



Jean Van Praet entouré d'objets de famille tient un portrait de son père Charles, à bord du bateau qui a tout déclenché.

COLLECTION VAN PRAET

# Au nom du père

**Une collection est souvent motivée par des liens affectifs. Pour Jean Van Praet, c'est un élan filial qui l'a conduit à réunir un ensemble de bateaux ayant, eux aussi, une histoire à raconter, un savoir-faire à transmettre, un nom à sortir de l'oubli.**

Texte Gérald Guétat - Photos DR



Faire revivre le passé conduit le collectionneur à faire des recherches avant une restauration. Les photos d'archives sont des alliées indispensables.

Les objets de marine qui entourent Jean Van Praet dans son atelier de charpenterie de marine, son jardin secret, ne sont pas là pour «faire joli». Ils n'ont pas été chinés dans des brocantes ou chez des antiquaires. Ce sont de vrais souvenirs de famille. La mer et la navigation font partie de la vie de cette lignée dévolue depuis des générations à la construction navale ou aux travaux portuaires. Dans les années 1950, le père de Jean a tous les atouts pour impressionner un

jeune garçon. Charles Van Praet mène sa vie tambour battant. Coureur automobile, pilote de bi-moteur capable de traverser seul l'Atlantique et détenteur du record de vitesse sur l'eau, cet homme exigeant est avant tout entrepreneur de travaux maritimes. Plus tard, Jean, ingénieur des grandes écoles, aura l'ambition de démontrer son propre talent dans la sphère des activités familiales. Au début des années 1980, il met au point une machine de

forage en eaux profondes qui va le conduire à prospecter, de la Norvège à l'Océanie. Le voici devenu producteur de «carottes» pour les grands pétroliers, à qui il remet des échantillons géologiques récoltés avec son procédé.

## Avec l'instinct du prospecteur

Embarqué sur des navires géostationnaires ou des plateformes offshore, lui-même aux commandes ▶

Le terme de canot automobile prend ici tout son sens, quand l'esthétique d'un racer italien évoque une monoplace de compétition.



C'est le grand plaisir du pilotage qui constitue le fil conducteur de la collection réunie par Jean Van Praet pendant une trentaine d'années.



Dans sa variété, cette collection fait la part belle aux bateaux qui racontent une histoire, ici, celle du raid Pavia-Venezia (Pavie-Venise).



Charles Van Praet, le père de Jean, au volant dans les années 1950, ne sait pas encore qu'il retrouvera son bateau bien plus tard.



À bord du Liuzzi Rex II, Charles Van Praet sera, entre autres succès, sacré champion du monde de sa catégorie de runabout en 1957.

son père en restaurant le runabout Rex II avec lequel il a été sacré champion du monde en 1957. Charles Van Praet a raccroché son casque après une dernière course à Cannes en 1958, lors de laquelle, en tête, son Liuzzi a heurté une bouée de pêcheur et menacé de sombrer. De retour à terre, le bateau a été remis, si ce n'est oublié. En remettant à l'ancien champion très ému les clés de son canot, Jean n'a sans doute pas conscience que ce beau geste va le conduire à aller

plus loin en collectionnant des bateaux, surtout de course. Commence alors une suite de rencontres avec toutes sortes de personnes qui ont conservé des canots historiques ou savent où se cachent de précieuses épaves. L'instinct du prospecteur est à l'œuvre et Jean acquiert alors un premier objet, puis deux, puis dix, et la suite est connue.

En plus de la joie de les découvrir et de la fierté de surmonter les embûches de leur restauration,

tous ces bateaux 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 semble être le fil conducteur de cette collecte, menée pendant une trentaine d'années.

### Une garde à vue au garde-à-vous

À part quelques projets de restauration, toutes les unités ont navigué et participé à des rassemblements historiques. Il y a les voyages, les mises à l'eau, les séances de mécanique et la récompense du lâcher sur des circuits entre bouées, les «bourres» entre amis, pied au plancher sur l'échiquier instable des plans d'eau bouillonnants d'hélices en folie. Puis, viennent les podiums, les coupes et les longs diners d'été où l'on fait assaut de récits légendaires. Mais il y a aussi des moments plus déstabilisants, quand resurgit le passé sportif des années 1950. Nous sommes à Monaco en 1956 et Charles Van Praet, qui ▶



Jean Van Praet a beaucoup aimé mettre en lumière le travail des pionniers du nautisme, comme ce Chauveau Stabilair des années 1960.

La découverte de la collection Van Praet fait ressortir de véritables trésors du motonautisme et du design, des années 1940 à 1980.





Un grand collectionneur d'art a dit un jour que les objets ne sont que de passage chez l'amateur, qui saura leur redonner leur liberté.

FRANCOIS PARIS



Jean Van Praet s'apprête à faire une sortie dans le port de Monaco, en hommage à la victoire de son père au même endroit en 1956.



Comme ce Rocca de compétition de 1960, tous les bateaux restaurés de la collection Jean Van Praet ont régulièrement navigué.

l'honneur fait à son père par le sien... Accordé. De bon matin, il enfle sa combinaison et, dans un vacarme infernal, ne parcourt pas 200 m avant d'être arraisonné sans prises une seconde au sérieux par les officiers, qui mènent le délinquant au poste.

### Pour ouvrir la cage aux oiseaux

Il faudra la délicate remontée des positions hiérarchiques jusqu'au sommet du Rocher pour finir par

une libération un peu embarrassée. On peut se replonger dans l'atmosphère du passé, mais les temps changent. Un jour vient aussi l'envie de tourner la page. Un important collectionneur d'art a dit: «J'ai toujours pensé que ces objets n'étaient chez nous qu'en transit. 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.» Jean Van Praet, à son tour, a décidé de faire de même, de larguer les amarres de sa joyeuse armada. ■

# OSENAT-HVMC Une vente d'exception



Les collections de canots automobiles sont rares et leur dispersion en une fois l'est encore plus. Évènement inédit, plus d'une trentaine de bateaux historiques sont mis aux enchères.

Texte Gérald Guétat - Photos DR

C'est l'envie de tourner la page à un âge limitant la délivrance de nouvelles licences sportives qui a motivé le collectionneur Jean Van Praet à proposer la vente groupée de cet ensemble unique, réuni en trente ans de passion pour le motonautisme et la compétition. L'hôtel des ventes de Monaco et la maison Osenat sont chargés de cette vacation originale, courant février 2023. À l'inventaire, on découvre trois bateaux américains, quatorze français et quinze italiens. Sous les capots, les mécaniques italiennes ont aussi la

part belle avec douze moteurs rutilants, surtout des Alfa Romeo et des BPM. La variété des types de coques représentés est un véritable guide de visite de l'histoire de ce sport, avec, en particulier, le premier des racers trois points italiens, un rarissime Abbate de 1949 superbement préservé qui côtoie l'un des tous derniers du genre, signé par le chantier italien Speroni en 1989.

### Un musée prêt à redémarrer

À l'examen du catalogue, on ressent à quel point le plaisir aura été le grand moteur de chaque trouvaille de nouvelle pièce. Jean Van Praet a adoré restaurer et piloter tous ces canots automobiles, du plus petit au plus grand, le plus souvent construits en bois, à la main, prototype ou très petite série. L'éventail des modèles proposés couvre deux ou trois générations d'évolutions technique, esthétique et sportive. La recherche de beauté et de liberté sont



Il y en a pour tous les goûts et toutes les bourses dans un choix qui ressemble à un bel hommage au savoir-faire des constructeurs.

donc ici les concepts clés, omniprésents dans chaque bateau, quelle que soit sa valeur, de 1000 à près de 100 000€.

Pour toute information et prendre part à la vente: [osenat.com](http://osenat.com)



Avec la belle présence d'Alfa Romeo, la collection Van Praet confirme les liens historiques étroits entre motonautisme et automobile.



L'inventivité des chantiers est une constante de l'histoire du motonautisme, soulignée par le charme des matériaux comme le bois.

# LIUZZI-BPM V6 ATLANTIC (1960)

Estimation 40 000-50 000 €

Les bateaux construits à l'unité à Neuilly-sur-Seine par Frantz Liuzzi, des années 1950 à 1960, sont des unités recherchées pour leurs lignes et leur qualité. La restauration de ce Liuzzi Star présente la particularité rare d'avoir été réalisée dans les années 1990 par l'ancien chef du chantier qui l'avait construit en 1960. Avec Jean Van Praet comme équipier, notre homme a mené les opérations de main de maître. La conception très robuste des Liuzzi a permis de conserver plus de la moitié du bordage d'origine, seuls les plis extérieurs ont été refaits, tandis que les plis intérieurs ont été entièrement conservés.



Ce Liuzzi Star se caractérise par sa longueur et sa puissance, en conservant les arrondis spécifiques du Monocoque FL du début des années 1950.



Les runabouts de luxe comme ce Liuzzi de 1960, qui ont beaucoup en commun avec les automobiles de leur temps, sont une invitation au pilotage.

Le V6 Atlantic du motoriste italien BPM sorti à la fin des années 1950 est une mécanique aussi rare que belle, puissante et sophistiquée.



L'élégance est omniprésente dans les productions grand tourisme du chantier Liuzzi, suivant un savant équilibre entre luxe et fonctionnalité.



À l'époque de la création de ce modèle Star, Frantz Liuzzi, son designer et constructeur, a été comparé à Amédée Gordini et Christian Dior.



## LIUZZI REX II (1949)

Estimation 70 000-80 000 €

Voici le runabout par lequel tout a commencé. Réalisé initialement pour son constructeur, Frantz Liuzzi l'a vendu à Charles Van Praet en 1952. Ce dernier accumule alors à son volant records et victoires jusqu'en 1958. Il s'agit d'un vrai bateau de course avec pilotage arrière et mécanisme de direction prototype. Sa restauration a respecté toutes les traces de la vie mouvementée d'un champion.



Le Liuzzi 1949 de Charles Van Praet restauré par son fils Jean a fait les beaux jours des premiers rassemblements historiques du début des années 1990, en particulier de la prestigieuse Monaco Classic Week. En vue aérienne, l'harmonie des lignes et la vitesse s'unissent pour évoquer l'époque révolue de *gentlemen drivers* devenant champions du monde.



## ABBATE (1949) Estimation 70 000-80 000 €

Abbate a été le premier constructeur italien de racers trois points. Tout a commencé en 1949 par une série de quatre exemplaires, dessinée à la suite d'un épisode cocasse d'espionnage industriel sur le bateau d'un champion américain invité en Italie. Ils ont tous disparu sauf celui-ci, préservé miraculeusement avec la plupart de ses composants d'origine, et en particulier son moteur BPM.

Vendu à l'origine à Louis Delacour, ce racer Abbate de 1949 gagnant de nombreux trophées avec les meilleurs pilotes français de l'époque, est probablement l'un des bateaux de course européens historiques les plus rares encore en existence, complet, authentique et en parfait état de fonctionner.

## MOLINARI (1971)

Estimation 12 000-15 000 €

Avec ses deux baquets en tandem, cette coque signée Angelo Molinari en 1971 est taillée pour la Pavia-Venezia. Depuis sa fondation en 1929, cette course légendaire (plus de 400 km sur le Pô) était traditionnellement courue en équipage. Mais, assis à l'arrière, le « mécanicien » était surtout là pour descendre du bateau et le désensabler des nombreux bancs cachés sous la surface de l'eau.



Cet Angelo Molinari tout en bois de 1971 à la finition très soignée est propulsé par un hors-bord Mercury 1100 SS 6 cylindres à embase « endurance », pour rallier Pavia à la place Saint-Marc de Venise.



On ne connaît que trois exemplaires de ce modèle d'Angelo Molinari hors-bord de course, dont l'un est exposé dans un musée de Miami.



On remarque la finesse des extrémités relevées en pointe du tableau arrière aux lignes sinueuses, une marque de fabrique du chantier vénitien Dino Celli. Le cockpit est celui d'une vraie bête de course, accélérateur à droite et cale-pied à gauche, arbre d'hélice entraîné directement en sortie du V8 Alfa Romeo Montreal spécial de 3 litres, avec 250 ch à maîtriser pour approcher les 200 km/h.

Le volume imposant du V8 Alfa Romeo a dicté les lignes spécifiques du carénage de ce Dino Celli, dessiné par Lucini à Côme en 1971.

## DINO CELLI-ALFA ROMEO (1971)

Estimation 40 000-50 000 €

La famille Celli construit des bateaux à Venise depuis des générations. Dino, dans les années 1960 et 1970, est le dernier à produire de remarquables coques de course reconnaissables à leur tableau arrière « papillon ». Cet exemplaire est réalisé sur commande en 1971 pour un pilote italien et livré nu au préparateur Ivo Speroni, chargé d'installer un V8 Alfa Romeo Montreal très spécial. En effet, sa cylindrée a été portée de 2,6 à 3 litres et son injection remplacée par une batterie de carburateurs. Le résultat est spectaculaire, avec beaucoup de puissance dans une coque légère et racée pour une belle moisson de performances.



# TIMOSSI-BPM (1953)

Estimation 50 000-60 000 €



Une restauration très conservatrice a sauvé toute l'authenticité de ce rare Timossi de 1953, arrivé en France en 1955. Il est équipé d'un quatre cylindres BPM de 2,8 L et 150 ch, identique à celui d'origine et entièrement révisé par l'usine.

**C**arlo Timossi ouvre son chantier sur le lac de Côme en 1950, devenant vite une grande référence avec d'innombrables victoires et records du monde. Ce racer construit en 1953 pour le grand champion Liborio Guidotti

est vendu deux ans plus tard au pilote français Louis Delacour. Jean Van Praet l'a retrouvé et finement restauré. Ses très nombreuses pièces d'origine et son carénage ont remarquablement traversé le temps.

# VENTNOR-FORD (1946) Estimation 40 000-50 000 €



Coque en acajou, capots en aluminium et Ford V8 de 2,3 L, ce petit Ventnor de 1946 a gardé une belle patine avec son tableau de bord d'origine qui fait penser à un chasseur à hélice Mustang P51.



**L**e chantier américain Ventnor invente la coque trois points en 1936. Ce Ventnor de 1946 commence par suivre son premier propriétaire, le colonel Holmes de l'US Army en mission en France. Vendu ensuite à un pilote belge qui court à son volant avec succès dans les années 1950, ce bateau est retrouvé quarante ans plus tard au fond d'un garage d'Anvers, puis restauré en Italie, sans rien perdre de son charme et de son authenticité.