonne progressivement la course en racer trois points qui connaît un déclin en France. Son bateau ne reprend du service qu'à l'occasion de quelques épreuves nationales où les plateaux sont de plus en plus clairsemés jusqu'à l'extinction définitive de la catégorie à la fin des années 1970.

won 9/9 circuit races, amongst which first place in the European Championship in September on Lake Rabodange in Normandy. To crown this wonderful season, he also won the Paris Six Hour, at the wheel of a monohull.

With his faithful mechanic, Victor Antognoni, Milon, christened "the Wizard of Arcueil", knew how to prepare his boat & the Alfa Romeo 1300 engine particularly well. In 1961 he easily beat the National speed record for his category at the speed of 128,57 km/h on the St Cloud body of water. Among his notable International successes, we retain his fifth place driving a 1300 racer in the European Championships in Omegna in Italy in 1963 where he confronted the elite of Italian drivers used to long & busy seasons. From the mid-1960s René Milon gradually abandoned the 3 point racer category which was declining in France. His boat was only used for a few National competitions where the list of competitors became more and more limited as this type of boat gradually disappeared in the 1970s.





This is the first racer acquired & restored by Jean Van Praet at the beginning of the 1990s & thus represents, in a way, the start of his collection if we exclude his father's World Champion runabout. In 1993 she was lent for exhibition at the Salon Nautique in Paris, promoted by a pioneering society in the conservation of racing boats of historical importance. About twenty 1300 cc. 3 point racers signed by Angelo Molinari were built between 1959 & 1963. Today only about five, at the most, still exist; this, being the oldest, having been built during the first year of the boat yard's specialisation in this type of boat.

Il s'agit du premier racer acquis et restauré par Jean Van Praet au tout début des années 1990 et représente donc le début de la constitution de sa collection de compétition, si l'on exclut le runabout champion du monde de son père. On notera qu'il a été prêté par son propriétaire dès 1993 pour être exposé au Salon Nautique de Paris sous l'impulsion d'une association pionnière dans la conservation des bateaux de course d'importance historique. On a pu recenser une vingtaine de racers trois points signés Angelo Molinari dans la catégorie 1300 cm³, produits entre 1959 et 1964. Il n'en reste plus aujourd'hui que cinq en tout et pour tout, celui-ci étant le plus ancien, issu de la première année de production du chantier dans cette spécialité.





N° 34

1960 LIUZZI Monocoque FL Superstar

40 000 - 50 000 €

Type : Runabout
Longueur : 6,20 m
Largeur : 2,05 m
Poids : env. 1150 kg
Nombre de place(s) : 6
Moteur : BPM Atlantic
Type : 6 cylindres en V
Cylindrée : 4,0 l.
Puissance : env. 225 ch.

Type : Runabout
Length : 6,20 metres
Width : 2,05 metres
Weight : about 1150 kilogrammes
Number of seats : 6
Engine : BPM Atlantic
Type : V6
Cylinder Capacity : 4,0l.
Power : approx. 225 hp.

Au cours de la décennie 1950-1960, la longueur du Monocoque FL type France-Craft, le modèle le plus typique du chantier de Frantz Liuzzi avec son arrière arrondi caractéristique, a peu évolué. Ses lignes toujours aussi harmonieuses ont été dessinées d'un trait de génie par son créateur, capable de produire à partir du même dessin, un runabout de tourisme sûr, confortable et fiable avec le cockpit de pilotage classiquement placé à l'avant - avec ou sans pare-brise - ou encore de battre des records du monde et de gagner des championnats avec le pilotage situé dans le cockpit arrière. En adoptant le nouveau moteur BPM V6 Atlantic de 4 litres et 225 ch. dans la deuxième moitié des années 1950, une unité plus puissante qui constitue un tournant dans

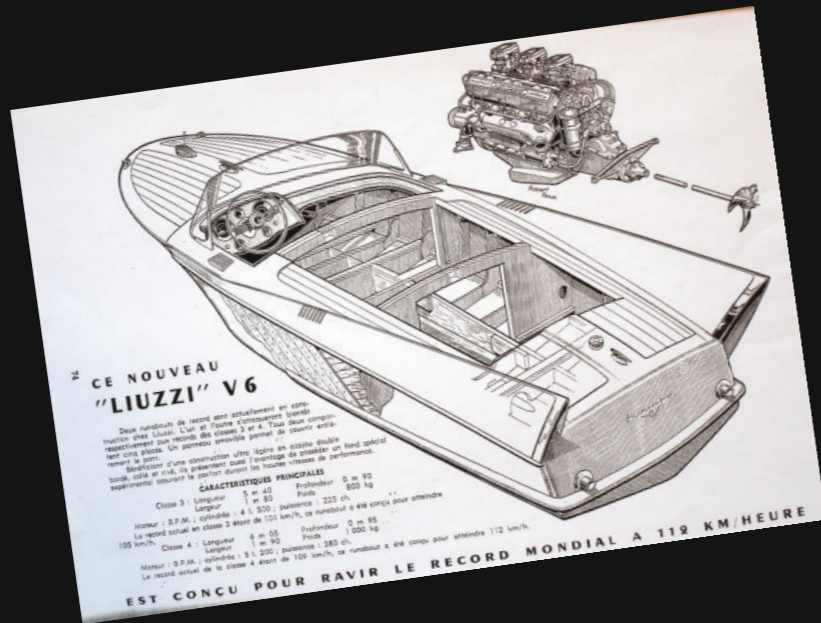
From 1950 -1960 the length of the FL France Craft monohull, the most typical of the models produced by the Frantz Liuzzi boat yard, with her characteristic rounded aft, evolved little. Her harmonious line, drawn with genius by her creator, could be used both for safe, comfortable and viable pleasure boating, with the driver cockpit at the front, - with or without a wind-screen,- and for racing in world championships with the cockpit at the aft. This was done by adapting the new BPM V6 Atlantic, 4 litre, 225 hp. engine in the second half of the 1950s, a more powerful unit that was a turning point in the usual 4 cylinder production of the Milanese factory. Liuzzi ever faithful client of Botta & Puricelli then offered 2 entirely new, reviewed models, the Star, with two

la production habituelle des 4 cylindres de l'usine milanaise, Liuzzi toujours fidèle client de Botta et Puricelli propose alors deux nouveautés entièrement revues, le modèle Star avec deux ailerons sur la partie arrière du pont « à l'américaine » ainsi qu'une variante Star 6, à la longue section arrière plus plate et dépourvue d'appendices.

Bien que donnant parfois l'image d'une entreprise plus importante que n'est son très talentueux petit chantier de Neuilly, Liuzzi n'en demeure pas moins, dans l'âme, un producteur de bateaux sur commande, le fournisseur d'une certaine élite. C'est ainsi qu'est livré à une cliente, Madame Baltazar, à l'occasion des fêtes de Pâques 1960 et par le patron en personne, une version rare du Star à moteur BPM V6 Atlantic. En effet, celle-ci est dotée des lignes générales du France-Craft avec l'arrière arrondi mais dans une longueur portée à 6,20 m. Sa construction en bois moulé à double bordé collé, sur mannequin, quille en l'air, a été alors menée de bout en bout par le chef d'équipe de l'atelier, Guy Duruisseau avec l'aide d'un compagnon charpentier.

« American style » flaperons on the back part of the deck, and a variant the Star 6 with a long flat back with no additions. Even though we imagine the boatyard as a large firm, far bigger than the small yard situated in Neuilly, Liuzzi remained at heart, a traditional boat builder making boats to order for the elite. He thus, personally, delivered a rare version of the Star with a BPM V6 engine to a client, Mme Baltazar at Easter in 1960. This boat was modeled along the lines of the original France-Craft with a rounded aft, however it had been lengthened to 6,20 metres. The construction of moulded wood, in double planking, glued on a mould with the keel in the air, was supervised from beginning to end by the workshop foremen Guy Duruisseau with the help of a carpenter.





Quelques quarante années plus tard, le même Duruisseau est contacté pour assurer la restauration du bateau qu'il avait assemblé au printemps de 1960. Cette fois-ci, ce sera avec l'aide d'un assistant passionné en la personne de Jean Van Praet qui a acquis le bateau auprès d'un chantier du lac d'Annecy. La restauration de ce Star spécial de 225 ch. est donc effectuée dans les règles de l'art par le meilleur connaisseur en la matière qui n'est autre que son constructeur d'origine. C'est ainsi que les éléments du bordage en diagonale sont vérifiés et, le cas échéant, remplacés, un à un, en symétrie par alternance entre tribord et bâbord pour toujours conserver une parfaite géométrie de la structure pendant toute l'opération. La réalisation très robuste des Liuzzi a permis de conserver plus de la moitié du bordage, seuls les plis extérieurs ont été refaits tandis que plis intérieurs ont été entièrement conservés. Le moteur V6 Atlantic a été révisé, lui aussi par son constructeur d'origine, chez BPM en Italie tandis que la coque est restituée dans ses coloris initiaux, rouge et blanc, dans la lignée de tous les Liuzzi à arrière arrondi.

About forty years later, Duruisseau was contacted to supervise the boat's restoration. This time he was helped by an enthusiastic assistant, Jean Van Praet who had bought the boat from a boat yard on Lake Annecy. The restoration of this special 225 hp. Star was thus completed according to the rules by the original builder. The diagonal planking was checked & replaced where necessary, one by one, symmetrically, from starboard to port to ensure perfect geometry of the structure throughout the process. The robust construction of the Liuzzi meant that more than half the original planking was saved, only the outer fold was changed whilst the inner fold was kept entirely. The Atlantic V6 engine was serviced by the original builder at the BPM factory in Italy, whilst the hull was repainted in the initial colours of red and white, in the style of all the Liuzzis with rounded rear ends.





N°31

1980 CORMORANT Racing outboard

1 000 - 1 500 €

Modèle : catégorie OCN
Type : formule de promotion
 500 cm³
Longueur : 3,40 m
Largeur : 1,27 m
Poids : env. 150 kg
Nombre de place(s) : 1

Model: Category OCN
Type: promotion formula 500 cc.
Length: 3.40 m
Width: 1.27 m
Weight: approx. 150 kg
Seating: 1

Le chantier Cormorant, basé à Mâcon et créé par le pilote Roger Moreau, est certainement le premier atelier français à concevoir des catamarans de course hors-bord dès le milieu de la décennie 1960. Cette marque, acronyme de « *Construction Roger Moreau et André Lefort* », engage ses premiers exemplaires de catégorie "ON" en endurance aux Six Heures de Paris et aux 24 Heures de Rouen. Ses pilotes vont monter vingt-et-une fois sur le podium entre 1968 et 1973 et battre le record du monde des 5 milles à 96,17 km/h.

La catégorie OCN est une création de la fin des années 1970 comme formule monotype de promotion commune aux fédérations françaises et italiennes. Ces petits propriders dont Cormorant est fournisseur officiel, sont équipés de moteurs de série de 500 cm³ Mercury, Johnson ou Selva.

The Cormorant boatyard, based in Macon & created by the racing driver Roger Moreau is certainly the first French boatyard to design outboard racing catamarans in the mid 1960s. This brand, an acronym of "*Construction Roger Moreau et André Lefort*" competed with its first hulls in the endurance "ON" category during the Paris 6 hours and the Rouen 24 hours. The drivers were among the winners 21 times between 1968 & 1973 and beat the 5 mile World Record at a speed of 96.17 kph.

The OCN category was created at the end of the 1970s as promotion for a monotype formula common to both the French & Italian Federations. These small propriders of which Cormorant is the official supplier, are equipped with mass produced engines of the Mercury 500 cc. series, or with Johnsons or Selvas similar outboards.



N°35

1947 Pelle de type « proprider »

1 000 - 1 500 €

Longueur : 3,30 m
Largeur : 1,65 m
Poids : env. 150 kg
Nombre de place(s) : 1

Length: 3.30 m
Width: 1.65 m
Weight: approx. 150 kg
Seating: 1

La position allongée au volant des pelles « *proprider* » en faisait, dans les années 1950, un des sports de glisse extrêmes parmi les plus impressionnants, au même titre que la luge olympique, lancé sur l'élément liquide avec le corps du pilote maintenant une recherche de vitesse constante. Elles étaient généralement propulsées par des Koenig 250, 350 ou 500 cm³. Celle-ci est réputée avoir dépassé les 100 km/h sur le plan d'eau de l'Arbre sec, à Auxerre dans l'Yonne, avec l'intrépide « *Toto* » Manchet aux commandes.

The lying down position of the driver of the "*proprider*" made it one of the most spectacular of extreme water sports in the 1950s, (much like the olympic sleigh competitions), the driver, launched on the liquid element attempting to maintain a constant speed from his body position. They were generally powered by 250, 350 or 500 cc. Koenig engines. This one is said to have done over 100 km/h. on the Arbre Sec water body in Auxerre with the intrepid « *Toto* » Manchet at the wheel.



36. 1969 Moteur Mercury 1100

Type : 6 cylindres en ligne
Cylindrée : 1000 cm³
Puissance : env. 110 ch.

Le modèle six cylindres deux-temps 1100, produit par Mercury entre 1967 et 1969, a équipé de nombreux racers hors-bord entrant dans les catégories à moteurs de série dans la limite de 1000 cm³. Dans les années 1990, Jean Van Praet a demandé à son préparateur italien Ivo Speroni de recréer spécialement pour lui un exemplaire à échappements aériens dans l'esprit du prototype spectaculaire qui équipait le bateau d'usine Mercury R17 X de record du monde de vitesse au début des années 1960.

Type: In Line 6
Capacity: 1000 cc.
Power: approx. 100 hp.

The six cylinder, two-stroke, 1100 engine produced by Mercury between 1967 and 1969, equipped numerous outboard racing hulls in the mass produced, less than 1000 cc category. In the 1990s Jean Van Praet asked his Italian engine specialist, Ivo Speroni, to recreate a model with open air exhaust pipes in the spirit of the spectacular prototype that equipped the world record winning factory boat the Mercury R17X at the beginning of the 1960s.

800 - 1 200 €



37. Moteur Hors bord Mercury compétition Mark 55 H

Cylindrée : 500 cm³
Puissance : env. 50 ch.

Ce hors-bord Mercury Mark 55H fait partie d'une courte série très recherchée, datant de la deuxième moitié de la décennie 1950. Ce modèle était exclusivement destiné à la compétition avec arbre court, palonnier de direction, échappements et embase « course ». Il est présenté ici avec sa peinture d'origine dans le coloris spécifique vert métallisé qui le différencie des autres Mercury à capotage chromé de l'époque.

Capacity: 500 cc.
Power: 50 hp.

This Mercury Mark 55H outboard engine is part of a small, highly sought after series dating from the second half of the 1950s. This model was destined for racing only, with a short shaft, a steering plate rudder, an exhaust and a racing drive unit. It is presented here with its original paintwork in metallic green which differentiates it from the other chrome hooded Mercurys of the period.

2 500 - 3 500 €



38. ca. 1980 Propider de compétition

Catégorie : F250
Longueur : 3,80 m
Largeur : 1,50 m
Poids : env. 130 kg
Nombre de place(s) : 1

Cette coque construite à Boretto Pô (Italie) ferait les beaux-jours d'une catégorie historique dans le domaine des petits racers propriders qui disputent encore aujourd'hui un championnat de monde officiel. Ces spectaculaires engins de course sont toujours aussi populaires dans l'est de l'Europe, en Scandinavie et en Italie au point de faire partie d'une nouvelle série très active baptisée UIM HydroGP inspirée de la MotoGP. Ils sont le plus souvent propulsés par des bicylindres deux-temps du motoriste italien GRM en 250 cm³.

1 000 - 1 200 €

Category : F250
Length: : 3,80 m
Width: : 1,50 m
Weight : env. 130 kg
Seating : 1

This hull built in Boretto Pô (Italy) would make the fine days of a historic category in the field of small racers owners who still compete today an official world championship. These spectacular racing machines are still as popular in Eastern Europe, Scandinavia and Italy as they are now part of a very active new series called UIM HydroGP inspired by MotoGP. They are most often powered by twin-cylinder 250 cc. engines of the specialized Italian manufacturer GRM.



39. Lot de 24 hélices pour bateau de course bipales, tripales et quadripales

300 - 500 €



**40. ca. 1955 ALEXIS CONSTANTIN
équipement de bateau de record de vitesse**

Préparateur, constructeur et producteur très réputé de composants à hautes performances (dont des compresseurs) destinés à l'automobile et au motonautisme, Alexis Constantin a battu plusieurs records du monde de vitesse sur l'eau entre 1955 et 1959. Portant le numéro 10, il pilotait le plus souvent des coques Liuzzi à moteur Peugeot 203, équipées de ce rare type de tunnel d'arbre d'hélice en alliage léger à dérive profilée auquel est joint une commande d'accélérateur à câble.

Alexis Constantin was a very well-known engine tuner and producer of high-performance components (including compressors) for use in the automotive and motorboating industries, breaking several world water speed records between 1955 and 1959. Bearing number 10, he most often raced Liuzzi hulls with Peugeot 203 engine, equipped with this rare type of light alloy propeller shaft tunnel with profiled blade. A lightweight racing boat cable accelerator control is added to the lot.

300 - 500 €



**41. Carénage complet en fibre de verre
pour racer trois points italien catégorie
compétition R3**

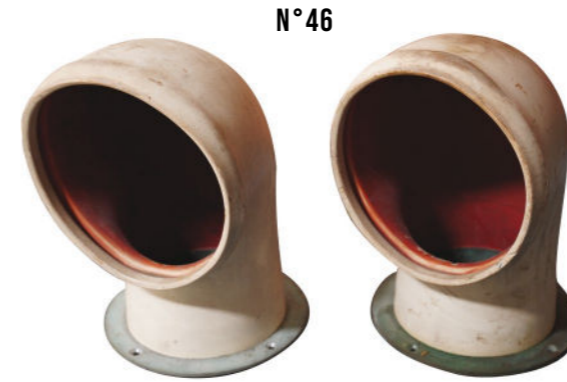
300 - 500 €

**42. Un lot de quatorze ski nautique années
1950/1970**

600 - 800 €

**43. Moteur BPM 4 cylindres complet avec
inverseur années 1950, en caisse, ex-Liuzzi
modèle Lido.**

1 500 - 2 000 €



**44. Démarreur de moteur 4 cylindres
BPM 2.8 l. compétition**

300 - 500 €

45. Un lot de pièces d'accastillage

comprenant plusieurs ouïes de ventilation de compartiment moteur, divers petites pièces pour runabout et un support de timonerie pour racer.

100 - 200 €



46. Lot de deux manches à air

100 - 150 €

**47. Ensemble WC toilette de bateau complet
années 1950**

100 - 150 €





48. Magazine « Le Yacht »

790 exemplaires de 1929 à 1965, non reliés, état général moyen, quelques numéros en doublon.

500 - 700 €



49. Divers catalogues de croisières sur des paquebots de la Cie Générale Transatlantique, Liberté, Antilles, France

100 - 150 €



50. Une pompe à air comprimé complète pour scaphandre avec ses deux volants, XIX^E/XX^E.

700 - 900 €



51. Une rare paire de feux de signalament amont/aval de l'estuaire de la Seine près d'Honfleur, marqués Sautter Hable

1 800 - 2 000 €



52. Une colonne d'habacle en bois avec compas.

On y joint une colonne en bois sans instrument.

400 - 600 €

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat

CENTRE FRANÇAIS DU CANOT AUTOMOBILE



WWW.OSEMAT.COM

Christophe LEFEBVRE
+33 (0)6 89 23 68 23
toffsept@gmail.com

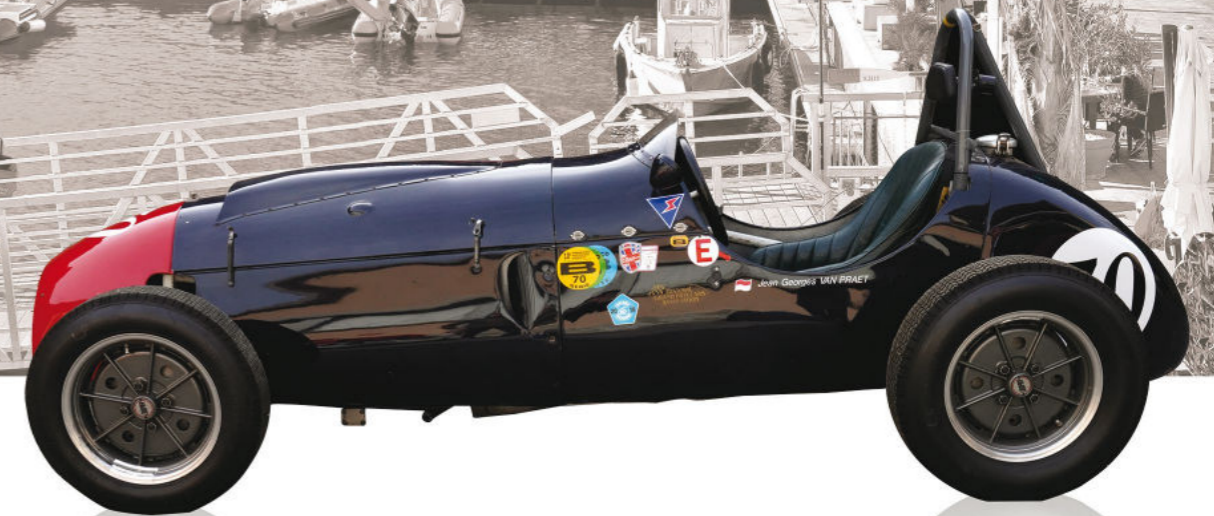
84 avenue Denis Papin
33115 La Teste-de-buch
FRANCE

VENTE AUX ENCHÈRES À MONACO

FONTAINEBLEAU PARIS VERSAILLES
Osenat

HVMC
Motors

VENTE EN PRÉPARATION
COLLECTION D'AUTOMOBILES



**COLLECTION JEAN GEORGES VAN PRAET
ET À DIVERS AMATEURS**

ORDRE D'ACHAT / *ABSENTEE BID FORM*

TÉLÉPHONES

**Canots
Automobiles**
février 2023
9 rue Royale, 77300 Fontainebleau
Tél. : +33 (0)1 80 81 90 58

Formulaire à retourner au
contact@osenat.com

Dans le cadre de vos Conditions de Vente que je déclare connaître et accepter, veuillez enregistrer à mon nom les ordres d'achat ci-contre jusqu'aux montants des enchères indiquées. Ces ordres d'achat seront exécutés au mieux de mes intérêts en fonction des autres enchères portées lors de la vente.

Merci de joindre au formulaire d'ordre d'achat un Relevé d'Identité Bancaire, une copie d'une pièce d'identité (carte d'identité, passeport...) ou un extrait d'immatriculation au R. C. S.

Les lots sont vendus par application des Conditions de Vente imprimées au catalogue. Il est vivement recommandé aux enchérisseurs de se rendre à l'exposition publique organisée avant la vente afin d'examiner les lots soigneusement. A défaut, les enchérisseurs peuvent contacter le ou les experts de la vente afin d'obtenir de leur part des renseignements sur l'état physique des lots concernés.

Aucune réclamation quelconque à cet égard ne sera admise après l'adjudication.

Les ordres d'achats sont une facilité pour les clients. La Société **osenat** Fontainebleau n'est pas responsable pour avoir manqué d'exécuter un ordre par erreur ou pour toute autre cause.

Les informations recueillies sur les formulaires d'enregistrement sont obligatoires pour participer à la vente puis pour la prise en compte et la gestion de l'adjudication. Vous pouvez connaître et faire rectifier les données vous concernant, ou vous opposer pour motif légitime à leur traitement ultérieur, en adressant une demande écrite accompagnée d'une copie de votre pièce d'identité à l'opérateur de vente par courrier ou par email. L'opérateur de vente volontaire est adhérent au Registre central de prévention des impayés des Commissaires priseurs auprès duquel les incidents de paiement sont susceptibles d'inscription. Les droits d'accès, de rectification et d'opposition pour motif légitime sont à exercer par le débiteur concerné auprès du Symev 15 rue Freycinet 75016 Paris.

Toute personne qui s'enregistre au téléphone s'engage enchérir à l'estimation basse.

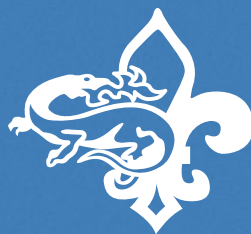
NOM / NAME	
ADRESSE / ADDRESS	
ADRESSE E-MAIL / E-MAIL ADDRESS	
N° DE TELEPHONE / TELEPHONE	N° DE TELECOPIE / FAX

No DE LOT / LOT NUMBER	TITRE OU DESCRIPTION / ENCHÈRE EN € / TITLE / DESCRIPTION HAMMER PRICE IN €	
<small>(hors frais de vente et hors TVA) /</small>		<small>(excluding buyer's premium and VAT)</small>

		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€
		€

SIGNATURE / SIGNATURE	DATE / DATE

Merci de joindre un relevé d'identité bancaire (RIB)
Required bank reference



MAISON DE VENTES AUX ENCHÈRES ■ AUCTION HOUSE

9-11 RUE ROYALE 77300 FONTAINEBLEAU - TEL. +33 (0)1 64 22 27 62 ■ 66 AVENUE DE BRETEUIL 75007 PARIS - TEL. +33 (0)1 80 81 90 11
contact@osenat.com ■ www.osenat.com ■ Agrément 2002-135 ■ Commissaire-Priseur habilité : Jean-Pierre Osenat