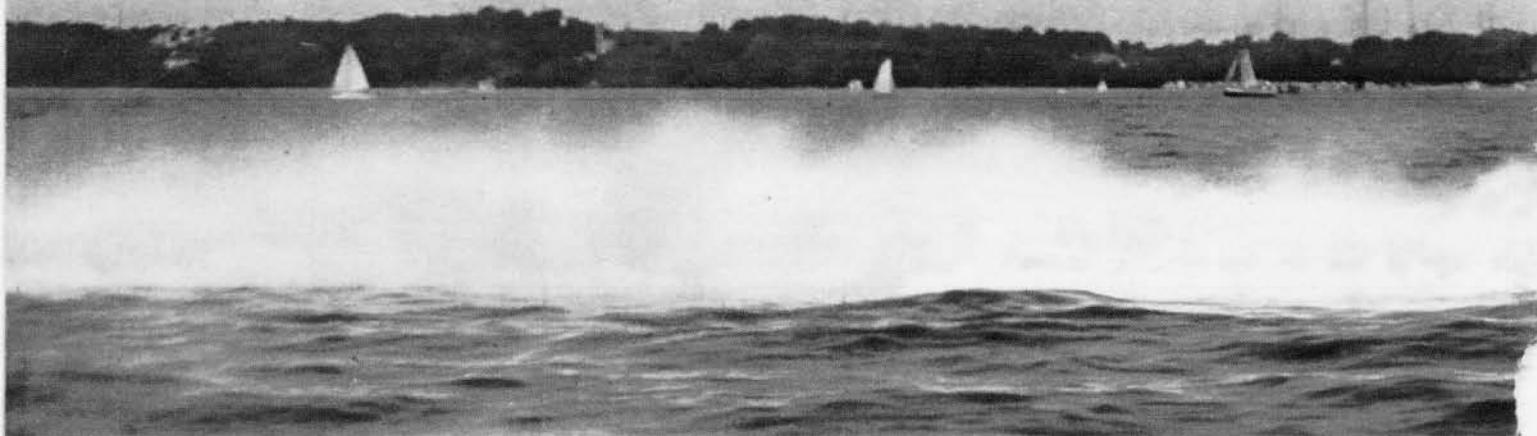


IN MARGINE AL CAMPIONATO MONDIALE 1969

LA SFIDA DELL'

di FRANCESCO COSENTINO

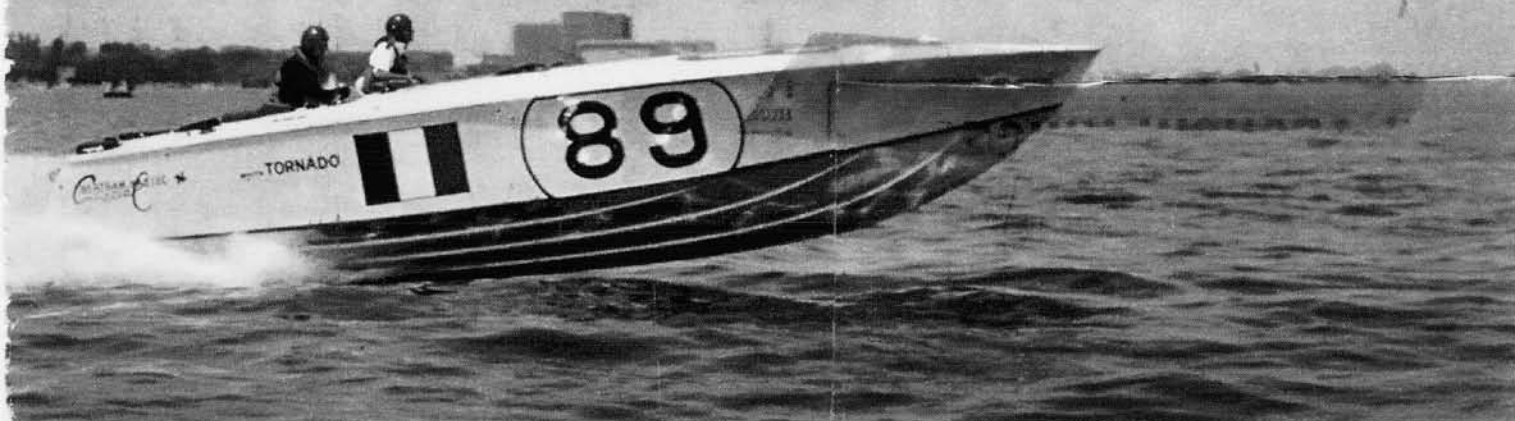


Il miglior pilota italiano ed europeo del 1969, Francesco Cosentino, che ricopre l'importante carica di Segretario generale della Camera dei Deputati, ha accettato di scrivere per i nostri lettori le sue impressioni, i suoi suggerimenti e le sue doglianze su questa fondamentale attività agonistica che "Nautica" lanciò in Italia nel 1963. E' una disamina schietta e competente, non priva di punte polemiche, a cui affidiamo il compito di concludere la nostra serie di servizi sull'offshore per il corrente anno

Prima di tutto le lodi e i complimenti. Al mio amico carissimo, in terra, e acerrimo rivale in mare, Vincenzo Balestrieri, debbo riconoscere due meriti: il primo è di avere, col suo campionato mondiale 1968, dato un impulso vitale all'"offshore" italiano innalzandolo al livello di sport popolare; il secondo è di essere stato il solo europeo a comprendere l'enorme importanza della componente tecnologica per quanto — ed è molto — nell'"offshore" vi è di scienza e tecnica avanzate, saltando a piè pari la lunga "via crucis" dell'esperienza personale e partendo dai punti di arrivo della motonautica americana.

Un terzo merito, che non è solo di Vincenzo, ma comune ad altri, come chi scrive, Attilio Petroni e Nicola Chiatante, consiste nell'aver costituito il "Team", la scuderia cioè, quel "Tornado Racing Team" che quest'anno ha sempre

"OFFSHORE"



piazzato nei primi tre posti da una a tre imbarcazioni in ciascuna delle gare a cui ha partecipato.

Ma il successo sportivo della scuderia non è tutto: anzi è poca cosa. Il "Team" è andato infatti evolvendo e perfezionando la propria organizzazione sul piano tecnico fino ad assumere la caratteristica di centro specializzato per la messa a punto e la riparazione di motori e propulsori a piede da competizione. Sul piano delle installazioni di bordo, poi, esso costituisce un prezioso e forse unico deposito di esperienze collaudate in decine di gare, per cui i suoi uomini — soprattutto i suoi motoristi — sono in grado di prestare servizi utilissimi a chiunque ne faccia richiesta.

Detto ciò, sull' "offshore" rimangono solamente doglianze. Vediamole in dettaglio.

A differenza delle gare inglesi e americane, quelle italiane, la jugoslava, la svedese, ed in parte quelle francesi presentano la caratteristica di avere pochi competitori.

Ciò dipende sia dall'assenza ufficiale dei cantieri, sia dall'assenza di squadre o scuderie. Più in generale io ritengo che si tratti del timore largamente diffuso che queste corse abbiano costi proibitivi e che convenga tenersene lontani.

Vorrei fare subito giustizia di questa opinione che è errata se si pensa che una imbarcazione da corsa della categoria OP1, pronta per la gara, costa meno di una imbarcazione bimotores da turismo non cabinata, di minore potenza e di prestazioni di gran lunga inferiori.

Il discorso sui cantieri investe subito il secondo problema, quello cioè dell'assenza della produzione di serie. Qui l'addebito va mosso anche agli organizzatori nostrani i quali, a differenza degli americani e degli inglesi, trascurano i premi speciali per tale categoria, ed anche alla stampa la cui amicizia mi induce alla maggiore chiarezza nel rimpro-

verarle l'eccessivo risalto dato ai primi assoluti a danno delle classifiche di categoria che di solito vengono poste su un piano assai secondario.

Debbo aggiungere che in ogni sede non si riflette abbastanza sull'utilità che le imbarcazioni di serie partecipino a queste gare. E' questo un vecchio "pallino" sul quale ho scritto proprio nelle pagine di questa rivista molti anni or sono, quando correvo nella scuderia di imbarcazioni di serie patrocinata dagli amici Mario e Sergio Sonnino Sorisio. Allora ero in polemica con i "mostri" anche se oggi debbo fare una parziale onorevole ammenda e riconoscere che le due formule sono egualmente valide rispetto alle finalità di sviluppo e di perfezionamento che ne conseguono. L'ammenda è però parziale perché sono convinto che sia da evitare lo scontro diretto fra "mostri" e "serie" che mortifica i concorrenti "en touriste" attraverso la differenza dei tempi di percorso. Una soluzione potrebbe consistere nell'organizzare le gare con partenze differenziate fra le due categorie ovvero stabilendo circuiti ridotti per le imbarcazioni di serie. Quel che è certo è che l'esperienza delle gare si ripercuote immediatamente sulla qualità di prodotti per il turismo nautico con una tale immediatezza che soltanto la partecipazione diretta alle gare può consentire.

Tutti i cantieri italiani dovrebbero capire — come già alcuni coraggiosi pionieri hanno fatto, fanno o si accingono a fare — che l'impulso dato alla costituzione di scuderie, ufficiali o private che siano, si risolve in un beneficio impagabile per il miglioramento della qualità della produzione. Tale discorso vale per i grandi e i piccoli costruttori i quali se soltanto pensassero che la nautica italiana si trova oggi nelle condizioni in cui si trovò l'automobilismo fra il 1920 ed il 1930, facilmente dedurrebbero che sopravvivan-

LA SFIDA DELL' "OFFSHORE"

no i più capaci in organizzazione, ma anche i più progrediti in tecnologia. Il banco di prova costituito da una gara è infatti insostituibile. Lo dimostra il progresso compiuto dalla nautica sotto la sferza delle competizioni negli ultimi dieci anni, soprattutto in America, dove il salto compiuto dalle lance a motore ai veri e propri motoscafi da mare consente già di guardare al futuro, ai catamarani ultraveloci e stabilissimi, alla propulsione a getto, di rendimento migliore rispetto a quella ad elica, alla motorizzazione a turbina, più economica di quella a pistoni e molto più leggera.

Terzo ordine di problemi che si pone al livello di vera e propria doglianza: la qualità modesta della organizzazione delle gare italiane.

Per invogliare gli stranieri a non ridurre le nostre gare a veri e propri spettacoli tra pochi amici, occorre fornire organizzazioni del tipo di quelle francese, inglese e americana, soprattutto per quanto riguarda la procedura di ammissione, la verifica, le comodità di alloggio delle imbarcazioni e così via. Occorre anche rendere estremamente seri

L' "X-1" di Francesco Cosentino impegnato nella Viareggio-Bastia-Viareggio del 1963. Con questa gara iniziò l'attività del pilota che oggi è al vertice della classifica europea.



DON ARONOW VINCE LA MIAMI-NASSAU

L'americano Don Aronow ha vinto con chiara supremazia l'edizione 1969 della Miami-Nassau, che è stata corsa in ritardo a causa delle proibitive condizioni del mare. Gli unici che potevano contendergli la vittoria, gli italiani Balestrieri e Cosentino, non erano alla partenza. Il primo per non aver proprio lasciato l'Italia, il secondo a causa dei suoi impegni professionali. Cosentino era infatti andato in Florida, ma a causa del ritardo, è dovuto rientrare in volo a Roma per improrogabili impegni legati al suo alto incarico.

Dopo la Miami-Nassau, questa è la classifica del Campionato Mondiale Offshore: Don Aronow punti 60, Francesco Cosentino punti 31, Vincenzo Balestrieri punti 28. Come appare evidente Aronow è ormai campione del mondo della specialità. L'ultima prova di campionato, la Miami-Key West del 7 novembre, non può modificare più la situazione.

Don Aronow alla guida di "The Cigarette", nell'ultima Miami-Nassau, dove si è assicurato il titolo mondiale 1969.



i cosiddetti "briefings" e cioè le istruzioni di gara, facendo meno ringraziamenti ai partecipanti e dando più notizie agli stessi soprattutto sulle rotte, sulle boe di virata, sulle procedure di sicurezza ed in particolar modo sulle situazioni meteorologiche che vanno carteggiate e trattate a livello scientifico ed esposte nelle lingue di tutti i concorrenti.

Proprio mentre mettevo su carta queste brevi note, un grave lutto ha colpito la motonautica italiana: l'imatura scomparsa di Mario Agusta ha privato noi piloti ed amici di una guida sicura e robusta. Noi vorremmo che non fosse interrotta l'opera sacrosanta a cui il compianto personaggio aveva dato inizio anche a seguito di alcune conversazioni con il sottoscritto e con l'amico Balestrieri. Sarebbe bello che la FIM, non foss'altro che per onorare la memoria del suo ex presidente, studiasse nuove forme di collaborazione con i circoli organizzatori delle gare "offshore" in modo che questi possano disporre dei mezzi necessari per assicurare alle competizioni nazionali una più larga partecipazione straniera e di conseguenza una maggiore popolarizzazione di tale sport. Non vedremmo male per esempio la diminuzione del numero delle coppe e l'istituzione, invece, di premi in denaro così come si fa in America e in Inghilterra, premi che solitamente vanno ai motoristi, i quali pertanto sono invogliati ad una sempre più affinata preparazione delle barche per le gare.

Ho serbato per ultima la doglianza per me più amara, quella, cioè, relativa alla scarsità di imbarcazioni con scafi e motori tutti italiani. Ho una personale e lunga esperienza in questo campo e posso dire di avere tentato fino all'ultimo di stare in questa formula, ma, come ho detto all'inizio, ho dovuto riconoscere le ben più valide ragioni del mio amico Balestrieri.

Ciò non significa peraltro che le cose debbano rimanere così, se i cantieri usciranno dal loro sonno, se gli organizzatori delle gare studieranno quanto necessario per allargare il "giro" su uno sfondo di maggiore partecipazione, e soprattutto se la Federazione metterà in grado questi ultimi di assolvere il proprio compito in modo più adeguato.

Certamente è impressionante il paragone attuale fra le gare italiane a cui assistono poche centinaia di persone "iniziate" e quelle americane e inglesi dove la folla si assiepa sui promontori, lungo le coste, sulle isole e addirittura, in alcuni punti, fa corridoio in mare per vedere con i propri occhi una gara "offshore"; in Inghilterra la recente Cowes-Torquay-Cowes è stata perfino trasmessa per ben quattro ore alla televisione in presa diretta, con un pubblico di circa cinque milioni di telespettatori!

Mi auguro ancora di poter concludere la mia carriera sportiva, prima di diventare un veterano a riposo, vincendo una gara all'estero su una barca con scafo e motore nazio-

nali. Anzi, vorrei che il mio auspicio fosse considerato da tutti gli uomini della nautica italiana una vera e propria sfida: vogliamo provare sul serio a produrre imbarcazioni con scafi e propulsori nazionali competitive con quelle straniere? Io ritengo possibile provare e riuscire, e credo anche che la sfida non abbia soltanto un valore sportivo ma sia suscettibile di tradursi — per il richiamo che queste gare esercitano sul pubblico il quale sa che la non professionalità dei piloti esclude ogni pastetta, "doping" incluso — in un incentivo alla produzione di qualità in vista del "boom" della nautica che deve ancora cominciare.

Da ultimo due parole chiare sui costi: i cantieri americani e inglesi partecipano direttamente alle competizioni e quando non possono, o non vogliono, agevolano la formazione di scuderie. Sono quindi una favola le voci che spesso si sentono sulle barche da corsa e sui presunti costi proibitivi di questo sport! Tanto ciò è vero che la Jugoslavia sta studiando la possibilità di costituire squadre per le gare "offshore". L'entusiasmo degli jugoslavi a Spalato ed a Makarska raggiunge e talvolta supera, nella quantità di spettatori, quello degli inglesi e degli americani e non è da escludere che gli jugoslavi si rivolgano proprio a noi italiani per essere aiutati ad una partenza che tenga conto dell'esperienza di dieci anni. Noi del "Tornado Racing Team" faremo del nostro meglio perché nella vicina Repubblica questo sport si affermi non soltanto come un fatto spettacolare e quindi di massa, ma anche come un incentivo alla tecnologia avanzata per la costruzione di im-

barcazioni marine sicure, economiche e veloci. Sarebbe però un serio imbarazzo per noi se proprio in Italia si continuasse nella politica del silenzio e dell'assenza. Anche per questa ragione torneremo in mare nel 1970 con più forze, con nuovi piloti e con nuove imbarcazioni, alcune delle quali forse di tipo futuribile. Non solo, ma insegneremo a correre anche ai ragazzi di 18 anni per far comprendere che chi vive su una penisola ha il dovere di conoscere il mare, di farlo conoscere, di amarlo e di rispettarlo con la propria personale esperienza e spesso con il proprio sacrificio.

Questo nostro intento, che si sposa con quello degli animatori della rivista che mi ospita oggi, ormai veterana in questo genere di cose e di discorsi, corrisponde anche agli interessi di centinaia di migliaia di persone che a tutti i livelli vivono della nautica, ma ne vivono come protagonisti passivi, quasi come spettatori. Noi vorremmo che tutti costoro — i quali forse non pensano che se prosegue l'attuale tendenza all'incremento della produzione in proporzione geometrica, sono destinati a diventare qualche milione in luogo delle centinaia di migliaia attuali! — si rendessero conto che è ora che ognuno faccia un esame di coscienza e dia alla nautica qualcosa di più di quanto oggi non prenda, se vorrà avere diritto alla raccolta dei frutti.

Noi la sfida l'abbiamo lanciata e siamo disponibili con la nostra organizzazione, con la nostra esperienza, con i nostri uomini. Aspettiamo che qualcuno la raccolga e ci inviti al collaudo: non chiediamo di meglio!

FRANCESCO COSENTINO

LA BARCA: "WHITE TORNADO"



Il "White Tornado" di Cosentino è un Bertram Nautech, disegnato da Ray Hunt. Lungo metri 9,75 dispone di due gruppi poppieri Mercruiser da 7900 cc., che dovrebbero erogare 450 HP ciascuno. Nella foto a fianco: la filante sagoma dello scafo in vetroresina; nella foto sotto: la poppa con i piedi e i flaps ed un dettaglio di uno dei flaps.

