Francesco Cosentino

他这样描述自己对大海的激情：“是对该诅咒的大地带来的一切焦虑感的解脱，因为大海更清澈，更简单，更单纯，更激烈，但没有恶意。”这些年来，他为意大利的快艇运动做出了尤为活跃积极的特殊贡献，不仅参与赛事，也包括为自己心爱的运动进行组织活动。

赛船手，设计师，造船商，意大利赛事的组织者，更不用说各类联盟组织和媒体公关，如果能让“他的”运动得到更多关注，就能一直获得Cosentino各种形式的支持、建议或帮助，以致于意大利摩托艇联盟希望推举他为快艇委员会的主席。他有着执着坚毅的体育气质,对赛事筹备的细致谨慎到了几乎狂热的地步，在海上永远慷慨，比任何其他人在对待对手的态度上都更具骑士精神，对海洋规则的尊重对于他，一位前海军军官来说，远比胜利重要，这就是真实的Cosentino，天赋的快艇手。失利，即或运气最糟糕的赛事，都不能让他觉得沮丧：“这是让我赢得下次比赛的教训”，在那样的情况下他会这样跟朋友说，并一直以他近乎英式的幽默感来开玩笑，从不蒙上怨尤的情绪。

作为一位老派的爱国者，他曾有几年梦想能够用一艘全意大利制造的快艇来夺得世界冠军，但由于意大利造船商的匮乏，即便恣意如他也无法如愿。

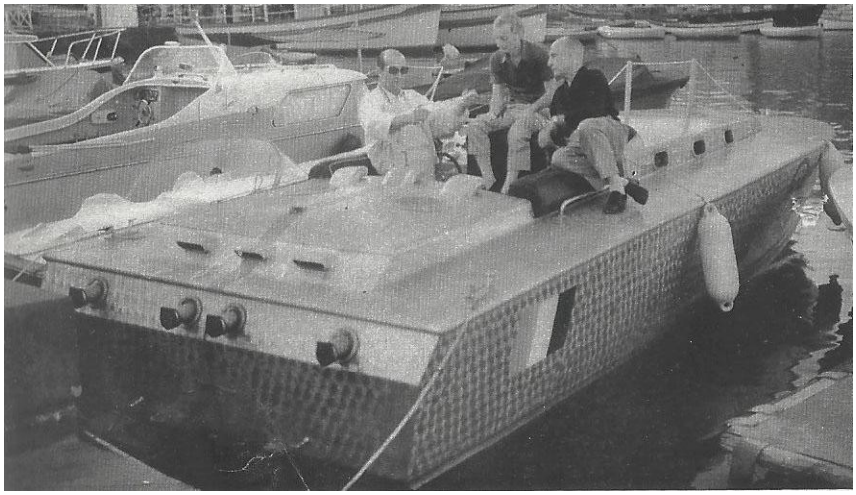
1963年Viareggio-Bastia-Viareggio大赛，第一次参加快艇赛事的Cosentino。

和当时所有意大利选手一样，他在快艇赛事中的首度亮相，是1963年的Viareggio-Bastia-Viareggio大赛，他驾驶了一艘27英尺的Italcraft机动快艇，配备了300马力的Chrysler马达。因为马达出现问题，最后获得第八。类似的问题在下一年该赛事的同一条赛艇“Antonella III”号上重演，使得他不得不中途放弃。

随后的三年里他因为忙于工作而没有参加赛事，之后则与他的罗马朋友Balestrieri联手驾驶“Delta Blu”号，一艘36英尺Delta艇，配备一对500马力的Daytona马达。他们一起参加了Bahamas 500大赛以及Viareggio-Bastia-Biareggio大赛，但可惜都运气不佳。马达的可靠性很差，让他们不得不在全部六项比赛里都中途退赛。

1968年，Cosentino实现了他驾驶装载意大利产马达的意大利产快艇的愿望。这艘崭新的“Volpe d’Argento”号长28英尺，采用铝材，由航空企业SAI-Ambosini制造，Petroni将军设计，配备了一对意大利制造的BPM450马力V8马达。与Petroni的合作，始于前一年他们与Balestrieri一起参赛时；这样的关系一直持续到Cosentino参加的最后一次赛事，即1979年在威尼斯举行的世界快艇锦标赛。

快艇的表现不坏，即便Cosentino不得不在第一场赛事那波里锦标赛就退出，因为螺旋桨的故障让马达超负荷运行，致使燃料提前耗尽。在Viareggio大赛他获得了第五名，Dauphin D’Or大赛他又一次因为机械问题放弃，在这次比赛中他也基本处于第四到第五的位置。

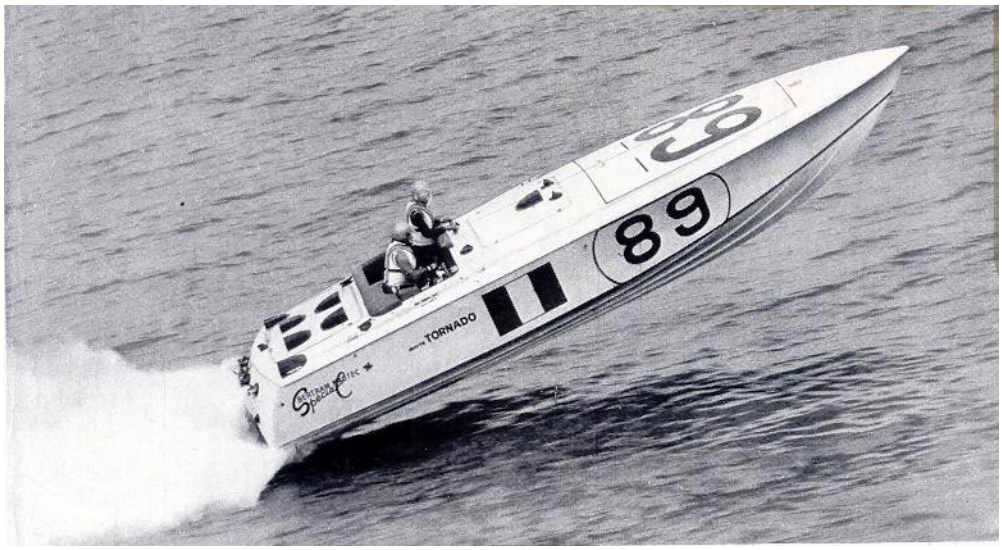


三位对快艇拥有同样热忱的好友，左起：Cosentino，Balestrieri和Petroni在“Freccia d’Argento”号上，1968年法国。

同时他的朋友Balestrieri于1968年驾驶装载美国产马达的美国产快艇获得世界冠军。Cosentino继续了他的道路，并在1969-1970年和Balestrieri一起组建了“Tornado赛队”。

团队在各项国际赛事中战绩颇丰，因为一系列意外，更因为Don Aronow的势不可挡，使得Cosentino在1969年获得非官方的欧洲冠军后未能继续斩获世界冠军。这也要归咎于他被意大利政府任命为众议院秘书长，因此没有足够时间来进行赛事的准备和组织或是参加比赛，正如他的美国赛艇手朋友给他的谑称：“飞来飞去的秘书长”。

首次驾驶装载了MerCruiser马达的31英尺Bertram艇“White Tornado”号，与机械师Mike Vandenburg搭档，他第一次赢得了比赛：在那不勒斯锦标赛中他战胜了实力强劲的Don Aronow，后者驾驶着迅捷而动力十足的新战舰“The Cigarette”，在美国本土已经所向披靡，正准备来征服欧洲。Aronow比Cosentino速度更快，但意大利人是最佳的航海者，精准地通过了每个检查点。到达终点时，Aronow看到意大利对手已经在码头庆祝胜利,他愤怒地暗示对方跳过了一次检查点,但Cosentino平静地解释了自己经过的路径，美国人只能接受自己失败的事实。这是Aronow在欧洲唯一一次失败的经历。



驾驶着31英尺Bertram艇“White Tornado”号的Cosentino，是Aronow在1969年遭遇的最强劲对手。

1970年，他主要驾驶两艘赛艇，之前属于Aronow的32英尺的Cary艇以及31英尺的Bertram艇，并不是前一年参赛的那艘，而是他的队友Balestrieri在开普敦赢得赛季第一场比赛时驾驶过的“Red Tornado”。Cosentino也参加了Bahamas 500大赛，但在美国没有可以使用的赛艇，于是他的朋友Merrik Lewis在Don Pruett的资助下，通过空运及时送达了他两艘铝材船的一艘，32英尺的“Mama Maritime”号，使Cosentino得以参赛，并请1967和1968年的冠军Mel Riggs做随船机师。Cosentino在第一个检查点时位居第二，紧随Magoon之后；但操舵室马上出现了问题，使他不得不在一处小洲上停泊。在赛季的余下赛程，Balestrieri一马当先，而Cosentino则似乎在扮演骑士随从的角色，始终落后他几名。世界冠军的头衔终究归属于Balestrieri，他在比赛最末阶段与对手Sopwith进行了十分大胆也充满争议的对决；而Cosentino则位居第三。

在1970赛季末，他离开了和Balestrieri共同组建的团队，在那不勒斯驾驶他的32英尺Cary艇参加了1971赛季的首次欧洲大赛。比赛中发生了意外，而他幸运地只受了一些挫伤。之后他追随Petroni和他的Navalconsult一起进行Ron Jones双体船的研发，Petroni将军在一次美国赛事中曾驾驶过这样的船。这艘33英尺的船成为之后英国工程师Mike Trimming设计、意大利Intermarine制造的两艘铝质双体船的蓝本。两艘双体船无论是外型还是马达都一模一样，各装载两个MerCruiser马达，由维亚雷焦(Viareggio)的Picchiotti制造，在1971年的地中海地区赛事中，由Cosentino和新手Giorgio Mondadori驾驶出战。

1970年Bahamas 500大赛的前一天，Merrik Lewis用C130运输机装载超过5吨重的Mama Maritime号到达Freeport，让Cosentino能够参加激烈的角逐。

“Sir Cat”号的建造并非易事,因为双体船船壳的设计除了60年代的零星样本外，没有多少参考资料；而正是赛季最后在贝拉利亚(Bellaria)，赢来了自1967年分级后OP I级多体船的第一次历史性的胜利。

正是那些年，根据一家专业杂志的调研，Cosentino确信未来将出现“配备涡轮发动机的隧道船”……这不正在2016年应验了吗？虽然快艇比赛已经终止超过20年了。

1971年9月12日，贝拉利亚，双体船取得快艇比赛的历史性胜利。Cosentino（中）和他的儿子Ubaldo Jr.（右）以及阀门机师Mel Riggs。照片远处是Mondadori和Odell Lewis驾驶的一模一样的另一艘双体船，他们取得了第四名，比赛的海域很适合隧道船。

1972年对于Cosentino而言是另一个“假期”，他在等候一艘新的Intermarine双体船的装配完成，这艘长36英尺的船采用玻璃纤维，船舷内部配合铝质管材加固结构。这艘船已经为1973年的Viareggio-Bastia-Viareggio大赛准备就绪。Cosentino选择了已过时的MerCruiser马达而非当时所有OP I级别的意大利选手都采用的Kiekhaefer马达。他在维亚雷焦不得不弃赛，而在参加的另一个Dauphin D’Or大赛中获得了第五，当时他几乎要赢得比赛了，因为许多选手装载的马达被法国裁判们认为不合规则而失去了比赛资格，这在当时也引起了许多争议。

Cosentino这些年来因为公务很少有时间能从事他最热爱的运动，在1974和1975两年里他仍坚持双体船的事业，并得到了Petroni的协助，但虽然设计合理，船体却仍然太重了。

1975年是Cosentino尝试用他的第二艘玻璃纤维制造的“Sir Cat”号参加比赛的最后一年，但徒劳而返。照片上的地点是维亚雷焦。

但Cosentino对快艇的热情即便是工作迫使他处于半放弃状态时也未消退，1976年他辞去了众议院的职务，为了能够驾驶从De Angelis处借来的39英尺UFO艇参加Viareggio-Bastia-Viareggio大赛，但被迫弃赛。之后他成为了Cigahotels的主席，这是一个意大利大型酒店集团，在Ciga和Alitalia意大利航空公司的资助下他组建了新团队。团队主要拥有两艘新船，属于常规的单体船，采用CUV的Picchiotti专利铝材制造，由英国设计师Don Shead设计。

再回头看Cosentino的旧日梦想，会发现已经完成了一半：意大利产的快艇，虽然马达还是美国产的。那些年在意大利并没有足够优质的马达，距离兰博基尼发动机的横空出世也时日尚远。

Alitalia-Cigahotels团队由体育指导Attilio Petroni的Navalconsult主理。当时在Francesco Cosentino身边出现了一位新秀：佛罗伦萨银行家Guido Niccolai。Niccolai当时刚刚入主Picchiotti造船厂，该厂是两艘新的铝质38英尺快艇的制造方。

1977年赛季对Cosentino而言形势不错，他参加了贝拉利亚和威尼斯两项赛事，而Niccolai也参加了圣雷默和普尔(Poole)的比赛，获得了参加基维斯特(Key West)举行的世界冠军总决赛的资格。当时海面汹涌，Cosentino在赛事中在激烈的浪涛颠簸中受伤了，而他的队友Niccolai则位居Betty Cook和Bob Nordskog之后，名列第三。

1978年，这个团队仍然积极参与快艇的各项前沿赛事，包括意大利、欧洲和世界的各项锦标赛。由于Niccolai决意建立自己的团队，Cosentino失去了他，但招募了De Angelis，当年的赛事也格外紧张激烈。Cosentino在瑞士举行的Getingloppet大赛中驾驶着36英尺长的Cigarette艰难取胜，这艘船本属于他的前队友Balestrieri，后者在1975年退役了。他赢得了意大利冠军和欧洲冠军，但最重要的是在阿根廷马德普拉塔（Mar del Plata）湍急的水域上获得了世界冠军，在这场高手云集的赛事中取得的胜利异常艰难而令人震撼，也是他为国际快艇赛事所奉献的最高水准。当时Cosentino在阀门机师Diridoni以及当地领航员、专业选手Jorge Pagliettini的有力协助下，凭借老到的经验竭尽全力对抗其他选手，即便他的嘴巴撞到了舵盘，正如一年前在基维斯特所遭遇的那样；不同的是，这次他选择继续比赛，而这个选择显然是正确的。这一实至名归的世界冠军头衔是对他漫长而光荣的职业生涯的终极认可。他一路披荆斩棘又勇于尝试，例如1968年的“Volpe d’Argento”和70年代初的双体船，体现了他对全意大利产快艇的不懈追求。意大利而非美国制造的快艇首次赢得权威的Sam Griffith锦标赛，也应归功于Cosentino。

胜利者来到马德普拉塔，驾驶着38英尺CUV。

在经历漫长的职业生涯后,终于在1978年

加冕世界冠军。

历经16年转战世界各地水域，收获了一项世界冠军，两项欧洲冠军（其中一项未获正式认可），两项全国冠军和七次国际大赛的胜利。Francesco Cosentino在马德普拉塔夺冠后的一年在威尼斯参加了最后的赛事，当时他驾驶由Bill Seebold为为Halter-Cigarette设计和建造的全新双体船，为了重新继续几年前中断的道路，那时仅有他和一些空想家提到双体船这个词。

驾驶快艇的绅士和女士。Cosentino是双体船实验的先驱之一。

Cook是第一次驾驶双体船赢得世界冠军的人。

他们都是世界冠军：1977年她获得，1978年他获得，而1979年她又重夺冠军。