

Francesco Cosentino

La sua passione per le cose del mare che lui stesso definisce come l' "assoluta liberazione da tutte le preoccupazioni della maledetta terra, perchè il benedetto mare è molto più chiaro, più semplice, più semplice, più violento, ma non è cattivo" lo ha spinto negli anni a fornire un contributo particolarmente attivo e valido all'offshore italiano non soltanto partecipando alle gare ma intervenendo con altrettanto vigore nelle vicende organizzative del suo sport preferito.

Piloti, progettisti, cantieri, organizzatori delle gare italiane, senza contare gli stessi organi federali e le pubbliche relazioni con la stampa, perchè il "suo" sport ottenesse i migliori riconoscimenti, hanno sempre potuto contare sull'appoggio, il consiglio o l'aiuto, sotto ogni forma, di Cosentino, fino a quando la stessa Federazione Italiana Motonautica volle nominarlo presidente della commissione offshore. Un temperamento sportivo accanito e tenace, attento e scrupoloso nella preparazione di una gara fino all'esasperazione, generoso in mare e più cavalleresco di ogni altro nei confronti degli avversari, nel rispetto delle regole marinare che per lui, ex ufficiale della Marina, contano più di una vittoria, questo, senza retorica, è Cosentino, motonauta per vocazione. La sconfitta, anche la più sfortunata gara, non lo demoralizzano: "Una lezione che mi servirà per vincere la prossima gara", dice in quelle occasioni agli amici e ci scherza sopra senza che mai il suo humor, vagamente inglese, sia adombrato da risentimenti e rancori.

Nazionalista vecchia maniera, ha inseguito per alcuni anni il sogno di portare alla conquista del titolo mondiale una barca tutta italiana, scafo e motori, ma neanche la sua caparbia ha potuto avere il sopravvento sulle carenze dei costruttori italiani.



Cosentino alla sua prima gara offshore, la Viareggio-Bastia-Viareggio del 1963.

Il suo debutto in una gara offshore fu, come per tutti i piloti italiani di quegli anni, alla Viareggio-Bastia-Viareggio del 1963 a bordo di un motoryacht 27' Italcraft motorizzato Chrysler da 300hp ciascuno. Si classificherà 8° a causa di problemi ai motori. Problemi che si ripeteranno anche l'anno dopo nella stessa gara con la stessa barca, "Antonella III", che lo costringeranno ad abbandonare.

Dopo tre anni di sosta dalle competizioni per impegni di lavoro, Cosentino si unisce a Balestrieri sul "Delta Blu" dell'amico romano, un 36' Delta con un paio di Daytona da 500hp ciascuno. Insieme partecipano alla prima edizione della Bahamas 500 e alla Viareggio-Bastia-Viareggio ma senza fortuna in entrambi i casi. I motori sono un disastro in affidabilità costringendoli al ritiro in sei gare su sei.

Nel 1968 Cosentino corona il suo desiderio di correre su una barca italiana con motori italiani. Si tratta del nuovo "Volpe d'Argento" una barca in alluminio di 28' costruito dalla SAI-Ambosini, specializzata in costruzioni aeronautiche, su disegno del Comandante Petroni ed equipaggiato con una coppia di V8 italiani della BPM da 450hp ciascuno. Il sodalizio con Petroni, nato l'anno prima quando correva insieme a Balestrieri e lo stesso Comandante, durerà ininterrottamente fino all'ultima gara disputata da Cosentino, avvenuto a Venezia in occasione dei campionati mondiali offshore del 1979.

La barca non si comporta male seppur Cosentino è costretto a ritirarsi nella prima gara, il Trofeo Napoli, per aver esaurito il carburante a causa di eliche dal passo sbagliato, che hanno costretto i motori a uno sforzo maggiore. A Viareggio si classifica quinto e al Dauphin D'Or ha un altro abbandono per problemi meccanici, quando anche in questa gara si trovava intorno al quarto-quinto posto.



Tre amici con la stessa grande passione, l'offshore, da sinistra: Cosentino, Balestrieri e Petroni sul "Freccia d'Argento" in Francia nel 1968.

Nel frattempo il suo amico Balestrieri si aggiudicava il titolo mondiale 1968 alla guida di imbarcazioni americane, con motori americani. Cosentino lo seguì su questa strada e costituì con Balestrieri il "Tornado Racing Team" per il biennio 1969-70.

Vennero così i risultati e le soddisfazioni raccolte in tutte le gare internazionali, e solo una serie di fortuite circostanze, ma soprattutto un irresistibile Don Aronow, impedirono a Cosentino di ottenere il titolo mondiale, dopo aver conquistato il titolo europeo non ufficiale nel 1969. Colpa anche del delicato incarico di Segretario Generale della Camera dei Deputati del Governo Italiano che non gli consentiva di distogliere il tempo sufficiente per la preparazione, l'organizzazione, e in diversi casi, di partecipare alle gare, tant'è che gli amici piloti americani lo definirono scherzosamente, "The Flying General Secretary".

A bordo del suo 31' Bertram motorizzato MerCruiser, battezzato "White Tornado" e come meccanico Mike Vandenburg vince la sua prima gara, il Trofeo Napoli, battendo di misura il forte Don Aronow con il suo nuovo, veloce e potente "The Cigarette" al debutto in Europa dopo che in patria ha già sbaragliato tutti gli avversari. Aronow è più veloce di Cosentino, ma l'italiano è un ottimo navigatore e prende con precisione tutti i check point. All'arrivo Aronow nel vedere già in banchina festeggiato l'italiano ha un gesto di stizza e insinua che il presunto vincitore abbia saltato un controllo, ma con pacatezza Cosentino spiega dove è passato e l'americano è costretto ad accettare la sconfitta. Sarà l'unica che Aronow subirà in Europa.



Cosentino con il 31' Bertram "White Tornado" fu il più tenace rivale di Aronow nel 1969.

Nel 1970 si alterna alla guida di due barche principalmente, un 32' Cary ex Aronow e un 31' Bertram, non quello dell'anno prima ma quello che aveva guidato il suo compagno di squadra Balestrieri, il "Red Tornado", con il quale vince la prima gara della stagione, a Capetown. Partecipa anche alla Bahamas 500 ma non avendo lui una barca disponibile negli Stati Uniti, l'amico Merrik Lewis con l'interessamento di Don Pruett gli spedisce via aereo una delle sue barche in alluminio, il 32' "Mama Maritime" in tempo perchè possa disputare la gara e gli affida Mel Riggs, già vincitore della gara nel 1967 e 1968. Cosentino è secondo vicinissimo al leader Magoon al primo check point ma poco dopo problemi alla timoneria lo costringono a spiaggiare su un isolotto Per il resto della stagione è Balestrieri a prevalere e Cosentino sembra limitarsi a fargli da scudiero con diversi piazzamenti alle sue spalle. Il titolo mondiale andrà a Balestrieri, dopo un rocambolesco e controverso finale di stagione con il rivale Sopwith, mentre Cosentino sarà terzo in classifica.

Lasciato il team con Balestrieri alla fine della stagione 1970 Cosentino corre la prima gara europea della stagione 1971 a Napoli con il suo 32' Cary con cui ha un incidente che gli causa fortunatamente solo qualche contusione. Poi aveva seguito Petroni e la sua Navalconsult nello sviluppo del catamarano di Ron Jones che il Comandante aveva guidato in una gara americana. Quella barca di 33' era diventato il prototipo che servì alla costruzione di due cat in alluminio su elaborazione dell'ingegnere inglese Mike Trimming, del cantiere italiano Intermarine. I due cat gemelli sia nella costruzione che nelle linee e

nei motori, due MerCruiser, furono costruiti dai cantieri Picchiotti di Viareggio e pilotati nella stagione di gare nel Mediterraneo del 1971 da Cosentino stesso e dal neofita Giorgio Mondadori.

Giorno prima della gara Bahamas 500 del 1970, arriva a Freeport il C130 che trasporta le oltre 5 tonnellate del Mama Maritime che Merrik Lewis fa avere a Cosentino per permettergli di partecipare alla massacrante competizione.



La messa a punto del suo "Sir Cat" non è facile anche perchè non ci sono riferimenti su un disegno di carena a due scafi, escludendo sporadiche apparizioni negli anni '60, ma proprio a fine stagione a Bellaria arriva una storica vittoria, la prima di un multiscafo di classe OP I nella storia dell'offshore, da quando sono state introdotte le suddivisioni in classi nel 1967.

Proprio in quegli anni in un sondaggio fatto da una rivista specializzata Cosentino afferma che il futuro sarebbe stato dei "tunnel-boat con motori a turbina"...cosa sta succedendo nel 2016?. Anche se l'offshore è morto da oltre vent'anni.



Bellaria, 12 settembre 1971, vittoria storica nell'offshore per un cat. Cosentino al centro con il figlio Ubaldo Jr. a destra e il t-man Mel Riggs. Sullo sfondo l'altro cat gemello di Mondadori e Odell Lewis, classificato quarto,

Il 1972 è un altro anno “sabbatico” per Cosentino che attende l’allestimento di un nuovo cat di Intermarine questa volta in vetroresina di 36’ ma con una struttura di rinforzo in tubi in alluminio all’interno dell’ala. La barca sarà pronta per la Viareggio-Bastia-Viareggio del 1973. Cosentino sceglierà i non più di moda MerCruiser invece dei Kiekhaefer che ora montano tutti i suoi colleghi italiani della classe OP I. A Viareggio sarà costretto ad abbandonare , mentre all’altra gara a cui parteciperà, il Dauphin D’Or, finisce quinto, rischiando anche di vincere a causa di una squalifica in massa di tutti i piloti con barche equipaggiate con motori ritenuti irregolari dagli scrutinatori francesi, controversia poi rientrata.

Cosentino che in questi anni ha poco tempo da dedicare al suo hobby preferito a causa degli impegni istituzionali, insiste con il cat anche nel 1974 e 1975 coadiuvato anche da Petroni ma la barca risulta troppo pesante pur essendo un progetto valido.



Il 1975 è l'ultimo anno in cui Cosentino prova a rendere competitivo il suo secondo “Sir Cat”, in fiberglass, ma inutilmente. Qui è a Viareggio.

Ma la passione di Cosentino per l’offshore non diminuì neppure quando le circostanze di lavoro lo hanno costretto ad un parziale abbandono, tanto che lasciato il suo incarico di funzionario della Camera nel 1976 tanto per non perdere l’abitudine corre la Viareggio-Bastia-Viareggio sulla barca presa in prestito da De Angelis, l’UFO 39’ ma è costretto all’abbandono. Poi divenuto presidente della Cigahotels, un gruppo di grandi alberghi italiani, costituisce un nuovo team sponsorizzato dalla stessa Ciga e dalla compagnia di bandiera italiana Alitalia, che contava su due nuove imbarcazioni, questa volta dei più

convenzionali monocarena, costruite in alluminio su licenza Picchiotti dalla CUV e progettate dall'inglese Don Shead.

Torna un vecchio sogno di Cosentino a metà realizzato: barca italiana, ma motorizzazione americana. Del resto in Italia in quegli anni non ci sono motori competitivi e i Lamborghini sono ben lontani da venire.

Il Team Alitalia-Cigahotels è coordinato dalla Navalconsult di Attilio Petroni che ne è direttore sportivo. A Francesco Cosentino si affianca un rookie, il banchiere fiorentino Guido Niccolai che da poco è entrato nella proprietà dei cantieri Picchiotti che sono ufficialmente i costruttori dei due nuovi 38' in alluminio.

La stagione 1977 è positiva Cosentino si aggiudica due gare, Bellaria e Venezia e anche Niccolai due, San Remo e Poole e la qualifica per la finale del campionato del mondo a Key West. Cosentino in gara si ferisce al volto a causa di una ricaduta da un'onda più dura delle altre, su un mare agitato, mentre il compagno di squadra Niccolai si classifica terzo dietro alla Betty Cook e a Bob Nordskog.

Il 1978 vede ancora il team impegnato su tutti i fronti dell'offshore, i campionati Italiano, Europeo e mondiale. Cosentino persuade Niccolai che è andato a formare un team proprio, acquista De Angelis e la stagione di gare è intensa e entusiasmante. Cosentino vince nel difficile Getingloppet in Svezia guidando il 36' Cigarette che era stato in origine del suo vecchio compagno di squadra Balestrieri, ritiratosi dalle gare dal 1975. Vince il Campionato Italiano e quello Europeo ma soprattutto alla finale del campionato del mondo in Argentina sulle acque agitate di Mar del Plata ottiene una strepitosa quanto difficile vittoria su un parco concorrenti agguerrito e quanto di meglio possa offrire l'offshore internazionale. Ben coadiuvato dal t-man Diridoni e dal navigatore locale, l'esperto pilota Jorge Pagliettini, Cosentino che il veterano fra tutti i piloti presenti dà il meglio di sé e nonostante un'altra botta presa battendo la bocca sul volante, ma questa volta contrariamente a quanto accaduto a Key West l'anno prima, decide di continuare e fa la scelta giusta. Questo titolo mondiale ampiamente meritato è il sigillo su una carriera lunga e gloriosa fatta di tanta gavetta e di sperimentazioni come quella di una barca tutta italiana con il "Volpe d'Argento" del 1968 o dei cat nei primi anni settanta. Per la prima volta una barca costruita non negli Stati Uniti ma in Italia vince il prestigioso Sam Griffith Trophy, ed è stato per merito di Cosentino.

Il trionfante arrivo a Mar del Plata,

Argentina, a bordo del 38' CUV.

A coronamento di una lunga carriera

arriva il Titolo Mondiale nel 1978.



Dopo sedici anni di gare sui mari di tutto il mondo, un titolo mondiale, due europei di cui uno non ratificato, due nazionali e sette gare internazionali vinte, Francesco Cosentino disputa la sua ultima gara quasi un anno dopo quella vittoria a Mar del Plata, a Venezia per le finali dei campionati del mondo offshore del 1979, a bordo di un nuovo cat disegnato e costruito per Halter-Cigarette da Bill Seebold, per riprendere un discorso interrotto qualche anno prima, quando la parola cat era nominata solo da lui e pochi altri visionari.



Il Gentleman e la Lady dell'offshore. Cosentino fu fra i primi a sperimentare i cat.

La Cook fu la prima a vincere un titolo mondiale su un cat.

Entrambi Campioni del Mondo: nel 1977 lei, nel 1978 lui e nel 1979 di nuovo lei.