

GABRIELE MUSANTE

NAVIGATORI STRAORDINARI

I PIONIERI DELLA VELA D'ALTURA



EDITRICE INCONTRI NAUTICI

Presentazione di Luca Alessandrini 5

JOSHUA SLOCUM

Solo intorno al mondo 7

Capo Horn 11

JACK LONDON

Lo scrittore giramondo 23

La crociera dello Snark 27

FRANCIS CHICHESTER

Gipsy Moth 43

Sir Francis il grande 47

BERNARD MOITESSIER

Il vagabondo dei mari 65

Frenchman 69

ERIC TABARLY

Paul Richard vs Atlantic 83

Storia di un record 87

***L**a navigazione da diporto, come tante altre attività umane, ha i suoi propri miti fondativi e, proprio come in tanti altri casi, essi sono innanzitutto letterari. Benché in ambiti locali preesistesse, è con la fine delle guerre napoleoniche e nel corso del secolo XIX che si sviluppa la nautica di diporto moderna. Quindi, dopo la Seconda Guerra Mondiale col diffondersi del benessere, almeno in Occidente, si sviluppa una nautica da diporto più popolare, superando lo yachtting di pochi privilegiati o di pochi appassionati dei decenni precedenti. Questa nuova idea della navigazione sceglie i suoi miti letterari e giunge a comporre una propria cosmogonia. Poi tutto cambia.*

Gabriele Musante ha pubblicato la prima volta i suoi racconti per immagini in un momento affatto particolare, era finita all'improvviso la guerra fredda, si stava entrando in quella nuova età che è stata definita globalizzazione. Mutava anche la nautica, o forse cessava di esistere. In quegli anni diversi fatti nuovi sconvolgevano il mondo della navigazione per diletto e della vela. Si affermava il noleggiare e cominciano a diffondersi le grandi flotte del charter: barche mediamente grandi, rispetto alle navigazioncelle alle quali erano chiamate, barche facili, tanto più facili a motore, barche apparentemente lussuose, concepite per crociere nella stagione giusta in acque riparate. Nasceva il turismo nautico, un prodotto commerciale che ammiccava alla navigazione per diporto, ma che ne era lontano anni luce. Gli utenti, più esattamente i consumatori erano e sono persone poco o punto competenti, persuase che per una settimana si possa giocare ai navigatori, perché la barca è semplice e gestibilissima a motore, avendo molti cavalli e il fondo piatto si manovra "come un'automobile". E se capita qualcosa, ecco che il noleggiatore manda propri agenti ad aggiustare tutto, financo a sostituire la barca.

Un tale mercato che ha mutato non soltanto barche ed utenti, ma anche le coste e i costi. Navigatori incompetenti, che iniziano dalla barca grossa e non già da una lunga gavetta sulle derive e su piccoli scafi, devono trovare ormeggi facili e frequenti, di qui la devastazione delle coste con troppo numerosi porti turistici artificiali, gli sciagurati marina, i cui costi sono commisurati alle unità dai dieci o dodici metri in su, diminuendo enormemente la possibilità delle piccole barche. Eppure, la grande storia della navigazione da diporto è stata fatta da barche oggi considerate piccole o molto piccole. Basti ricordare la prima regata transatlantica per solitari nel 1960 - si noti, l'Atlantico settentrionale contro vento - contava cinque iscritti, quattro dei quali con barche di lunghezza inferiore agli otto metri. Oggi, per stare una settimana d'agosto col bel tempo tra le isole della Dalmazia, si considera necessaria una barca di dodici metri. Ma, ciò che è peggio, il noleggio ha interrotto il rapporto uomo-barca, fatto di conoscenza

reciproca, di lavoro di cura, di costante attenzione e - perché no? - apprensione. Un rapporto fondante di ogni cultura marinaresca che il turismo nautico ha eliso al tempo stesso con brutalità e leggerezza: secoli di storia della navigazione gettati al vento.

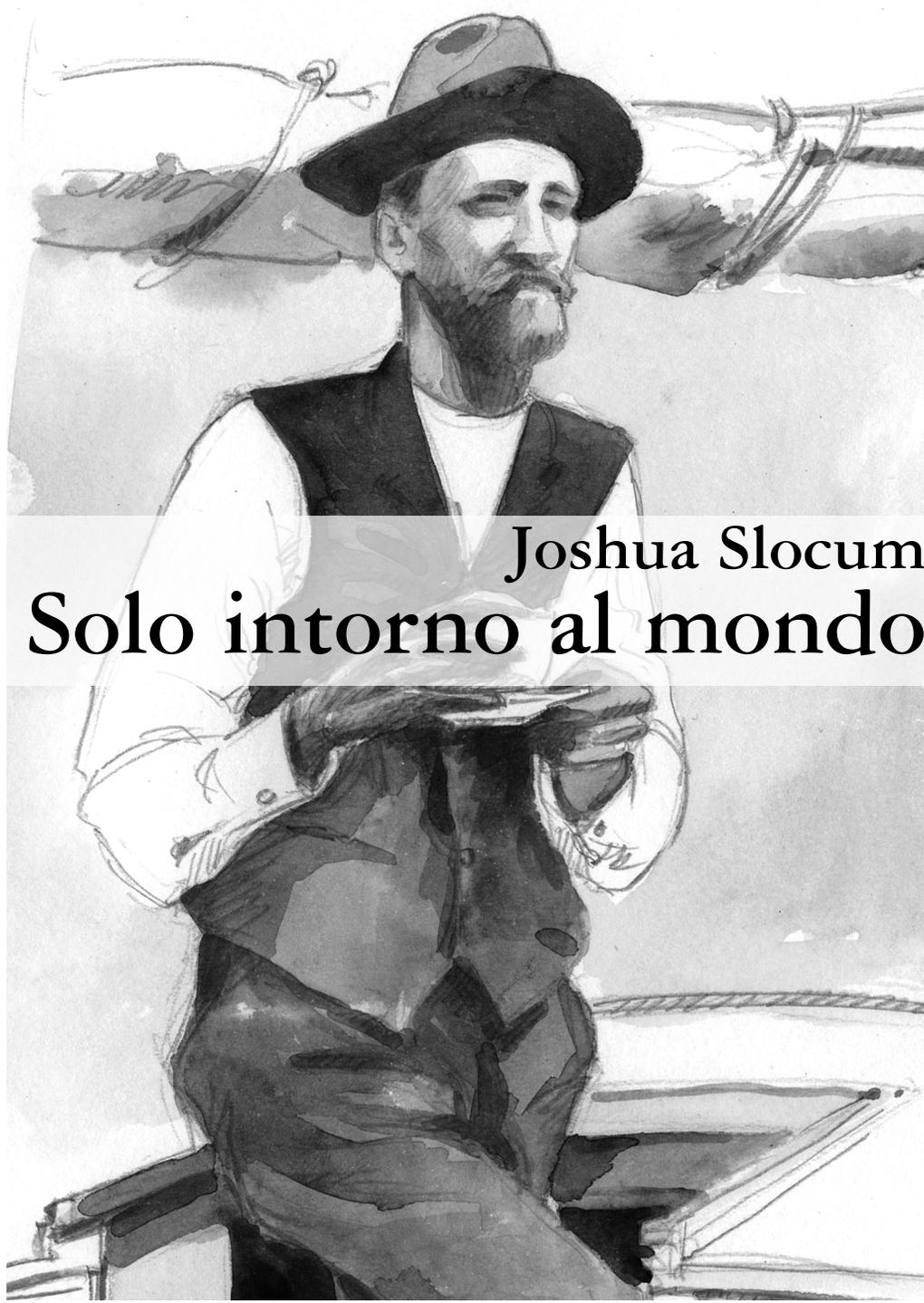
Altro fatto nuovo di quegli anni è stata la grande diffusione della navigazione con sistemi elettronici, prima il Loran C poi il Gps, che hanno cancellato millenni di incertezze circa la propria posizione: il punto nave cessava di essere il cimento del navigatore competente, il coronamento di una carriera di esperienze e di studi, di colpo si annullavano le navigazioni stimata, piana e astronomica. Infine, la maggiore affidabilità ed esattezza delle previsioni meteorologiche.

In quel frangente storico, in quel passaggio epocale, Gabriele Musante decide di pubblicare su BOLINA, la sua lettura dei classici. È un Autore con una doppia vita: è un appassionato di nautica più che competente, ha operato nel settore in ruoli diversi, ma è anche un'artista in grado di coniugare nelle sue opere il piano pittorico, quello intellettuale e quello morale senza per questo trascurare l'esattezza degli aspetti tecnici. Vede mutare sotto i suoi occhi la nautica e decide di testimoniare la sua critica circa la metamorfosi in atto, non già animato da nostalgico passatismo, ma convinto che non tutti i cambiamenti sono in meglio. Anzi, una modernizzazione cieca, guidata soltanto da una logica di economia di mercato fine a se stessa, può snaturare ciò che di più profondamente umano vi è nelle cose.

E dunque Musante racconta la navigazione di un tempo, come esperienza talmente profonda da divenire dimensione esistenziale. Non è un'operazione nostalgica, ma una protesta positiva: le cose stanno cambiando in peggio ma questi racconti testimoniano che si può agire e vivere diversamente, che la nautica è cosa diversa dal turismo nautico, che l'impegno intenso di una persona, in mare come altrove, è altro da un prodotto commerciale, per quanto ben confezionato ed accattivante. Nella stagione nella quale la nautica, divenuta turismo nautico, perde le proprie radici, Musante decide di recuperarle, scegliendone la dimensione più profonda. Ciò che lo ha condotto a scegliere tra le figure centrali e fondanti della storia della navigazione da diporto, le più tormentate, che soltanto letture leggere e superficiali potevano non avere colto. I navigatori scelti sono assai diversi tra loro, ma ognuno è caratterizzante di una stagione e di un'esperienza. Di ognuno l'Autore non ha raccontato tutto, ma ha scelto un momento della loro carriera di navigatori, non necessariamente il più importante, ma quello che gli pareva essere rivelatore di una personalità.

Troppo spesso si parla di miti, termine abusato, Musante ci racconta persone: il suo sguardo è sapiente e la sua matita è rivelatrice. Racconta un allora nel quale la nautica era scelta ponderata, responsabile e intima. È un artista che si pronuncia, attraverso l'arte della pittura, sull'arte del navigare.

Luca Alessandrini



Joshua Slocum
Solo intorno al mondo

CAPO HORN

IL 24 APRILE 1895 LO SPRAY, UN'IMBARCAZIONE A VELA LUNGA POCO PIÙ DI UNDICI METRI FUORI TUTTO, PARTIVA DAL PORTO DI BOSTON CON A BORDO COME COMANDANTE, PRIMO UFFICIALE ED EQUIPAGGIO UN SOLO UOMO: IL CAPITANO JOSHUA SLOCUM.

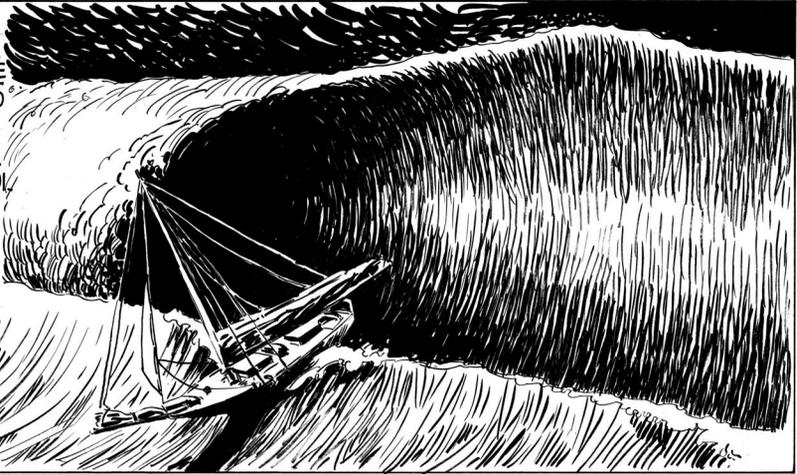
LA GENTE DEL PORTO SALUTAVA LA PICCOLA IMBARCAZIONE ED IL TENTATIVO DI UN MARINAIO DI COMPIERE IL PRIMO GIRO DEL MONDO A VELA IN SOLITARIO.



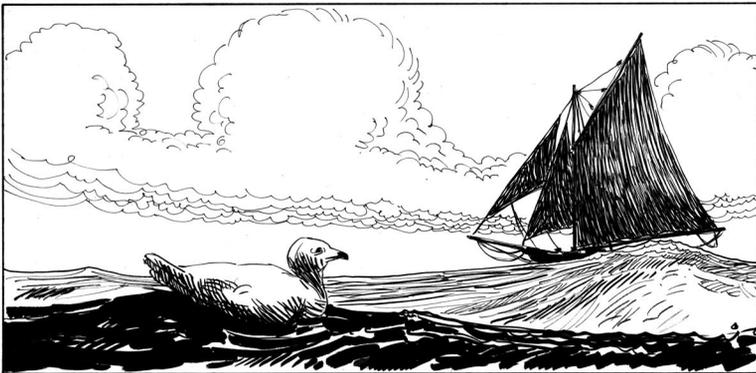
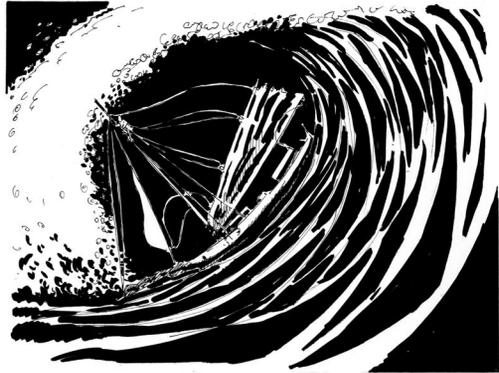
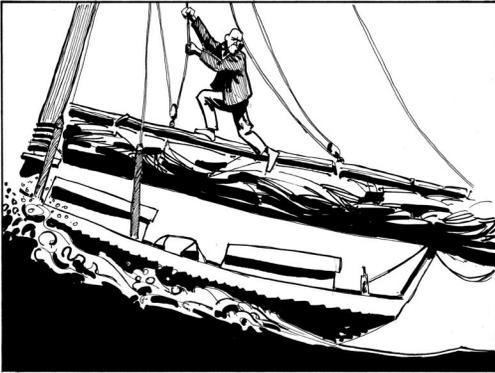
IL 25 AGOSTO ERA A GIBILTERRA ED IL GIORNO DI NATALE DELLO STESSO ANNO A BUENOS AIRES, DOPO AVER ATTRAVERSATO LA ZONA DELLE CALME EQUATORIALI E TOCCATO DIVERSI PORTI DEL BRASILE. DA QUI SALPAVA IL 26 GENNAIO 1896 ROTTA PER 210° VERSO CAPO HORN.



AL LARGO DELLE
COSTE DELLA PATA-
GONIA UN' ONDA TRE
MENDA, IL RISULTATO
PAREVA DI MOLTE
ALTRE, AVANZÒ RUG-
GENDO VERSO DI NOI,
EBBI SOLO POCHI
ISTANTI PER AR-
RAMPICARMI SULLE
DRIZZE DEL PICCO
FUORI
PERICOLO.



FORSE TRASCORSE UN MINUTO DURANTE IL QUALE NON VIDI NULLA DELLO SPRAY SOTTO DI ME,
FORSE POCHI SECONDI IN CUI TUTTA LA VITA MI PASSÒ DAVANTI COME UNA SCARICA ELETTRICA,
MA EBBI UGUALMENTE IL TEMPO DI FARMI DELLE PROMESSE, LA PRIMA, CHE SE LO SPRAY AVESSE
RESISTITO NE AVREI COSTRUITO UNO PIU' GRANDE.



DURANTE LA NOTTE IL
VENTO ERA PROGRESSIVA-
MENTE CALATO E LA MATTINA
IL SOLE SPLENDEVA SULLE
ONDE LUNGHE DELL'OCEANO.
QUEST' IMMAGINE DI PA-
CIFICA BELLEZZA E LA
DURA PROVA BRILLANTE-
MENTE SUPERATA DALLO
SPRAY IL GIORNO PRECE-
DENTE MI RASSICURARONO
SULLA MIA SORTE IN
VISTA DEL DURO CAPO HORN.



Jack London
Lo scrittore giramondo

LA CROCIERA IDELLO SNARK

TUTTO EBBE INIZIO
ALLA PISCINA DI
GLEN ELLEN.....



ROSCOE ERA UNO YACHTMAN, IO ERO ANDATO UN PO' PER MARE.....
TRA UNA NUOTATA E L'ALTRA SI PARLAVA DI BARCHE E DELL'IDEA DI
FARE IL GIRO DEL MONDO A VELA E PIANO PIANO I DISCORSI DIVENTARONO
UN PROGETTO.



CHARMIAN, MA D AVVERO
TI PIACEREBBE....

OH, JACK, E' TROPPO
BELLO PER ESSE-
RE VERO!

COSI' IL VIAGGIO FU DECISO ED EBBE INIZIO LA
COSTRUZIONE DELLO SNARK.

I NOSTRI AMICI NON RIUSCIVANO A CAPIRE LA RAGIONE DI QUESTO VIAGGIO.

IO NON RIESCO A CAPIRE COME, NELLA TUA POSIZIONE, SI POSSA PENSARE AD UNA SCIOCCHERZZA SIMILE.

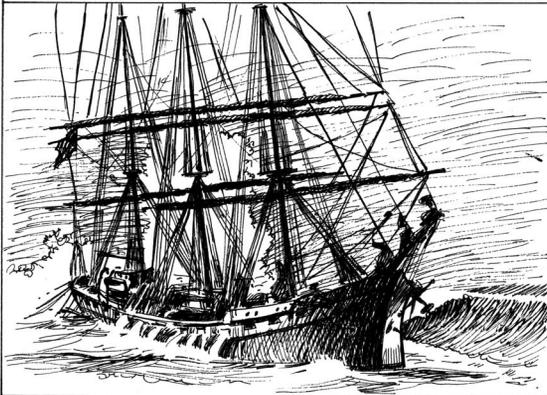
VEDRAI CHE IN VIAGGIO SCRIVERÒ MOLTISSIMO!



CERCA DI CAPIRE: L'IMPRESA DI CUI VADO PIÙ FIERO, IL PIÙ GRANDE MOMENTO DELLA MIA VITA ACCADDE QUANDO AVEVO 17 ANNI.



ERO IMBARCATO SU DI UN TRE ALBERI E CI TROVAVAMO IN MEZZO AD UN TIFONE.



DOPO UNA NOTTE TEMPESTOSA FUI CHIAMATO PER IL MIO TURNO AL TIMONE.



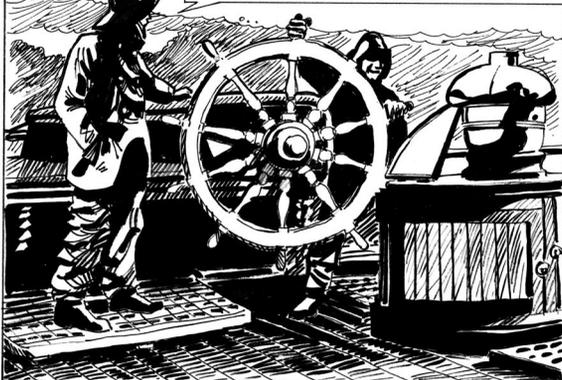
MA È SOLO UN RAGAZZO!

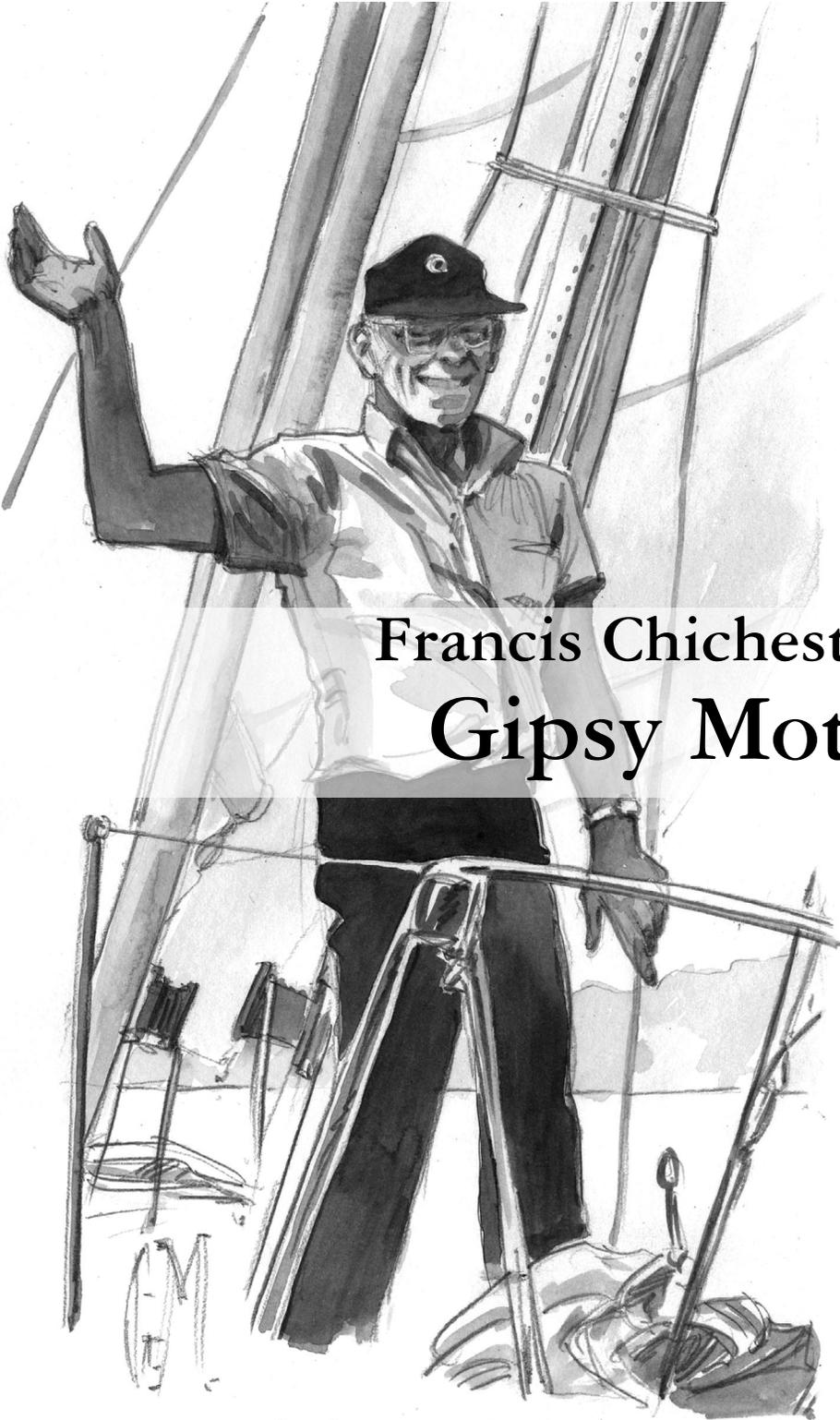


NON CI RESTA CHE LUI COMANDANTE. TUTTO L'EQUIPAGGIO È STREMATO!

IL COMANDANTE STETTE A GUARDARMI PER UN PO'.

VEDO CHE TE LA CAVI, PIVELLO; ANDRÒ A FARE COLAZIONE!





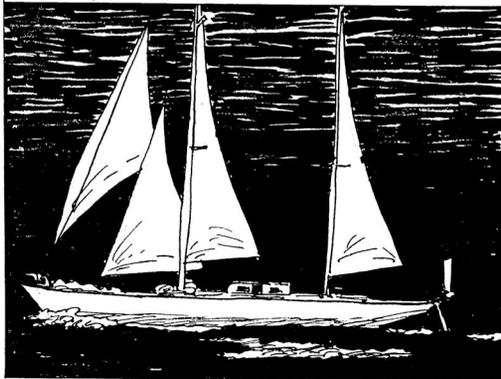
Francis Chichester
Gipsy Moth

SIR FRANCIS IL GRANDIDIE

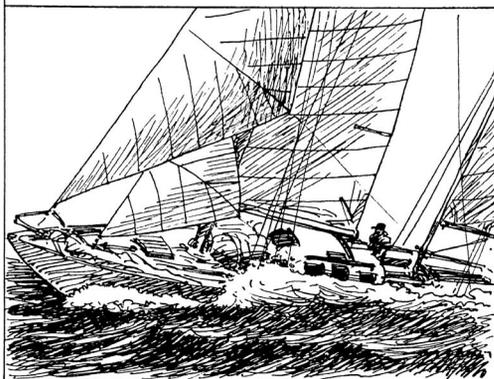


UNA BARCA IN MEZZO ALL'OCEANO È SOLO UN PUNTINO.
QUESTO PUNTINO SI CHIAMA GIPSY MOTH IV, A BORDO C'È UN UOMO SOLO, GIÀ FAMOSO NEL
MONDO DELLO YACHTING, MA DESTINATO A DIVENTARLO ANCORA DI PIÙ, SI TRATTA DI SIR FRANCIS
CHICHESTER, ALL'EPOCA DEI FATTI SOLO FRANCIS CHICHESTER.

IL SUO INTENTO È DI FARE IL GIRO DEL MONDO
SULLA ROTTA DEI CLIPPER. UN SOLO SCALO
SYDNEY.



DIHENTICAVO, LUI, IL GIRO DEL MONDO LO VOLEVA
FARE IN UN TEMPO INFERIORE A QUELLO
MEDIO DEI CLIPPER.

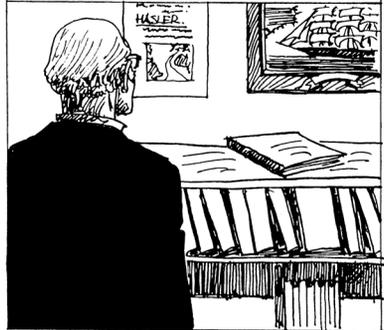


MA LA SUA SPIDA NON È LANCIATA SOLO ALLE MEDIE DEI CLIPPER.

I MEDICI HANNO DETTO CHE TUTTO IL TEMPO CHE MI RESTA È REGALATO, BEH PENSO CHE QUESTO SIA IL MODO MIGLIORE DI USARE QUESTO REGALO, E POI È GIÀ PASSATO MOLTO TEMPO DA ALLORA... RICORDO ANCORA QUEL GIORNO...



... ERO MOLTO TRISTE QUANDO, AVUTA LA DIAGNOSI DEL MEDICO, ANDAI AL MIO CLUB, IL ROYAL OCEAN RACING CLUB, E VIDI AFFISSO QUEL MANIFESTO DI HASLER PER LA PRIMA TRANSAT.



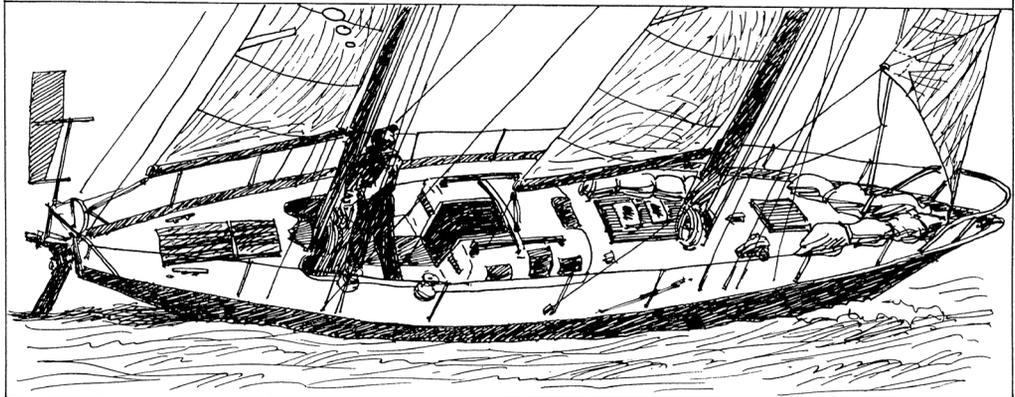
LA SFIDA AVEVA POCHE REGOLE, UN UOMO SOLO, UNA BARCA A VELA E L'OCEANO. ...ACCEITA!...



LA PRIMA TRANSAT LA VINSI, NELLA SECONDA VINSE TABARLY E IO ARRIVAI DUE GIORNI DOPO. E ORA ECCOMI QUI A TENTARE QUESTA IMPRESA, E SE NON FOSSE PER LA GAMBA CHE MI DUOLE DIREI CHE STO PROPRIO BENE.



UN ALTRO PROBLEMINO CI SAREBBE... QUESTA BARCA NON STA IN ROTTA!
E NON VUOL SENTIR RAGIONI!!



OGGI È IL 17 SETTEMBRE, UN GIORNO SPECIALE PER CHICHESTER ... COMPIE 65 ANNI.

BENE, BENE! UN BEL BRINDISI! A SHEILA... A GILES... QUESTA È UNA DELLE PIÙ STRAORDINARIE NOTTI DELLA MIA VITA !!



HA FORSE IMPORTANZA CHE LORO NON SIANO QUI CON ME?..



..IO PROPRIO QUI, IN MEZZO ALL'OCEANO, SENTO MAGGIORMENTE DI AVERLI! UN ALTRO BRINDISI! TEMO DI ESSERE UN PO' UBRIACO!



NEL BEL MEZZO DI QUELLA NOTTE, A FARGLI PASSARE LA SBRONZA, CI PENSO UN GROppo ASSAI VIOLENTO.



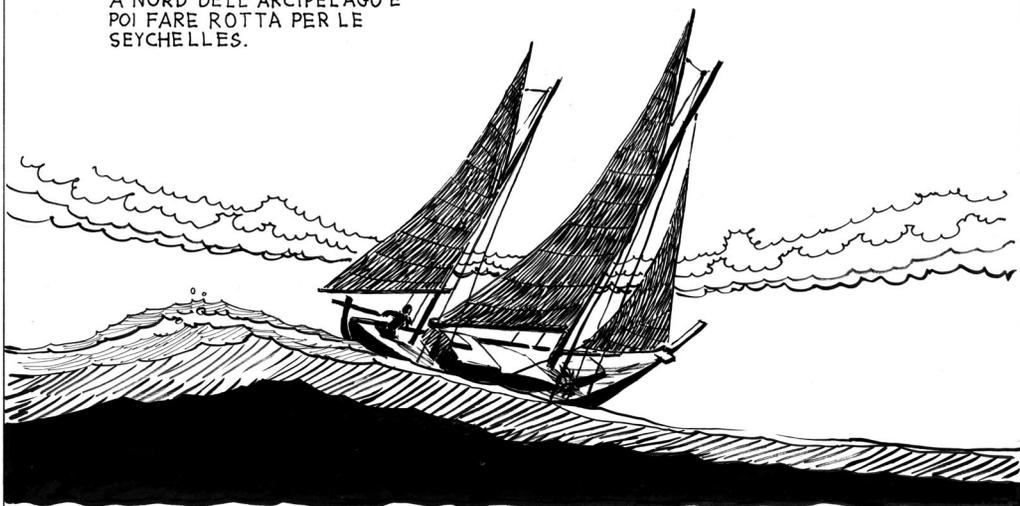


Bernard Moitessier
Il vagabondo dei mari

GM

FRENCHMAN

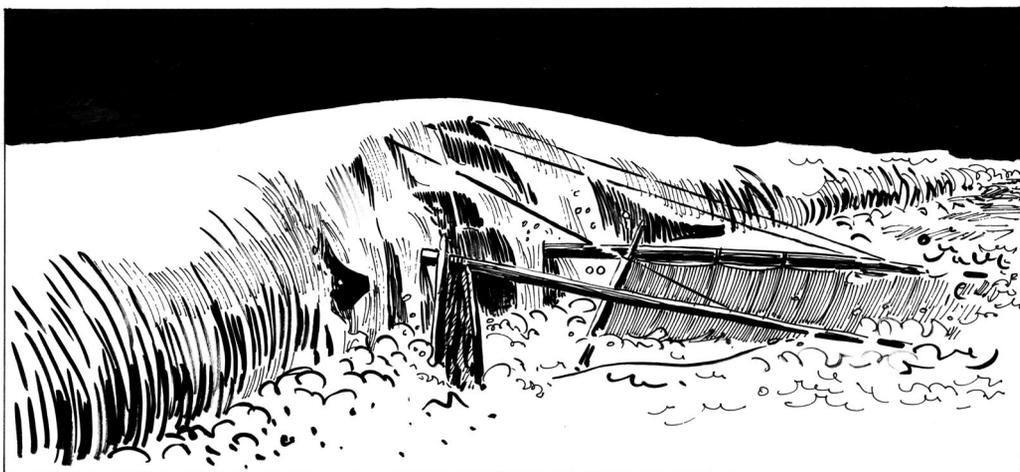
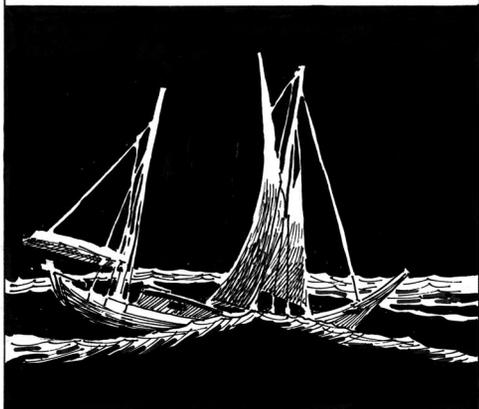
ERA IL 4 SETTEMBRE DEL 1952
LA STIMA CI COLLOCAVA A 500
MIGLIA CIRCA DALLE ISOLE
CHAGOS. VOLEVO PASSARE
A NORD DELL'ARCIPELAGO E
POI FARE ROTTA PER LE
SEYCHELLES.



NON SI VEDEVANO UCCELLI MARINI IN CIELO, NÉ PESCI VOLANTI NÉ
ALGHE MA L'ISTINTO MI AMMONIVA "TIE NI GLI OCCHI BENE APERTI,
POTRESTI ESSERE PIÙ VICINO".



ANDAI A DORMIRE CHE LA BARCA
NAVIGAVA IN FIL DI RUOTA.





"MARIE-THERESE" COSÌ SI CHIAMAVA LA MIA BARCA, ERA MORTA, CONTINUAVO CON RIMPIANTO A RINCORRERE RICORDI DI AVVENTURE E DI SOGNI CHE SEMBRAVANO ESSERSI FRANTUMATI CON LEI.

LA MAREA SUCCESSIVA PORTÒ CON SÈ I RESTI DI "MARIE-THERESE".



MI CHIAMO BERNARD MOITTESSIER SONO NAUFRAGATO SU QUEST'ISOLA.

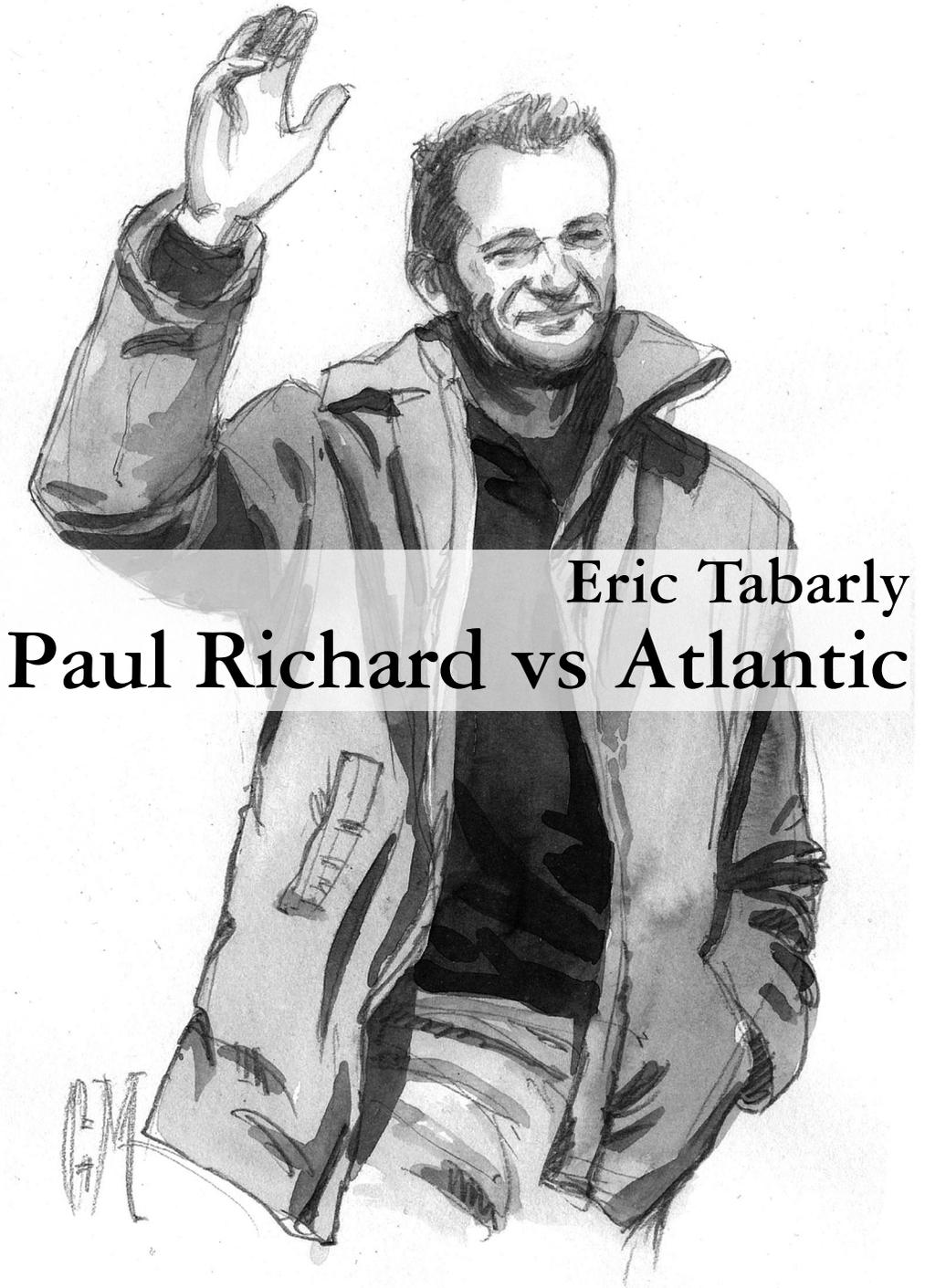


TRA NON MOLTO DOVREBBE PARTIRE UNA NAVE DIRETTA ALL' ISOLA MAURIZIC.



DUE MESI DOPO IL NAUFRAGIO LA CORVETTA INGLESE LOCHGLENTHU, DI PASSAGGIO PER DIEGO GARCIA, MI SBARCAVA SULL' ISOLA MAURIZIO; UNA PAGINA SI CHIUDEVA SUL PASTATO, UN NUOVO CAPITOLO COMINCIAVA...

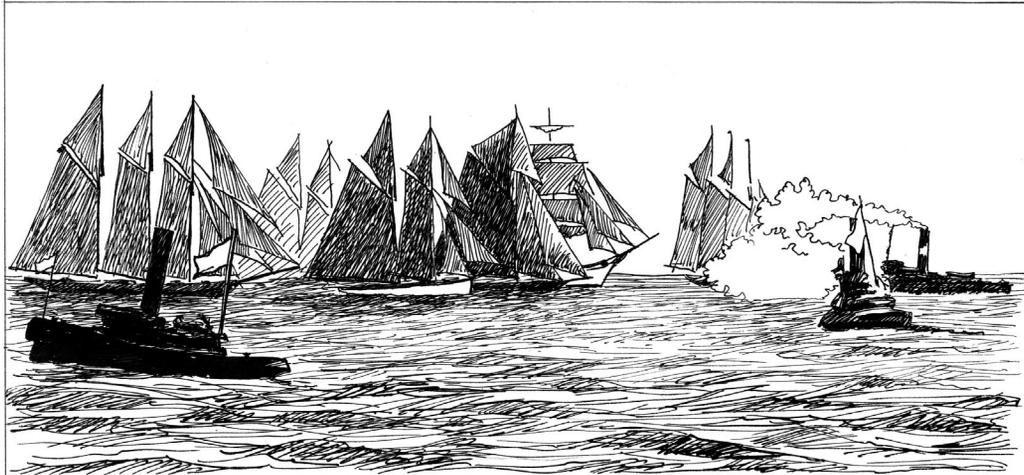




Eric Tabarly
Paul Richard vs Atlantic

STORIA DI UN RECORD

A SANDY HOOK IL 16 MAGGIO DEL 1905, UN MARTEDÌ, ALLE ORE 12.15'45" UN COLPO DI CANNONE SEGNA LA PARTENZA DELLA REGATA OCEANICA. UTO WANA E VALHALLA, CHE SONO LE PRIME 2 DA DESTRA, ATTRAVERSANO LA LINEA TROPPO PRESTO E DEVONO RIPETERE LA MANOVRA. LO YAWL AILSA, CHE È LA TERZA DA DESTRA, PASSA QUINDI IN VANTAGGIO, MA IL TRE ALBERI ATLANTIC (IL PRIMO DA SINISTRA) SI FA AVANTI VELOCEMENTE E DOPO MEZZORA È GIÀ IN TESTA.



IL COMANDANTE DI ATLANTIC NON SI PUÒ CERTO DIRE UNO SCONOSCIUTO. È GIÀ STATO SKIPPER DI VIGILANT, COLUMBIA E RELIANCE IN COPPA AMERICA BATTENDO SHAMROCK I, II E III DI SIR THOMAS LIPTON. PROVIENE DA UNA FAMIGLIA DI SKIPPER E NASCE NEL 1864 A GLASGOW. È UN UOMO SEMPLICE, DI BASSA STATURA, CON GRANDI BAFFI NERI E CON UNO SGUARDO..... BEH, UNO SGUARDO CHE RESTO BEN IMPRESSO NELLA MEMORIA DI TUTTI GLI EQUIPAGGI CHE LO EBBERO COME COMANDANTE.

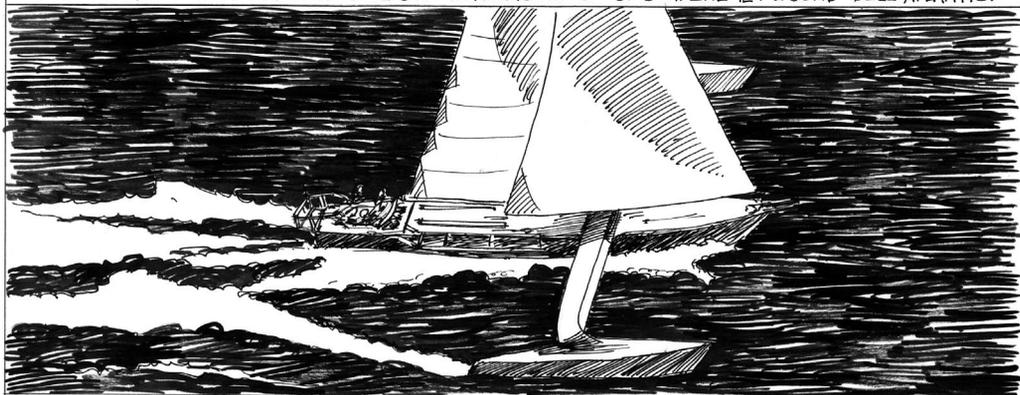




LORO NON SAPEVANO CHE AVREBBERO VINTO LA REGATA E CHE L'ATLANTIC SAREBBE PASSATO ALLA STORIA CON IL SUO RECORD CHE RESTÒ IMBATTUTO PER 75 ANNI. IN MOLTI PROVARONO A SUPERARLO, SOPRATTUTTO FRANCESI: NEL 1972 COLAS CON IL PEN DUICK II E MIKE HACHULLER CON THREE CHEERS CHE INCONTRO' L'URAGANO "BETSY". NEL 1977 PIERRE E ENGLISH CON BUT E CHAY BLYTH. NEL 1979 ALAIN GLIKSMAN CON RTL TIMEX CHE NAUFRAGÒ AL LARGO DELLE BERMUDE: L'EQUIPAGGIO RIMASE 9 GIORNI IN UN CANOTTO DI SALVATAGGIO; FURONO SALVATI IN EXTREMIS DA UNA PETROLIERA LIBERIANA CON EQUIPAGGIO ITALIANO IL CUI CUOCO RIUSCÌ A RIFOCILLARE IN POCO TEMPO I NAUFRAGHI A FORZA DI SPAGHETTI. OLIVER DE KERSAUSON CON KRITER II DURANTE UNA TEMPESTA PERSE IL GALLEGGIANTE DI DRITTA E FU SOCCORSO DAL PORTA CONTAINER ATLANTIC SONG. CI FU MIKE BIRGH CON CHAUSSETTES OLYMPIA CHE PARTÌ SOLO 24 ORE DOPO KERSAUSON E FU COSTRETTO ALLA CAPPÀ DALLA STESSA BURRASCÀ. IL 29 DICEMBRE DEL '79 CI FU LA PARTENZA PIÙ TRAGICA. 2 BARCHE PARTIRONO CONTEMPORANEAMENTE: DESPERADO E SHADOW; SI TROVARONO IN UNA TERRIBILE TEMPESTA. SHADOW LANCIO' UN S.O.S. MA LA NAVE CHE ANPO' IN SOCCORSO, ARRIVATA SUL POSTO, NON TROVÒ PIÙ NIENTE. L'EQUIPAGGIO DI DESPERADO, NELLE STESSA CONDIZIONI, MISE' IN MARE IL BATELLO DI SALVATAGGIO E ABBANDONÒ LA BARCA. QUANDO FURONO SOCCORSI, DAL PORTA CONTAINER SEATRIN SARATOGÀ, LO SKIPPER JOAN TUTTLE DISSE: "NOI SIAMO TUTTI MATTI".



21 GIUGNO 1980: UNA BARCA DALL'ASPETTO DI UN UCCELLO SPAZIALE STA TIRANDO BORDI PER USCIRE DALLA BAIJA DI NEWYORK VERSO LA TORRE D'AMBROSE CHE ORA SOSTITUISCE IL VECCHIO BATELLO FARO. L'INTENZIONE DEL SUO EQUIPAGGIO E' DI BATTERE IL RECORD DELL'ATLANTIC.



LO SKIPPER DI QUESTO MODERNO MULTISCAFO E' IL FAMOSISSIMO ERIC TABARLY FIORE ALL'OCCHIELLO DELLA MARINERIA FRANCESE CHE SI E' SEMPRE PRODIGATA PER REALIZZARE I PROGETTI DEL SUO TACITURNO EROE BRETONE.

DOVE SONO FINITE LE MIE BANANE ?!



LE AVEVO LASCIATE PROPRIO QUI.

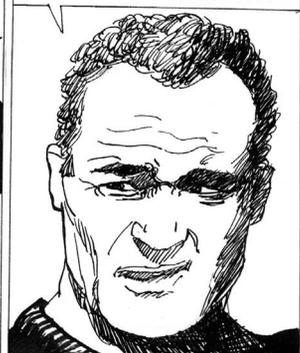


NON SO DOVE SIANO FINITE, MA QUI CE NE SONO ALTRE...



EH NO! IO QUELLE LE AVEVO TENUTE PERCHÉ ERANO BELLE MATURE COME PIACONO A ME!

RAGAZZI NON SIAMO ANCORA PARTITI E AVETE GIÀ PERSO UNA MANIGLIA DI WINCH E LE MIE BANANE... CON QUESTO RITHO!...





GABRIELE MUSANTE

NAVIGATORI STRAORDINARI

I PIONIERI DELLA VELA D'ALTURA

Un comandante della marina mercantile, uno scrittore, un aviatore, un hippie vagabondo e un militare. Cinque personalità diverse vissute tra il 1844 e il 1998 e accomunate da una viscerale passione per il mare. Joshua Slocum, Jack London, Francis Chichester, Bernard Moitessier ed Eric Tabarly sono l'emblema della navigazione a vela, non solo per le grandi imprese di cui sono stati protagonisti, ma soprattutto per la capacità che hanno avuto nel condividerle. Le loro navigazioni sono diventate resoconti di viaggio o hanno ispirato romanzi su cui si sono formate intere generazioni. Un condensato di spirito di avventura, desiderio di conoscere il mondo, bisogno di misurarsi con gli elementi, ma anche di affermare il diritto a ricercare luoghi, reali e mentali, di bellezza e stupore.

I momenti salienti della vita di questi personaggi straordinari sono raccolti per la prima volta in questa graphic novel con la forza e l'immediatezza del fumetto d'arte sapientemente disegnato da Gabriele Musante.

A introdurre ogni capitolo una scheda sui protagonisti di Davide Gnola, scrittore, cultore di storia nautica, nonché direttore del Museo della Marineria di Cesenatico.

GABRIELE MUSANTE - Dopo l'Accademia delle Belle Arti di Brera si è dedicato per molti anni alla vela come istruttore, allenatore agonistico, agente nautico, restauratore e direttore di porti turistici. Contemporaneamente ha prestato la sua opera come illustratore per vari editori e riviste tra cui BOLINA (per cui in origine fu realizzata buona parte delle storie contenute in questo volume). Oggi è tornato a dedicarsi a tempo pieno all'arte con disegni, acquerelli e quadri aventi come soggetto la sua grande passione: il mare e le barche.

ISBN 978-88-943928-1-4



9 788894 392814 >

€ 18,00