

n. 12







I NUOVI "CAVALLI VAPORE" DEL XX SECOLO

Edizione speciale per la rivista "Antincendio"

www.impronteneltempo.org www.insic.it

EDITORIALE

Una corsa nel tempo fino ai nostri giorni, che racconta l'evoluzione dei macchinari che, a partire dalle prime pompe a mano, si evolvono passando nel tempo da quelle a vapore fino a quelle, dei nostri giorni, con motore a scoppio.

Siamo tra la fine del XIX e gli inizi del secolo XX e non deve meravigliarci come nello stesso periodo andarono in uso anche macchine a trazione elettrica con tutti i loro vantaggi e svantaggi. Non si può certo dire che mancassero le idee e le innovazioni finalizzate a garantire un sempre e più efficace servizio tecnico urgente a salvaguardia della vita umana dei beni e delle cose.

Certo l'evoluzione dei macchinari è andata anche in parallelo con quella delle attrezzature e delle specializzazioni operative; evoluzione questa che nel tempo è stata anche funzionale a quella che è stata l'evoluzione delle costruzioni e delle tecnologie manifatturiere nonché delle necessità connesse agli eventi naturali

Così tutta la "vecchia" tecnologia come le pompe a mano, le pompe a vapore e tutte le altre attrezzature poco meccanizzate e che richiedevano un indispensabile impiego della forza umana, si avviò ad un triste declino ed essere "messa in soffitta", soppiantata dalle moderne autopompe, dalle possenti autogru e dalle altissime autoscale, che si facevano sempre più largo nei corpi dei pompieri.

Siamo così arrivati all'avvento delle spettacolari autopompe, l'automezzo che rappresenta la chiusura perfetta di un cerchio, il cui tratto iniziò nel secolo XVII con l'introduzione delle prime rudimentali pompe a mano chiamate anche spruzzatoj, passando per le pompe a mano del secolo XIX, poi per le pompe a vapore, ed infine con le autopompe, il veicolo che più di altri ha caratterizzato il servizio antincendio, assurto a simbolo dei pompieri, ed entrata prepotentemente nell'immaginario collettivo.

Quaderno di Storia Pompieristica

Numero 12 - dicembre 2021

Organo di divulgazione storica dell'Associazione Pompieri Senza Frontiere

Editore

Pompieri Senza Frontiere - ODV

pompierisenzafrontiere@gmail.com

Coordinatore gruppo di lavoro, grafica e impaginazione Michele Sforza

Vice Coordinatore gruppo di lavoro Maurizio Fochi

Gruppo di lavoro storico Silvano Audenino, Enzo Ariu, Giuseppe Citarda, Fausto Fornari, Gian Marco Fossa, Alberto Ghiotto, Tiziano Grandi, Ivano Mecenero, Luigino Navaro, Mauro Orsi, Angelo Re, Wil Rothier, Serenella Scanziani, Danilo Valloni, Claudio Varotti, Valter Ventura

In copertina: affiche pubblicitaria del secondo decennio del 1900, dell'azienda Gerlach, produttrice di automezzi per usi pompieristici.

I materiali contenuti nella presente pubblicazione appartengono ai rispettivi proprietari; pertanto sono protetti dal diritto di proprietà intellettuale. E' vietata la loro riproduzione, distribuzione, pubblicazione, copia, trasmissione e adattamento anche parziale.

Se alcune immagini non sono coperte da attribuzione, l'editore è disponibile per rettificare e/o aggiungere la dovuta attribuzione.

Con la condivisione di





I nuovi "Cavalli Vapore" del XX secolo

di Michele Sforza

ll'alba del XX secolo, tra lacrime e malinconia i cavalli lasciarono definitivamente le stalle delle caserme dei Corpi dei Pompieri, per essere messi in pensione o, nel migliore dei casi, per terminare la loro onorata carriera durata almeno tre decenni, nei più modesti corpi di provincia.

Di questo addio ci fu una responsabile sul banco degli imputati: la meccanizzazione, con l'impiego in larga scala dei motori endotermici anche per gli usi pompieristici.

È facile immaginare come le scuderie vennero subito modificate per ospitare ben più numerosi e potenti cavalli: quelli "vapore" erogati dai motori delle ormai numerose vetture e autopompe di cui disponevano i corpi dei pompieri.

Sono facilmente intuibili i vantaggi apportati dall'utilizzo della trazione meccanica che, oltre a ridurre nettamente i tempi di percorrenza, consentirono un maggior trasporto di uomini e materiali. Tuttavia queste innovazioni sollevarono difficoltà tecniche tutt'altro che trascurabili, causate dalla maggiore velocità dei mezzi che sottoponevano le pompe a vapore trainate a pericolose sollecitazioni, aggravate dallo stato delle strade, molte delle quali non asfaltate, o lastricate con lastroni di basolato o in pavé.

Le pompe a vapore avevano un considerevole peso; una pompa *Thirion* arrivava a pesare anche 2200 chili. Tale peso metteva a dura prova gli assali, per giunta collegati direttamente al telaio, senza una sospensione intermedia.



Furono diverse le soluzioni perseguite dai pompieri di Torino per rendere più agevole il trasporto tramite il traino garantito dai nuovi mezzi a locomozione meccanica. Quasi tutte fallirono miseramente. Inizialmente venne eliminato dalla pompa *Thirion*, il cui peso, come abbiamo detto, era di 2200 chili, il treno anteriore affinché fosse più agevole il traino; poi nel dicembre del 1911, visti i risultati poco soddisfacenti, dopo il ripristino delle ruote anteriori, vennero applicate delle *Sale elastiche per carreggio*, una sorta di sospensioni elastiche di invenzione di un certo "C. Pagliano, capitano di Artiglieria".

Anche questo sistema si rivelò inadeguato tanto che necessitò un'ulteriore modifica, che diede risultati più soddisfacenti, tramite la sostituzione delle ruote di legno con altre metalliche rivestite in gomma



I lavori di modifica per le due pompe: la Thirion e la Czermack,

furono commissionati nel gennaio del 1924 alla ditta Filippini di

Il prototipo della vettura a trazione elettrica



tata negativa, fece abbandonare ben presto l'esperimento per orientarsi definitivamente verso veicoli con propulsori endotermici.

Sempre a Torino è del 1907 l'acquisto delle prime quattro automobili con motore a benzina. La scelta inevitabilmente cadde su autoveicoli Fiat, in questo caso modello «Camioncino» della potenza di 24/40 HP con trasmissione a catena. Di due sole automobili si conosce il numero di targa: 63-1621 e 63-2143.

Questo non fu che l'inizio del rapido evolvere della situazione che nel giro di pochi anni, portò tutti i corpi dei pompieri a dotarsi di automezzi a motore.

Non siamo ancora giunti nell'era delle mitiche autopompe. Bisognerà attendere ancora pochissimi anni per vederle correre per le strade delle nostre città. Tuttavia l'utilizzo di autovetture e autocarri adibiti al traino delle pompe a vapore permise di compiere un notevole passo in avanti nel miglioramento dell'efficienza del servizio di soccorso, a tutto vantaggio della velocità di arrivo sui luoghi del soccorso e dell'immediata capacità operativa dei pompieri.

Arriviamo al 1911. L'anno dell'Esposizione Universale.

Il Comune di Torino per l'importante evento decise di modernizzare ulteriormente il parco macchine del Corpo e acquistò le prime due autopompe. Erano montate su chassis "Itala" con motore biblocco a quattro cilindri e trasmissione a cardano, con 35 HP di potenza e ruote doppie posteriormente. La pompa era una "Worthington" di 2000 litri al minuto. Il numero delle targhe era: 63-2143 e 63-21458. Tuttavia le pompe Worthington presentavano un grave inconveniente. nell'adescamento. Per poter effettuare





L'Autopompa n. 2, una delle prime due autopompe "Itala", in dotazione ai pompieri di Torino. La foto è del 1914 e l'ultimo vigile a sinistra era Giuseppe Stemmer, leggendario pompiere torinese di cui parleremo in un prossimo numero.

Un vigile-operaio del Comando di Bari mentre ripara un motore di automobile.



Il "Camioncino" Fiat 24 HP del 1907. Si noti l'assenza dell'avantreno della pompa a vapore "Thirion" e le ruote posteriori ancora in legno.

A pag. 9 - Particolare della "Pompa a vapore a tre cilindri sistema Thirion" del Corpo dei Pompieri torinesi. La foto venne scattata nel 1890 dal famoso Comandante-fotografo Luigi Spezia.

l'aspirazione bisognava avere sempre pronta almeno una riserva di litri 200 di acqua da utilizzare per l'adescamento. Pertanto nell'agosto del 1914 le due Worthington vennero sostituite con due pompe rotative di tipo "Rag", le quali non necessitavano della riserva idrica per effettuare l'aspirazione in quanto il loro funzionamento risultava immediato. L'acquisto e la sostituzione vennero commissionate alla ditta Zini e Fischer, il costo fu di lire 6.000 la pompa più lire 300 per il lavoro di sostituzione da parte dei loro tecnici.

I benefici furono enormi poiché oltre alle indubbie riduzioni dei tempi di percorrenza, si aveva, una volta giunti sull'incendio, l'acqua immediatamente in pressione.

Così tutta la "vecchia" tecnologia come le pompe a mano, le pompe a vapore e tutte le altre attrezzature poco meccanizzate e che richiedevano un ampio impiego della forza umana, si avviò ad un triste declino ed essere "messa in soffitta", soppiantata dalle moderne autopompe, dalle possenti autogru e dalle altissime autoscale, che si facevano sempre più largo nei corpi dei pompieri.

Tuttavia l'abbandono del vapore non fu così repentino e indolore. Quei mezzi, simbolo del secolo XIX, seppur complessi nel loro uso, rappresentarono la prima vera vittoria dell'uomo sul controllo del fuoco che non sempre era amico e per questo andarono via tra il rimpianto di molti pompieri. Quelle pompe rappresentarono una vera e grande innovazione tecnologica, ottenuta grazie alla generosa energia del vapore, erogata dalle potenti caldaie che instancabilmente muovevano le pompe. Così la fatica di decine di pompieri veniva alleviata da una sola pompa a vapore che sbuffava briosa sotto l'attenta sorveglianza del suo conduttore e del fuochista.

Sono tante le storie legate a quelle pompe. Storie gustose e piene di simpatia, normali per chi le viveva quotidianamente, bellissime da ascoltare dalla viva voce di chi ne era coinvolto in prima persona. Mitica la del pompiere-fuochista che aveva il compito di tenere al minimo la pressione della caldaia anche di notte. Lo stesso lungo il tragitto verso l'incendio, aveva la cura di tenere vivo il fuoco, alimentandolo con le giuste quantità di carbone, così da avere pronta la caldaia nella giusta pressione per muovere presto la pompa al sopraggiungere sul luogo del sinistro.

L'altra meravigliosa storia è quella dei cavalli utilizzati per il servizio del traino delle pompe, prima a mano e poi a vapore.

Nella Caserma delle "Fontane di Santa Barbara" a Torino, sei cavalli di giorno e dieci di notte venivano sempre tenuti pronti e bardati; due di essi durante le ore notturne venivano tenuti attaccati a due «veicoli con pompa e sedili per otto pompieri pronti a partire immediatamente appena segnalato l'avviso di qualche infortunio».

Si narra anche che i cavalli, soprattutto i più "anziani di servizio", conoscendo ormai molto bene il loro compito, venivano tenuti slegati nella stalla, così allo squillare delle campane di chiamata dell'emergenza uscivano dalla stalla e si posizionavano davanti al mezzo che sapevano di dover trainare. Allo *chauffeur*, vecchia denominazione del pompiere conduttore, non rimaneva che collegarlo al carro e par-







L'Autopompa SPA C10 dei Civici Pompieri di Milano nel 1920 ca., prodotta dalla "Tamini Officina Meccanica" di Milano. Carrozzieri-vigili del Comando di Bari alle prese con la sistemazione di un'autovettura.

La mitica autopompa SPA 25C12 in dotazione ai pompieri di Torino.

La foto è del 1936 e ritrae la squadra che per prima intervenì nell'incendio del Teatro Regio della notte del 9 febbraio 1936. In piedi in primo piano (con la divisa scura), il vigile Aldo Montagnini.

A pag. 12 - Aldo Montagnini nel 1991 nel corso di un'intervista. Alcuni addetti all'officina della caserma centrale dei vigili di Torino nel 1943. A pag. 13 - Foto ritratto del pompiere Carlo Franchino realizzata il 1° settembre 1925, il giorno della sua assunzione. A pag. 14 - Lettera di

offerta per uno chassis

dell'azienda automobi-

listica "Isotta Fraschini".

tire immediatamente.

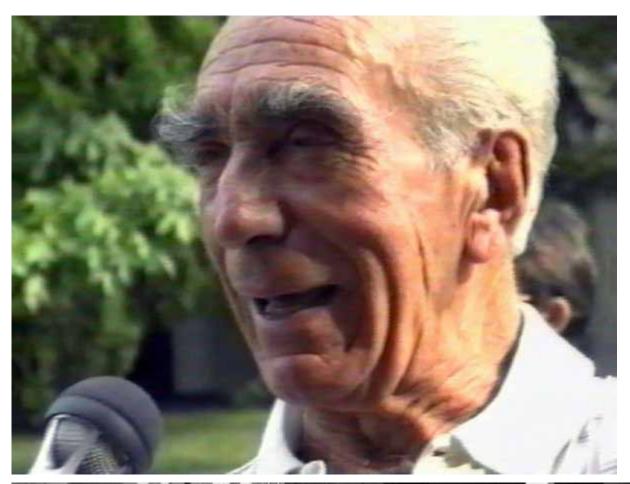
Siamo così arrivati all'avvento delle spettacolari autopompe, l'automezzo che rappresenta la chiusura perfetta di un cerchio, il cui tratto iniziò nel secolo XVII con l'introduzione delle prime rudimentali pompe a mano chiamate anche spruzzatoj, passando per le vere e funzionali pompe a mano del secolo XIX, poi per le pompe a vapore ed infine con le autopompe, il veicolo che più di altri ha caratterizzato il servizio antincendio, assurto a simbolo dei pompieri, ed entrata prepotentemente nell'immaginario collettivo sin dai primi anni della sua introduzione, avvenuta agli albori del secolo XX.

Con la sua potenza, la versatilità d'impiego, l'autonomia e se vogliamo anche con la gradevolezza delle linee estetiche, l'autopompa ha sempre rappresentato il metro di comparazione di una moderna ed efficiente organizzazione.

Nelle manifestazioni e nei vari concorsi pompieristici del XX secolo, l'autopompa è sempre stata l'oggetto del quale essere orgogliosi dell'appartenere a questo o quel corpo comunale.

Non di rado, infatti, possiamo osservare nelle vecchie ed ingiallite foto d'archivio, il pompiere o la squadra dei pompieri ritratti mentre erano seduti «a cassetta» sull'amato mezzo, orgogliosi di farlo in atteggiamento marziale, come a suggello - e qui non s'inganni l'osservatore - di un'intesa che andava ben oltre il semplice vezzo o frivolezza. Dall'intesa con l'autopompa, condizione imprescindibile, come dalla sua efficienza, è sempre dipeso il destino dei soc-









corsi come degli stessi soccorritori.

Il loro sguardo era fiero, fisso non nel vuoto, ma rivolto e orientato in avanti, quasi a voler intravedere la direzione verso la quale dirigersi, lì dove portare la loro opera di soccorritori.

Una simbiosi perfetta, un tutt'uno tra «uomini e macchine, gli uni e gli altri perfettamente armonizzati»; l'uomo immobile e impassibile

con il suo elmo lucido e perfettamente calzato, e il mezzo sempre lustro e col motore che «gira come un orologio», trattato con amore, presupposto indispensabile per rispondere al meglio allora come oggi, al «nemico» sempre in agguato: il fuoco e non solo.

Uno di questi era Aldo Montagnini, impettito e con postura marziale fotografato in primo piano davanti alla meravigliosa autopompa SPA 25C12; era il 1936. Montagnini era entrato come civico pompiere nel 1928 e andò in pensione nel 1951 come meresciallo dei vigili del fuoco. Ho avuto l'onore di conoscerlo e di esserne amico sino al 2006, quando morì a 100 anni rotondi.

Nel 1991, in occasione del 50° Anniversario del Corpo Nazionale, ebbi modo di intervistarlo diverse volte e le sue preziose testimonianze, ci permisero di allestire una delle mostre storiche più importanti e ben curate. Inizialmente non esistevano delle aziende specializzate nella costruzione di autopompe. Era un settore ancora poco conosciuto le cui potenzialità di espansione ancora non venivano tenute nella giusta considerazione. Così erano gli stessi pompieri che nelle loro officine curavano gli allestimenti dei mezzi. Si acquistavano gli chassis con i motori e le pompe e nelle officine veniva costruita la carrozzeria e si modificavano le trasmissioni per il movimento delle pompe. Tutto realizzato dagli operai-pompieri. Figure dotate di grandissima manualità e alta specializzazione.

Intorno a questi automezzi, all'epoca scoperti e privi di protezioni, esistono dei simpatici racconti narrati dai testimoni del tempo.

Questi raccontano che i pompieri più giovani dovevano prendere posto sui seggiolini anteriori delle autopompe, mentre quelli più anziani avevano diritto a sedersi dietro. La motivazione era che essendo automezzi privi di cabina, gli occupanti erano esposti alle intemperie e alla polvere delle strade, all'epoca in gran parte non asfaltate. Gli anziani pompieri, quindi, posizionandosi dietro si facevano scudo dei colleghi più giovani, costretti dalla



FABBRICA AUTOMOBILI ISOTTA FRASCHINI

SOCIETÀ ANONIMA CON SEDE IN MILANO CAPITALE SOCIALE L. 2,500,000 INTERAMENTE VERSATO

MILANO 28 Febbraio 1912

TELEGRAMMI: AUTOMOBILI MILANO

TELEPONI: 30-84 E 30-74

CODE - 518 EDITION A. B. C.

LIEBER'S CODE USED. Lettere e clire

133

SPETT. COMANDO CORPO POMPIERI

to be since of . In partinga Posizione

de citarsi nella risposta.

Chassis per autopompa portata 1800/2000 litri.

Riferendoci alla nostra offerta 17 Gennaio u.s., indiriz= zata all'On. Municipio di Torino per un chassis per autopompa con pompa Drouville da 1800/2000 litri, ci pregiamo informare questo Spettabile Comando che noi potremo avere pronto il chassis in questione entro 30/40 giorni dalla richiesta di questo Spettabile Comando.

Noi saremo quindi disposti, qualora questo Spettabile Comando di passasse l'ordinazione del detto chassis per Autopompa, di condizionarme la fornitura a delle prove da eseguirsi costi con tale chassis, sicuri di potera pienamente soddisfare questo Spettabile Co= mando circa il perfetto funzionamento suo e della pompa Drouville che sarà montata su diesso.

Lo chassis in questione s'intende da noi offerto senza carrozzeria.

Restiamo in attesa di un cortese cenno di riscontro di questo On. Comando, lieti se potremo ottenere la preferenza per questa fornitura.

In tale attesa, colla massima stima vi riveriamo.

July what the hour

Fabbrica Automobili ISOTTA - FRASCHIM

le letty.





La commissione del Ministero dell'Interno analizza e valuta, insieme ai responsabili dell'Officina dei vigili del fuoco di Torino, i primi prototipi della famosa imbarcazione fluviale tipo "Torino". A pag. 15 - Fasi di realizzazione dei prototipi allestiti nelle officine della caserma nell'immediato dopoquerra.

A pag. 17 - il maresciallo Franchino collauda il prototipo sperimentale di un propulsore realizzato con una motopompa, primo esempio di propulsione a idrogetto.

loro giovane età professionale, a prendersi tutto il gelo, il vento e la polvere... senza proferire alcuna parola.

All'evoluzione e al miglioramento tecnico degli automezzi e dei materiali pompieristici sono sempre state dedicate dalle officine dei pompieri particolari energie. Fondamentale fu l'apporto della professionalità degli operai-pompieri, che si potrebbero definire senza timore d'eccesso "maestri". Meccanici, verniciatori, elettrauti, falegnami; un'enorme ricchezza di capacità ed esperienze, preziosa nel secondo dopoguerra per rimettere in sesto il parco macchine disastrato dalla guerra. Come dimenticare a Torino gli impareggiabili maresciallo Carlo Franchino, il brigadiere Luigi Zucchino, il vigile Carlo Giargia e gli operai Frencia e Balagna. Bastava loro un pezzo di metallo e un tornio per ricostruire un particolare di motore introvabile, o trasformare automezzi civili in automezzi di soccorso, utilizzando le meccaniche base della FIAT, Alfa Romeo, Isotta Fraschini, SPA ed altre ancora.

Questo spiega il perché vi era una sostanziale differenza negli allestimenti degli automezzi da comune a comune. Ogni corpo si disegnava i propri automezzi, scelte dettate dalle diverse esperienze compiute nel campo del soccorso, dalle condizioni climatiche e da altri fattori, che determinarono una diversità nelle forme e





nell'estetica.

A volte la tecnologia veniva anticipata dalle fantasiose idee di questi impareggiabili meccanici che sembravano sfiorassero il limite della pazzia. I pompieri di Torino seppero anticipare di molto, un esemplare di motore «idrogetto» per un impiego fluviale, ricavato dalla trasformazione di una motopompa, applicata alla barca "Torino". L'impiego non durò a lungo per il peso e la difficoltà di manovra, ma servì in ogni modo a dimostrare che poteva esserci per i natanti, una propulsione diversa da quella ad elica o mediante l'uso dei remi.

Ancora più famosa fu la messa a punto della famosissima e inaffondabile barca «Torino», appena citata sopra, rivelatasi poi preziosissima nelle alluvioni del primo dopoguerra (Polesine, Vajont, Firenze, ecc.).

Un affidabilissimo natante leggero in alluminio, corredato di due casse d'aria tubolari applicate alle murate interne dell'imbarcazione, che ne conferiva l'inaffondabilità

Un aspetto interessante, quello degli operai-pompieri, quanto curioso a cui si è già accennato ma che meriterebbe un approfondimento maggiore e sicuramente anche quello dei pompieri inventori che presso le officine dei corpi esprimevano al meglio la loro vena creativa. Furono molteplici le soluzioni elaborate da questi «Archimede» nostrani, alcune delle quali addirittura brevettate e adottate con grande successo. E il caso del pompiere Azzario inventore della famosa cinghia, almeno per gli addetti ai lavori, utilizzata poi in tanti corpi pompieristici d'Italia fino agli anni '70 dello scorso secolo.

Dalla «grande scala» dell'ingegner Lana del 1840, anticipatrice di oltre vent'anni della scala aerea costruita nel 1863 dal meccanico Paolo Porta di Milano, all'«apparecchio antifumistico» dell'ingegner Corsi del 1890 circa, è stato un susseguirsi di ideazioni ed elaborazioni che molte



Vigili del Fuoco operai torinesi nel 1944, in posa davanti all'autopompa Fiat 626 RB, oggetto delle loro cure.
A pag. 19 - Riparazione del motore di una FIAT "Topolino".
Da pag. 20 a pag. 24 - Alcuni modelli di autopompe realizzati dall'azienda "Bergomi" di Milano.

volte hanno brillantemente sopperito all'assenza di una produzione industriale di mezzi pompieristici.

Arriva il 1939 e tutti i corpi comunali confluirono nel Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, grazie alla straordinaria riforma dettata dal R. D. L. 27 febbraio 1939, n. 333.

Ed è appunto con l'autopompa che, al di là di ogni romantica rievocazione, il neonato Corpo Nazionale iniziò l'azione di modernizzazione del parco mezzi, caratterizzato da una diversificazione di modelli e di marche, ereditate dall'unificazione dai vari corpi municipali.

Dal 1940 il Corpo Nazionale fu dotato di nuovi e potenti automezzi, soprattutto di modelli unificati che, costruiti in serie e in numero massiccio, permettevano un abbattimento dei costi, ma soprattutto rendevano più semplice ed economica la manutenzione.

Furono realizzati tre tipi di autopompe «eccellenti sotto ogni riguardo».

Il *tipo leggero* o di punta, su autotelaio OM-LOC con pompa anteriore 1000/8 (mille litri al minuto primo alla pressione effettiva di 8 atmosfere), è particolarmente consigliabile per i Corpi di minore importanza e per i Distaccamenti.

Il tipo medio, su autotelaio Fiat 626 RB con pompa 2000/8 applicata posteriormente, comprende, oltre ai due posti anteriori, altri 6 posti interni, a sedili affacciati e disposti trasversalmente. Questo tipo può essere dotato, sia di un serbatoio da 1000 o 2000 litri, come di un alloggiamento per la motopompa barellabile.

Il tipo pesante, su autotelaio Fiat 666 B, con pompa 3000/8 applicata posteriormente, è stato particolarmente studiato per le maggiori e più complete esigenze dei Corpi importanti; esso può portare un serbatoio d'acqua da 5000 litri.

"La sua carrozzeria è in tutto simile a quella delle autopompe di tipo medio[...]. I Vigili del Fuoco del Corpo Nazionale possono pertanto a ragione esserne orgogliosi".

Le ragioni dell'orgoglio così candidamente affermate nel 1942, in pieno conflitto bellico dall'ingegner P. Paganoni, ben presto s'infransero contro la recrudescenza degli attacchi aerei che provocarono sulle nostre città, dal 1940, dei terrificanti scenari di morte e di distruzione, tanto da costringere i Comandi, stante l'insufficienza delle dotazioni, a ripescare i vecchi cimeli storici come le vecchie autopompe d'inizio secolo, le pompe a vapore della fine dell'800 e persino le antiche pompe a mano. Si riproposero e aggravati dall'emergenza del momento, gli stessi limiti del periodo prebellico, caratterizzato da un crogiolo di mezzi e attrezzature. Si dovettero persino requisire le autoinnaffiatrici che i comuni utilizzavano per la pulizia delle strade e la manutenzione delle aree verdi. Un miscuglio incredibile di automezzi che crearono non pochi problemi sia d'utilizzo sia di manutenzione. Se idonee in un normale e tranquillo impiego civile per il quale erano dire altrettanto per un uso duro e prolungato come l'estinzione degli incendi, spesso di vaste proporzioni, provocati dagli spezzoni incendiari lanciati in grandissima quantità dagli aerei alleati sulle nostre città.

Anche per i privati cittadini, come per gli stessi appartenenti ai vigili del fuoco, possessori di autovetture o motociclette, valevano i vincoli delle disposizioni in materia di requisizioni, proprio in virtù dell'impossibilità dell'industria a fronteggiare con la produzione, l'enorme domanda di veicoli e manufatti meccanici creata dallo stato di guerra.

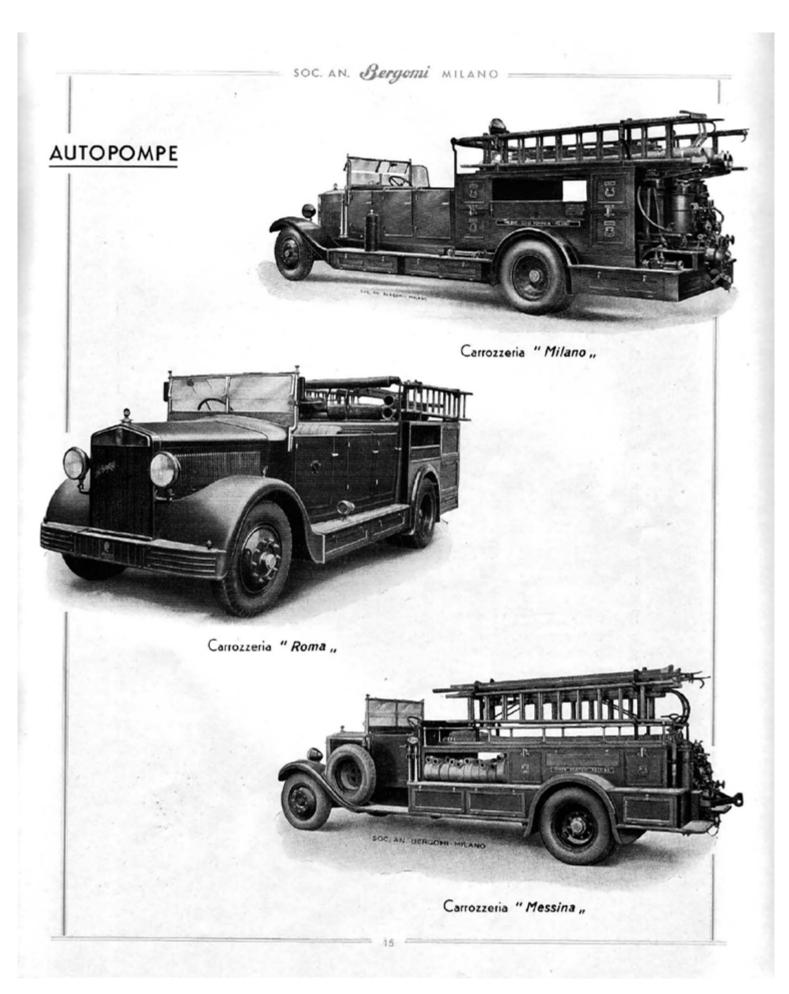
La situazione dal 1943 si aggravò ulteriormente con il danneggiamento delle infrastrutture industriali per opera dei bombardamenti alleati. Le requisizioni degli automezzi causarono non pochi danni alle aziende e alle attività commerciali, perché vedevano, di fatto, ridimensionate le possibilità di lavoro, con tutte le conseguenze che se ne possono dedurre.

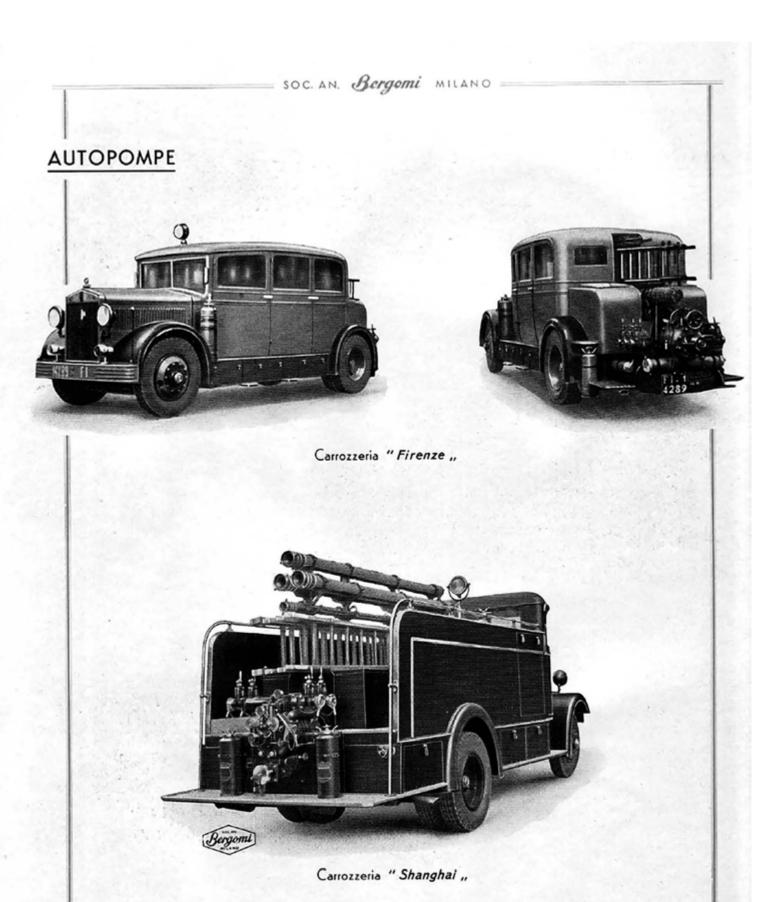
Tutti gli automezzi requisiti erano in ogni modo utilizzati esclusivamente per interventi di guerra e non per altri servizi di minore importanza. Questo voleva essere un segno di rispetto verso coloro i quali erano stati privati di un bene straordinariamente necessario in un momento così grave.

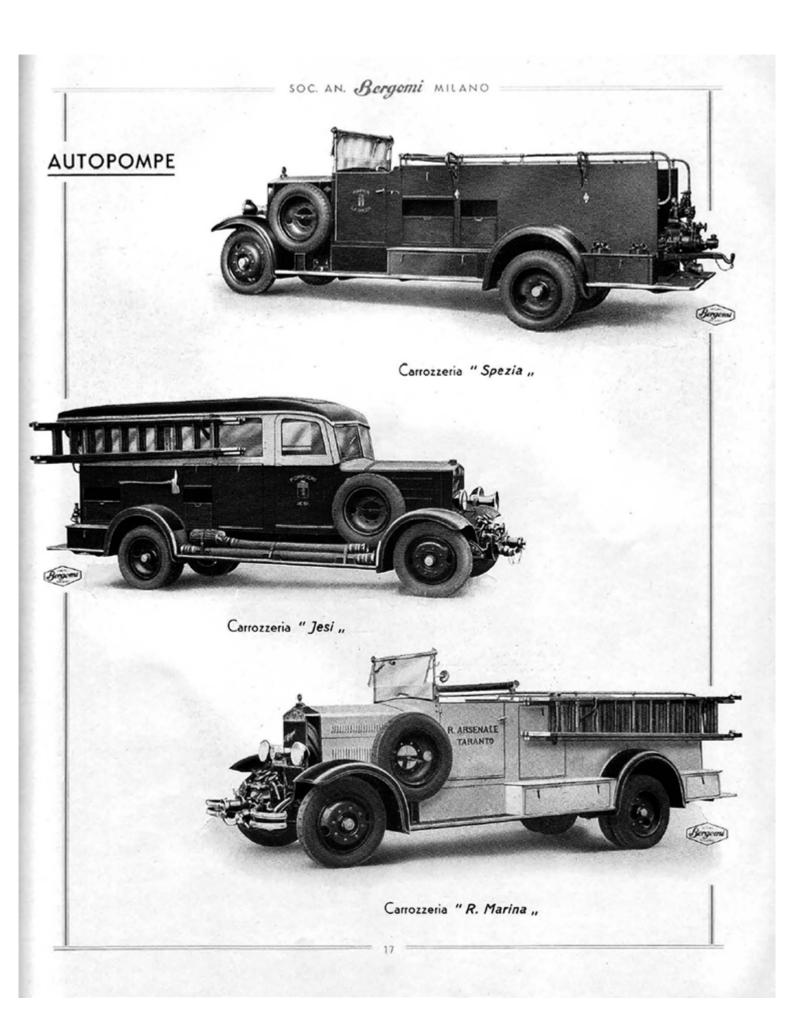
Un ordine del giorno del 10 giugno 1943, sempre a firma del Comandante Mos-

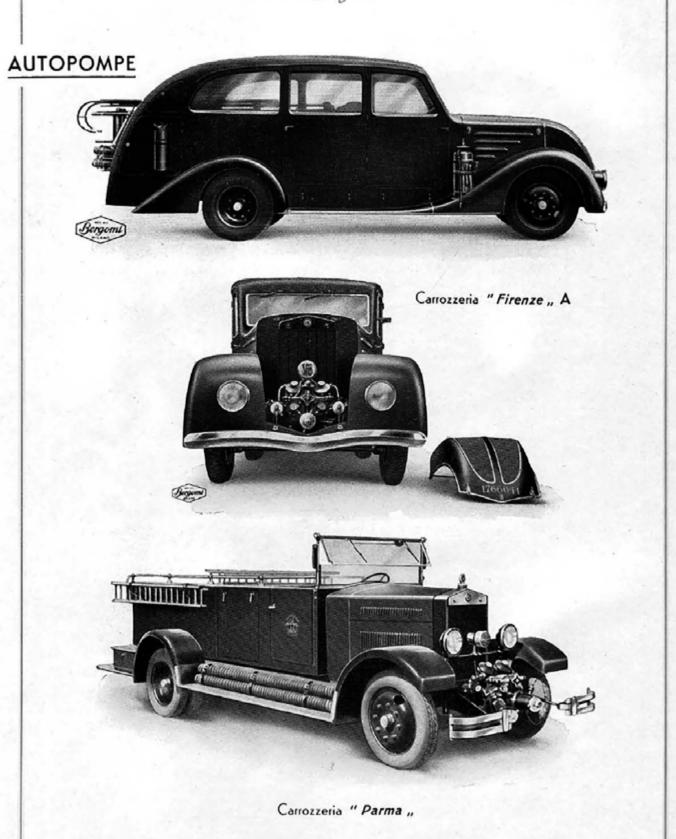
> cato, proibiva «in modo tassativamente categorico l'uso delle A.C.T. o A.C.M. Fiat 1100 provenienti dalle requisizioni per altri scopi che non siano interventi a causa di sinistro o di guerra. [...] I servizi di corvè e i trasporti varii



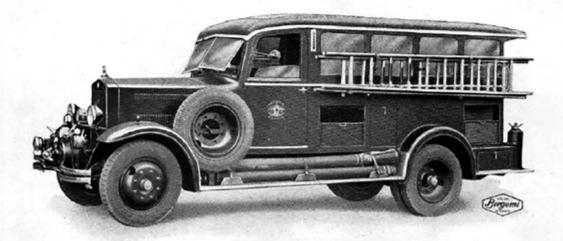






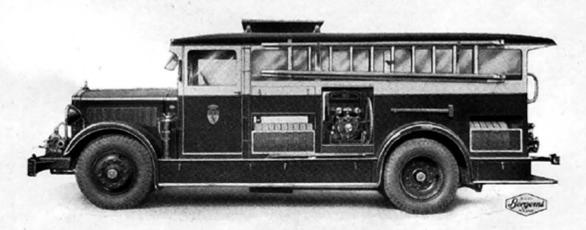


AUTOPOMPE



Carrozzeria " Genova "

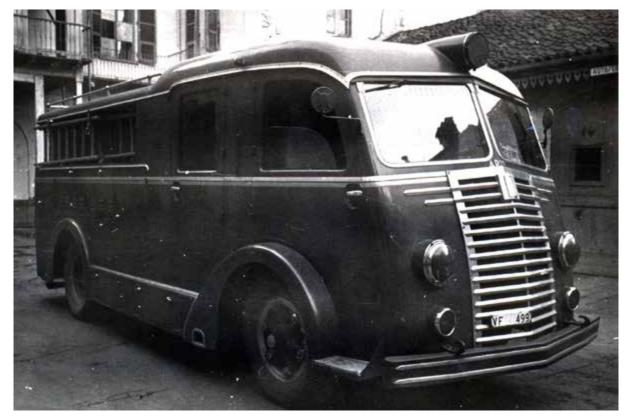
Pompa Idrica posteriormente, per schiuma anteriormente



Carrozzeria " Torino "

Pompa idrica posteriormente, per schiuma anteriormente

Motopompa idrica a bordo. Gancio per rimorchiare altra motopompa su carrello





L'autopompa Fiat 626 RB e l'autopompa OM "LOC". A pag. 26 - Il reparto falegnameria della Caserma Centrale di Torino.

saranno fatti come per il passato e con gli stessi mezzi adoperati quando non esistevano le Fiat 1100 requisite».

Anche lo stesso Corpo dei Vigili del Fuoco fu vittima della requisizione dei mezzi, compiuta non sempre con la regolarità degli atti ufficiali, ma imposti con l'uso della forza, a volta delle armi. I furti-è il caso di definirli tali perché venivano sottratti dei preziosi mezzi di soccorso - furono commessi generalmente dai reparti nazifascisti in fuga dal nostro Paese dopo la disfatta del 25 aprile e dagli stessi partigiani. La scelta degli uni come degli altri non era casuale. Nel disordine che succedette all'8 settembre gli unici mezzi mantenuti in perfetta efficienza, erano proprio quelli dei vigili del fuoco e ricorrere a loro era conveniente e facile da farlo.

Inoltre questi autoveicoli erano tutti provvisti di speciale lascia-



passare bilingue, in italiano e in tedesco, che permetteva ai partigiani di eludere più facilmente i controlli e i posti di blocco dei nazifascisti. Ma non furono molti gli automezzi sottratti dai partigiani. Non ve ne fu bisogno, perché furono poi gli stessi pompieri che li utilizzarono in azioni di com-

battimento contro i nazi-fascisti.

Il 17 luglio 1941 arrivò al Comando di Torino la prima nuova autopompa montata su telaio Fiat 626 RB, al costo di L. 202.870. Altre cinque autopompe del medesimo tipo furono gradualmente consegnate dalla Bergomi dal 17 settembre 1941 all'8

dicembre 1942.

A quest'ultima data giunsero, sempre a Torino, altre due autopompe, le OM LOC, che consentirono di arricchire notevolmente il parco mezzi costituito prevalentemente di veicoli di tipo leggero o medio.

Per quanto concerne la fascia definita pesante, l'autopompa Fiat 635 RA completò il primo programma di dotazioni. L'autopompa, sempre allestita dalla Bergomi anche nella carrozzeria con «parte anteriore a berlina, a linea moderna, aerodinamica, munita di

lina, a linea moderna, aerodinamica, munita di portiere doppie laterali, con cristalli SECURIT alzabili ed abbassabili a manovella», aveva un motore a benzina di 110 HP di potenza, con un passo di mt. 4, e con una pompa da 3000/8 dotata di una bocca aspirante di 125 mm e sei bocche prementi di 70 mm. Fu acquistata il 24 marzo 1941 con un costo di L. 234.750. Ancora qualche caratteristica del mezzo: «all'interno, sono sistemati i posti per il personale, come segue: sedile anteriore di guida a 3 posti, con cuscino e schienale imbottiti e ricoperti di pelle; dietro il sedile anzidetto altri due sedili trasversali, con corridoio centrale, per 6 posti (3 cad.), in legno, con sottostanti cassoni per accessori, ecc.

Dietro la berlina anteriore, carrozzeria e furgone, con vani per materiali e tubazioni, di cui uno adatto a contenere una motopompa barellabile, muniti di sportelli di accesso a cerniera. Posto per due tronchi di scala all'Italiana su ognuno dei due lati della carrozzeria e per una scala ad arpioni all'interno (scale escluse)».

Nel 1939 il colore degli automezzi passò dall'ormai tradizionale rosso al grigio, per le esigenze di una guerra oramai alle porte.







MOTOCARRI SAB-BENELLI



Tipo MILANO

3 Uomini - Elettrogeno e fari.

Motopompa da 300 litri e corredi per aspirazione e mandata.

Apparecchio a fiamma ossiacetilenica.

Martinetto - Attrezzi per elettricisti.

Cassetta con medicazioni.

Vestito d'amianto.

Autoprotettore ad ossigeno.

Attrezzi per demolizione e sgombero.

Scala all' Italiana.

Estintori a schiuma - a tetra - a secco.

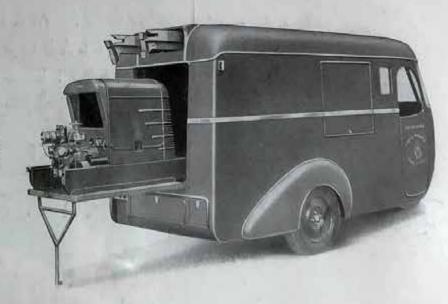
Tipo PESARO

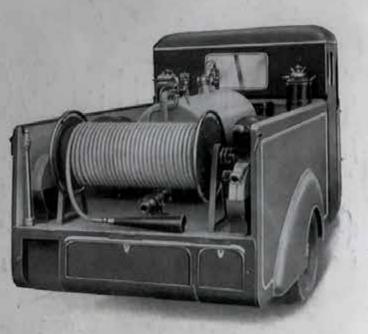
3 Uomini - Motopompa da 600 litri e corredi per aspirazione e mandata.

Scala all'Italiana.

Estintori a schiuma - a tetra - idrici.

Attrezzi per demolizione e sgombero.





Tipo ANCONA

3 Uomini - Estintore da 200 litri per schiuma meccanica.

Estintori a CO, da litri 80.

Estintori a mano - a schiuma - a tetra - a secco.

Attrezzi per elettricisti.

Autoprotettore ad ossigeno. --

Maschere antigas.



Foto di gruppo con il Tenente Colonnello L. Montague (al centro in pantaloni corti), con il Comandante Guido Moscato (alla sua sinistra).
A pag. 27 - Il motocarro cassonato Benelli e il "Benelli 4TNF", attrezzato per la produzione di schiuma meccanica.
A pag. 28 - Pubblicità della "Bergomi".

Le nuove dotazioni comprendevano ancora altri modelli come la SPA 38 R.A. la Fiat 635 R.C. e l'Alfa Romeo 500.

Il parco degli automezzi dei Comandi venne ulteriormente arricchito anche di veicoli e autocarri attrezzati per i più disparati usi, dal mezzo più semplice come la bicicletta al più complesso e delicato come l'autoscala.

Negli interventi di una rilevante gravità le autopompe, poco agili e di grosse dimensioni, furono affiancate da motocarri attrezzati, solitamente montati su telai Benelli 500. Questi mezzi, seppur dotati di minori capacità di carico, furono preziosi soprattutto dopo le incursioni aeree, i cui effetti devastanti provocavano la rovina sulle strade, di migliaia di metri cubi di macerie con la conseguente limitazione, se non un vero impedimento della percorribilità agli automezzi di grosso ingombro. Anche gli agili camioncini FIAT 1100 furono di grande aiuto ai soccorritori, che dovevano muoversi in un ambiente reso difficoltoso da mille impedimenti. Vennero, quindi, acquistati tre mototelai Benelli 500, che furono allestiti dalla Ditta Villata Angelo di Torino, con una spesa totale, per ogni singolo mezzo, di £ 2.600 per la costruzione della «gabina metallica completamente lamierata con cristallo al paravento di sicurezza» e del «cassone con struttura in legno duro stagionato, centine con liste legno per sostegno telone di 1º qualità», più £ 680 per l'impianto elettrico e accessori diversi.

Un altro motocarro «Benelli 4 TNF», acquistato il 18 gennaio 1940 con una spesa di £ 10.400, fu invece attrezzato con un gruppo per la produzione di schiuma meccanica, costituito da un serbatoio contenente l'acqua e lo schiumogeno, le bombole d'aria e di CO2. L'allestimento del veicolo fu commissionato alla Ditta Minimax di Sampierdarena di Genova. Fu consegnato il 25 giugno del 1940, e del suo trasporto, dal Comando di Genova a quello di Torino, se ne occupò il brigadiere Franchino. Il costo dell'allestimento si aggirò attorno alle £ 13.500, più le £ 52,80, necessarie per rimborsare il

Il Tenente Colonnello L. Montague e il Comandante Guido Moscato in una posa particolare. I pugni serrati del Comandante Moscato, appoggiati ai suoi fianchi, sembra vogliano comunicare al suo interlocutore Montague, che ha invece le mani aperte poggiate ai fianchi, il dubbio sull'utilità della sua presenza.

A pag. 31 - Sempre Moscato e Montague esaminano l'autoscala Fiat 634B.

A pag. 32 - I vigili del fuoco di Terni riparano i loro automezzi danneggiati dall'incursione alleata dell'11 agosto 1943, all'interno della loro sede.

A pag. 33 - I vigili-operai Ferrero (a sinistra) e Giargia (a destra) in un momento di relax nei giorni successivi alla liberazione del 1945. Sono appoggiati al serbatoio del gasogeno, utilizzato per la movimentazione degli automezzi in sostituzione della benzina. Alle loro spalle l'autovettura del Comandante Moscato con il cartello identificativo "Fire", al posto del lasciapassare tedesco. Comando di Genova dei dieci litri di benzina dati al Franchino per il trasporto del motomezzo.

L'impegno economico perseguito dalla Direzione Nazionale per cercare di dotare tutti i Comandi di moderne attrezzature, ben presto fu vanificato per l'inasprimento dei bombardamenti aerei su gran parte delle città italiane, che dall'autunno del 1942 misero a dura prova la macchina dei soccorsi, al punto tale che i Comandi si trovarono nelle condizioni di dover decidere ed agire in modo isolato ed autonomo.

Presero così vita forme di iniziative locali che permisero in qualche modo di sopperire all'assenza di un coordinamento centrale. Questo accadde soprattutto dopo l'8 settembre 1943 con il tracollo dello Stato e l'Italia divisa in due.

Grazie a questo impegno e spirito di iniziativa, i vigili del fuoco poterono continuare a garantire il soccorso alle popolazioni civili, anche in un momento difficilissimo come quello determinato dal secondo conflitto.

A conclusione di questo nostro percorso voglio citare un interessante aneddoto che si consumò a Torino, ma che si verificò nella gran parte dei comandi dei vigili del fuoco italiani.

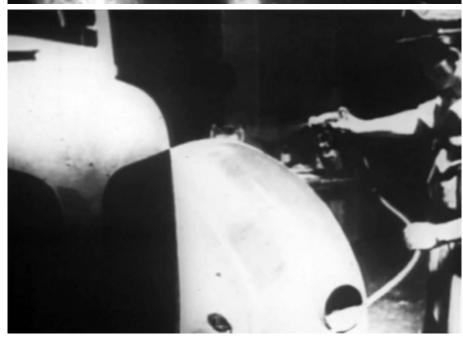
Tutto avvenne a pochi giorni dalle conclusioni del secondo conflitto. Il 17 maggio del 1945, il Governo Militare Alleato designò il Tenente Colonnello L. Montague Ufficiale alleato per i Vigili del Fuoco e il Colonnello Giulio Viterbi Ufficiale di 1° classe, già Comandante dei vigili del fuoco di Torino, estromesso nel 1938 in quanto di origine ebrea. Il personale tutto, montante e smontante dal servizio, venne convocato il 18 maggio alle ore 8.30 per la presentazione degli ufficiali.











Citarlo è fondamentale poiché mette in luce tutta la grande forza di volontà e capacità organizzativa che ebbero i vigili del fuoco nell'immediato dopoguerra, quando si trattava di emergere dalle macerie di una lunga guerra, per ricostruire il Paese dall'inizio.

Con una sufficienza tutta british il Tenente Colonnello Montague, nel suo ineffabile completo militare con pantaloni cosiddetti "all'inglese". rimase incredibilmente sorpreso, direi anche beffato, nel vedere il Comando perfettamente efficiente e in grado di fornire un adeguato servizio alla popolazione, in termini di uomini e di automezzi. Credeva, infatti Montague, di trovare una struttura provata dalla guerra e fiaccata nell'umore, incapace di rialzarsi se non attraverso gli aiuti che gli Alleati avrebbero profuso a mani piene.

I vigili, in tutte le sue componenti, invece già all'indomani della Liberazione, lavorarono giorno e notte, prodigandosi per rimettere in efficienza gli automezzi e i materiali danneggiati dal conflitto.

Le officine delle caserme dei vigili di tutta Italia, erano invece nel pieno delle attività per riparare gli automezzi o per tirarli fuori dai nascondigli, celati per sottrarli ai tedeschi e ai fascisti in fuga.

I vigili del fuoco non si sottrassero alla grande sfida della ricostruzione del Paese dalle macerie della guerra.

Queste professionalità perdurano ancora non più tanto per la manutenzione dei moderni automezzi, ma per mantenere amorevolmente in vita quegli automezzi costruiti e manutenuti dalle passate generazioni di vigili del fuoco.



COSA ABBIAMO IMPARATO

di Giuseppe Amaro

na corsa nel tempo, fino ai nostri giorni, che racconta l'evoluzione dei macchinari che, a partire dalle prime pompe a mano, si evolvono passando nel tempo da quelle a vapore fino a quelle, dei nostri giorni, con motore a scoppio. Ma non deve meravigliarci come nello stesso periodo andarono in uso anche macchine a trazione elettrica con tutti i loro vantaggi

di tutte le figure che nel tempo si sono occupate di rendere operative attrezzature mutuandole da quelle del mercato e quindi adattandole alle necessità operative via via emergenti. Non a caso alcuni di questi modelli si trovano in bella mostra ed ancora funzionanti, nel contesto delle sedi del Corpo Nazionale dei VVF ed in qualche museo. Certo l'evoluzione dei macchinari è andata

svantaggi ma non si può certo dire che mancassero le idee e le innovazioni finalizzate garantire sempre più efficace servizio tecnico urgente a salv a g u a r d i a della vita dei umana beni e delle cose. Non a caso è di quest'anno la richiesta di manifes-



tazione di interesse che il Corpo Nazionale dei VVF "Ufficio Macchinario e Attrezzature" ha avviato per dotare i comandi di veicoli di soccorso e trasporto a trazione elettrica e/o biometano.

Certo tutto questo è anche stato possibile grazie alla professionalità e alla abnegazione

anche in parallelo con quella delle attrezzature e delle specializzazioni operative; evoluzione questa che nel tempo è stata anche funzionale a quella che è stata l'evoluzione delle costruzioni e delle tecnologie manifatturiere nonché delle necessità connesse agli eventi naturali. Si tratta comunque di dover affrontare scenari diversi e non standardizzabili, se non per particolari situazioni, dove la conoscenza della dotazione di mezzi ed attrezzature, così come delle loro prestazioni e dei limiti legati a garantire la sicurezza degli operatori e delle operazioni, è fattore prioritario per la gestione e completamento con successo delle operazioni in campo. E' chiaro che per raggiungere questo obiettivo centrale è l'attività di formazione, addestramento, aggiornamento, conoscenza del territorio, conoscenza delle realtà produttive sia esse ordinarie che a rischio di incidente rilevante, a cui affiancare la pianificazione delle attività di soccorso tecnico urgente anche attraverso specifici momenti di familiarizzazione in quegli ambiti del costruito che hanno, per le loro caratteristiche, una configurazione ordinaria e nelle quali, in caso di attività di soccorso tecnico urgente, può risultare vincente la conoscenza dei luoghi e dei presidi di protezione attiva e passiva di cui il complesso è dotato.

Ma da appartenente, per un periodo di circa 13 anni, al Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco nel ruolo direttivo e con mansioni sia esse operative che di verifica dei progetti e poi quale professionista nel settore della sicurezza, non posso che porre l'attenzione sulla circostanza che è solo il connubio fra attrezzature in dotazione ai soccorritori, attrezzature e dotazioni della squadra di emergenza interna, dotazioni impiantistiche e misure di prevenzione e protezione attive, passive e gestionali che concorrono alla gestione di una emergenza con particolare riferimento agli insediamenti che presentano complessità per innovazione funzionale, architettura, caratteristiche costruttive. Certo non bastano solo le regole e le norme vigenti ed emanate a coprire tutte le possibili necessità ed interrelazioni anche se, in linea di principio, il riferimento cardine può ritrovarsi nel Regolamento dell'Unione Europea n. 305/2011 del 9

Questi fissa i requisiti che le opere di costruzione (requisito essenziale n.2) devono pos-

sedere e conseguentemente le stesse devono essere concepite e realizzate in modo che, in caso d'incendio:

- la capacità portante dell'edificio possa essere garantita per un periodo di tempo determinato;
- la generazione e la propagazione del fuoco e del fumo al loro interno siano limitate;
- la propagazione del fuoco a opere di costruzione vicine sia limitata;
- gli occupanti possano abbandonare le opere di costruzione o essere soccorsi in altro modo:
- si tenga conto della sicurezza delle squadre di soccorso.



Gli "**Stati Generali Eredità Storiche**" (S.G.E.S.), si compongono di un gruppo di persone provenienti da diverse esperienze maturate in ambito storico culturale, tutte appassionate della storia dei Vigili del Fuoco.

All'originario nucleo, nel tempo si sono aggiunti nuovi elementi provenienti dall'associazionismo culturale e storico e altri da diverse realtà archivistiche centrali e territoriali, tutti uniti dal desiderio di condividere, in modo sempre più inclusivo, questa nuova ed appassionante esperienza.

Il gruppo di lavoro si propone sotto la forma di coalizzare sempre più intorno a sé, in modo indipendente, le diverse associazioni che operano nel settore della memoria storica dei vigili del fuoco, le diverse realtà museali, nonché i collezionisti, i ricercatori e i tanti singoli appassionati, tutte risorse che con le loro azioni negli anni, hanno contribuito a far maturare la consapevolezza della ricchezza e dell'importanza della memoria pompieristica.

Il nostro obiettivo è quello di raccogliere, ordinare ed unire tra loro i vari frammenti di memoria sparsi per il territorio nazionale, riguardanti la millenaria storia dei pompieri, al fine di costruire un grande mosaico, il più possibile completo ed aggiornato, delle varie conoscenze acquisite. Il metodo per raggiungere tale obiettivo è quello del rapporto reticolare in un interscambio tra i vari interpreti, attraverso un incisivo uso del web, l'organizzazione di incontri di studio e l'unione sinergica del lavoro in modo flessibile, ed infine attraverso la pubblicazione periodica dei **Quaderni di Storia Pompieristica,** trattanti argomenti vari, soprattutto poco noti della nostra ricca ed amata storia.

Nel corso delle attività di studi e di ricerche, gli Stati Generali hanno raccolto nuove risorse rappresentate da appassionati e studiosi, nonché associazioni, come l'ANAVVA l'Associazione Naz. Allievi Vigili Volontari Ausiliari e altre, che participando al progetto, assicurano il loro sostegno in termini di idee, lavoro e condivisione.

SGES è entrata a far parte dell'**Associazione Pompieri Senza Frontiere - ODV**. Entrambi i sodalizi sono fortemente impegnati nello studio e nella valorizzazione della memoria dei vigili del fuoco.

Recentemente è nata una stretta collaborazione tra gli **Stati Generali**, la **Fondazione** "**Egheomai**"e la prestigiosa rivista "**Antincendio**", per la pubblicazione in sinergia dei "Quaderni di Storia Pompieristica". Per tale motivo parallelamente alla produzione dei normali quaderni, vi sarà una realizzazione di numeri speciali del nostro periodico, dedicati appunto alla rivista.





Quaderni di Storia Pompieristica

www.impronteneltempo.org www.pompierisenzafrontiere.org