

LETTERE VERBANESI

Per non perdere la bussola (1896) *per la XXXXI Regata del Nostromo 2009*

Al navigante che avesse avuto la ventura di misurarsi con il gran Padre Verbanò la rinomata casa editrice Brusa e Macchi di Arona proponeva, nel giugno del 1896, un piccolo «libro di bussola». Si noti come esso non fosse tanto una proposta, quanto un obbligo, confezionato per conto della «Impresa di Navigazione sul Lago Maggiore» per ciascun proprietario di piroscampo; un libro di bordo da mantenere nella dotazione e armamentario richiesto dalle vigenti leggi, volumetto in ottavo, elegantemente rivestito in similpelle bruna, con la possibilità di apporre il nome del battello per cui esso veniva compilato.

Ne ritrovo, frugando tra le carte della solita pirobarca *Isolabella* proprietà della nobile casa borromea, copia quasi intatta, o meglio, pressoché non compilata. Segno del fatto che era esso un *vademecum* non poi fondamentale, e che veniva riposto in qualche cassetto del natante, e scorrazzato in giro su e giù per il lago, senza troppa attenzione ai consigli di navigazione che conteneva.

Eppure, a leggerne «avvertenze generali» e tracciati nautici non mancano annotazioni d'interesse. Le quali certamente potranno magari sembrare cosa nota agli esperti naviganti odierni: «è fatta espressa raccomandazione ai sigg.ri capitani, d'aver presente che nel rilevare le rotte si deve evitare, per quanto possibile, di drizzare la prora perpendicolarmente allo scalo; bensì dovranno svolgere le rotte per modo, che l'ultima bordata conduca il piroscampo in tal posizione rispetto allo scalo, che ne risulti facile l'approdo, senza bisogno di far poi stendere

	GIRI DI RUOTA		MINUTI di percorso
	Da	A	
Rotta	O.		
∴ <u>Adagio</u>			∴ <u>Adagio</u>

∴ Fermo

Direzione dello scalo



dei tonneggi da bordo in terra. Perciò talora la rotta terminale venne frazionata in un breve periodo d'accosto».

Più interessanti sono però le indicazioni operative circa l'uso della bussola, considerato un sostanziale ausilio «in tempo di nebbia o fitta nevicata»; la sua manutenzione era regolata con attenzione sui «percorsi da una stazione all'altra», di cui si riportano qui alcuni esempi di tratte di navigazione, scelte nelle pagine 74-75 (Porto Valtravaglia - Cannero), 118-119 (Cannobio - Luino) e 144-145 (Laveno - Intra).

Non rara, tra le osservazioni riportate a colore rosso, la nota che avverte sulla distorsione magnetica operata dai rilievi montuosi incombenenti sulla costa. Accade per i Pizzoni di Laveno e il Sasso del Ferro (*nomen omen*), in cui l'operatività della bussola viene afflitta nelle tratte Stresa - Laveno e Intra - Laveno; ma «forte azione magnetica sulla bussola» hanno anche i Monti di Cannobio nelle tratte Luino - Cannobio, Maccagno - Cannobio, Cannobio - Brissago, e nelle equivalenti rotte discendenti (comprehensive della Ghiffa - Laveno). Tra le altre norme di navigazione, il battello e il comandante dovevano badare ad altre cautele: «determinando una rotta che conduca a costeggiare una

CANNOBIO — LUINO
(Sc. - Av.)

	GIRI DI RUOTA		MINUTI di percorso
	Da	A	
1. ^a Rotta. . . .	0.		
2. ^a Rotta. . . .			
.. <u>Adagio</u>			.. <u>Adagio</u>
			.. <u>Fermo</u>

Direzione dello scalo

CANNOBIO — LUINO



NB. — Partendo da Cannobio, sorvegliare la bussola perché verrà deviato dall'influenza magnetica dei monti.

spiaggia od a doppiare punte montuose aventi influenza magnetica, fa d'uopo che ciascuna rotta parziale sia rilevata praticamente (mai per via analitica) colla massima precisione, e spesse volte controllata».

«Ogni importante modificazione nella disposizione del ferro di bordo ed ogni cambiamento di posto dell'abitacolo dev'essere evitato perché altera inevitabilmente i valori delle deviazioni magnetiche, e conseguentemente la esatta corrispondenza delle rotte precedentemente rilevate»; «è proibito il porre metalli in vicinanza dell'abitacolo; ed in caso di nebbia non si imbarcheranno carichi di ferro; avendone a bordo, si sbarchino al primo punto d'approdo ed in caso di impossibilità si facciano disporre molto a prua e le sbarre si dispongano trasversalmente all'asse longitudinale della nave»; «in caso di nebbia i sigg.ri capitani saranno autorizzati a rifiutare il rimorchio delle gabarre; in caso di necessità terranno presente l'avvertenza che segue, ed inoltre non le ormeggeranno mai di fianco al piroscavo, se dette gabarre sono con scafo in acciaio o cariche di materie ferrose»; «dovendo rimorchiare una gabarra, mentre le rotte furono determinate con piroscavo libero da rimorchio si tenga presente che (se i percorsi fossero espressi

in minuti di tempo pel quale si dovrà navigare su ciascun segmento di rotta, risulterà col por mente che detti intervalli relativi a ciascuna rotta parziale, saranno sensibilmente inversamente proporzionali alla velocità dell'apparato motore».

* * *

«La rigorosa osservanza di tutte le avvertenze che precedono è strettamente *obbligatoria*», recita, in fondo alla premessa e con tanto di corsivi rafforzativi, il manualetto d'uso del libro di bussola fornito in dotazione al piroscampo *Isolabella*, come a ogni altro battello circolante sul Verbano in quel giugno 1896. Avvertenze che forse non servono ai regatanti del Nostromo 2009; ma prego!, lorisignori non perdano la bussola in regata, e tengano «la perfetta rispondenza della rotta segnata nel [...] libro di chiesuola»: mirino *una volta ancora a cercar buon vento sul Verbano, e vittoria!*

[Il Sinasso jr]

