



# VIGILI DEL FUOCO

*Rivista mensile a cura del Ministero dell'Interno  
Direzione Generale dei Servizi Antincendi.*

# VIGILI DEL FUOCO

RIVISTA MENSILE A CURA DEL MINISTERO DELL'INTERNO - DIREZIONE GENERALE DEI SERVIZI ANTINCENDI

## COMITATO DI REDAZIONE

IL DIRETTORE GENERALE DEI SERVIZI ANTINCENDI -- *Presidente.*

Dott. Ing. Pietro AJOVALASIT, Messina — Dott. Ing. Latino BACCHERETI, Firenze — Console Gaspero BARBERA, Roma — Dott. Vittorio BIANCHI, Milano — Dott. Ing. Luigi BIGI, Bologna — Dott. Ing. Levante Giov. B. BERTINATTI, Roma — Dott. Ing. Salvatore BONTÀ, Palermo — Dott. Ing. Giovanni CALVINO, Roma — Dott. Ing. Fortunato CINI, Roma — Dott. Ing. Agostino FELSANI, Roma — Dott. Ing. Mario GAJANI, Genova — Console Ugo GIANNATTASIO, Roma — Dott. Ing. Ugo LEO, Bari — Dott. Ing. Mario MARCHIGNOLI, Bolzano — Dott. Marcello MATERI, Roma — Dott. Fortunato MESSA, Roma — Dott. Vito MAZZEO, Roma — Dott. Ing. Guido MOSCATO, Roma — Dott. Ing. Francesco MOTTURA, Cuneo — Dott. Alberto NOVELLO, Roma — Dott. Ing. Piero PAGANONI, Bergamo — Dott. Ing. Osvaldo PIERMARINI, Trieste — Dott. Ing. Alberto POLIT, Belluno — Dott. Ing. Giuseppe PULEJO, Napoli — Dott. Vincenzo RICCHICI, Roma — Dott. Ing. Silvestro ROLANDO, Torino — Dott. Ing. Mario SARNO, Lecce — Dott. Ing. Cesare Bruno SETTI, Milano — Dott. Ing. Giulio TESTA, Roma.

La pubblicazione di articoli tecnici, di proposte, ecc. non impegna la Direzione della Rivista. La riproduzione di articoli e disegni è permessa soltanto citando la fonte. I manoscritti non si restituiscono.

## SOMMARIO

Dario Leoncini: Le navi mercantili dal punto di vista antincendi.

Salvatore Bontà: Viabilità e servizio antincendi.

In tema di ricoveri antiaerei (d. o.)

Adolfo Baiocchi: La grande luce.

Il tragico incidente di Milano.

— Elisa Sardella in Giombini.

Trasferimenti e nomine.

Attività dei Corpi dei Vigili del Fuoco.

Premi e concorsi della Rivista « Vigili del Fuoco ».

Dott. Ing. Dagoberto ORTENSINI - *Direttore*

CONDIZIONI DI ABBONAMENTO: Sostenitore, L. 50 - Ordinario, L. 25 - Un numero separato, L. 5 - Direzione e Amministrazione, Roma, Via Bertoloni, n. 27 - Telefono 870-189 - Direzione Generale dei Servizi Antincendi

Concessione esclusiva per la pubblicità: - "Minio,, Piazza Tor Sanguigna - Palazzo I. N. A." - ROMA - Telefono 54-492



" PER LE VITE, PER GLI AVERI, "



## LANCIE "COMETE,, A SCHIUMA D'ARIA

Per impiego a mano e per impianti fissi applicabili a qualsiasi pompa, senza adattamenti di sorta - Il mezzo più potente, più rapido, più sicuro, più economico per la produzione di schiuma contro l'incendio

Per: Vigili del Fuoco - Marina da Guerra - Marina Mercantile - Arsenali - Cantieri, ecc. - Aviazione Militare e Civile - Industria del Petrolio, olii, essenze, prodotti chimici, ecc. - Industrie in generale

## ESTINTORI ORIGINALI "TOTAL,, BOCHE UNIVERSALI "TOTAL,,

Conosciuti e apprezzati in tutto il mondo - A secco, idrici, a schiuma, a neve di anidride carbonica, a tetracloruro di carbonio, di ogni capacità e per tutti gli impieghi Approvati dai Ministeri dell'Interno e delle Comunicazioni

Ad elementi regolabili per getto variabile - Per incendio, per disintossicazione di ambienti invasi da aggressivi chimici, per lavaggio, innaffiamento, ecc.

POLVERI SCHIUMOGENE PER GENERATORI DI SCHIUMA

SOC. AN. CAIRE MILANO - VIA ANDREA DORIA, 7

# LANIFICIO V. E. MARZOTTO - VALDAGNO

Produttore dei tipi di tessuto speciali in tinta "kaki scuro,, per divise e cappotti Vigili del Fuoco. **La composizione è al 100°, in lana;** tessuti resistenti; ottima capacità protettiva; decorosa apparenza. Portano sulle cimose le iniziali V.E.M. e sono così classificati:



Castorino per cappotti Ufficiali

V. E. M.

CASTORINO per cappotti dei Sigg. Ufficiali.  
DIAGONALINO per divise, berretti e bustine Invernali dei Sigg. Ufficiali.

MELTON per cappotti Militi.

MELTON per divise, berretti e bustine invernali dei Militi.  
SALLIA per divise, berretti e bustine estive.



Diagonalino per divise Ufficiali

V. E. M.



Melton per divise Militi.

V. E. M.



Melton per cappotti Militi

V. E. M.



Sallia per divise estive

V. E. M.





# RACCORDI A VITE REGOLAMENTARI

PRODUZIONE IN NOTEVOLI SERIE



La filettatura dei raccordi viene fatta con macchine **fresatrici**, per cui risulta perfettamente rispondente al controllo con i calibri prescritti dalla DIREZIONE GENERALE DEI SERVIZI ANTINCENDI



ATTACCHI REGOLAMENTARI

*per LANCE - POMPE - DIRAMAZIONI - IDRANTI*

GIUNZIONI *per la graduale sostituzione dei raccordi di vecchio tipo*



# VIGILI DEL FUOCO

RIVISTA MENSILE A CURA DEL MINISTERO DELL'INTERNO - DIREZIONE GENERALE DEI SERVIZI ANTINCENDI

## Le navi mercantili dal punto di vista antincendi

1. - Molti sono i tipi di navi mercantili, ma la classificazione fondamentale che le distingue in navi da passeggeri, miste e da carico è utile anche al nostro studio.

Le diverse caratteristiche costruttive influiscono sensibilmente sulle cause, sullo svolgimento e sulla possibilità di spegnimento degl'incendi, ma resta sempre il fatto fondamentale che il fuoco a bordo è generalmente assai più preoccupante e più difficile da combattere che a terra. Esso deve quasi sempre essere affrontato partendo da posizioni soprastanti alla zona incendiata o percorrendo, in senso inverso, il cammino dei gas prodotti dalla combustione; la respirazione è ostacolata, oltre che dalla presenza e dal ristagno dei gas nocivi, dalla temperatura, la quale raggiunge rapidamente valori tali da impedire addirittura la permanenza in determinati locali; la percorribilità della nave, già difficile in sé, è notevolmente ridotta dalla scarsa, o nessuna, illuminazione e dal riscaldamento delle strutture in ferro, che inevitabilmente si producono in caso d'incendio; la sola individuazione del focolare è, sovente, operazione assai ardua; la confusione che si genera in caso d'incendio in questo ambiente ristretto, nel quale si trova quasi sempre un numero grande di persone, accresce quest'ultima e le altre difficoltà.

Le predette caratteristiche generali degl'incendi sono comuni a tutti i tipi di nave, ma assumono importanza diversa nei vari casi, i quali non sono soltanto dovuti alle diverse particolarità costruttive, ma, anche, al periodo della propria vita in cui la nave si trova.

E' opportuno, infatti, considerare tre stadi ben distinti e cioè: costruzione, esercizio, demolizione.

2. - Nel primo periodo non danno soverchie preoccupazioni le navi da carico, ivi comprese quelle cisterna, perchè il materiale combustibile che si trova a bordo, prima e dopo il varo, non ha mai proporzioni rilevanti, rispetto alla struttura metallica.

Le miste, invece, e quelle da passeggeri soprattutto, cominciano già sullo scalo a presentare pericoli d'incendio e, dopo il varo, hanno una fase più o meno lunga di allestimento, che merita particolare attenzione. In essa è continuata e completata la struttura metallica, con l'impiego di numerose fiamme per saldatura, forgie per il riscaldamento di chiodi, fuochi per usi diversi. Contemporaneamente vengono portati a bordo e collocati in sito materiali combustibili svariatisimi: legname per pavimentazione, paratie divisorie, rivestimenti, decorazioni, impalcature; sughero; catrame; linoleum e simili; mobili; materiale per impianti elettrici e per condutture varie; bombole di gas compressi; pitture, olii, solventi, stoffe, stracci, imballaggi, ecc. L'allestimento, mentre richiede il deposito a bordo di tanto materiale combustibile, in parte già applicato in posto, finito o in via di finitura, in parte deposto in prossimità del luogo in cui dovrà trovare la sua sistemazione, in parte richiesto da esigenze di lavorazione e che verrà sbarcato ad allestimento ultimato, mentre presenta innumerevoli cause d'incendio, dovute ai lavori in corso e allo stato di provvisorietà degl'impianti, non offre tutte le condizioni di sicurezza che avrà la nave finita, perchè non sono ancora completate le paratie resistenti al fuoco. Esse costituiscono la compartimentazione antincendi, e, comunque, non sono ancora chiuse, o chiudibili, le aperture di comunicazione, tra l'uno

e l'altro compartimento, ricavate nelle paratie stesse, così che le possibilità di propagazione di un incendio sono sensibilmente aumentate.

Questa fase è anche la più delicata agli effetti di un efficace intervento per operazioni di spegnimento. Le normali difficoltà presentate dagli incendi a bordo delle navi sono aggravate, durante l'allestimento, dalla imperfetta costruzione dei locali e delle vie di accesso; dall'inevitabile disordine delle cose, che ingombrano le vie e i locali predetti; dalla presenza sopraccennata di materiale infiammabile, bombole, residui di lavorazione; dalla esistenza ovunque di parti non finite e, in breve, dalle caratteristiche di un ambiente in cui, con ritmo accelerato, perchè il fattore tempo è qui di capitale importanza, vengono contemporaneamente eseguiti, in ogni zona, lavori di natura diversa, in alcuni dei quali l'incendio può trovare la causa, in altri il materiale facilmente combustibile e in altri ancora la via per una rapida propagazione.

3. - Nelle navi per passeggeri in modo particolare e, in minor misura, in quelle miste, per passeggeri e merci, dunque, è necessario, durante il periodo di allestimento, un servizio antincendi bene organizzato.

In questa fase la nave si trova in banchina, oppure affiancata a una banchina, ed è possibile, perciò, avere a terra un impianto fisso comprendente una tubazione di diametro conveniente, con acqua sotto pressione sufficiente e un certo numero d'idranti. Oltre a questa tubazione, ne è necessaria un'altra fissa a bordo, che, correndo sul ponte di coperta per tutta la lunghezza della nave, abbia numerose prese per incendio, corredate da tubazioni di canapa di lunghezza sufficiente, alcune delle quali dovranno tenersi già armate e stese fino ai punti più centrali degli altri ponti. E' importante che la tubazione di bordo corra lungo il fianco della nave che si trova sopra vento, rispetto alla direzione dello stesso per evitare che



il fumo e il calore, spinti dal vento, impediscano l'uso delle prese d'acqua, com'è accaduto in un recente gravissimo incendio.

Una razionale distribuzione di tubi di canapa, lance, estintori, secchi d'acqua e di sabbia, completerà la dotazione del materiale.

Il servizio di prevenzione e di estinzione dev'essere diretto da un competente e affidato a persone pratiche e bene addestrate. Sulle grandi navi è opportuna la istituzione di un posto di guardia, in posizione centrale, collegato telefonicamente con la caserma dei Vigili del Fuoco, in cui si trovino in permanenza due o tre « guardiani del fuoco », come sono comunemente chiamati questi vigili dei cantieri navali, mentre altri compiono accuratissime e frequenti ronde e altri ancora, avendo con sé il necessario per un primo intervento e la possibilità di armare un idrante, sorvegliano le zone maggiormente pericolose, a cagione dei lavori che vi si compiono e del materiale combustibile che vi si trova.

Non sembrano eccessive queste precauzioni. Abbiamo detto come la fase di allestimento delle navi da passeggeri debba essere ritenuta più pericolosa, agli effetti dell'incendio, di ogni altro periodo della loro vita. Alcuni dolorosi casi di perdita totale di grandi navi, quasi pronte per entrare in esercizio, confermano quanto sopra e la conseguente necessità di abbondare nelle precauzioni e nei mezzi difensivi.

4. - Ultimato l'allestimento, eseguite le prove, la nave entra in esercizio. Con l'inizio del secondo periodo, il problema della sicurezza acquista importanza capitale. Se l'allestimento delle navi da passeggeri almeno, presenta numerose cause d'incendio, maggiore facilità di propagazione, notevoli difficoltà di spegnimento, l'esercizio preoccupa gravemente, perchè non è più in giuoco soltanto l'esistenza della nave, ma anche quella delle persone che vi si trovano.

La sicurezza antincendi di una nave, come quella delle costruzioni terrestri, dipende, sia pure in misura diversa, dalla prevenzione e dalle possibilità di circoscrizione e spegnimento.

5. - La prevenzione è certamente il fattore più importante. Essa impone al costruttore navale un accurato studio principalmente per: a) la scelta



Apparecchio Montagna "a getti multipli..."

dei materiali; b) la compartimentazione; c) gli impianti elettrici e di ventilazione.

La struttura delle navi è metallica. Ciò significa che lo scafo, i ponti, le paratie trasversali e longitudinali, le ossature, ecc., sono incombustibili e relativamente resistenti al calore: relativamente, perchè l'acciaio sottoposto a temperatura sufficientemente elevata, quale si raggiunge nell'incendio, perde le sue qualità meccaniche e la struttura si contorce, si scontra, si rompe.

L'acciaio è, inoltre, un buon conduttore del calore e, quindi, una divisione metallica non sarebbe mai una divisione tagliafuoco, anche se mantenesse inalterata la sua resistenza.

Non tanto questi motivi, però, quanto ragioni di migliore abitabilità e di decorazione degli ambienti, hanno determinato l'uso di rivestimenti e pavimentazioni delle strutture metalliche con legname o composizioni, le quali, oltre che rispondere ai requisiti voluti dalle ragioni predette, debbono, almeno entro limiti di temperatura sufficientemente estesi, essere incombustibili, resistenti al fuoco, coibenti per il calore e,

bruciando, dar luogo a uno sviluppo ridotto di fumo e di gas tossici.

Anche la scelta dell'arredamento, delle pitture, delle vernici, ecc., deve cadere su materiali che offrano convenienti garanzie di sicurezza, soddisfacendo, in sufficiente misura, alle quattro condizioni sopra dette. Facile è l'enunciazione di questi principi: non altrettanto facile ne è l'attuazione, perchè non sempre esistono materiali adatti e, d'altra parte, anche le considerazioni economiche, estetiche e pratiche hanno il loro peso. Nè va dimenticato che non sempre i costruttori possono svolgere proprie esperienze per verificare i dati di incombustibilità, resistenza e coibenza indicati dai fornitori dei materiali.

6. - La compartimentazione d'incendio coincide, nelle sue linee generali, con quella stagna all'acqua, costituita dalle paratie stagne trasversali, perchè queste, arrestandosi al ponte principale sono continuate, superiormente ad esso e fino al ponte più alto, da paratie tagliafuoco. Naturalmente, la compartimentazione è completata, nel senso orizzontale, dai ponti. La nave resta, così, suddivisa in un certo numero di zone, le quali costituiscono:

a) Nella parte inferiore, cioè, all'incirca, in quella sottostante alla linea di galleggiamento:

— *i locali macchine e caldaie.* Sono isolati dagli altri compartimenti mediante divisioni tagliafuoco, rese notevolmente coibenti per il calore, e lo sono pure le aperture, cofani e camini, che, attraverso i ponti, mettono in comunicazione i locali predetti con l'esterno;

— *le stive e gli interponti per il carico.* Sempre chiusi in navigazione, aperti nei porti solo per il tempo necessario alle operazioni di carico e scarico attraverso i boccaporti, questi locali non sono generalmente abbastanza isolati tra di loro agli effetti antincendi, perchè le divisioni metalliche, anche se stagne all'acqua, non sono quasi mai rivestite con materiali incombustibili e coibenti;

— *i gavoni, i carbonili, le cisterne per acqua e per nafta e altri locali analoghi,* aperti solo eccezionalmente. Carbonili e cisterne per nafta sono talvolta sufficientemente protetti

dagli accorgimenti costruttivi, altre volte non lo sono e il fuoco potrebbe facilmente propagarsi ad essi da altri locali vicini, o viceversa.

b) Al disotto delle stive e dei locali macchine e caldaie, il doppio fondo, fitta compartimentazione a robusta struttura metallica, costituisce una serie di cisterne, per acqua o per nafta.

c) Superiormente, invece, si trovano gli alloggi per i passeggeri e l'equipaggio, con gli annessi saloni da pranzo, riunioni, divertimento e, in genere, i locali necessari alla vita di bordo. Qui la compartimentazione antincendi si sminuzza, riducendosi a gruppi di cabine o di locali, mediante paratie metalliche, quasi sempre rivestite da adatti materiali, o, frequentemente, non metalliche. Tali paratie, o parte di esse, entro certi limiti, offrono buone condizioni di sicurezza, creando zone entro le quali un incendio può restare, per un certo tempo, circoscritto. Particolari accorgimenti costruttivi richiedono i saloni, le scale di comunicazione tra i ponti, le gabbie degli ascensori, e simili. Ciò nonostante, essi costituiscono sempre ottime vie di propagazione del fuoco in direzione orizzontale e verticale.

7. - Lo studio dei tecnici costruttori non deve mai prescindere dal considerare la compartimentazione della nave, particolarmente quella dei ponti abitati, sotto l'aspetto dello sfollamento delle persone, del convogliamento dei prodotti aereiformi di un eventuale incendio e della possibilità del crearsi di condotte di tiraggio che alimenterebbero l'incendio stesso.

Sono tre requisiti sovente contraddittori, come lo sono, del resto, molti di quelli ai quali la nave deve contemporaneamente soddisfare. La soluzione ottima sta nell'ottenere la maggiore rispondenza a tutti e tre, senza sacrificarne alcuno a vantaggio degli altri.

8. - Collegato col problema della compartimentazione è quello degli impianti elettrici e di ventilazione, con o senz'aria condizionata.

Ogni impianto elettrico di bordo dev'essere di sicurezza, e cioè deve offrire particolari garanzie. L'adozione

di tensioni basse, la razionale distribuzione, la scelta dei materiali, l'accuratezza nella esecuzione dell'impianto sono requisiti essenziali; ma soprattutto interessa, agli effetti antincendi e dello sfollamento, che ogni grande compartimento della nave abbia un servizio di energia elettrica indipendente e che sia possibile conservare una relativa illuminazione nelle zone adiacenti a quella in cui avvenisse un incendio.

Anche la ventilazione di ogni compartimento dev'essere indipendente, poichè le condotte dell'aria sono facili vie di tiraggio o di propagazione, ed è necessario essere certi che, attraverso di esse, e per loro causa, il fuoco non passi ad altre zone della nave, diventando inarrestabile.

9. - Tra le opere preventive e quelle di spegnimento sta la segnalazione degli incendi. Sono conosciuti vari sistemi di segnalazione automatica, intesi a dare prontamente l'allarme in caso d'incendio e anche a indicare il locale o la zona in cui il fuoco si è manifestato. E' indiscutibile, però, che non tutti gli ambienti della nave possono essere serviti da simili impianti, sia per ragioni economiche, sia per motivi d'indole costruttiva, sicchè le grandi navi da passeggeri possono avere soltanto una rete parziale di avvisatori automatici, che assicurino l'immediata segnalazione di ogni principio d'incendio: questo, naturalmente, a prescindere dalla possibilità che l'impianto non entri in funzione, per guasti o altro. Negli alloggi e negli ambienti in genere dove permangono persone, la sorveglianza e il servizio di segnalazione sono, in parte, automaticamente svolti dalle medesime. Ma chi ha ricevuto chiamate per incendio sa che non sempre esse sono fatte con la calma e la precisione che sarebbero necessarie per un pronto intervento nel punto minacciato; non si può, dunque, ritenere sufficiente l'opera delle persone che non conoscono esattamente che cosa devono fare in simili casi. Oltre agli eventuali impianti automatici che solitamente servono le stive, gl'interponti per il carico e i locali chiusi in genere, è, perciò necessario un servizio di continua sorveglianza eseguito da tutto l'equipag-

gio, ma particolarmente demandato a personale specializzato, di cui si parlerà in seguito.

10 - Come s'è detto, l'opera di estinzione, anche di un incendio di modeste proporzioni, presenta frequentemente notevolissime difficoltà. Questo motivo, non certamente trascurabile, aggiunto alle note considerazioni che consigliano un sempre maggiore sviluppo della prevenzione e delle opere inerenti, pone in evidenza come lo studio e gli accorgimenti costruttivi intesi a eliminare le cause d'incendio e a limitare gli effetti del fuoco, raggiungano la loro massima importanza proprio nei riguardi delle navi.

Un buon servizio di estinzione, però, è sempre indispensabile.

I mezzi di estinzione usati sono ben noti e consistono essenzialmente in:

a) Impianti fissi a schiuma, a CO<sub>2</sub>, a vapore, a pioggia, sovente a funzionamento automatico. Ciascuno di essi ha proprie caratteristiche, con pregi e difetti, e può essere particolarmente adatto per determinati ambienti, appunto in considerazione delle caratteristiche stesse. Sono impianti destinati alla protezione dei locali apparato motore e caldaie, delle stive e degl'interponti per il carico, delle autorimesse, dei depositi bagagli, e, in genere, degli ambienti di grande capacità non adibiti ad uso alloggio.

b) Idranti da incendio. Le tubazioni relative devono essere mantenute a pressione non minore di 5/6 atmosfere, mediante gruppi indipendenti, posti a conveniente distanza tra loro, in locali sufficientemente protetti. E' necessario che la forza motrice dei gruppi sia ottenuta anche mediante motori autonomi, perchè la corrente elettrica potrebbe venire a mancare proprio a cagione dell'incendio che si deve combattere.

La portata complessiva dev'essere proporzionata in modo da assicurare l'alimentazione contemporanea, alla pressione sopra indicata, di un numero sufficiente d'idranti, anche quando la efficienza dei gruppi sia ridotta almeno del 50 % per avarie, o altro motivo.

Poco può dirsi sulla distribuzione degl'idranti, che va studiata caso per caso tenendo presente che essi pro-



teggono prevalentemente gli alloggi e i locali incendenti.

c) Estintori dei vari tipi e apparecchi per la produzione di schiuma mediante l'acqua degli idranti.

d) Quanto sopra concerne i mezzi di bordo. Però, per l'intervento negli incendi delle navi ancorate nei porti, altri apparecchi possono avere notevole applicazione, anche se non sono da ritenersi di pratico impiego durante la navigazione. Intendiamo accennare allo « scafandro » Stefani, ideato da un sottufficiale dell'87° Corpo Vigili del Fuoco - Trieste, e all'apparecchio « a getti multipli », costruito dal cav. Montagna, del Consorzio autonomo del Porto di Genova.

Lo scafandro, è noto, è costituito da un corpo cilindrico a doppia parete, chiuso da due fondi, a doppia parete anch'essi, entro il quale prende posto l'operatore. Nella intercapedine risultante circola l'acqua fornita da una tubazione, allo scopo di mantenere sufficientemente refrigerato l'apparecchio quando viene calato, a mezzo di una delle gru della nave, entro il locale incendiato. Un'altra tubazione fa capo a una lancia manovrabile dall'interno dello « scafandro », con la quale l'operatore può dirigere il getto sul fuoco, guardando attraverso un apposito finestrino. Naturalmente, l'impiego dello « scafandro » è limitato ai casi in cui è possibile calarlo nell'interno del locale in cui si è manifestato l'incendio: ma a bordo delle navi ancorate nei porti, o ferme nei bacini di carenaggio, può rendere notevoli servizi, perchè le stive sono, sovente, vuote o parzialmente cariche, e in corrispondenza dei boccaporti si trova, perciò, lo spazio libero sufficiente per la manovra, la quale non è ostacolata dai movimenti di rollio e di beccheggio.

Meno noto è l'apparecchio « a getti multipli » Montagna, che trova applicazioni analoghe a quelle dello scafandro. Si tratta di una testa girevole, in cui sono radialmente innestati dei tubi costituenti altrettanti getti idrici. Alcuni di essi hanno l'estremità ricurva per imprimere un movimento rotatorio alla testa, e quindi ai getti, sfruttando il principio dell'azione e reazione. L'apparec-

chio può essere agevolmente calato in basso attraverso aperture di superficie limitata, perchè è di dimensioni molto ridotte, e può trovare impiego anche in locali non adibiti al carico. Si sono adottati altresì accorgimenti vari per meglio usare i mezzi di bordo. Per esempio, è assai utile lasciare un foro nel pavimento dei locali degli alloggi, tenendolo normalmente chiuso con un tappo. Togliendo quest'ultimo, si può applicare un'apposita lancia a snodo. Naturalmente, il tappo dovrà combaciare superiormente col pavimento e corrispondere, nel soffitto della cabina sottostante, con un globo d'illuminazione, o altro oggetto che lo mascheri e che si possa facilmente eliminare quando si debba applicare la lancia per combattere il fuoco nella cabina stessa.

11. - Tutti questi mezzi, aggiunti a quelli di protezione della respirazione, di segnalazione, d'illuminazione, di sgombero, costituiscono un complesso imponente, quando si tratta di grandi navi da passeggeri e richiedono una spesa d'impianto rilevante e una manutenzione costosa e delicata.

D'altra parte, è, ormai, ben evidente che se si vuole ottenere un intervento pronto ed efficace è indispensabile ricorrere a personale adatto, che non si può improvvisare.

Sarebbe sciocco continuare a credere che i Vigili del Fuoco restino inattivi quando non vi sono incendi da spegnere. Intanto, anche se così fosse, essi sarebbero pur sempre necessari, e quanto!, al momento del bisogno. Sta di fatto, però, che l'opera di estinzione e di soccorso in genere costituisce il coronamento di tutto un lungo e silenzioso lavoro di preparazione del personale e del materiale. Educazione fisica e del carattere, istruzione generale e professionale, praticità effettiva e prolungata nelle varie operazioni di soccorso, spirito combattivo e disciplina, non si acquistano in un giorno e sono pur doti indispensabili in chi dev'essere sempre pronto al rischio e alle fatiche che sono comportate dai servizi d'istituto.

Molti sanno far funzionare un estintore, indossare una maschera e così

via. C'è, però, una differenza sostanziale tra costoro e i Vigili del Fuoco ed è estremamente pericolosa la faciloneria di coloro che ritengono sufficientemente preparato un personale che ha partecipato a un breve corso, otto o nove ore in totale, di cosiddetto addestramento.

Siamo, dunque, nettamente contrari al sistema di affidare il servizio antincendi nelle grandi navi da passeggeri a marittimi che hanno già un determinato mestiere e, quindi, determinate mansioni a bordo, le quali continueranno ad essere le principali, anzi, le sole che essi possono effettivamente svolgere. Per questo, come per gli altri servizi, occorre personale specializzato, il quale, oltre che curare la manutenzione del materiale, sappia svolgere il delicato servizio di prevenzione, esercitando un'attiva sorveglianza mediante le ronde, le quali non si ridurranno allora a semplici passeggiate da un capo all'altro della nave, ma costituiranno il mezzo più sicuro per la intelligente eliminazione delle possibili cause d'incendio, e sia in grado di compiere con efficacia le operazioni del primo intervento, che sono sempre della massima importanza.

Non occorre che il personale sia numeroso. A bordo uomini che presterebbero aiuto nelle operazioni sussidiarie non mancano: perciò il numero dei Vigili potrà essere limitato a quello necessario per assicurare la continuità delle ronde e la permanenza di due o tre persone nel corpo di guardia, avvertendo che quest'ultimo dovrà avere ubicazione centrale ed essere collegato con ogni zona della nave.

12. - Una nave in esercizio abbisogna di essere periodicamente messa in bacino per la pulizia della carena e le riparazioni interne. Questa fase ha notevole analogia con l'allestimento, perchè, durante i pochi giorni di permanenza nel bacino di carenaggio, si procede con grande alacrità a molteplici lavori, che richiedono la presenza a bordo di un gran numero di persone, l'impiego di fiamme, forgie, vernici, pitture, legname, gomma, e, in genere, materiale pericoloso di scoppio o d'incendio, il quale è deposto nello stato di provvisorietà dovuto ai lavori in corso.



Aumentano, dunque, le possibili cause d'incendio e i materiali che potrebbero alimentarlo. Conseguentemente, si dovrà aumentare la sorveglianza di prevenzione, prendendo precauzioni analoghe a quelle viste per l'allestimento.

13. - Quanto è stato esposto nei precedenti numeri dal 6 al 12 si riferisce particolarmente alle grandi navi da passeggeri. Il problema si semplifica man mano che si passa alle navi minori, a quelle miste e a quelle da carico, sia per la sempre maggiore semplicità della costruzione, sia per le diminuite possibilità d'incendio.

14. - Si è già fatto cenno della differenza esistente fra lo spegnimento degli incendi a bordo e a terra.

Il personale chiamato a questa parte del nostro servizio abbisogna, perciò, di un particolare addestramento e sarà tanto più idoneo quanto più avrà acquistato la pratica che ha la gente di mare nel muoversi in questo specialissimo ambiente e quanto più conoscerà la nave in ogni sua parte. L'istruzione deve cominciare dalla nomenclatura degli ambienti e dei particolari costruttivi, che è affatto speciale, per giungere fino a mettere in grado di presumere, con relativa certezza, quale può essere il materiale in combustione dalla sola indicazione del locale in cui si fosse sviluppato il fuoco.

Vi sono particolari costruttivi comuni a tutti i tipi di navi; rivestimenti a immediato contatto con le lamiere e altri, scostati di alcuni centimetri dalle stesse, che si comportano diversamente in caso d'incendio; locali in cui si hanno inevitabilmente residui di olii minerali nel pavimento, il quale non è mai, allora, un pavimento vero e proprio, ma ha forme diverse e si chiama sentina, pagliolo, cielo del doppio fondo, a seconda dei casi; ambienti con unico accesso dal ponte di coperta, anche se si trovano a decine di metri al disotto di esso, come le stive e gli interponti del carico; altri raggiungibili attraverso le speciali porte delle paratie stagne. Le porte degli alloggi e degli altri locali situati in alcuni ponti hanno sempre una soglia fissa, notevolmente rialzata, o battente, che può servire per allagare il locale fino

a una certa altezza e spegnervi, così, le cose che vi fossero incendiate sul pavimento, ma può essere causa di pericolosi ruzzoloni per chi, al buio, dovesse varcarle senza conoscerne l'esistenza, anzi senz'averne l'automatilità in alcuni movimenti che si acquista nella vita di bordo. Vi sono stive attraversate da una o due gallerie metalliche, alte all'incirca quanto un uomo, per il passaggio degli assi delle eliche. Chi scende lungo le scale dei boccaporti per introdursi nell'interno delle stive predette, giunge frequentemente sul « cielo » ricurvo delle gallerie stesse: dunque, deve conoscere in precedenza questa eventualità, e sapere come dal « cielo » si possa scendere, se vuole essere in grado di compiersi, al buio e con la maschera, operazioni di spegnimento.

Vi sono casi in cui è utile praticare uno, o più, fori nelle parti metalliche, per combattere un focolare individuato per induzione e non altrimenti raggiungibile. Le tagliatrici portatili ossiacetileniche sono utilissime, ma occorre saper scegliere quelle lamiere che non sono chiamate a particolari funzioni e saper distinguere l'intervallo tra i tagli o tra i montanti, per non tagliare anche questi. Si dirà che, per questo, può servire qualche persona di bordo, anche se non addetta al servizio antincendi; ma chi ha preso parte agli incendi sulle navi sa che, frequentemente, questo personale non si trova proprio quando è più necessario e, comunque, riteniamo sia sempre bene non contare, specialmente *a priori*, che sulle nostre forze.

Questa casistica potrebbe continuare a lungo, ma basterà l'aver accennato ad alcune particolarità del tutto ignorate negli incendi dei fabbricati terrestri per mostrare quale indirizzo debba avere l'addestramento dei Vigili del Fuoco destinati al servizio antincendi nei porti.

15. - Ultimo periodo nella vita delle navi è normalmente la loro demolizione. Esso non presenta caratteristiche particolarmente interessanti dal nostro punto di vista, e se ha analogia con l'allestimento, perchè anch'esso è fase intermedia tra quella di esercizio, in cui la nave finita of-

fre la sicurezza antincendi dovuta agli accorgimenti costruttivi, agli impianti e all'organizzazione predisposti, e il momento in cui ogni singola parte torna a costituire una cosa a sè stante, che verrà utilizzata in altri processi produttivi, differisce dall'allestimento perchè presenta una pericolosità minore. Ciò è dovuto alla velocità con cui procedono i lavori di demolizione, assai ridotta rispetto a quelli di costruzione, e al minor quantitativo di materiale pericoloso di scoppio o d'incendio che trovasi a bordo (esso si riduce solo a quello che man mano proviene dalle operazioni in corso; non vi sono vernici, olii, gomma, trucioli, imballaggi, ecc.). Tuttavia, l'impiego di numerose fiamme per tagliare le parti metalliche, la presenza di residui, liquidi o secchi, di nafta, la possibile abbondanza di legname, lo scarso personale che è, sovente, addetto al lavoro e la conseguente diminuita possibilità della sorveglianza indirettamente effettuata dallo stesso, costituiscono altrettanti motivi non trascurabili di preoccupazioni e giustificano la necessità di avere un minimo di servizio di prevenzione e di materiale antincendi, anche se un incendio a bordo non cagionerebbe un danno grave, trattandosi di materiale in demolizione.

Va, comunque, tenuta presente la posizione in cui si trova la nave rispetto alle navi e alle costruzioni circostanti, per giudicare al suo vero valore il pericolo presentato da un incendio che in essa si sviluppi.

16. - Questa esposizione, di carattere generale, non ha certo la pretesa di essere esauriente e definitiva. Essa ha, anzitutto, lo scopo d'indicare alcuni particolari aspetti ed esigenze del servizio antincendi a bordo delle navi mercantili, ponendolo anche in relazione con le mansioni d'istituto del Corpo, che è chiamato a prestare la sua opera su di esse, durante la loro permanenza nei porti. Molti punti, anzi, sono suscettibili di notevole sviluppo e di studi particolari, attraverso i quali soltanto sarà possibile raggiungere la massima efficienza anche in questa importantissima parte della nostra attività.

Dott. Ing. Dario Leoncini



# VIABILITÀ E SERVIZIO ANTINCENDI

Le vie di comunicazione vengono oggi più che mai comprese tra i problemi di primissimo piano per la vita economica e sociale di una nazione. La strada si può infatti considerare come una grande apportatrice di civiltà, prosperità e progresso, sia essa una delle principali arterie, come uno dei minuscoli vasi capillari che portano la linfa vitale nelle località periferiche. Anzi, le zone rurali più lontane hanno maggiormente bisogno delle vie di comunicazione, per accelerare il ritmo degli scambi e dei contatti con i grandi centri cittadini. Ai bisogni economici e sociali del Paese si aggiungono altresì quelli emergenti dalla difesa del territorio dello Stato e strade militari vengono prontamente sviluppate in collegamento con i punti strategici e con le retrovie, per assicurare tutti i servizi bellici e logistici di un esercito in manovra.

Dentro tutta questa fitta rete più o meno intricata viene a risultare inserito il territorio degli stati moderni ed osservando una carta topografica, dalla densità di queste linee intersecantisi in tutte le direzioni, si può senza errore dedurre il grado di evoluzione e la ricchezza di un popolo.

Per l'argomento che c'interessa, anche la difesa antincendi, nella sua nuova organizzazione a base provinciale, deve avvalersi, per la viabilità dei mezzi di soccorso, delle strade esistenti nell'ambito della propria giurisdizione: strade nazionali, provinciali, comunali, vicinali e private. Esse tuttavia non risultano talvolta proporzionate ai bisogni.

Qui sorge il solito dilemma: dovranno le strade essere adeguate ai mezzi di soccorso o i mezzi adattati alle strade? Molto si è già discusso in proposito; è come il classico quesito dell'uovo e della gallina. Come in tutte le cose di questo mondo la via di mezzo è la migliore; occorre soprattutto adattare i mezzi alle strade, ma preventivamente si deve tener conto anche delle strade adattate ai mezzi.

Lasciamoci dunque dietro, correndo rapidamente col pensiero, le magnifiche strade nazionali asfaltate, creazione e orgoglio del Regime Fascista, che ha posto anche in questo campo il nostro Paese al primo posto tra le nazioni d'Europa, ed abordiamo una strada provinciale che, malgrado la-

sci qualche volta un po' a desiderare per la manutenzione, riesce abbastanza bene transitabile agli attuali mezzi di soccorso antincendi, larghi, sovraccarichi. Non tutti i Comuni però si trovano sulle « comunali ».

Infiliamo quindi prima la comunale e poi le vicinali e le stradelle private che conducono alle fattorie, ai casolari, alle capanne. Di solito qui cominciano i veri guai.

Naturalmente ciò varia da località a località, secondo i mezzi economici, l'intensità dei traffici e soprattutto le inevitabili esigenze dovute alle caratteristiche orografiche del sito.

In queste mie note mi riferisco (Cicerone pro domo sua) alla mia Sicilia, oggi assurta alla più alta importanza quale « centro geografico dell'Impero ».

I nostri automezzi di soccorso molte volte non solo non possono arrivare alla metà, ma ne restano ben lungi, specie a causa delle carreggiate strette, chiuse lateralmente da muri ergentisi a sistema feudale, che rimontano al tempo in cui, per impedire le scorrerie dei predoni, si rendeva necessaria l'alta recinzione delle campagne. Le frequenti frane, i ripidi pendii, i bruschi tornanti ed il terreno melmoso, cedente al peso delle ruote, impediscono alle volte nelle stradelle il proseguimento degli automezzi. Ed allora... zaino in ispalla, con motopompe, più o meno barrelabili, tubazioni, lance, ramponi, scale, ecc.: una vera tribù in movimento, mentre rosseggiavano nel cielo i sinistri bagliori dell'incendio e grida angosciose invocano il soccorso.

Cosa pagherebbe in quel momento il sinistrato fattore per potere riattare con una bacchetta magica quella « vicinale » intransitabile, che ha fatto perdere tanto tempo prezioso ai soccorritori, causando la distruzione di tutto o di parte del suo patrimonio? E che dire quando, novello supplizio di Tantalo, arriviamo finalmente a scorgere l'acqua luccicante dentro un pozzo od una vasca aventi le imboccature inaccessibili ai nostri mezzi di estinzione anche più modesti e meno ingombranti?

O peggio, quando sotto l'egida del noto principio torricelliano, il pelo liquido si trova a tale profondità, da non potere venire aspirato dalle nostre motopompe? E quando ciascuno di noi vorrebbe improvvisarsi rabdo-

mante per rinvenire sotto i nostri piedi il prezioso elemento?

Chi ha la fortuna di trovarsi in plaghe ricche d'acqua non potrà mai comprendere l'angoscia di certe difficili situazioni. Le autocisterne che, per l'intransitabilità delle vie, sono rimaste in fondo valle, obbligano a far uso di lunghe tubazioni prementanti; dislivelli considerevoli, prevalenze iperboliche, conseguenti perdite di carico non indifferenti (tutte le formule dell'idraulica che vi ballano nel cervello) assieme al problema assillante del soccorso, dell'isolamento del fuoco, della limitazione dei danni. Tale è la visione sintetizzata di certi nostri servizi di estinzione rurale.

Quali sono i rimedi?

Migliorare anzitutto le strade, rendendole accessibili ai mezzi di soccorso, e modificare altresì i mezzi di soccorso facendoli adeguati alle strade rurali.

I due problemi si compenetrano e si fondono.

Con quali accorgimenti si potrebbe venire ad una soluzione concreta?

Non intendo elevarmi a consigliere, nè tanto meno a legiferario. Lancio tuttavia il mio piccolo seme d'esperienza in un terreno fertile, perchè possa germogliare a vantaggio del servizio antincendi rurale.

Principali criteri da seguire potrebbero essere i seguenti:

1) Realizzare uno speciale tipo di automezzo rurale e d'alta montagna, veloce, leggero e di forte potenza, studiando possibilmente qualche opportuno adattamento dell'autocarretta militare o del moderno « Dovunque », tenendo presenti i requisiti di modesta carreggiata e di carico-asse notevole che s'impongono per i nostri automezzi.

Per ovviare alla forte portata che si richiede negli autoveicoli di soccorso, il servizio potrebbe essere svolto « in tandem » assegnando al primo automezzo il compito di portare una leggera motopompa con il relativo corredo di aspirazione e di mandata, mentre il secondo porterebbe gli attrezzi strettamente indispensabili e la squadra d'intervento, che potrebbe essere costituita da pochi elementi, in considerazione del fatto che in campagna, a preferenza che in città, i volenterosi reclutati sul posto sono sempre in buon numero. La duplicazione del servizio avrebbe poi il vantaggio di assicurare l'inoltro di

almeno uno degli automezzi, con facile trashordo del materiale in caso d'impedimento.

2) Tenere presente nel riattamento delle strade di campagna, come nelle recinzioni dei giardini, nella costruzione dei pilastri e nello stabilire la larghezza di cancelli, accessi e simili, delle dimensioni d'ingombro degli automezzi in uso per il servizio antincendi.

3) Con opportune disposizioni si potrebbe fare obbligo a tutti i proprietari di pozzi, cisterne, vasche ed altre riserve idriche occasionali, di rendere accessibili gli imbocchi alle motopompe con passaggi anche pedonali (garantiti però in modo tale da evitare possibili disgrazie) ma che rendano agevole l'introduzione dei tubi di aspirazione.

Nei pozzi ove il pelo liquido è profondo e dove la sezione orizzontale lo consenta, sarebbe opportuno predisporre apposite piattaforme interne per il piazzamento, al momento opportuno, delle motopompe ad altezze che consentano l'aspirazione, od effettuare l'impianto preventivo di altri dispositivi atti ad elevare l'acqua, onde utilizzarla in caso d'incendio (gruppi elettro-meccanici, pluricellulari, macchine idrovore, ecc.).

Al riguardo segnalò l'opportunità di conseguire un censimento delle riserve idriche private (pozzi, cisterne, canali per irrigazioni e simili) che specialmente da noi rappresentano spesso l'unica àncora di salvezza del servizio di estinzione. Dopo una accurata ispezione a tali risorse si potrebbe procedere alla compilazione di un piano topografico che, con l'aiuto della carta corografica locale, possa concorrere alla formazione di una carta generale di orientamento della provincia per il servizio antincendi, che dia la visione esatta della situazione locale, sia in relazione alle riserve d'acqua, sia per conoscere la natura e l'utilizzazione delle costruzioni, gli itinerari da seguire e tutto quanto possa interessare il nostro servizio d'istituto.

4) Creare una coscienza antincendi anche nelle zone rurali e maggiormente, negli organismi capillari dei piccoli centri ove l'incendio piomba inaspettato come una procella ed è considerato una fatalità inevitabile, a somiglianza della grandine che in modo analogo distrugge il prodotto delle fatiche dei campi.

Occorre infondere la convinzione che il pericolo del fuoco si può e si deve

evitare, sia con le normali cautele di prevenzione, sia col facilitare il passaggio ed il funzionamento dei mezzi di estinzione. A tal fine sarebbe opportuno effettuare frequenti prese di contatto con la gente rurale; fare opera di persuasione con mezzi minimi e spiccioli, con chiacchierate alla buona, senza pretese d'indole tecnica o scientifica; eseguire in loro presenza esercitazioni « ad hoc » o, quanto meno, farli assistere a proiezioni cinematografiche sul servizio antincendi e sulla prevenzione. Gli Ispettorati di Agricoltura e l'Ente Radio Rurale potrebbero collaborare efficacemente con i Comandi Vigili del Fuoco nella nobile missione quale è quella di impedire nefaste distruzioni causate dal fuoco.

« Rimanere fedeli alla terra, perchè essa non tradisce mai ». Questo è il monito del Duce ed i rurali, che sanno questa predilezione che il Capo ha per loro, saranno all'altezza nel nuovo clima fascista anche in questa importantissima branca della prevenzione del fuoco, che fa parte integrante della difesa economica della Nazione.

Dott. Ing. Salvatore Bontà



GENOVA - Addestramento di Giovani Fascisti partecipanti al Corso Premilitare Antincendi.

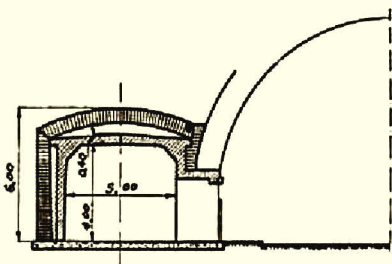


# IN TEMA DI RICOVERI ANTIAEREI

Con questo titolo, il prof. ing. G. Stellingwerff, Presidente Generale dell'U.N.P.A., ha pubblicato sulla Rivista "L'Ingegnere" un articolo che riassumiamo nelle parti principali:

Tra i concetti basilari ai quali si deve ispirare l'opera dell'ingegnere e dell'architetto nel progettare un edificio, assume oggi una preponderante importanza quello della protezione antiaerea. Infatti le possibilità dell'offesa sono tante e così valide che anche con la più efficiente organizzazione protettiva non è possibile garantirsi al 100 per 100.

Per noi italiani si aggiunge il fatto della speciale vulnerabilità del nostro paese, sì che il nemico potrebbe arrivare sulle nostre città solo pochi minuti dopo l'allarme e quindi il tempo per provvedere alla propria salvezza sarebbe in ogni caso assai ristretto. I ricoveri pubblici perciò non dovranno servire che per coloro che si troveranno, per qualsiasi ragione, nelle loro immediate vicinanze, alla segnalazione di pericolo. La recente legge che provvede alla concessione di sottosuolo pubblico per costruzioni usufruibili in tempo di guerra come ricoveri antiaerei, potrà dare un valido contributo alla soluzione del problema il cui lato eco-



Sezione di ricovero ricavato lateralmente ad una galleria. (Traforo del Quirinale in Roma).

nomico si presenta particolarmente difficile. Altra soluzione, in determinati casi, potrà essere offerta dalla costruzione di gallerie stradali e dall'adattamento di quelle esistenti.

I ricoveri privati collettivi, cioè a servizio di collettività, come scuole, collegi, banche, opifici industriali, sono soggetti a norme analoghe a quelle stabilite per i ricoveri pubblici. Il

loro numero inoltre è, relativamente al totale, abbastanza limitato e gli enti da cui dipendono hanno, in generale, i mezzi e la comprensione necessari.

Più grave è invece la necessità di ricoveri nelle private abitazioni. Si rischia infatti, con l'imposizione di oneri finanziariamente troppo gravosi, di pesare notevolmente sull'economia specifica, e anche di provocare un rallentamento nelle costruzioni. E' quindi necessario limitare le esigenze al puro necessario per la sicurezza, trascurando il trascurabile nei confronti della comodità.

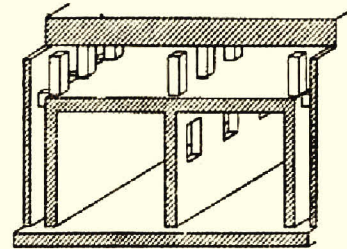
Criterio base delle norme vigenti è stato quello di ottenere la protezione dal crollo dei piani superiori, pur senza raggiungere in via assoluta la sicurezza contro il colpo in pieno. Ciò, in vista del piccolo numero di ricoveri che hanno la probabilità di ricevere colpi in pieno in confronto di quelli che saranno coperti dalle macerie dei crolli, significa aver già garantito un alto grado di protezione complessiva. Un notevole aumento dell'efficacia protettiva può essere ottenuto, in molti casi, separando, con una camera di scoppio, le strutture coprenti del ricovero dalle zone dove il proiettile può esplodere dopo terminata la sua penetrazione.

Le prescrizioni per la difesa antincendi e antigas dei ricoveri non sono ancora obbligatorie, ma solo vevoli come raccomandazioni. Si ritiene infatti che l'impermeabilità del ricovero sia abbastanza garantita dalle prescrizioni relative alla sua resistenza e che in ogni caso basti la difesa individuale data dalle maschere. Il volume minimo prescritto, di almeno 1 mc. per persona, assicura la quantità d'aria sufficiente per circa un'ora, e cioè per quel tempo che si presume possa occorrere per una prima bonifica.

E' evidente però nelle raccomandazioni di lasciare lo spazio occorrente per gli apparecchi collettivi per la depurazione dell'aria e di provvede-

re canne di ventilazione, la tendenza del legislatore a completare, in un secondo tempo, le norme relative alla difesa antigas.

Per quanto riguarda l'adattamento a ricovero di locali esistenti nelle vecchie costruzioni, molto potrà la cul-



Sezione del ricovero nel cortile di Palazzo Valentini. (Amministrazione Provinciale di Roma).

tura e la genialità del progettista, nel trarre partito da tutto quanto può favorire gli apprestamenti protettivi o attenuare l'influenza dei fattori sfavorevoli. In caso di guerra converrà forse sgombrare gli edifici meno solidi e costruiti con sistemi non rispondenti ai criteri di protezione antiaerea, anziché spendere somme eccessive per il loro rafforzamento e per la creazione in essi di efficienti ricoveri; da tener presente che, nel caso di fabbricati di vecchia data, contenenti molti materiali combustibili, l'offesa incendiaria può essere la più temibile. Nei casi in cui sia impossibile ricavare il ricovero mediante il rafforzamento di locali esistenti, si potrà avere una buona protezione scavando, nelle immediate vicinanze del fabbricato, degli elementi di trincea, ben drenati sul fondo, e disposti in modo da non poter essere presi di infilata dalle schegge.

Concludendo, l'A. dichiara di aver maggior fiducia nell'intelligenza e nell'entusiasmo con cui i tecnici italiani assolveranno questo nuovo e non facile compito, che nella rigida osservanza di norme unificate. La cultura antiaerea deve essere appresa dalla massa dei progettisti in modo che le previggenze non siano limitate al ricovero, ma che si cerchi di creare edifici e agglomerati che nel complesso delle loro caratteristiche risultino il meno possibile vulnerabili dall'offesa aerea. d. o.

# LA GRANDE LUCE

## IL LEGIONARIO

Verso l'Africa noi marciamo col passo della Rivoluzione. Sentiamo nei nostri cuori in fiamme il ritmo che regola la marcia. Non siamo più quelli di ieri e non apparteniamo più a noi stessi, ora che noi siamo in marcia.

A noi, dunque, tutti i gagliardetti e tutti i canti del vecchio squadristo, a noi che più degli altri abbiamo creduto al nostro ardore e alla grande fortuna toccataci di dimostrare, con i fatti, la fedeltà all'Ida.

Questa impresa, alla quale andiamo incontro con un senso eroico, — la carne non pesa più e l'anima è così leggera così in alto — non è una follia; è il pane, è il lavoro per tutti gli Italiani, è l'avvenire dei nostri figli, è la luce per noi che tale impresa realizziamo, è il sangue della nostra giovinezza che ritorna a circolare nelle nostre vene mature.

Morire è nulla poichè la nostra vita non vale l'opera sublime del Duce che non ha permesso all'Italia di curvare la fronte dinanzi all'imposizione di cinquantadue nazioni collizzate contro di essa.

Noi legionari che abbiamo lasciata la casa, che ci siamo staccati dai nostri affetti, siamo oggi al di là di ogni possibilità umana.

Il cuore di tutti gli Italiani è uno solo, saldo e generoso, posto sulla ci-

ma dei pugnali temprati, pronto a tutti gli ardimenti e a tutti i rischi. Contro milioni di cuori nulla può l'insidia nemica. L'Europa decrepita dovrà piegarsi e soggiacere alla volontà dei più forti. Non bastano le barriere alla frontiera, la fame e le privazioni centuplicano le nostre energie.

La nave è un grappolo umano che va sotto la luna, e il canto, che da essa si sprigiona, è un canto di sovrumana certezza.

## PRIMA MARCIA

Da Nefasit a Sorodocò non vi sono che trentasei chilometri.

Temevo di non arrivare a compiere la dura marcia shalzato com'ero, in dieci giorni, dalle poltrone dell'albergo Excelsior di Roma al comando di un battaglione di Camicie nere. Che cura misi a prepararmi i piedi: li bagnai con alcoole e per non farli riscaldare, indossai due paia di calze, una di cotone, l'altra di lana e non contento, ingrassai le scarpe alpine sino a renderle morbide come guanti.

Partimmo all'imbrunire dal campo del Genio e subito, alla prima fermata, ebbi la netta sensazione che sarei arrivato alla mèta in ottime condizioni.

Per i primi chilometri, marciai come intorpidito, preoccupato dalla rego-

larità della marcia; poi la mente si snebbiò, i muscoli delle gambe ritrovarono elasticità e tenacia, e allora fu come se avessi marciato da tanto tempo. Non ero in Africa. Nella notte mi parve di essere con i soldati di molti anni prima, nella prima linea del Carso quando, marciando verso la trincea, si udiva lo stesso calpestio cadenzato e lo stesso tintinnio della baionetta sul calcio del fucile. Tutto, come allora. Le lotte per il Fascismo, la rivoluzione, il mio spozalizio, la famiglia, tanto tempo vissuto, niente, niente: il ricordo di un sogno al mattino. Vent'anni: un sogno. Mancava solo il livido bagliore dei zaini che, a centinaia e a centinaia, s'accendevano in alto oscurando le stelle e illuminando nella caduta le quote martoriate dalle artiglierie, i reticolati, i camminamenti e i morti. Quanti morti sul Seihusi, sul San Michele, sul Peuma, nelle trincee delle Frasche, nel Lenzuolo bianco! Ora Essi dormono a Redipuglia, intorno alla grande Croce che a sera si illumina. In quella notte i legionari d'Italia non salivano le quote dell'altipiano carsico, — l'illusione fu breve — ma si addentravano nel cuore dell'Africa per vendicare i Morti di Adua. Dormono a Redipuglia quelli della grande guerra e Adiquilà accoglie i Morti di Adua. Gli uni e gli altri caduti per questa Patria nostra. Ma nelle ambe africane lo spirito dei Caduti non placato, attendeva l'ora della fatale rivincita.

Hanno spiato il mare i gloriosi morti d'Africa, verso Roma guardando, per cogliere un segno che significasse la forza di una Italia guerriera, pronta a raccogliere il retaggio prezioso del loro sangue versato. E nulla mai videro, per anni. Ma un giorno, dopo le grandi piogge coltricolore al vento, contro il cielo radioso apparvero le navi. Solo in quella mattina, i Morti di Adua, sentirono di essere stati sempre vivi nel cuore della Patria lontana.

Lenta si svolgeva la marcia nella notte e ad ogni fermata sempre di più pesava lo zaino sulle spalle. Ma vi era sempre qualche legionario che intonava una canzone come allora, venti anni fa. All'alba si arrivò alla tappa stanchi e felici. Fatto l'appello, messe le guardie, senza neanche rizzare la tenda, caddi nel sonno.

Ma i miei piedi, profondamente addormentati, continuavano a camminare: camminavano, camminavano. Uno due, uno due, uno due...



Partimmo all'imbrunire dal campo del Genio.....

## LA PRIMA SEMENTE

Avevo cacciato tutto il giorno su e giù per i boschi di Poggio Caino fra Castellazzara e Gorano. Durante tutta la giornata vidi scappare le lepri come saette in cima ai poggi, dinnanzi ai cani. Stanco mi sdraiai sotto una grossa quercia vicino al Siele e al mormorio delle sue poche acque scorrenti fra ciottoli, mi addormentai. Mi svegliai che imbruniva e aperti gli occhi non capii subito se fosse l'alba o il tramonto, ma mi rimase nel cuore un ricordo che mi dava un senso di felicità, e per non sciupare quella gioia, chiusi gli occhi e rivissi, sveglio, il ricordo che il sonno mi aveva portato.

Una notte, una mezzaluna sottile toccava la cima dell'Amiata bruna sotto il cielo di stelle, conobbi, per caso, un giovanetto dai capelli biondi con dei grandi occhi azzurri.

Avevo radunato i pochi fascisti di Piancastagnaio e di Abbadia S. Salvatore per concertare una spedizione punitiva da fare all'alba in contrada del Saragiolo dove i rossi, il giorno innanzi, avevano ucciso un nostro camerata. Le bianche pupille di tre acetilene proiettavano ombre di teste, di schiene, di mani enormi nella parete della cantina. Seduti in quadrato, si discuteva il piano d'attacco, quando la porta si aperse improvvisamente ed entrò di corsa un giovane chiedendo con voce affannosa:

— Chi è il capo qui?

— Perché? — gli chiesi.

Il nuovo venuto alzò il capo per guardarmi e allibì. Chi mi stava davanti era un fanciullo pallido, dai capelli biondi, dai pantaloni corti che alla mia domanda sembrò perdere ogni forza non cessando un momento di guardare ora me, ora i miei compagni.

— Che vuoi tu? — ripetei un po' aspro.

— Io — disse piano abbassando il capo — so che stanotte andate al Saragiolo. Vengo a chiedervi di portarmi con voi. Sono iscritto all'avanguardia. E' tanto che mi brucia il desiderio di andare coi fascisti a una spedizione e, stanotte, mentre tutti dormivano in casa, sono uscito per venire qui.

— Allora i tuoi non sanno nulla?

— No, non sanno nulla.

— Hai fatto male — risposi —. Tu devi mangiare molto pane prima di marciare a fianco dei fascisti. Ritorna a casa e pensa ai tuoi genitori.



Chi è il Copo qui?

Come rimarrebbero se non ti trovassero domattina?

Il ragazzo, ricordo, andò via piangendo. Prima dell'alba noi partimmo. Ben presto dimenticai il fanciullo il quale, seppi per caso, era l'unico figlio di una ricca vedova. Passarono gli anni, venne la Marcia su Roma, la crisi, la guerra Etiopica, e la mia partenza per l'Africa Orientale. Mi trovavo sul Tacazzè a costruire il ponte con il mio battaglione, subito dopo la battaglia di Saraclacà. Come un gregge, gli abissini risalivano il Semien e nei passaggi obbligati cadevano abbattuti dalle nostre mitraiatrici. Dalle colline lontane, giungeva l'eco violenta del nostro bombardamento e il cielo si costellava di leggere e bianche nuvolette. Le Legioni, a ventaglio, si inerpicavano dietro gli scogli.

Sotto un sicomoro, vicino ad una tenda della Croce Rossa, stavano i feriti della XXVIII Ottobre. Passai fra le barelle. I feriti non piangevano e dai loro corpi il sangue colava lordando i teli. Io li guardavo con uno strugimento nel cuore. Ad un tratto, avvertii uno sguardo. Mi voltai. Dove avevo visto quegli occhi azzurri che mi fissavano e quei capelli biondi e quel viso esangue? Il ferito mi sorrise facendo cenno di avvicinarmi. Mi chinai su di lui:

— Siete dell'Amiata? — domandò.

— Sì — risposi.

— Ho seguito il vostro consiglio, ho mangiato tanto pane, ma sono venuto in Africa e questa volta con il consenso della mamma... Non mi riconoscete? Non ricordate di quel giovane

che entrò nella cantina dell'Abbadia mentre stavate preparando la spedizione punitiva del Saragiolo? Non posso parlare, mi fa male qui al petto. Ho buscato una pallottola...

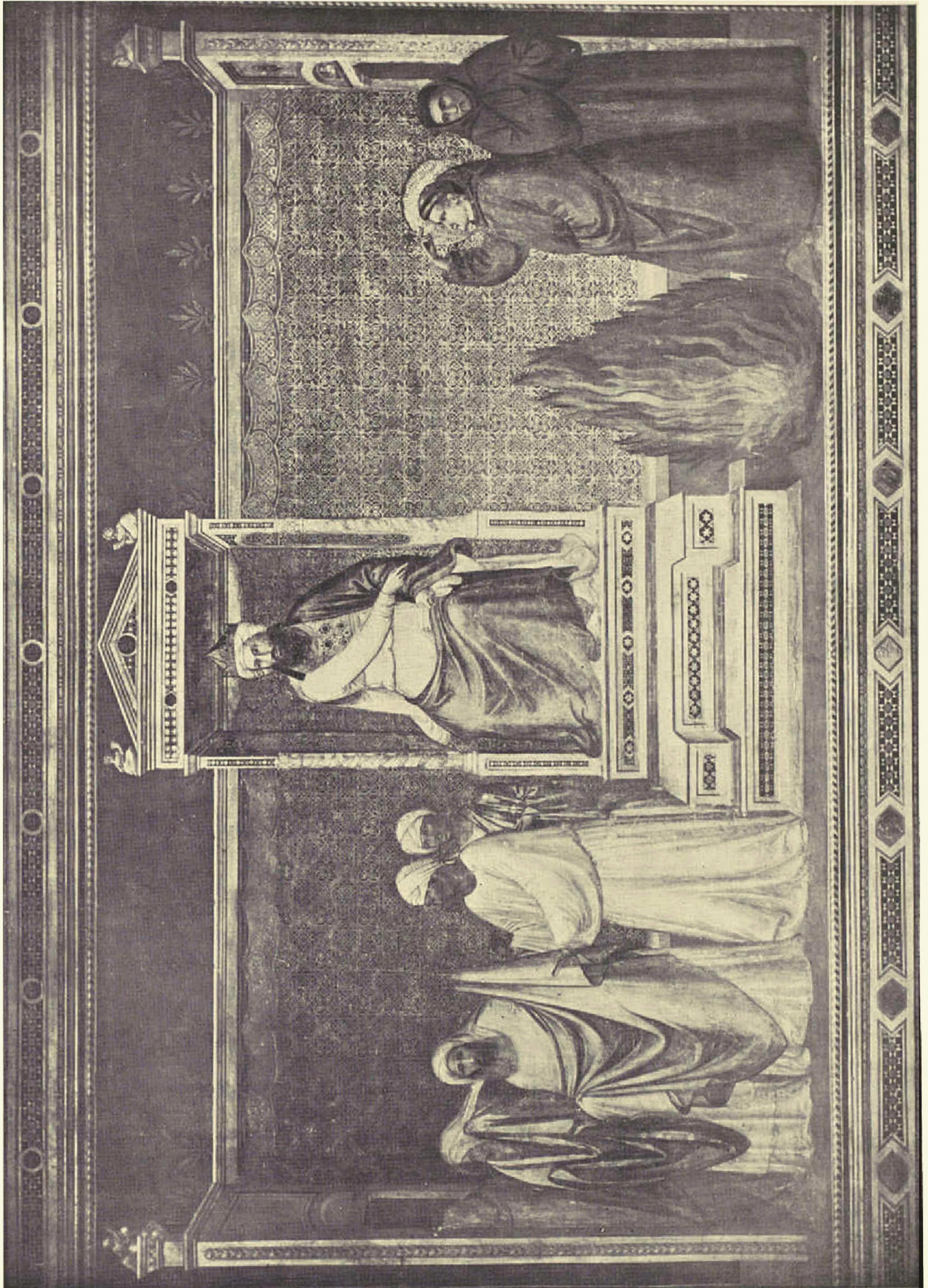
Lo confortai e lo lasciai per andare dal capitano medico a raccomandarlo. Nulla da fare. La pallottola gli aveva spezzato la colonna vertebrale. Ritornai la sera stessa sotto il sicomoro. Tutti i feriti erano stati inviati ad Axum, solo il ferito dell'Amiata era rimasto sotto la tenda dell'infermeria. Agonizzava. Avevo portato la mia vecchia camicia nera di squadrista e gliela misi. Capi? Non so, credo di sì perché mi sorrise e aveva all'angolo della bocca un filo di sangue che gli impediva di respirare e che un soldato asciugava con un pezzo di ovatta. Come una pioggia di piombo, mi cadevano addosso le parole lente del Cappellano che recitava le preghiere dei morti. Nel momento estremo, le sue mani si contrassero e una si irrigidì sulla camicia nera, proprio dove era scritto « Me ne frego ».

Ricevetti il suo ultimo respiro e c'era in cielo un pezzo di luna sottile che bagnava i suoi riflessi nelle acque del Tacazzè, mentre sulle colline, sparsi, risplendevano i fuochi degli accampamenti.

Tutto questo rivissi sotto la quercia. La fame e le stelle mi fecero ritornare alla fattoria, ma il mondo mi parve buio come la bocca d'un forno e, a tavola, non potei mangiare perché il cibo mi faceva nodo alla gola.

Adolfo Baiocchi

Illustrazioni di Mino Delle Site



GIOTTO - SANTO FRANCESCO PASSA INCOLUME ATTRAVERSO LE FIAMME

(Firenze, Chiesa di Santa Croce)



# IL TRAGICO INCIDENTE DI MILANO

## LA RICOSTRUZIONE DELLA SCIAGURA I FUNERALI DELLE VITTIME - LA CORONA DEL DUCE

Alle ore 15.55 del 4 aprile scorso, una autopompa dei Vigili del Fuoco si recava dalla Caserma centrale in Via Carnia n. 5 per una chiamata d'in-

in questione, la manovra non ebbe il risultato sperato e l'autopompa veniva violentemente investita sul fianco sinistro dalla vettura tramviaria,

L'autopompa, a causa dell'urto violento ricevuto sul fianco sinistro, compiva una conversione a destra di oltre mezzo giro. La parte anteriore dell'autopompa si rivolgeva verso il centro della strada, mentre la parte posteriore andava a fermarsi presso il marciapiede di destra ove urtava due macchine che si trovavano ferme. Nel grave incidente si ebbe a lamen-



Vice Brig. TIMELLI PAOLO



Vigile del Fuoco TORTI CARLO

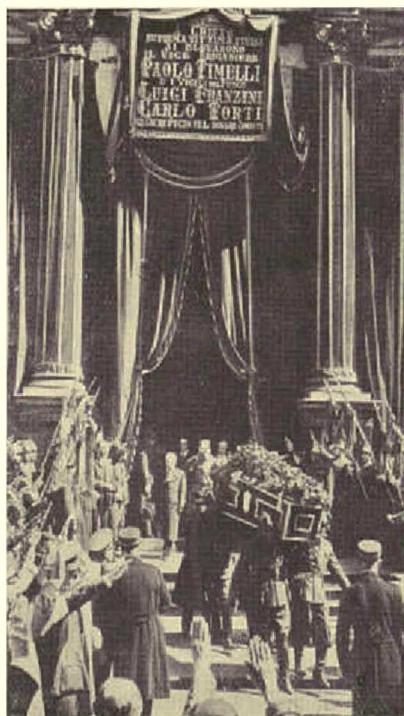


Vigile del Fuoco FRANZINI LUIGI

condio. In largo S. Babila all'imbocco del Corso Venezia l'autopompa trovava sbarrata la strada sulla destra da tram e autovetture che si erano arrestate al segnale di blocco del semaforo ivi esistente. Per sorpassare la colonna dei veicoli fermi sulla destra l'autopompa si portava con larga manovra sulla sinistra completamente libera, sempre suonando la sirena d'allarme. Un tram della linea n. 23 proveniente da Porta Venezia diretto al centro, nonostante il segnale della sirena dell'autopompa, i segnali luminosi ed acustici dei semafori in posizione di blocco della viabilità e l'opera di segnalazione dei Vigili Urbani, che si adoperavano ad assecondare il passaggio dell'autopompa, proseguiva in senso opposto a forte velocità. Malgrado la notevole distanza e la completa visibilità, il tramviere continuò la sua corsa costringendo l'autopompa, che aveva sorpassata la colonna dei veicoli fermi sulla destra, ad eseguire una sterzata violenta a destra per tentare di salvarsi da un sicuro investimento frontale.

Purtroppo, dato l'angusto spazio tra le vetture tramviarie provenienti dal centro e ferme al salvagente e quella

la quale dopo l'urto, proseguendo ancora la marcia, andava a cozzare contro un altro tram fermo sulla medesima linea.



I funerali - L'uscita delle salme dalla chiesa di S. Maria alla Porta.

tare la morte istantanea del Vice Brigadiere Paolo Timelli di anni 43 e dei Vigili del Fuoco Carlo Torti di anni 27 e Franzini Luigi di anni 23, e il ferimento di varia gravità del Brig. Lecchi Angelo, dei Vigili del Fuoco Racconi Giuseppe, Vignali Cipriano, Vitali Vincenzo, Vacchini Aldo, Pratesi Paolo, Schirolli Guido, autista Borroni Giovanni.

I funerali delle vittime dello scontro di Via S. Babila, resi ancor più solenni da una larga partecipazione di Autorità e rappresentanze civili e militari, con musica e gagliardetti, si sono svolti il giorno 7 aprile scorso tra due ale fittissime di folla, convenuta per tributare il suo commosso saluto alle vittime della grave sciagura.

Tra le numerose corone di fiori inviate al seguito del corteo, figurava, portata a braccia, quella inviata dal DUCE, commovente attestazione di umana solidarietà del Grande Capo al nostro dolore.

Con il rito dell'appello fascista, compiuto dal Vice Prefetto dei Servizi Antincendi comm. Messa, ebbe fine la mesta cerimonia.



## ELISA SARDELLA IN GIOMBINI

Il nostro amato Direttore Generale ha perduto la sua adorata Mamma. Gli sono vicini nell'ora del più grave dolore della vita, i funzionari e i dipendenti tutti della Direzione Generale dei Servizi Antincendi, i componenti del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco di ogni parte d'Italia, e i camerati.

Essi partecipano con muta comprensione al suo vivo dolore, ed invian dogli una parola di affettuoso cordoglio, gli confermano i sentimenti del loro immutabile attaccamento.



## TRASFERIMENTI ★ e nomine

### Movimenti ed incarichi

(Ordin. 2 marzo 1940-XVIII)

Ing. SORRENTINO RICCARDO da Milano 52° Corpo a Roma 73° Corpo (corso istruzione).  
Ing. DONATELLI LUIGI da Roma 73° Corpo a Milano 52° Corpo (corso istruzione).

(Ordin. 27 marzo 1940-XVIII)

Ing. ARDIA GIUSEPPE da Napoli 54° Corpo a

Pistoia 66° Corpo con l'incarico di Comandante nonché della sovrintendenza ai lavori « Casa del Vigile del Fuoco » di Borgo a Buggiano.

### Cessazioni dall'incarico

(Ordin. 6 marzo 1940-XVIII)

Ing. DECCILLA GUIDO dichiarato rinunziatario per non aver assunto le funzioni di Ufficiale presso l'83° Corpo nei termini assegnati.

(Ordin. 28 marzo 1940-XVIII)

Ing. FONDI ALBERTO cessa dall'incarico di Comandante del 66° Corpo.

# ATTIVITA' DEI CORPI DEI VIGILI DEL FUOCO

### Da BARI

Il personale del Corpo ha compiuto l'addestramento militare di tiro a segno in sei lezioni con risultati soddisfacenti, avendo riportato una media di punti notevole.

Sono state eseguite importanti esercitazioni di spegnimento di bombe incendiarie al fosforo e alla termite da parte di una squadra di Vigili del 10° Corpo.

La preparazione per il II Campo Nazionale procede alacremente e vi si lavora con volontà ed entusiasmo.

La squadra di calcio attende con impazienza il « via » dei campionati dei Vigili del Fuoco ed è pronta a scattare per una bella affermazione.

### Da BOLOGNA

Durante i mesi di marzo e aprile si sono svolte al Poligono militare lezioni di tiro a segno con fucili mod. 91, le quali, per lo spirito di emulazione che si è venuto a creare, hanno assunto tutto l'aspetto di gare vere e proprie, con risultati lusinghieri personali e collettivi.

Hanno avuto luogo presso questo 14° Corpo lezioni di Polizia Giudiziaria svolte

da competente funzionario sotto forma di conversazioni, tali da riuscire molto chiare ed interessanti.

### Da CREMONA

Una rappresentanza del 27° Corpo ha partecipato col Labaro ai funerali dei Vigili del Fuoco del 52° Corpo, Milano, periti nell'investimento di Via S. Babila.

Tutti i Vigili del Fuoco del Corpo hanno preso parte in divisa alle celebrazioni della storica data del 21 aprile, Natale di Roma.

La conversazione del Direttore Generale dei Servizi Antincendi sul tema: « La preparazione sportiva e i Vigili del Fuoco » è stata ascoltata da tutti i Vigili del Corpo adunati attorno alla radio della Caserma.

Nel pomeriggio del 6 aprile si è svolto in Cremona un esperimento di protezione antiaerea, con spegnimento di bombe incendiarie, al quale hanno preso parte gli Ufficiali del Corpo e 5 squadre di Vigili del Fuoco, delle quali due dei vicini Distaccamenti.

Si è iniziato il corso di Polizia Giudiziaria per effetto della Legge 27 febbraio 1939-XVII, n. 333, per disposizione della quale i Vigili del Fuoco sono considerati Agenti di Polizia Giudiziaria.

Il giorno 6 aprile decorso si sono svolte alla Piscina Comunale Principe di Piemonte, esercitazioni di protezione antiaerea con spegnimento di incendi di varia natura e con l'impiego di bombe incendiarie. Erano presenti l'Eccellenza il Prefetto e tutte le Autorità cittadine.

Vari esperimenti furono compiuti da Giovani Fascisti e Avanguardisti delle Squadre Ausiliarie Antincendi con spegnimento di incendio di cumuli di legna e di liquidi infiammabili.

Indi, con il concorso dei Vigili del Fuoco e di un reparto della Compagnia Chimica del Corpo d'Armata di Torino, ebbero luogo esperimenti con impiego di bombe incendiarie su finti solai in legno ignifugati e ricoperti di sabbia e su finti solai ingombri di materiale combustibile.

Al termine delle esercitazioni l'Eccellenza il Prefetto espresse ai Vigili del Fuoco e a tutti i loro validi collaboratori, il suo compiacimento.



CUNEO - Le squadre ausiliarie di 1° intervento assistono alle esercitazioni di protezione antiaerea.

Con una simpatica cerimonia è stata celebrata la ricostituzione del Distaccamento di Raconigi del 28° Corpo dei Vigili del Fuoco, dotato di una casermetta appositamente costruita, e di idonea attrezzatura. Il reparto, dopo un periodo di alterne vicende, mercè l'unità che ha assunto il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, è stato praticamente formato ex novo con la felice fusione del personale della squadra locale con quella dell'Ufficio Tecnico Provinciale.

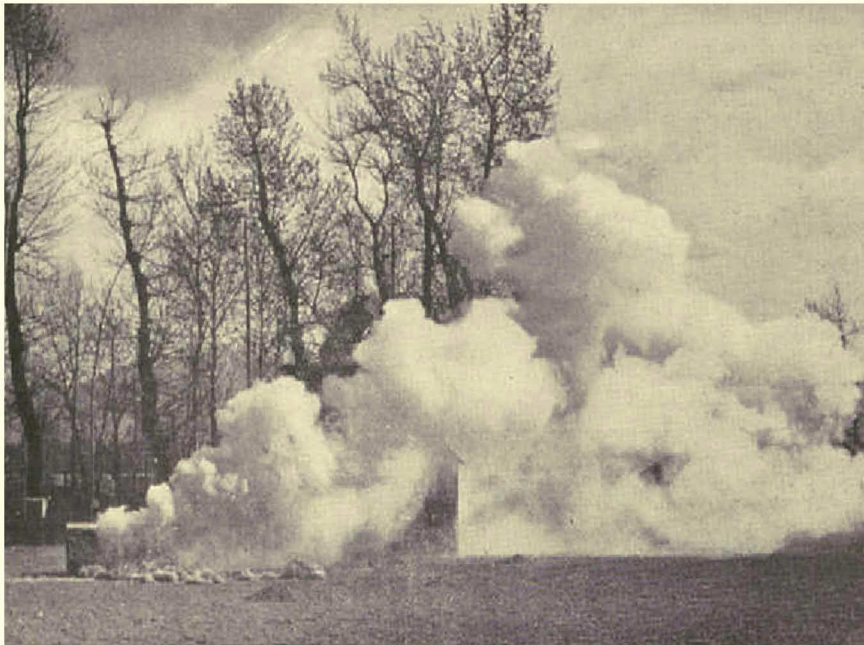
### Da FERRARA

Si sono iniziate le lezioni di tiro a segno con fucile mod. 91 che il personale compie con notevole spirito di emulazione.

E' stata ascoltata con vivo interesse la radio-conversazione del Direttore Generale dei Servizi Antincendi, sulla preparazione sportiva dei Vigili del Fuoco. Forte emozione ha suscitato l'accenno all'attività sportiva del Brigadiere Carlo Galimberti del 52° Corpo - Milano, più volte Campione olimpionico e nazionale nella categoria sollevamento pesi, e la rievocazione della sua immatura fine nell'adempimento del proprio dovere.

### Da FIUME

Il giorno 6 aprile decorso, presenti le maggiori Autorità civili e militari, si sono svolte allo Stadio della G.I.L. esercitazioni

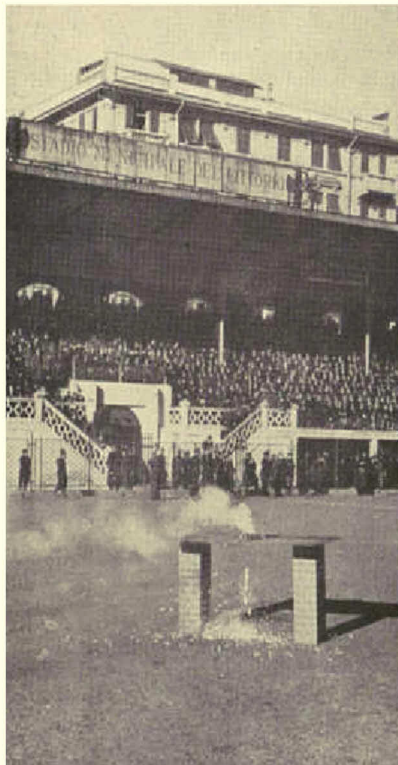


CUNEO - Esperimenti di protezione antiaerea - Incendio provocato dallo scoppio di una bomba al fosforo. (Fotografia premiata)

di protezione antiaerea con impiego di bombe incendiarie.

All'adunata parteciparono tutte le squadre ausiliarie di primo intervento, i capi fabbricati e guardiani del fuoco ed un folto pubblico.

I Vigili del Fuoco con la collaborazione della Compagnia Chimica del Corpo d'Armata di Trieste, si prestarono nella dimostrazione dell'opera di spegnimento.



GENOVA - Effetti di una bomba alla termite fatta esplodere su una lastra di ferro.

#### Da GENOVA

☐ Anche a Genova, per iniziativa del Comitato Provinciale di Protezione Antiaerea, si sono svolte nel Campo Sportivo « Littorio » di Genova-Cornigliano, esercitazioni di spegnimento di bombe incendiarie alla termite e al fosforo. Alla esercitazione hanno assistito tutte le Autorità cittadine e parecchie migliaia di persone.

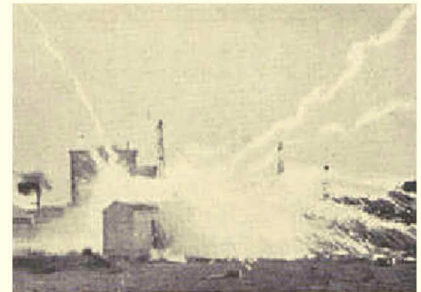
L'Eccellenza il Prefetto di Genova si è compiaciuto far pervenire al Comando del Corpo il proprio elogio per la perfetta riuscita degli esperimenti, e per il grado di addestramento raggiunto dalle unità ausiliarie antincendi istruite presso il 36° Corpo.

☐ Continuano regolarmente l'addestramento ginnico-militare e le istruzioni tecniche. Vengono inoltre continuate le istruzioni ai Giovani Fascisti che frequentano il corso premilitare genio antincendi nonché al personale navigante delle varie Compagnie di Navigazione.

#### Da LIVORNO

☐ Il giorno 16 marzo decorso, nel Piazzale Zara di questa città, sono state svolte esercitazioni pratiche di spegnimento di bombe incendiarie con l'intervento dell'Eccellenza il Prefetto, delle Autorità cittadine, del Comandante della Zona Militare di Pisa, nonché delle squadre ausiliarie antincendi dell'U.N.P.A. e degli stabilimenti industriali.

Gli interessanti esperimenti riuscirono pienamente e alla fine della manifestazione, il Prefetto fece pervenire al Comandante il seguente elogio: « L'esercitazione di spegnimento di bombe incendiarie ha raggiunto pienamente lo scopo che si riprometteva. Lieto del buon risultato conseguito, tributo a Voi ed al Vostro personale un meritato elogio ».



LIVORNO - Esplosione di bomba incendiaria al fosforo.

#### Da MACERATA

☐ Il Vigile del Fuoco Adolfo Santucci di questo 47° Corpo è stato decorato della medaglia di bronzo al valor civile con la seguente motivazione:

« In seguito al crollo improvviso di due fabbricati accorrevva, con una squadra di Vigili del Fuoco, sul luogo del disastro e, cooperando con altri valorosi, riusciva a rintracciare fra le macerie due bambini; calandosi, quindi, attraverso una fessura, in una buca formata dai rottami, riusciva a raggiungere i piccini e a trarli in salvo ».

Con ciò questo giovane Corpo apre il suo Albo d'Onore.

#### Da MODENA

☐ L'addestramento ginnico militare è continuato nel mese di aprile sia nel Corpo Capoluogo sia nei Distaccamenti, con sempre maggiore interessamento di tutto il personale. Particolare cura viene rivolta alle eser-



MACERATA - Vigile volontario Santucci Adolfo del 47° Corpo decorato con medaglia di bronzo al valor civile.

citazioni della squadra che parteciperà al II Campo Nazionale.

☐ Sono state anche iniziate le lezioni di Polizia Giudiziaria.

☐ Il giorno 6 dello scorso aprile, alla presenza dell'Eccellenza il Prefetto, del Federale e altre Autorità cittadine e con l'intervento delle squadre dell'U.N.P.A. e delle squadre ausiliarie antincendi, hanno avuto luogo, nell'area del mercato bestiame, interessanti esperimenti di protezione antiaerea con bombe incendiarie al fosforo e alla termite.

☐ Tutto il personale, sia del Capoluogo sia dei Distaccamenti (si noti che ogni Distaccamento è dotato di un apparecchio radio) è stato convocato nelle rispettive Caserme per ascoltare la radio-conversazione del Direttore Generale dei Servizi Antincendi sul tema: «I Vigili del Fuoco e la preparazione sportiva».

☐ Nell'officina del Corpo è stata ultimata l'attrezzatura di autocarro Fiat destinato ad un Distaccamento della Provincia.

### Da PALERMO

☐ Il giorno 20 aprile decorso si sono svolte nel vastissimo piazzale Generale Cascino, esercitazioni pratiche di protezione antiaerea, con la partecipazione di alcune squadre di Vigili del Fuoco del 58° Corpo. Le manifestazioni, riuscitissime, hanno riscosso il compiacimento di tutte le Autorità presenti.

☐ Il 21 aprile — Natale di Roma — alla presenza delle maggiori Autorità della Provincia e locali, dei Podestà e Segretari Politici dei Comuni limitrofi e del rappresentante della Direzione Generale dei Servizi Antincendi dott. ing. G. B. Bertinatti, è stato inaugurato il 2° Distaccamento motorizzato della Provincia nel Comune di Partinico. Un programma di manovre di spegnimento e salvataggi ha coronato la cerimonia inaugurale.



PESARO - Esperimento con bombe al fosforo. Mancato potere di spegnimento con schiuma meccanica, efficace sul liquido infiammabile.

### Da PARMA

☐ L'addestramento ginnico e militare continua con esito soddisfacente anche da parte del personale volontario. Al Poligono di Langhirano sono stati eseguiti i tiri col moschetto e vi parteciparono Ufficiali, Sottufficiali e Vigili del Corpo Capoluogo e del personale volontario dei Distaccamenti.

☐ Ha avuto anche inizio il corso di Polizia Giudiziaria per Vigili del Fuoco, le cui lezioni vengono impartite personalmente dal Questore della Provincia.

### Da SAVONA

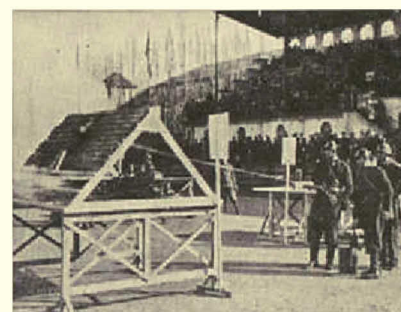
☐ Il giorno 31 marzo decorso, per disposizione delle superiori Autorità, hanno avuto luogo esperimenti pratici di protezione antiaerea. Al termine della riuscitissima manifestazione le Autorità convenute hanno espresso il loro compiacimento al Corpo dei Vigili del Fuoco.

☐ Il giorno 21 aprile — Natale di Roma — è entrato in piena efficienza il Distaccamento di Vado Ligure, che la Direzione Gene-

rale ha voluto opportunamente costituire per la salvaguardia di una tra le più importanti zone industriali d'Italia.

### Da SIENA

☐ Sono state impartite istruzioni tecniche e pratiche nelle ore antimeridiane dei giorni festivi tanto nel Corpo Capoluogo che nei Distaccamenti di Colle Val d'Elsa, Poggibonsi, S. Gimignano, Montepulciano, Piancastagnaio.



VERCELLI - Spagnimento di una bomba alla termite con solfato di rame.

☐ Continua pure il Corso di addestramento militare a mezzo di Ufficiali della M.V.S.N., tanto nel Capoluogo che nei Distaccamenti.

☐ È stato iniziato, anche presso questo 78° Corpo, il corso di Polizia giudiziaria per Vigili del Fuoco.

### Da TRIESTE

☐ I Vigili del Fuoco del Corpo di Trieste hanno seguito con grande interesse le lezioni di tiro a segno, perfezionandosi nell'addestramento militare; seguono con entusiasmo la preparazione per il II Campo Nazionale; hanno ascoltato con molta attenzione le lezioni di Polizia Giudiziaria e tutto ciò oltre le istruzioni tecniche, i corsi alle squadre ausiliarie di protezione antiaerea e ai Vigili del Fuoco di bordo, i lavori per l'officina e l'arredamento della Caserma, oltre ai normali servizi di istituto.

Il premio di L. 50 per il miglior notiziario mensile è stato assegnato al Brigadiere Zeffirino Fortunati del 27° Corpo - Cremona.



PESARO - Esercitazioni con scala controventata e getti d'acqua alimentati con motopompe di recente dotazione al Corpo. (Fotografia premiata)

# PREMI E CONCORSI DELLA RIVISTA "VIGILI DEL FUOCO"

## Premio per il migliore articolo tecnico pubblicato sulla Rivista durante l'anno 1940-XVIII

La Rivista « Vigili del Fuoco » stabilisce un premio di L. 2000 (due-mila) da conferirsi all'autore appartenente al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, del migliore articolo tecnico apparso sulla Rivista durante l'annata 1940-XVIII.

Il conferimento del premio è regolato dalle seguenti norme:

1) Tutti gli articoli tecnici pubblicati sulla Rivista, durante l'annata 1940-XVIII, partecipano alla assegnazione del premio.

2) L'assegnazione verrà fatta su responso di una Commissione Giudicatrice composta da tutti i membri del Comitato di Redazione della Rivista.

3) Dopo la pubblicazione del n. 12 dell'annata, ciascun membro del Comitato di Redazione, farà pervenire alla Direzione Generale dei Servizi Antincendi, una scheda nella quale sarà indicato l'articolo tecnico ritenuto meritevole del premio, motivando, con una breve relazione, le ragioni della preferenza.

4) I membri del Comitato di Redazione possono concorrere al premio, alla stregua di tutti gli altri collaboratori.

5) Nessuno dei membri del Comitato di Redazione che abbia pubblicato articoli tecnici sulla Rivista e concorra al premio, può dare la preferenza a se stesso.

6) Il Direttore Generale dei Servizi Antincendi effettuato lo spoglio delle schede conferirà il premio e sceglierà il vincitore in caso di parità di voti.

7) Nel suo ultimo numero la Rivista pubblicherà l'elenco degli articoli concorrenti al premio e ammessi al voto della Commissione Giudicatrice.

8) Sono considerati tecnici, oltre che gli articoli con indirizzo puramente scientifico, anche quelli a carattere descrittivo, su argomento prettamente tecnico.

9) Il vincitore del concorso sarà proclamato nel febbraio 1941-XIX e ne sarà data notizia nel fascicolo di quel mese della Rivista « *Vigili del Fuoco* ».

## Premio mensile di lire 50 per il migliore "notiziario", destinato alla Rubrica "Attività dei Corpi Provinciali"

La Rivista « Vigili del Fuoco » stabilisce un premio di L. 50 (cinquanta) da assegnarsi al compilatore del migliore « notiziario » mensile destinato alla rubrica « *Attività dei Corpi Provinciali* ».

Il premio è regolato dalle seguenti norme:

1) Possono parteciparvi i compilatori delle note mensili, a qualunque grado appartengano, appositamente incaricati dai propri Comandanti Provinciali.

2) Il premio sarà conferito dal Direttore Generale dei Servizi Antincendi su proposta del Direttore della Rivista.

3) Non sono ammessi notiziari compilati sotto forma di diario.

4) La preferenza verrà data a quello scritto che si distingua per chiarezza e concisione.

5) In ciascun fascicolo della Rivista sarà riportato il nominativo del compilatore premiato.

## Concorso fotografico permanente

La Rivista « Vigili del Fuoco » indice un concorso fotografico permanente, con le seguenti norme:

1) Possono parteciparvi i soli abbonati alla Rivista.

2) Ogni concorrente può inviare uno o più soggetti.

3) Il formato delle fotografie può essere vario, 6 × 9, 13 × 18 e 18 × 24.

4) I soggetti sono quelli attinenti al carattere della Rivista: servizio antincendi; protezione antiaerea; caratteri militari del Corpo dei Vigili del Fuoco; salvataggi eccezionali; elementi tecnici dell'attrezzatura dei Vigili del Fuoco, ecc. Ogni fotografia dovrà essere corredata dalla relativa didascalia.

5) La Rivista pubblicherà le fotografie premiate fuori testo o a corredo dei notiziari.

6) I risultati del concorso permanente appariranno dalla riproduzione stessa delle fotografie, sotto le quali figurerà la scritta: « *Fotografia premiata* ».

7) Per ogni fotografia pubblicata la Rivista corrisponderà un premio di L. 20 (venti).

8) Non vi sono termini fissi per l'invio delle fotografie.

9) Le fotografie non pubblicate non saranno restituite.



# MINIMAX

APPARECCHI ED IMPIANTI CONTRO L'INCENDIO

**GENOVA**

VIA XX SETTEMBRE, 37

SEDE GENOVA, TELEF. 51-831

• STABILIMENTO GENOVA-SAMPIERDARENA, TELEF. 41-488



## BREVETTATI ESTINTORI D'INCENDIO

IDRICI - SCHIUMA - TETRA - POLVERE - ANIDRIDE CARBONICA  
A MANO ED A CARRELLO

## INSTALLAZIONI Fisse

PER ESTINZIONE INCENDI A SCHIUMA CHIMICA - SCHIUMA  
MECCANICA - ANIDRIDE CARBONICA - EROGAZIONE D'ACQUA

## MODELLI SPECIALI SCHIUMA MECCANICA

DI ALTO RENDIMENTO SCHIUMOGENO

IMPIANTI PER RICOVERI ANTIGAS  
PARAFILTRI PER MASCHERE ANTIGAS  
ARMADI PER MASCHERE ANTIGAS  
BARELLE - TUBI DI CANAPA - LANCE

FORNITORI DELLA



REAL CASA



ANAVVA - Digitalizzazione di Mauro Orsi

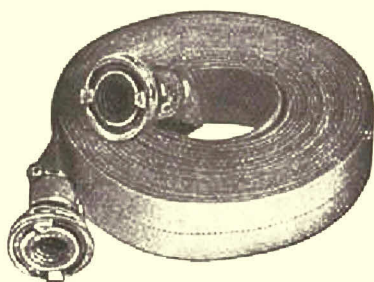
# BRAMANTE ZANNONI

MILANO - VIALE MONTE GRAPPA, 6 - TELEF. 64-931 - MILANO

Tutti i materiali per: INCENDIO - INNAFFIAMENTO  
ACQUEDOTTI - PROTEZIONE ANTIAEREA



MERCE SEMPRE PRONTA



MERCE SEMPRE PRONTA



Idranti brevetti

# RAI

**NUOVI RACCORDI "UNI,"**

Filettatura controllata con calibri speciali prescritti dal  
Ministero dell'Interno, Direz. Gen. dei Servizi Antincendi

## CONSORZIO INDUSTRIALI CANAPIERI

VIA MERAVIGLI N. 3 - **MILANO** - TELEFONO N. 12-902

TELEGRAMMI: CONCANAPA

CASELLA POSTALE 1519

**SEZIONE TESSITORI - TUBI DI CANAPA E LINO - TUBI DI  
CANAPA TANNATA CON SOTTOSTRATO DI GOMMA**

### CONSORZIATI

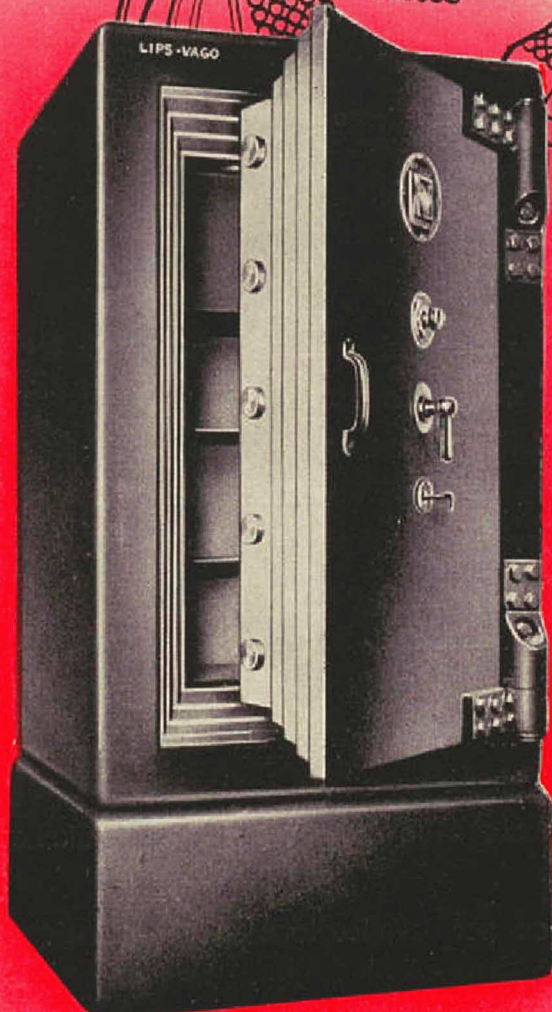
CHIARA GAMBINO - Voltri - R. & E. FRATELLI CRISTOFFANINI - Genova - GAM-  
BINO & C. S. A. - Genova - LINIFICIO e CANAPIFICIO NAZIONALE S. A. - Milano -  
MANIFATTURE RIVOLTA, CRIVELLI & Dott. ATTILIO MARIANI S. A. Monza -  
PEIRONE & C. - Nole Canavese - SERRALUNGA PIETRO Biella - STABILIMENTI  
di AMIANTO e GOMMA ELASTICA già BENDER & MARTINY - Nole Canavese

**Prime Fabbriche Nazionali specializzate nella produzione di TUBI  
CANAPA E LINO per pompe da incendio ed innaffiamento - Tipi  
speciali per alte pressioni da mm. 15 a 300 mm. di diametro**



ANAVVA - Digitalizzazione di Mauro Orsi

# LIPS-VAGO MILANO

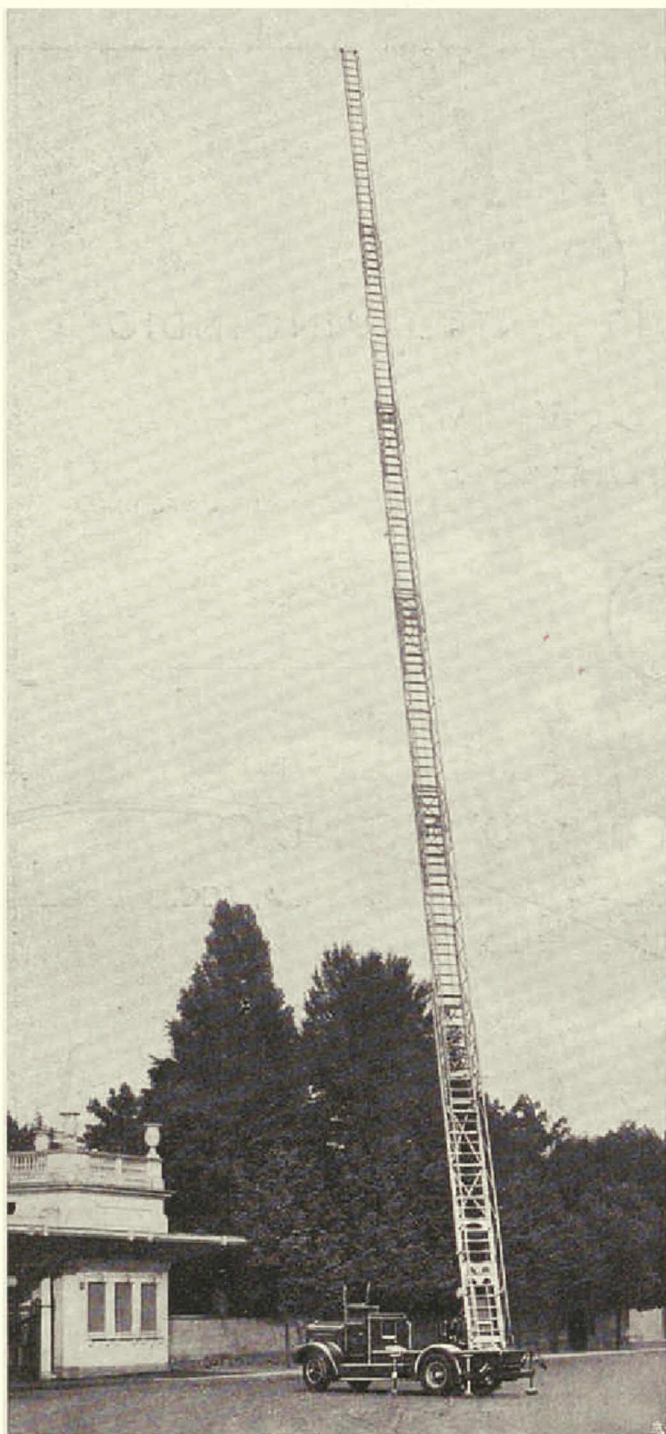


**CASSEFORTI - SCAFFALI METALLICI  
PER BIBLIOTECHE ED ARCHIVI -  
CLASSIFICATORI - SCHEDARI -  
MOBILI METALLICI D'OGNI SPECIE**

FILIALI: ROMA - NAPOLI - BOLOGNA -  
TORINO - GENOVA - PADOVA  
- MILANO E TRIESTE



**ANAVVA - Digitalizzazione di Mauro Orsi**



# AUTOSCALE MAGIRUS IN ACCIAIO



*Le preferite dal  
Corpo Nazionale  
dei Vigili del Fuoco*

FORNITURA IN CORSO  
DI 25 AUTOSCALE

