

neptune
PUBLISSEUR

neptune

YACHTING MOTEUR

SPÉCIAL

NOUVEAUTÉS

50 bateaux dévoilés
en avant-première



Essais
Med 48
Wally Ace

Comparatif
Les traceurs tactiles

Location
Notre croisière
au départ de Corfou

Azimut 55S

Un open new look pour 2013

6,90 € - MENSUEL

N° 197 H SEPTEMBRE 2012

BEL/LUX : 7,60 € - CH : 11,70 CHF - CAN : 11,70 \$CAD - AND : 6,90 €

PORT.CONT/GR/ESP/IT : 7,90 € - DOM/S : 7,80 € - CAL/A : 1900 XPF

CAL/S : 1070 XPF - POL/A : 2100 XPF - POL/S : 1170 XPF - TUN : 14,00 TND



L 19784 - 197 H - F: 6,90 € - RD





Les chevaliers du fleuve

Les amateurs de racers historiques forment une petite confrérie avec ses rituels. L'annulation, cette année, de la légendaire course italienne Pavie-Venise les a fait se retrouver encore plus nombreux sur le fleuve Pô. Texte Gérald Guétat - Photos Henri Thibault



Le commendatore Guido Romani est l'un des acteurs déterminants du retour des racers historiques sur les plans d'eau en Italie.



Le fleuve s'étend comme une piste sans limite devant Henry-Jacques Pechdimaldjian, l'un des Français présents sur son Celli Alfa Romeo 1,3 l. de 1963.

Il est des fleuves comme des hommes, ils vivent au rythme des saisons. Dans la plaine du Pô, la présence du plus puissant cours d'eau d'Italie imprime sa marque à toute une riche région agricole, berceau de civilisation entre culture et nature. Au long du cours entre Pavie et Venise se sont installées des petites villes placées depuis toujours sous le règne de sa majesté le Pô, personnage des mythes italiens évoqué *Dans les veines de ce fleuve d'argent* de Dario Franceschini.

Avec des cockpits à la Fangio

Elles ont pour nom Colorno ou Brescello, avec sa petite église bien connue du monde entier par les frasques de son curé, un certain Don Camillo incarné par Fernandel. Avec la vitalité qui les caractérise, les Italiens aiment se réunir et partager librement leur passion à l'image de la petite confrérie des collectionneurs de racers. Cette année, l'annulation de la course Pavie-Venise a donné à la réunion de Sacca di Colorno un goût de revanche sur l'adversité par la présence d'un plus grand nombre de concurrents n'entendant être pri-



Fabio Buzzi a confié le volant de son premier bateau expérimental *Il Mostro*, construit en 1973, à son gendre Roberto Rizzo.

vés de fleuve sous aucun prétexte. Ils sont donc venus de France, d'Allemagne et de Suisse rejoindre leurs amis italiens. Rien de tel qu'un coup d'œil aux engins rutilants calés sur leurs remorques pour se familiariser avec les machines qui vont unir ces passionnés avec le grand fleuve. Ce sont des monoplaces, le plus généralement à moteur avant et en bois, plus large à l'avant qu'à l'arrière

que l'on appelle des «trois points». Sans référence à des obédiences maçonniques, cette expression indique qu'à pleine vitesse, leur coque n'est en contact avec l'eau qu'en trois zones déterminant un triangle dont les sommets sont à l'extrémité des deux caissons latéraux et à la pointe de l'hélice. Ces points engendrent des gerbes d'écume très spectaculaires dès que le pilote ouvre les gaz pour

Au fait...

Plus qu'une course, la Pavie-Venise est un rituel national

Fondée en 1929, cette épreuve en ligne, la plus longue (384 km) et la plus ancienne du monde, est un rendez-vous personnel des pilotes avec le fleuve. Son parcours parsemé d'embûches avec ses bancs de sable, ses ponts, ses écluses, est un marathon redoutable qui n'épargne ni les hommes ni les mécaniques. Les moyennes ont fabuleusement évolué, de 35 km/h par Ettore Negri, vainqueur de l'édition inaugurale au record actuel de Dino Zantelli à 203 km/h. En 2004, c'est Fabio Buzzi qui a réalisé la meilleure performance sur une des «spéciales» à 212,750 km/h. L'annulation de la Pavie-Venise est toujours un évènement durement ressenti par les passionnés. Des sécheresses à répétition puis une catastrophe écologique sur l'un des affluents du Pô en 2010 ont entraîné plusieurs fois l'abandon de l'épreuve. En 2012, économie et politique sont à incriminer. Selon la Fédération Italienne

Motonautique (FIM), l'annulation de la 69^e édition est due à «un déficit de 36 000 € supporté seul par le club organisateur qui n'a pu recevoir une subvention due par la région suite à un changement de normes comptables - le statut de l'épreuve, devenue "open" et donc placée sous la seule responsabilité de la FIM, dont les règlements de sécurité sont extrêmement rigoureux, entraînant le retrait des concurrents étrangers - à la réduction constante du nombre de participants». Dont acte. Alors, si les autorités compétentes qui régissent le motonautisme en Italie et la gestion du plus grand fleuve national ne font rien pour l'empêcher, sans oublier dame nature ne provoquant pas de sécheresse ou d'autres catastrophes, gageons que le dernier week-end de mai 2013 verra le retour enthousiaste des fous du fleuve sur leur parcours mythique vers Venise.



Dans les années 1930, il fallait une bonne dizaine d'heures aux meilleurs pour rallier les pontons de la Sérénissime.



Jusqu'aux années 1960, la course se faisait à deux équipiers, le «mécanicien» aidant à sortir des bancs de sable.



Au bord du Pô, l'espace ne manque pas pour rassembler les bateaux. On remarque les arbres déformés par les forts vents de la plaine.

trouver sa vitesse de sustentation idéale, celle où le régime du moteur confère à l'hélice son meilleur rendement. Les mécaniques sont, en grande majorité, d'origine automobile avec une forte domination d'Alfa Romeo et de son *reparto corsa* Autodelta. Les racers trois points ont couru les championnats internationaux des années 1940 aux années 1970, lorsque les industriels américains du hors-bord ont pris le pouvoir sur les instances internationales. Très impressionnants pour les pilotes comme pour les spectateurs, les racers n'avaient pas que des avantages, virant mal à la bouée avec de longs dérapages et devenant vite dangereux avec leur aérodynamisme incontrôlable. Mais, c'est leur côté «vintage», leur bruit fabuleux, leurs odeurs d'essence et d'huile chaude, les sensations ►

Nouveau venu issu de la course automobile, Valfredo Pellicciari est un collectionneur d'Alfa Romeo qui sait faire parler la mécanique.





Dans ce festival Alfa Romeo, les six cylindres en ligne de 2,5 l sont rares. Bruno Huber survole les eaux avec son E. Molinari de 1967.



Jeunes et moins jeunes, acteurs des courses à l'époque, se transmettent savoir et expérience sur la préparation des moteurs.



L'impressionnante coque Celli de Pietro Petrobelli à moteur Montreal Autodelta V8 2,5 l de 1972, est classée deuxième du concours.

► uniques que procure le moteur à l'avant, et leurs allures de voiture de course des années 1950, qui séduisent la trentaine de collectionneurs réunis à Sacca le temps d'un week-end. On est loin du feulement aseptisé des V8 hors-bord et du cockpit fermé des catamarans. Le racer, c'est du bruit, de l'écume et de la fureur.

Les yeux perdus entre terre et mer

Les mises à l'eau se succèdent avant des passages lancés à plein gaz où les plus rapides peuvent approcher les deux cents kilomètres à l'heure. Avant de repartir vers leurs garages lointains, c'est au tour du jury du concours de restauration de désigner les seuls vainqueurs de ces joutes sans classement. C'est le chantier Dino Celli de Venise qui remporte les trois premières places, avec *Miss Celli*, moteur BPM 2,5 l, de 1959 à Rolf Gersch, le n°38, moteur Montreal Autodelta 2,5 l V8 de 1972 à Pietro Petrobelli, et le n°2, moteur Alfa Romeo 1,3 l de 1963 à notre compatriote et fondateur du Cercle du Motonautisme Classique, Henry-Jacques Pechdimaldjian. On imagine cette meute lâchée vers l'Adriatique, slalomant entre les rives pour éviter les écueils qui foncent vers le pilote dont les yeux se perdent entre terre et mer. Ce sera à nouveau pour l'année prochaine, a-t-on promis en haut lieu. ■