QSP

Quaderni di Storia Pompieristica

N. 56

03
2024

DAL MITO DI ICARO ALLE SCALE DEI POMPIERI PER ANDARE "SEMPRE PIU' IN ALTO"

www.improntenel tempo.org

PERIODICO DIGITALE GRATUITO DI CULTURA E MEMORIA STORICA DEI VIGILI DEL FUOCO, RISERVATO AGLI APPASSIONATI E CON DIFFUSIONE ON-LINE - ANNO 6° - 2024

EDITORIALE

Un servizio pompieristico efficiente è garantito ancora oggi dalla possibilità di raggiungere altezze più o meno elevate, per lo spegnimento degli incendi, per i salvataggi di persone o cose o per numerose altre tipologie di intervento.
Fino ad almeno la prima metà del XIX secolo, cioè prima della comparsa delle scale aeree, la mancata possibilità o la difficoltà di raggiungere rapidamente le quote elevate era spesso alla base del mancato successo nella lotta contro il fuoco. Quando un fronte di fiamme si propagava ai tetti delle case, o ai piani fuori terra, era molto difficile riuscire a spegnere l'incendio in tempi rapidi, limitando danni e distruzioni. Se la situazione lo consentiva, i pompieri erano soliti salire sui tetti e operare con le asce per staccare le travi e tentare così di isolare l'incendio per evitarne la propagazione, ma tale sistema oltre che dispendioso in termini di energie fisiche non consentiva di raggiungere risultati importanti.
Queste comprensibili difficoltà crearono le condizioni affinché si sviluppassero le scale ad innesto, tra le quali la famosa "Scala all'Italiana", in uso nei Corpi Pompieri, seppur con delle sostanziali mutazioni nel tempo, già dalla seconda metà del 1800, e successivamente le scale aeree, senza tralasciare quei sistemi non sempre funzionali, ma frutto della tecnologia del tempo, che attraversarono come delle meteoriti il panorama pompieristico tra il XVIII e il XX secolo.
Ma la vera grande innovazione si ebbe nel 1863, allorquando un artigiano piemontese mise a punto un rivoluzionario sistema di scala aerea ad innesto, in grado di affermarsi sul mercato a tal punto da divenire per lungo tempo un riferimento per i corpi pompieri italiani ed europei. Si trattava della scala "Porta", dal nome del costruttore Paolo Porta che ne fu inventore e produttore.
Da qui il passo per una spedita evoluzione tecnologica fu abbastanza semplice, si fa per dire, tanto da giungere in pochi decenni alle modernissime scale aeree dei nostri giorni, veloci e funzionali per un servizio di soccorso sempre più efficiente e sicuro.

Quaderno di Storia Pompieristica

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: "Manovra della scala inglese". Immagine tratta da: *I moderni mezzi di spegimento e di salvataggio*. A. Mollo, Milano 1899.
A pag. 4 - Pompiere napoletano di fine '800.

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

ARCHIVIO STORICO Vigili del Fuoco Torino

A.N.A.V.V.A. 2016

QSP
Quaderni di Storia Pompieristica

ALESSANDRO FIORILLO
MICHELE SFORZA

DAL MITO DI ICARO ALLE SCALE DEI POMPIERI PER "ANDARE SEMPRE PIÙ IN ALTO"

Numero 56
Marzo 2024

Dal mito di Icaro alle scale dei pompieri per "andare sempre più in alto"

di Michele Sforza

L'uomo sin dall'antichità ha sempre avuto, potente, il bisogno di innalzarsi, di staccare i piedi dal terreno per portarsi su in alto per fuggire da un labirinto, come fecero Dedalo e Icaro con le loro ali confezionate dal bravo e ingegnoso Dedalo, oppure come fecero una miriade di uomini e donne, che costruirono sulle rive dell'Eufrate un'alta e possente torre in mattoni.

Per entrambe le situazioni conosciamo la storia, anche solo vagamente, e di come andò a finire. Ma in questa circostanza non ci interessa tanto il significato mitologico e religioso, perché se estrapoliamo dai due episodi i profondi significati, non rimane che il sogno dell'uomo di elevarsi e di allontanarsi da una condizione terrena, per non essere costretto a stare eternamente con i piedi sempre ben piantati a terra.

Falliti quei primi tentativi all'uomo non rimase che osservare con astio il volo degli uccelli, sognandolo, desiderandolo e bramandolo, ma alla fine costretto a limitarsi ad immaginare l'ebrezza che avrebbe potuto provare se avesse avuto anche lui un paio di ali.

Per consolarsi avrebbe potuto lanciarsi da una rupe per provare a librarsi in volo, forse qualcuno lo avrà anche fatto, ma i più furono in grado di capire che probabilmente gli esiti sarebbero stati alquanto incerti se non letali.

Poi arrivò quel gran genio di Leonardo da Vinci che tra le tante invenzioni dedicò non poche risorse nel tentativo di mettere in funzione qualche macchina volante, che consentisse al povero uomo di staccare una volta per tutte i suoi piedi dalla polvere della terra. Studiò molto e tanto. Fu talmente bravo che riuscì ad anticipare di qualche secolo quelle macchine infernali che avrebbero portato l'uomo a liberarsi dalle zavorre che lo tenevano giù.

Ma non ci riuscì perché l'intelligenza progettuale era ancora ben più avanti del-

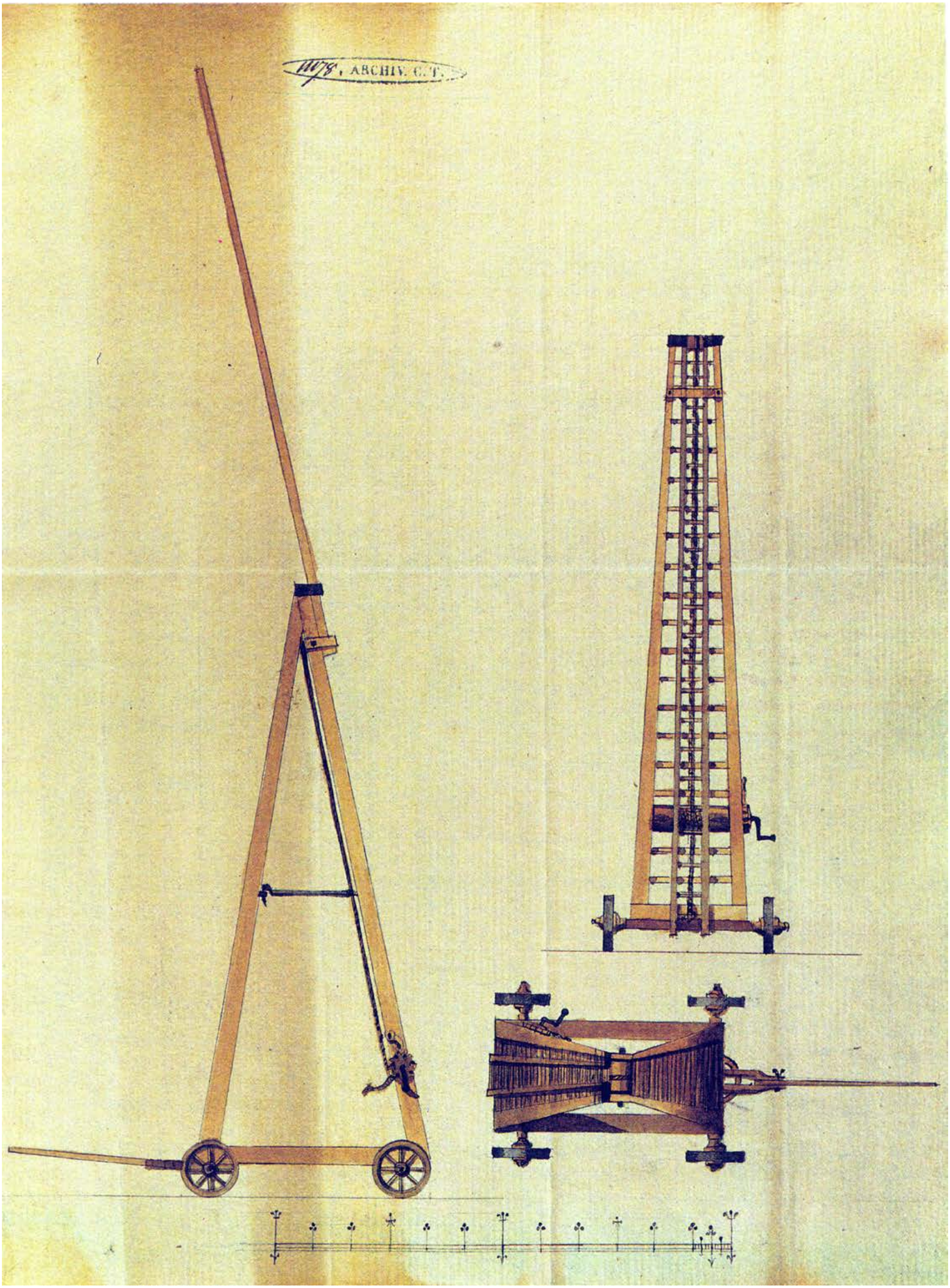
Fig. 31.

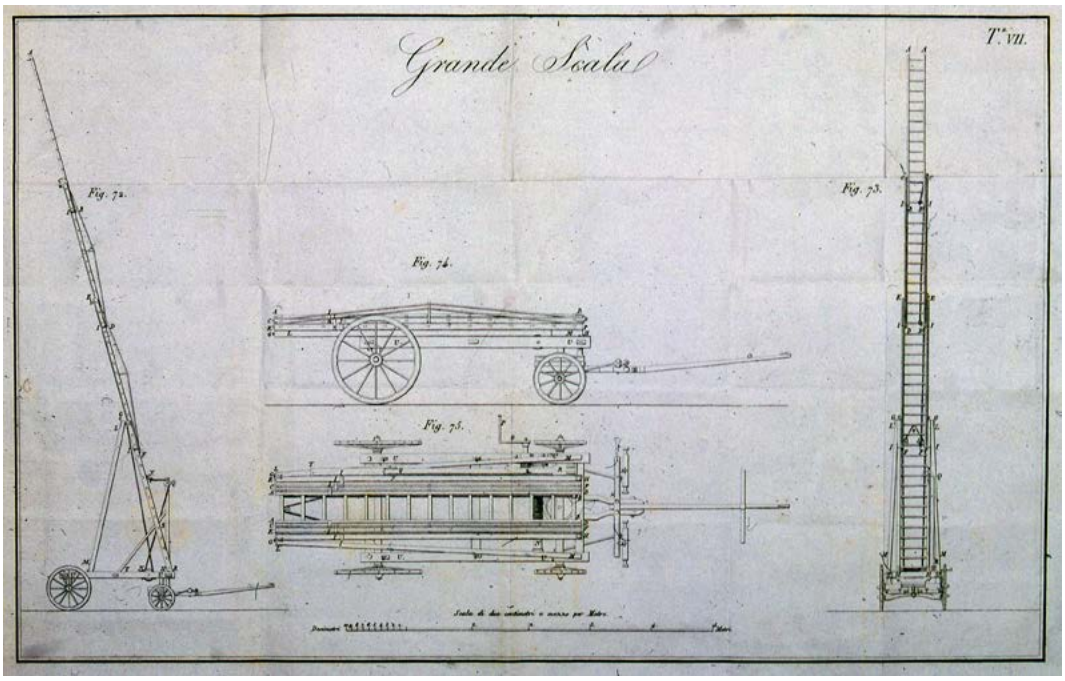
Fig. 32.

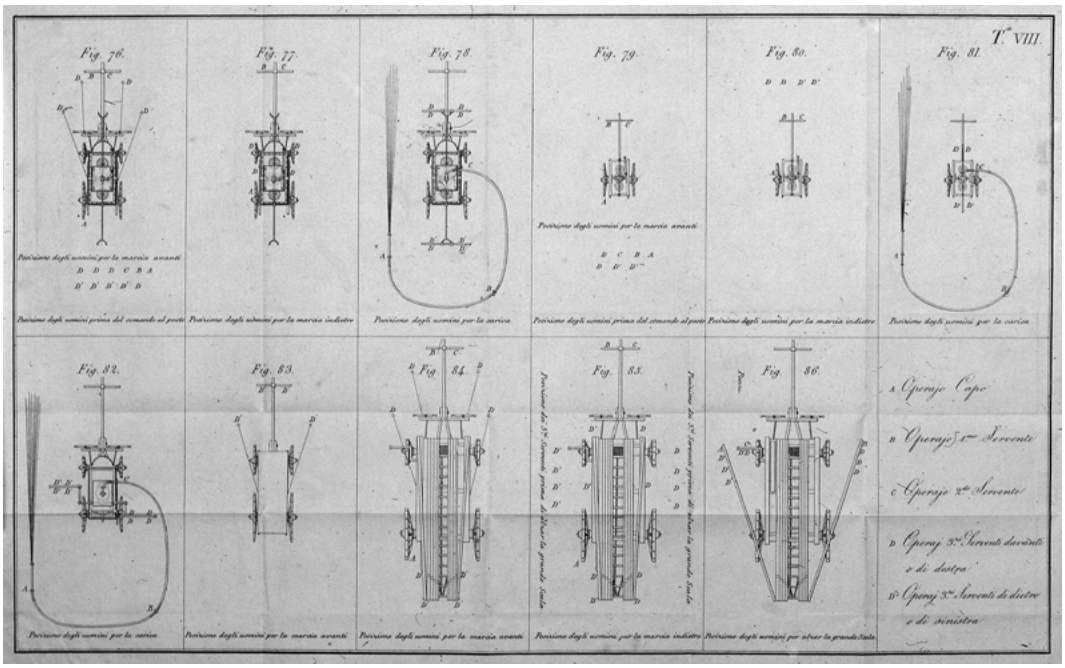
Fig. 33.

la capacita di realizzare quelle idee.
Così l'uomo tornò ad osservare con livido livore il volo degli uccelli, guardandoli sempre dal basso con il naso all'insù, finché nel XVIII secolo i fratelli d'oltralpe Montgolfier: Joseph-Michel e Jacques-Étienne, non inventarono quel famoso enorme pallone che chiamarono mongolfiera, e che finalmente permise all'uomo di "spiare" dall'alto in basso quegli esseri viventi dotati di ali, sentendosi finalmente alla loro "altezza".
Poi arrivò Ferdinand Adolf Heinrich August von Zeppelin, che nel 1900 sparigliò le carte dei francesi mettendo in volo il famoso dirigibile.
Ma tutti questi aggeggi erano ancora troppo ingombranti e difficile da ritirarli. E allora ci pensarono ancora due fratelli a semplificare le operazioni di imbarco e di rimessaggio: Wilbur e Orville Wright, che passarono dal costruire biciclette a congegnare aerei. Bastò loro nel 1903 fare qualche metro in aria con un trabiccolo di legno e tela chiamato "Flyer", per fissare per sempre l'invenzione dell'aereo.
Ma in un tempo in cui i palloni e gli aerei dovevano ancora essere inventati, finalmente l'uomo, per non rimanere con i pollici che si inseguivano in un moto circolatorio, si "accontentò" di inventare la scala, cioè uno strumento che non obbligasse il piede all'appoggio su un piano inclinato, il cui sforzo è sempre stato disagevole e faticoso, ma una serie di piani orizzontali sostenuti da piani verticali. Poté così gradualmente allontanarsi dal suolo.
Da buoni opportunisti lo fecero anche i pompieri e i proto-pompieri del passato, avendo così la possibilità di raggiungere i piani alti degli edifici per spegnere incendi, salvare persone e mettere giù gattini dagli alberi.
Le possedevano nel 6 d.C. i Vigiles romani, poi le Guardie a Fuoco fiorentine qualche secolo dopo; poi gli "artigiani del fuoco" torinesi nel 1442, i pompieri napoletani e così via.
Tutti volevano le scale, ma queste, man mano che le altezze degli edifici crescevano, cominciavano ad essere corte, e allora il genio di qualche comandante e ufficiale dei pompieri, cominciò a pensare, e anche a realizzare, "stupefacenti" macchine in grado di allungarsi fino ad altezze strabilianti per l'epoca.
Non sono a conoscenza di approntamenti tecnologici in altre realtà, ma a Torino nel 1786, nell'ambito di un progetto di potenziamento dei materiali e dei mezzi a disposizione della "Compagnia Pompisti", fu avanzata dal Comune la proposta di far costruire «scale lunghe da reggersi senz'appoggio alle Case, ma unicamente sostenute con puntelli di facile trasporto, da servire a varj usi, fra i quali di affiggere i Cannoni

ARCHIV. C. T.







Disegni della "Grande Scala" progettata dall'ing. Pietro Lana, contenuti nelle su "Istruzioni per le Guardie-Fuoco.
A pag. 5 - Pompieri napoletani nell'istruzione all'uso della scala.
A pag. 6 - Disegno della scala aerea del 1786.

delle Pompe, quando non si possono altrimenti sostenere alle case»[1]. Queste vennero consegnate probabilmente circa quattro anni dopo, infatti in un documento del 1790 ritroviamo la notizia di «due scale esistenti sullo spianato della Cittadella, o quelle di nuova invenzione»[2].

Sempre nella capitale sabauda, in un periodo storico di grande fervore inventivo, l'ing. Pietro Lana, primo Comandante delle Guardie-Fuoco, mise a punto attrezzature innovative come la «tromba corriera», molto maneggevole per le sue ridotte dimensioni, i «tubi a rivestimento multiplo», la «lancia collettrice» servita da più pompe contemporaneamente, «l'apparecchio per gli ambienti irrespirabili», ma soprattutto, nel caso del nostro ragionamento, la «grande scala», anticipatrice di oltre vent'anni della scala aerea costruita nel 1863 dal meccanico Paolo Porta di Milano.

A proposito di quest'ultimo, Paolo Porta era un artigiano con bottega a Rondissone Torinese, un comune a una manciata dal capoluogo. Nativo del piccolo comune costruì e brevettò un tipo di scala aerea a sfilo, la più innovativa dell'epoca. Un giorno del

1 Archivio Storico del Comune di Torino, Carte Sciolte, n. 5161, documento del 1786.
2 Ibid., n. 5170, documento del 1790.

Pagine tratte dai cataloghi delle attrezzature e della scale aeree della dita "Paolo Porta".
A pag. 8 - Scheda del funzionamento della scala aerea "Paolo Porta" a quattro ruote.

novembre del 1863 bussò alla porta del Municipio di Torino, dove allora risiedeva la stazione principale dei pompieri. Non era da solo, dietro di lui alcuni operai trasportavano un enorme pacco di travi in legno, scalini, cavi, pezzi di ferro, ruote, mozzi e viti. Insomma un antesignano dei moderni mobili scandinavi, in scatola di montaggio.

Tutto venne dispiegato e messo ben in fila nell'enorme "Cortile del Burro"; iniziò così l'avventura della più famosa e rinomata scala aerea della storia. Tanto ricca e famosa che le sue scale furono utilizzate anche dal Corpo dei Sapeurs-Pompiers di Parigi.

Il successo e gli affari andarono bene a Paolo Porta e così la produzione delle scale venne trasferita da Torino a Milano, che già da allora aveva ambizioni di espansione.

Tornando al nostro ing. Lana, le sue furono preziose invenzioni raccolte nel suo manuale per "Istruzione per le Guardie-Fuoco", dato alle stampe nel 1842. Un preziosissimo compendio, in un'epoca in cui la pubblicistica a favore della formazione dei pompieri non era certamente prodiga, il cui sottotitolo è più che eloquente: «In cui si descrivono le trombe idrauliche e loro attrezzi, le scale

Scala "Porta" - Tipo 1.°

SU CARRO A 4 RUOTE

La "SCALA AEREA MECCANICA PORTA" Tipo 1.° a sviluppo per tronchi è il modello originario delle "SCALE AEREE" scale che furono da me inventate ed alla costruzione delle quali la mia Casa si dedica da più di quarantacinque anni.

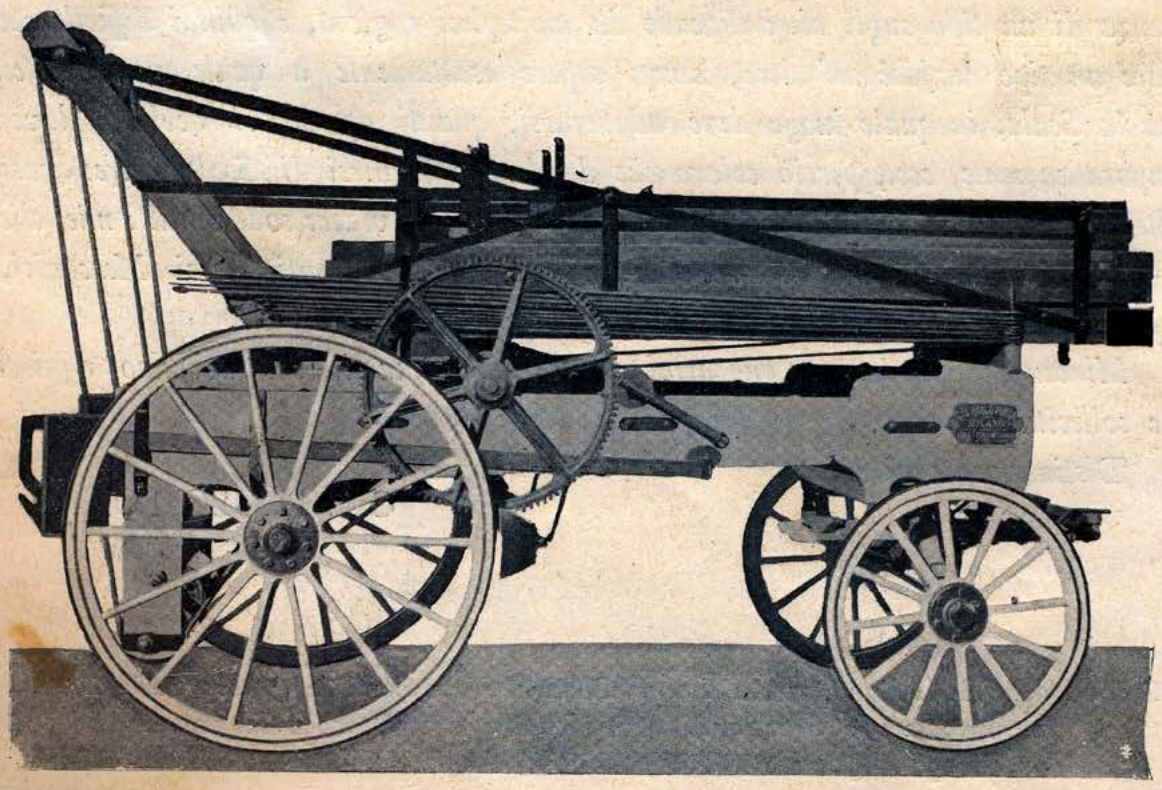
Fin dal primo esperimento fatto con questa Scala, sottoponendola all' esame di esperti tecnici, essa destò l' ammirazione generale ed ottenne l' unanime approvazione, ed oggi benchè siano stati studiati altri sistemi essa è comunemente adottata per la sua grande semplicità e solidità.

Ho costruito Scale del Tipo 1.° fino alla straordinaria altezza di m. 45, ciò che mi procurò premi con medaglie d' oro a Torino, a Parigi ed a Londra.

La manovra delle Scale a tronchi è facilissima, con l' unione dei tronchi e dei tiranti esse si sviluppano da prima all' orizzontale, poi a mezzo dell' argano comandato da due manovelle fisse snodate automatiche, si ottiene il loro sollevamento fino alla massima posizione verticale.

La scala del Tipo 1.° disposta orizzontalmente, può servire come Ponte o Passerella per traversare canali e fossati, vedi a pag. 7.

Nelle Scale Aeree la solidità è sempre in ragione diretta con il grado di sollevamento verso la verticale, e cioè quanto più una Scala è innalzata dall' orizzontale tanto maggiore è la sua stabilità. Le Scale a sviluppo per tronchi, sia per il sistema di collegamento dei diversi pezzi, sia perchè sono corredate di contrapesi, offrono anche a forte inclinazione una notevole solidità che con altri sistemi è impossibile ottenere, è per questo che esse sono molte volte preferite potendosi facilmente superare qualsiasi ostacolo si sovrappone al luogo da raggiungersi, come tettoie, balconi, etc.



Scala Porta - Tipo 1.° (smontata) modello per altezze da m. 15 a 30

e macchine relative; ed è dimostrato il modo di conservarle e ripararle ed anche costruirle, non che il regolare maneggio di esse, onde portar soccorso contro gli incendj, coll'indicazione delle diverse qualità di questi, dei varii servizi delle Guardie-Fuoco per estinguerli e prevenirne i danni e delle cautele più opportune a tal riguardo».

Il riferimento «al modo di conservarle e ripararle ed anche costruirle», valeva naturalmente per le guardie a fuoco che avrebbero potuto conoscere a fondo quelle attrezzature solo manutenendole o addirittura costruendole.

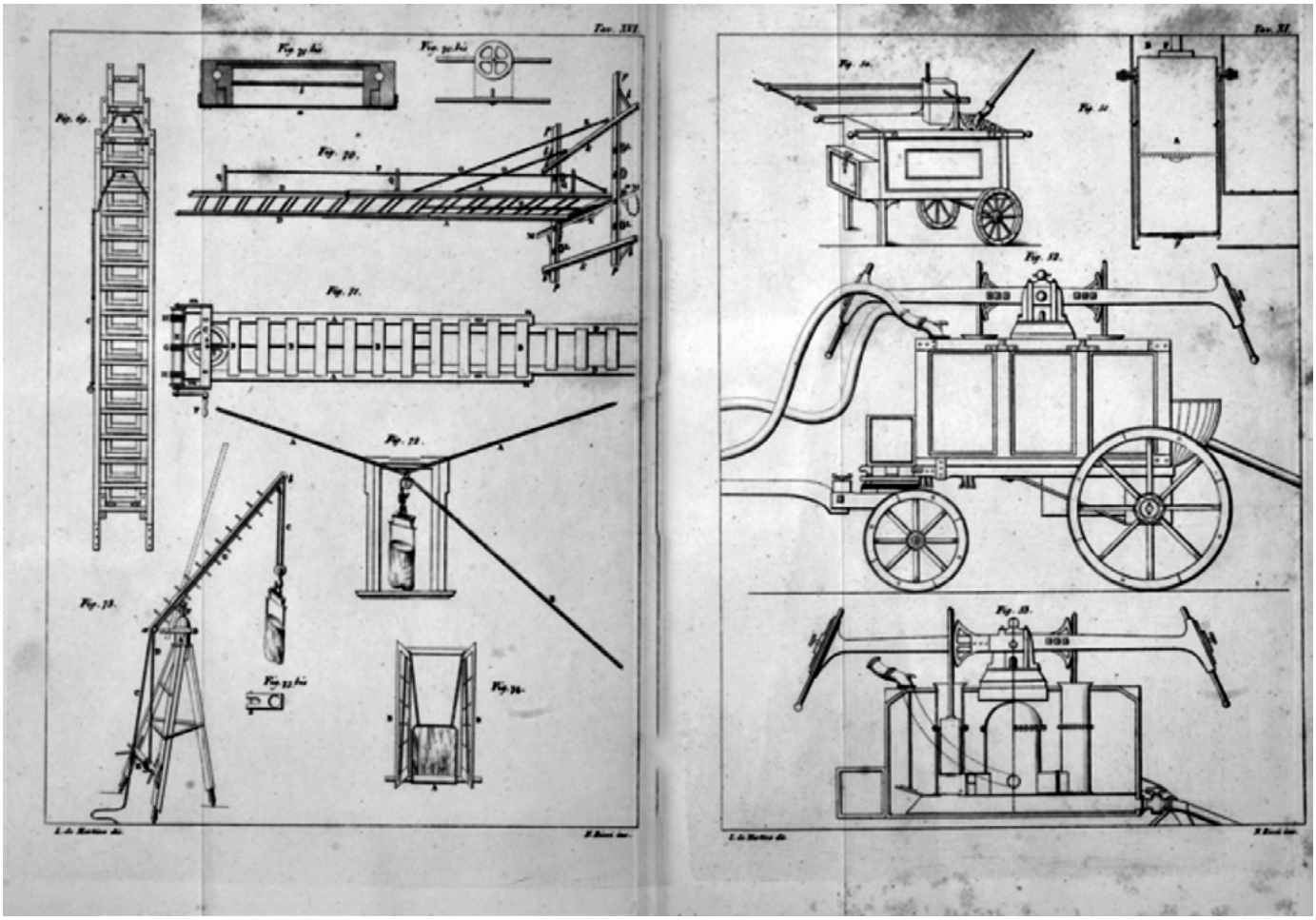
Ma Lana non fu il solo e l'unico a mettere a punto attrezzature per arrivare ad altezze sempre maggiori. Ci furono altri Comandanti e altri Ufficiali che misero a punto mezzi sempre più versatili e sicuri.

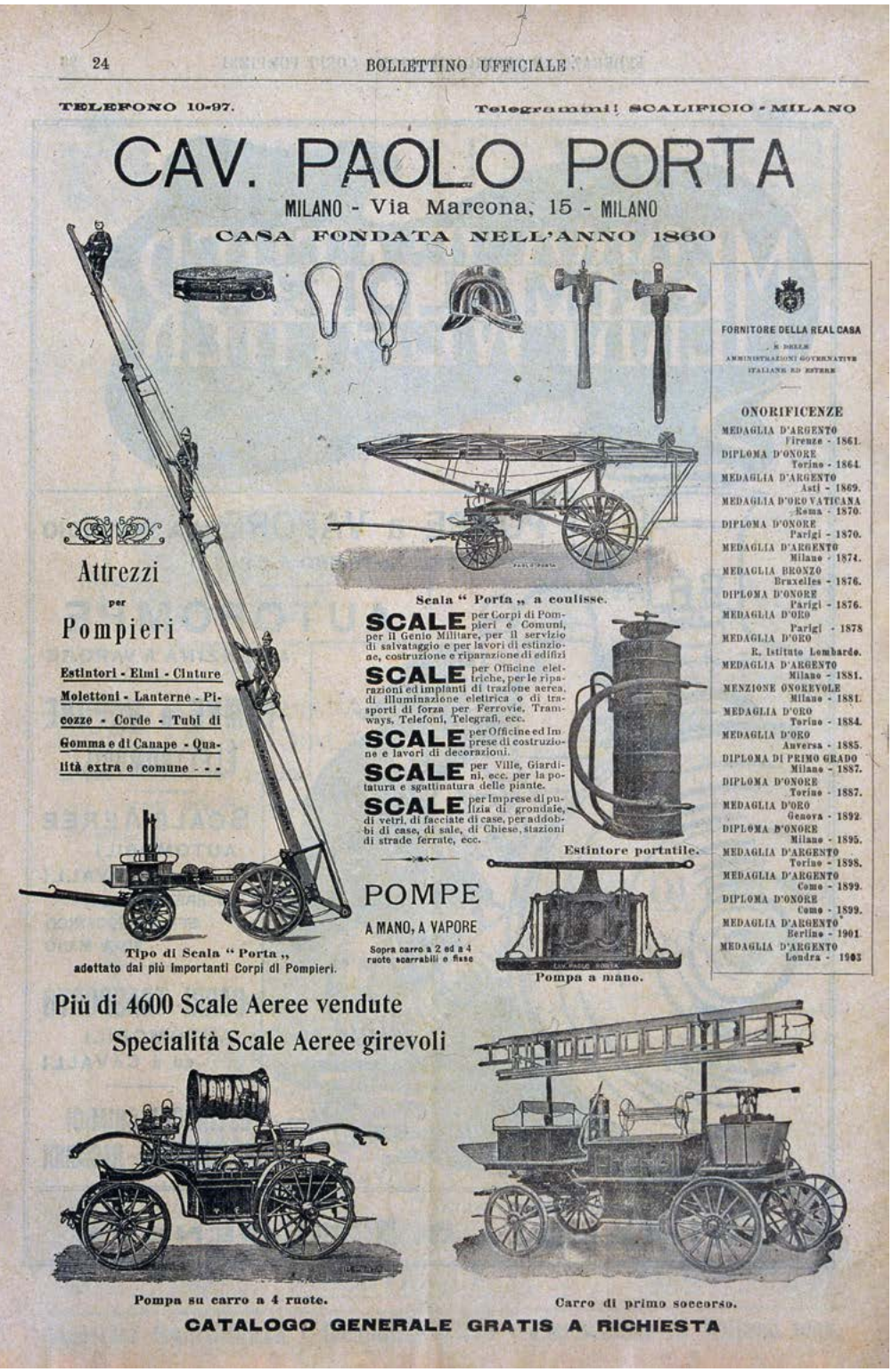
Francesco del Giudice, geniale Comandante dei Pompieri di Napoli. Nato a Capua nel 1815, Del Giudice dopo il conseguimento, a soli 21 anni, della laurea in ingegneria entrò a far parte della Compagnia dei Pompieri di Napoli, di cui divenne Direttore nel 1838, mantenendo tale carica per quarant'anni, fino al 1878.

Mente poliedrica dai molteplici interessi, fu un grande innovatore nel campo pompieristico, grazie anche alle conoscenze e all'esperienza acquisite nel corso dei numerosi viaggi che intraprese in Europa per studiare l'organizzazione dei vari Corpi Pompieri e le attrezzature da essi utilizzate.

Pubblicò importanti opere di contenuto tecnico, all'interno delle quali illustrò minuziosamente i mezzi antincendio e le attrezzature della sua epoca, divenute fin da subito delle vere e proprie pietre

Disegni delle attrezzature dell'ing. Del Giudice in uso presso il Corpo Pompieri di Napoli.





Affiche pubblicitaria della ditta "Paolo Porta".
A pag. 12 - Copertina de "La Domenica del Corriere", circa l'incidente in cui rimasero vittime alcuni pompieri napoletani, a causa della rottura di una scala aerea.

miliari tra le opere che hanno contribuito allo sviluppo del servizio pompieristico in Italia.

Inventore e costruttore, modificò e progettò egli stesso alcune delle attrezzature e dei mezzi utilizzati dalla Compagnia dei Pompieri napoletani.

Poi ancora, per citarne solo alcuni, l'ing. Achille Mollo, Comandante di fine 1800 a Napoli e l'ing. Alessandro Papini Comandante di Firenze.

Tutti impegnati nel compimento del grande sforzo per una sempre maggiore funzionalità al fine di migliorare l'efficienza e la risposta che i pompieri venivano chiamati a dare sempre più.

Arrivarono così le moderne scale aeree, il cui monopolio presto venne acquisito dall'industria tedesca, a parte qualche tentativo nostrano di breve durata. Un monopolio che però deve molto alla genialità italiana, in particolare quella dei pompieri, che dalle origini del 1800 contribuirono notevolmente allo sviluppo e alla messa a punto della tecnologia nel campo delle scale e delle autoscale.

Il sogno di evasione di Icaro dal labirinto di Minosse, avrebbe avuto un esito meno drammatico se avesse potuto disporre di una potente autoscala dei Vigili del Fuoco, che con tutta sicurezza lo avrebbe portato "sempre più in alto".

L'INCENDIO DEL "BANCO DI PIETÀ" A NAPOLI: L'EPISODIO DRAMMATICO DEI POMPIERI CHE PRECIPITANO.

(Disegno di A. Beltrame)

L'uso di scale e autoscale tra i pompieri e i vigili del fuoco, dal XIX secolo alla seconda guerra mondiale

di Alessandro Fiorillo

LA "SCALA ALLA FESTAROLA" O SCALA ROMANA

Un servizio pompieristico efficiente è garantito ancora oggi dalla possibilità di raggiungere altezze più o meno elevate, per lo spegnimento degli incendi, per i salvataggi di persone o cose o per numerose altre tipologie di intervento.

Fino ad almeno la prima metà del XIX secolo, cioè prima della comparsa delle scale aeree, la mancata possibilità o la difficoltà di raggiungere rapidamente quote elevate era spesso alla base del mancato successo nella lotta contro il fuoco. Quando un fronte di fiamme si propagava ai tetti delle case, o ai piani fuori terra, era molto difficile riuscire a spegnere l'incendio in tempi rapidi, limitando danni e distruzioni. Se la situazione lo consentiva, i pompieri erano soliti salire sui tetti e operare con le asce per staccare le travi e tentare così di isolare l'incendio per evitarne la propagazione, ma tale sistema oltre che dispendioso in termini di energie fisiche non consentiva di raggiungere risultati importanti.

Queste comprensibili difficoltà crearono le condizioni affinché si sviluppassero le scale ad innesto; tra queste la più famosa ed efficiente fu, almeno in origine, la cosiddetta "scala romana", in origine denominata "scala alla festarola" in quanto utilizzata appunto dai festaroli, cioè coloro che nel corso delle feste o di particolari cerimonie o manifestazioni di carattere religioso, montavano gli addobbi all'interno di chiese e basiliche.

La "scala alla festarola" era utilizzata a Roma fin dalla prima metà del XVIII secolo, in quanto descritta nel 1743 da Nicola Zabaglia nella

sua opera "Ponti e Castelli". Il marchese Giuseppe Origo, di cui abbiamo descritto le gesta nel quaderno di storia pompieristica dedicato ai Vigili di Roma nell'era napoleonica, inserì i festaroli tra le fila delle Guardie Pompiere istituite in Roma fin dal 1814, per sfruttare la loro abilità nell'utilizzo di queste scale, grazie alle quali erano in grado di raggiungere, abbastanza rapidamente, altezze anche superiori ai 30 metri.

Poco conosciuta nelle altre città italiane, la "scala alla festarola" finì presto per essere denominata "scala romana", appunto perché utilizzata dal Corpo dei Vigili di Roma. A questa scala sono legati racconti, aneddoti e

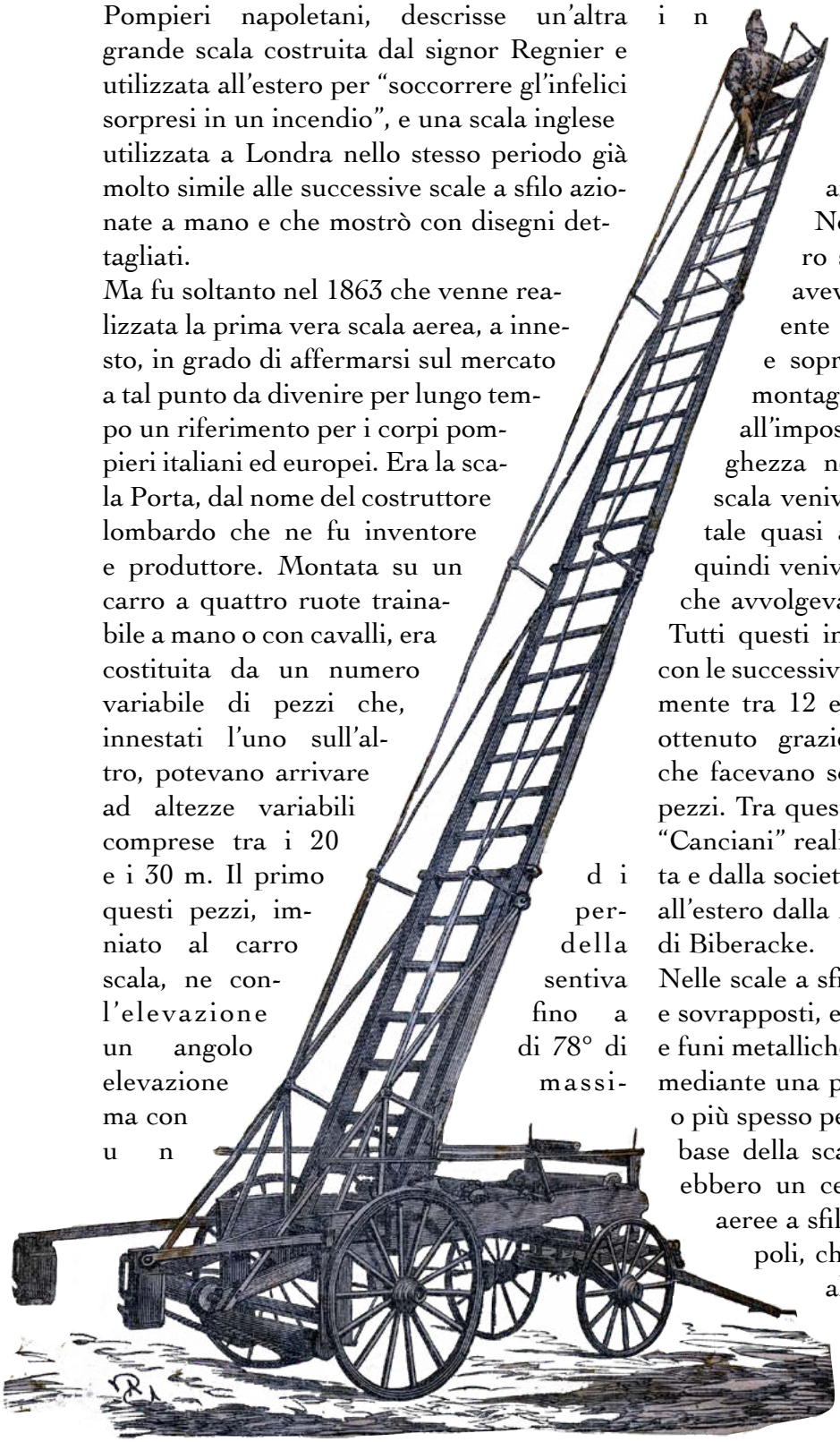
persino veri e propri legami con alcune delle vicende "alte" della storia. Come nel caso della "Liberazione di Roma" del 20 settembre 1870, dove le fonti raccontano che il Vigile Giovanni Baldieri, fervente patriota che aveva già combattuto per la Repubblica Romana nel 1849 e che aveva partecipato ai fatti del '67, con un manipolo di altri vigili, dopo aver allontanato i militari pontifici di guardia al Campidoglio, con una scala romana salì fino in cima alla Torre Campanaria per issare il Tricolore italiano.
Un altro curioso racconto legato a questa scala chiama ancora una volta in causa Giovanni Baldieri che, sfidando a gara il Capitano Pietro Jonni, salì con la scala romana fin sulla cima della guglia di Piazza del Popolo, per poi sedersi sulle traverse della croce a chiacchierare con Jonni a cinquanta metri dal suolo, dopo aver fatto togliere la scala!
Nel 1881 il ministero della Pubblica Istruzione fece esplicita richiesta al Corpo dei Vigili di Roma di effettuare il restauro della parte superiore del campanile della chiesa di San Mercuriale, a Forlì, risalente al secolo XI. Si trattava di un intervento che si presentava estremamente pericoloso e difficile da eseguire, ma grazie all'abilità dei due vigili romani incaricati l'operazione venne magistralmente condotta impiegando con perizia e rapidità la scala romana in dotazione al Corpo.
Nel 1895 l'ing. Ettore De Magistris, valido Ufficiale del Corpo dei Vigili nonché assistente di geometria analitica e proiettiva dell'Università di Roma, scrisse un trattato sulla scala romana e sul calcolo della sua stabilità, rispondendo così ad una specifica richiesta espressa da alcuni Corpi di vigili, desiderosi di conoscere meglio questo tradizionale ed efficace strumento utilizzato dai vigili capitolini.
L'anno dopo, il 20 settembre 1896, durante una manovra di incendio presso la Reale Manifattura dei Tabacchi in Piazza Mastai, l'improvvisa pressione di un getto d'acqua fuoriuscito da una manichetta investì una scala romana di 17 metri che si spezzò, provocando la caduta del vigile Aristide Celi. Precipitato sotto lo sguardo impotente dei compagni, Celi fu trasportato in ospedale in gravissime condizioni e spirò poco dopo.

NASCITA E SVILUPPO DELLE SCALE AEREE

Ma poiché le scale ad innesto come la scala romana (peraltro utilizzata principalmente nell'Urbe ma poco conosciuta al di fuori di questa) non bastavano per avere ragione delle fiamme in tempi ragionevoli, nella prima metà dell'Ottocento furono avviati diversi studi per la ricerca o la costruzione di attrezzature alternative in grado di sopperire alle lacune fin lì patite. Intorno al 1840 l'ingegnere Pietro Lana, Comandante dei Pompieri di Torino, progettò

una grande scala a sviluppo automatico, che però non arrivò mai a essere prodotta, forse perché troppo complessa da un punto di vista meccanico. Nel 1848 l'ing. Francesco Del Giudice, Direttore della Compagnia dei Pompieri napoletani, descrisse un'altra grande scala costruita dal signor Regnier e utilizzata all'estero per "soccorrere gl'infelici sorpresi in un incendio", e una scala inglese utilizzata a Londra nello stesso periodo già molto simile alle successive scale a sfilo azionate a mano e che mostrò con disegni dettagliati.

Ma fu soltanto nel 1863 che venne realizzata la prima vera scala aerea, a innesto, in grado di affermarsi sul mercato a tal punto da divenire per lungo tempo un riferimento per i corpi pompieri italiani ed europei. Era la scala Porta, dal nome del costruttore lombardo che ne fu inventore e produttore. Montata su un carro a quattro ruote trainabile a mano o con cavalli, era costituita da un numero variabile di pezzi che, innestati l'uno sull'altro, potevano arrivare ad altezze variabili comprese tra i 20 e i 30 m. Il primo di questi pezzi, imperniato al carro della scala, ne consentiva l'elevazione fino a un angolo di 78° di elevazione massima con un apposito verricello.



Il Corpo dei Vigili di Roma utilizzò la sua prima scala aerea il 3 luglio 1870, durante alcune manovre dimostrative eseguite nel grande cortile del Belvedere in Vaticano. Era presente alle manovre anche il costruttore della scala, l'ing. Paolo Porta in persona. La scala Porta in seguito fu utilizzata anche dai pompieri di Parigi.

Nonostante all'epoca rendessero servizi notevoli, queste scale avevano comunque l'inconveniente di richiedere troppo tempo e soprattutto troppo spazio per il montaggio a terra e la manovra, oltre all'impossibilità di variarne la lunghezza nel corso dell'intervento. La scala veniva infatti montata in orizzontale quasi a livello del piano di terra, quindi veniva innalzata con un verricello che avvolgeva due funi metalliche di tiro.

Tutti questi inconvenienti furono superati con le successive scale a sfilo, lunghe generalmente tra 12 e 24 m, il cui "sviluppo" era ottenuto grazie a meccanismi ingegnosi, che facevano scorrere l'uno sull'altro i vari pezzi. Tra queste le più famose erano il tipo "Canciani" realizzato ancora dalla ditta Porta e dalla società L'Italiana e quelle costruite all'estero dalla Magirus di Ulm e dalla Lieb di Biberacke.

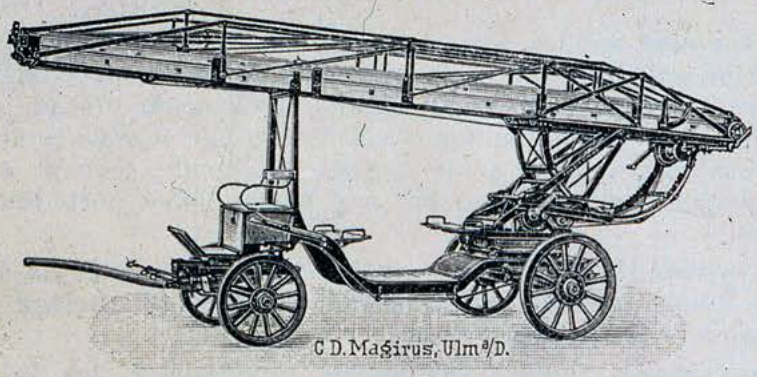
Nelle scale a sfilo i tronchi di scala, paralleli e sovrapposti, erano tenuti insieme da tiranti e funi metalliche e scorrevano l'uno sull'altro mediante una pressione diretta sugli scalini, o più spesso per tramite di un verricello alla base della scala. Insieme alle scale Porta ebbero un certo successo anche le scale aeree a sfilo dell'ingegner Rocco di Napoli, che ottenne il diploma d'onore all'Esposizione di Torino nel 1884, e il tipo Manfredi di Reggio Emilia.

Una innovazione molto importante fu l'introduzio-

Echelle pivotante Magirus, type DVI, nouveau modèle,

construction légère pour des hauteurs entre 16 et 18 mètres.

CONCESSIONARI GERLACH & C. - MILANO



position de transport.

Grande résistance
à la charge

Stabilité
extraordinaire

dressée et tournée en arrière.

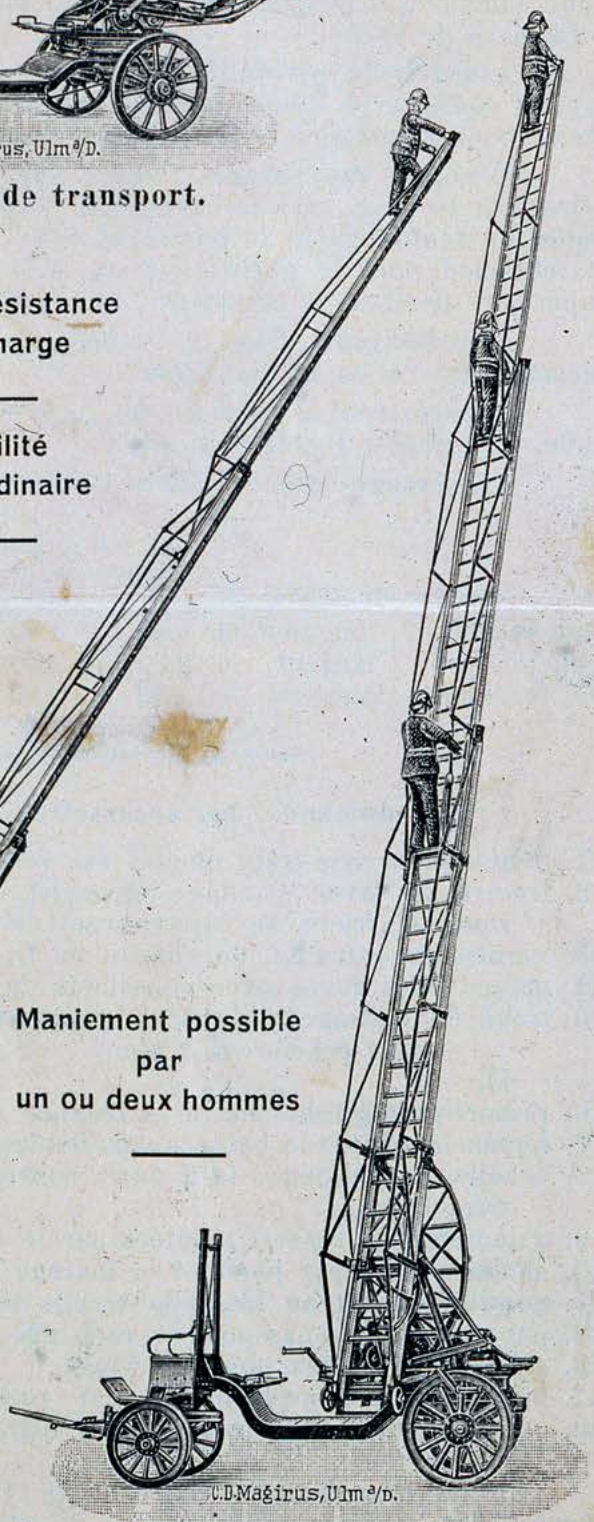
Grande simplicité.

Poids minime.

Transport facile.

Maniement possible
par
un ou deux hommes

Echelle tournée sur le côté et inclinée à 65°.



Position normale (78°)

ne delle scale aeree a sviluppo meccanico, che potevano essere sviluppate in verticale nel solo spazio occupato dai relativi carri e quindi offrivano il vantaggio dell'impiego in località ristrette. La paternità dell'invenzione della scala aerea meccanica (a vite e a contrappeso) deve essere attribuita all'ingegnere Paolo Schmahl, costruttore e tecnico della J.G. Lieb dal 1876. Da allora anche le altre ditte costruttrici concorrenti, compresa quella del cavalier Porta, iniziarono a produrre scale aeree a sviluppo meccanico, per non perdere mercato e restare al passo coi tempi.

Un ulteriore miglioramento delle condizioni di lavoro si ebbe con l'introduzione della piattaforma girevole. La paternità di questa invenzione spetta alla casa Magirus, che a luglio 1893 presentò, al Congresso dei Pompieri di Monaco, il primo modello di scala girevole che raggiungeva un'altezza di 24 metri. La piattaforma girevole, applicata poi anche alle scale Porta e a quelle della casa Lieb, consentì un uso della scala ancora più rapido perché permetteva di utilizzarla in qualunque direzione (indipendentemente da quella del carro), con l'introduzione dei tre movimenti di sollevamento, sviluppo e rotazione. Soprattutto quest'ultima, la rotazione della scala su sé stessa senza muovere il carro, era un'operazione fino ad allora richiesta molto di frequente durante le operazioni di spegnimento.

In parallelo alla produzione corrente delle aziende del settore, in questo momento furono anche molti i miglioramenti del materiale di serie o le invenzioni vere e proprie scaturite dall'ingegnosità dei singoli corpi pompieri.

Abituati ad operare in condizioni difficili, spesso estreme, essi avevano comunque la capacità di ideare e sviluppare strumenti e sistemi adatti a migliorare il servizio antincendi nel suo complesso; per questo nelle falegnamerie annesse o interne alle caserme in alcuni casi furono parzialmente modificate anche diverse scale aeree, per adattarle a esigenze particolari.

Un risultato di questo lavorìo fu la scala aerea dell'ingegner Gandini, descritta nel 1917 da Cogoli e Rampini, e di fatto un miglioramento della scala Porta. Un altro, quello della cosiddetta scala a pantografo, attribuita all'ingegnere Rigoni-Guelfi, ma presto abbandonata perché meno pratica e manovrabile rispetto a quelle a sfilo. Cogoli e Rampini la descrivono così: "Questa scala è fissa su carro a quattro ruote trainabile a mano od a cavalli. La base del letto è formata da due correnti di ferro, uno per parte, con in mezzo due guide, pure in ferro, che servono di guida alla scala stessa quando deve essere sviluppata o deve rientrare nella posizione di riposo. La scala è a doppia intelaiatura in legno, con aste e catene di ferro dette di sicurezza e

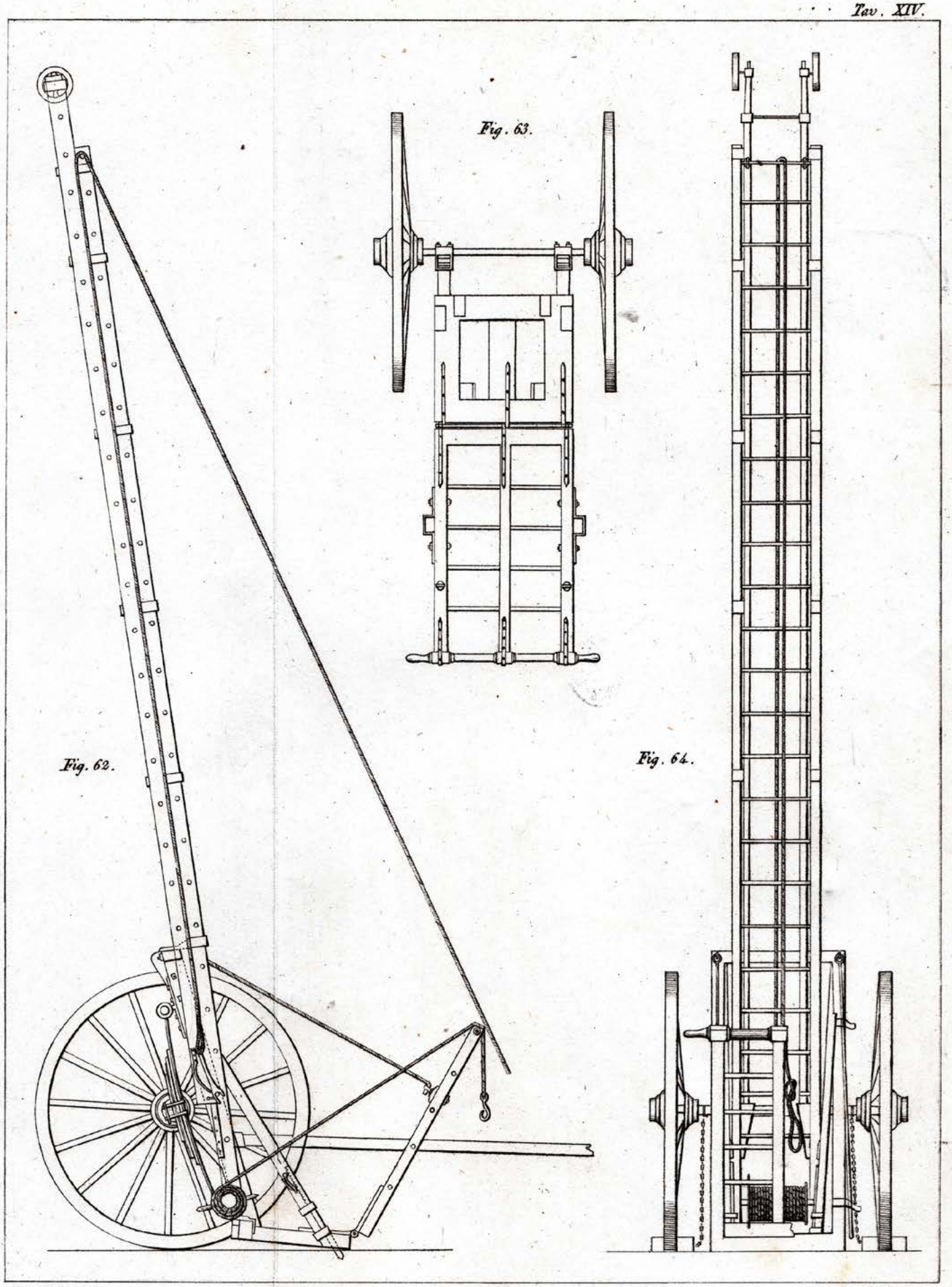
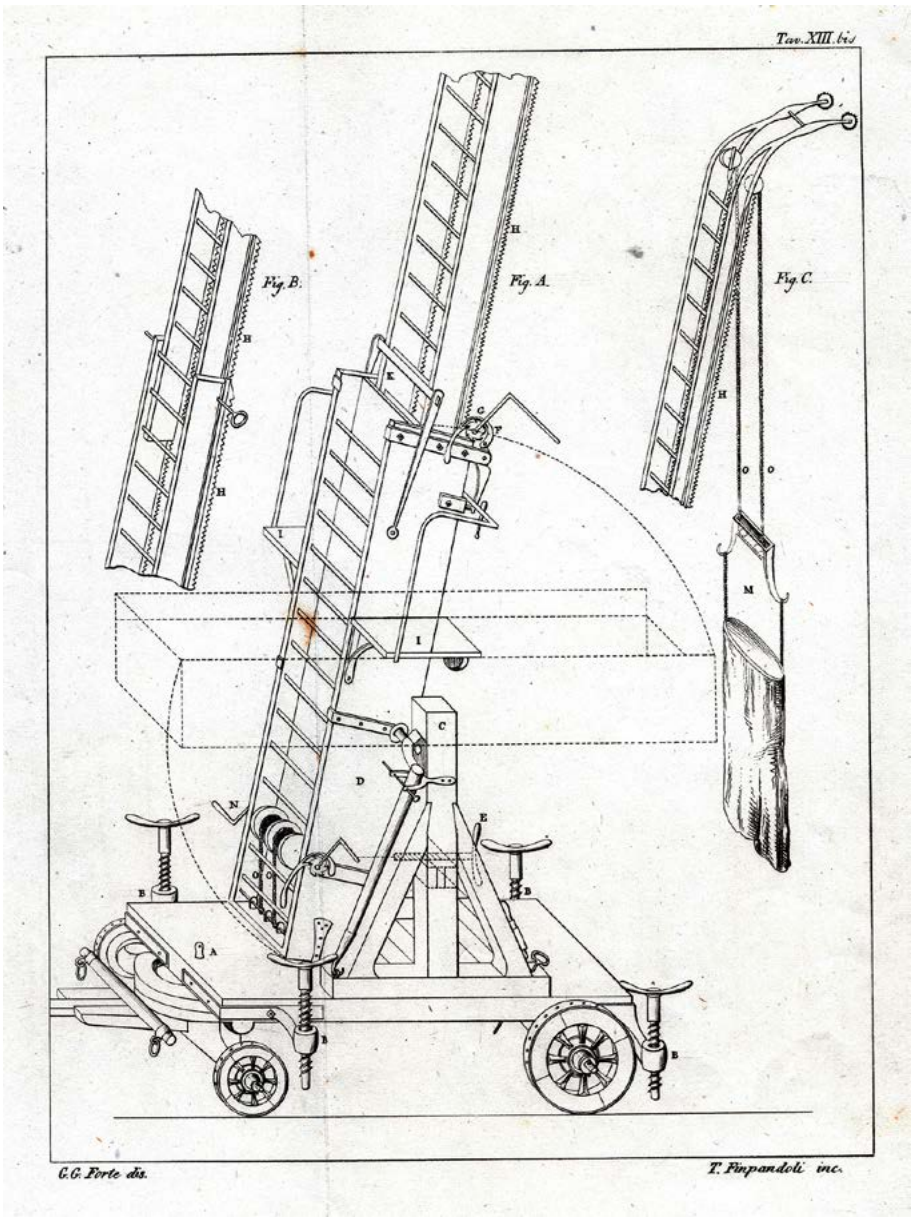


Fig. 63.
Fig. 62.
Fig. 64.
L. de Martino dis
N. Ricci inc.

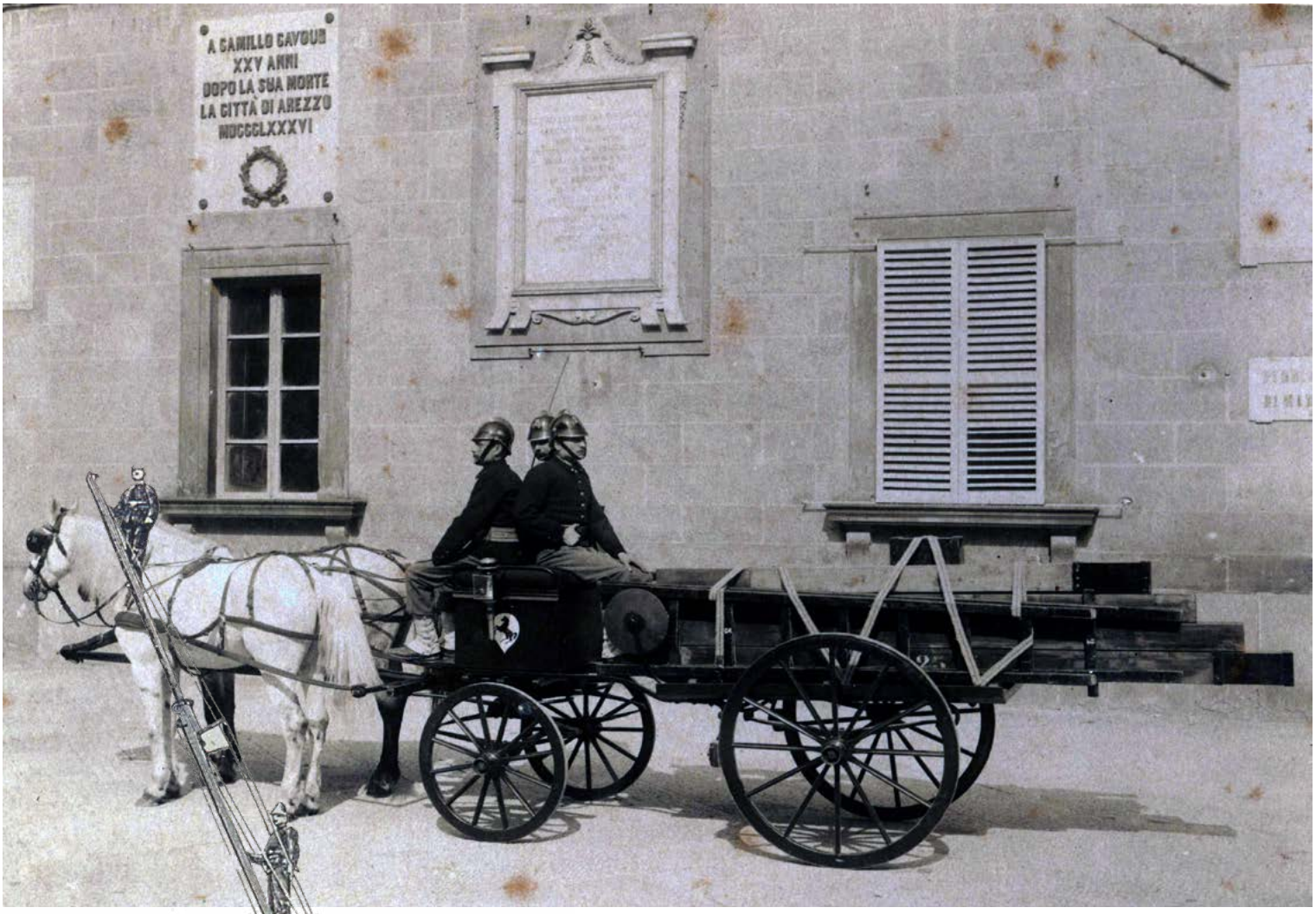


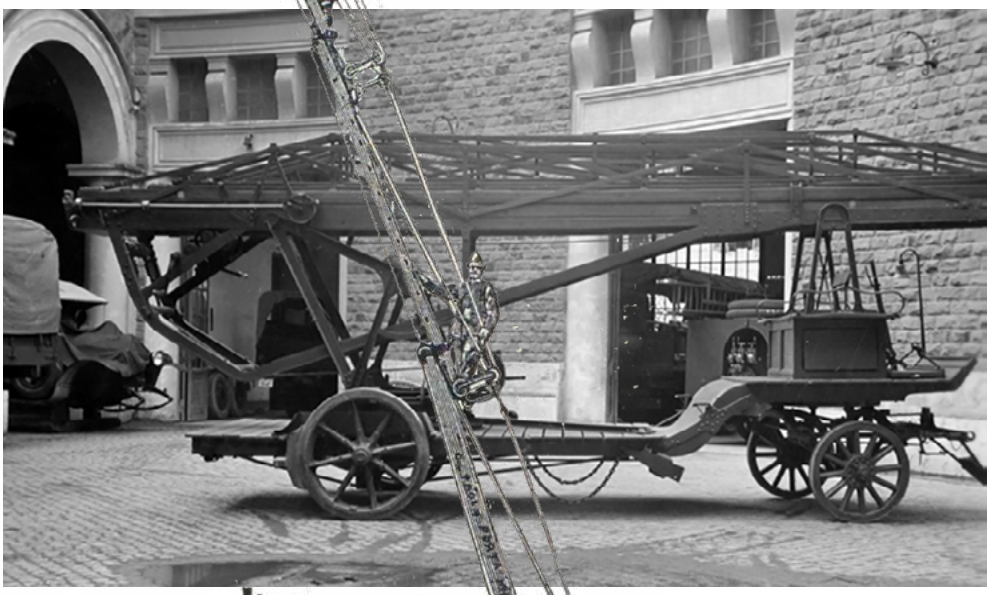
rando le manovelle che si trovano di fianco al carro, la catena, che è fissa da una parte alla base degli staggi del primo pezzo, passando fra tre rulli di ferro, dei quali il maggiore è dentato, per tornare ad essere fissa quasi alla sommità dello stesso staggio, obbliga questo pezzo di scala ad abbassarsi in modo che la sua base, la quale nella posizione di riposo si trovava in alto, si capovolge venendo a contatto con quella del carro. Per questa manovra la scala si sviluppa tutt'insieme innalzandosi con un sistema a bibao [sic!]. I puntoni di elevamento, o d'arresto, giranti su due eliche orizzontali che si trovano sopra i correnti del carro, servono per dare alla scala la voluta inclinazione e stabilità. Quando è sviluppata la si mette nella posizione di sicurezza facendo entrare negli appositi incastri i chiavistelli che si trovano alla base del primo pezzo. Per volerla abbassare, un pompiere, dopo estratti i detti chiavistelli, afferra il pignone che sta a sinistra dietro al carro, mediante il livello ad acqua che si trova fisso sul suo lato posteriore, facendo all'uopo girare due appositi volantini che ivi si trovano, ed infine si dà il freno alle ruote".

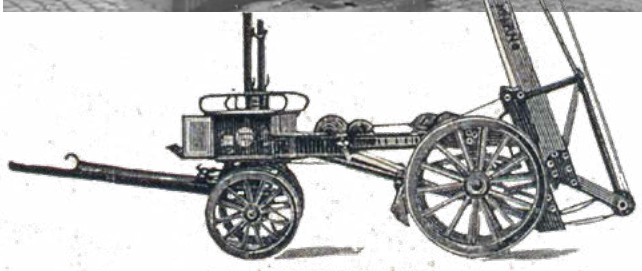
In tutto questo, all'inizio del XX secolo anche il Comandante dei Pompieri di Firenze, l'architetto Alessandro Papini, apportò alcune modifiche alle scale Porta a innesto, con l'inserimento di tiranti fissi che ne resero più sollecita la manovra (il cosiddetto sistema Papini).

Tra le ditte che in Italia producevano scale aeree, oltre alla ditta Porta milanese già citata, vanno ricordate la Brambilla Chieppi & Vaccari di Milano, L'Italiana di Milano, la Società Anonima Scale Aeree metalliche Viarengo di Torino, lo Scalificio U. Pecorelli di Rimini. All'inizio del novecento, i pompieri dei corpi di Firenze, Ravenna e Roma, acquistarono anche diverse scale della ditta Lieb, rappresentata in Italia dalla ditta Gerlach & C. di Milano.

Grande scala di Regnier, utilizzata all'estero nella prima metà dell'Ottocento per il salvataggio delle persone coinvolte negli incendi.
A pag. 18 - Scala inglese, utilizzata a Londra nella prima metà dell'Ottocento. Notevole la somiglianza con le successive scale aeree a sfilo (Del Giudice 1848, Tav. XIII e XIV).
A pag. 16 - Affiche pubblicitaria della scala girevole della Magirus.





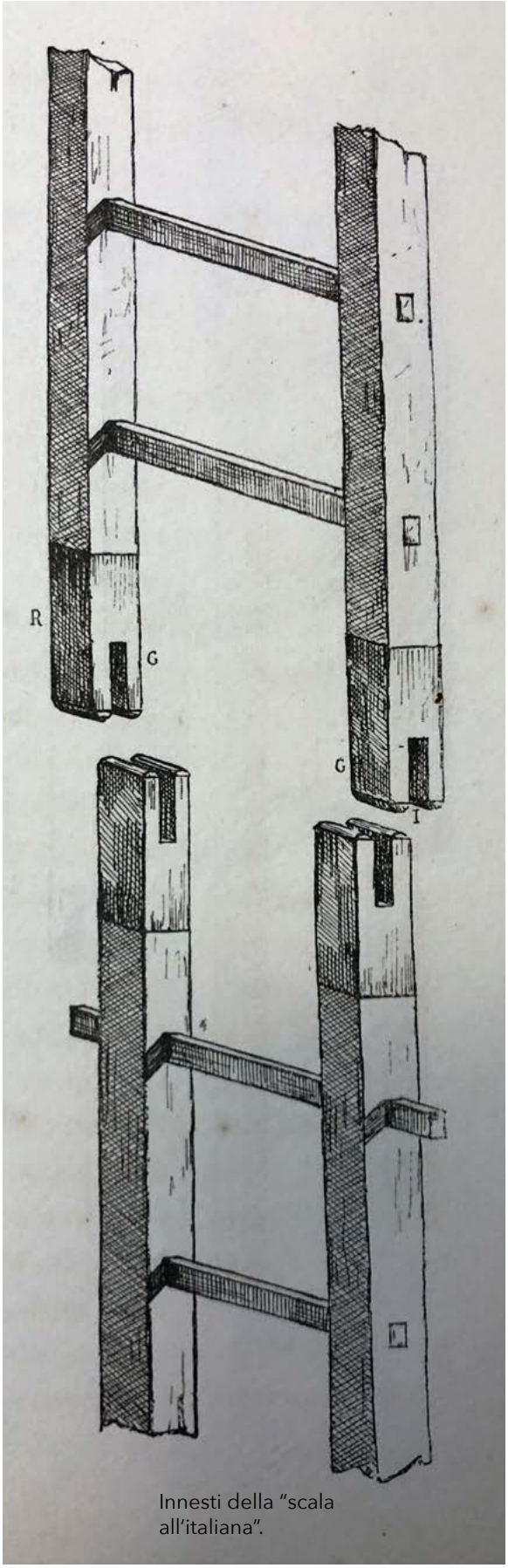


Tipo di Scala " Porta "
adottato dai più importanti Corpi di Pompieri.

Civici pompieri di Arezzo, su carro ippotrainato per il trasporto di materiale per i puntellamenti, 1911 circa. Fino ai primi decenni del XIX secolo, i pompieri raggiungevano il luogo dell' incendio spingendo a mano i loro carri. Tuttavia, in alcune località, già dalla metà del Settecento era stato introdotto il traino mediante cavalli. La disponibilità di questi animali era collegata alla presenza di scuderie, appartenenti ad appaltatori privati (di solito gli stessi che li fornivano per gli omnibus e i tram), ubicate in vicinanza delle sedi dei vigili. Questa soluzione non eliminava comunque del tutto le difficoltà operative a causa dei lunghi tempi di approntamento e preparazione dei carri di soccorso. Inoltre i cavalli una volta giunti in prossimità dell'incendio, si innervosivano ed imbizzarrivano se venivano raggiunti da qualche lapillo. Per ovviare al problema li si ricopriva con teli antifiamma (Biblioteca DCPST).
Scala aerea trainata Magirus nel piazzale interno della caserma Ostiense di Roma.
A pag. 21 - Pubblicità della ditta del Cav. Paolo Porta (scale aeree). Oltre che dai pompieri per gli interventi di soccorso, le scale Porta erano utilizzate per vari altri scopi (ristrutturazione palazzi, opere di manutenzione all'interno delle chiese o lungo le vie cittadine).

Rimodernazione della facciata esterna di un palazzo

Tinteggiatura e **verniciatura** con l'uso della ***Scala Porta*** e ***Ponticelli.***



Innesti della "scala all'italiana".

LA SCALA ITALIANA

Agli inizi del XX secolo la più famosa delle scale utilizzate dai pompieri della penisola era la cosiddetta "scala all'italiana", allora un po' diversa dalla omonima scala attuale.
In uso almeno dalla metà dell'Ottocento, non ne esisteva un tipo solo e alcuni modelli erano composti da cinque pezzi che, una volta innestati, raggiungevano un'altezza complessiva di 13 metri (rispetto ai 10,33 metri della scala italiana utilizzata oggi). La larghezza di ciascun pezzo era di 70 centimetri alla base e 50 centimetri in sommità, i loro staggi erano di pioppo e i gradini di frassino. L'ultimo gradino di ogni pezzo usciva dagli staggi sette centimetri e i tre pezzi intermedi, oltre a questa sporgenza, avevano un incastro in alto e in basso che servivano a innestarli l'uno sull'altro.
Ogni staggio era fasciato di lamiera di ferro alle due estremità, per maggior solidità complessiva e per agevolare l'innesto degli altri pezzi. Il terz'ultimo gradino di ogni pezzo di scala era dipinto di nero. Rispetto alla scala italiana attuale l'altra significativa differenza era nella presenza di un anello in ferro fissato sulla parte destra di ogni pezzo di scala (poco sotto la sporgenza del gradino), che serviva per appendere un gancio con carrucola entro cui scorreva una corda con un altro gancio, che serviva per l'innalzamento degli altri pezzi. La manovra complessiva era eseguita da quattro pompieri chiamati *serventi*.
Ogni corpo di pompieri aveva sia un proprio metodo di montaggio sia un proprio tipo di scala, con numeri dei pezzi che potevano variare anche di molto (se ne conoscono anche di soli tre pezzi complessivi) e misure varie di ogni singolo pezzo. Spesso erano eseguite anche modifiche particolari, che talvolta erano sottoposte all'attenzione e al giudizio della "Federazione Tecnica Italiana dei Corpi Pompieri". Fu il caso, per esempio, del Comandante del Corpo dei Pompieri di Arezzo, Giuseppe Aretini, che nel 1911 aveva apportato alcune modifiche alla scala in questione, che aveva descritto così: "[…] Con la semplicissima modificazione da me ideata, oltre a semplificare la manovra di montatura e renderla più spedita, si rimuove ogni causa, sia pur di lontano pericolo. Alle sporgenze dell'ultimo gradino dei pezzi, ho sostituito dei nasetti cilindrici in ferro del diametro di millimetri 20 (due per ciascuna parte) ed ho accorciato il labbro anteriore delle fenditure nell'estremità superiore dei singoli pezzi. […] Il pompiere, appena giunto all'estremità della parte di scala montata ed esservisi posto a cavalcioni, posa il pezzo da montare, come è indicato nella fotografia, il quale viene a trovarsi così in condizioni di equilibrio stabile; dopo ciò

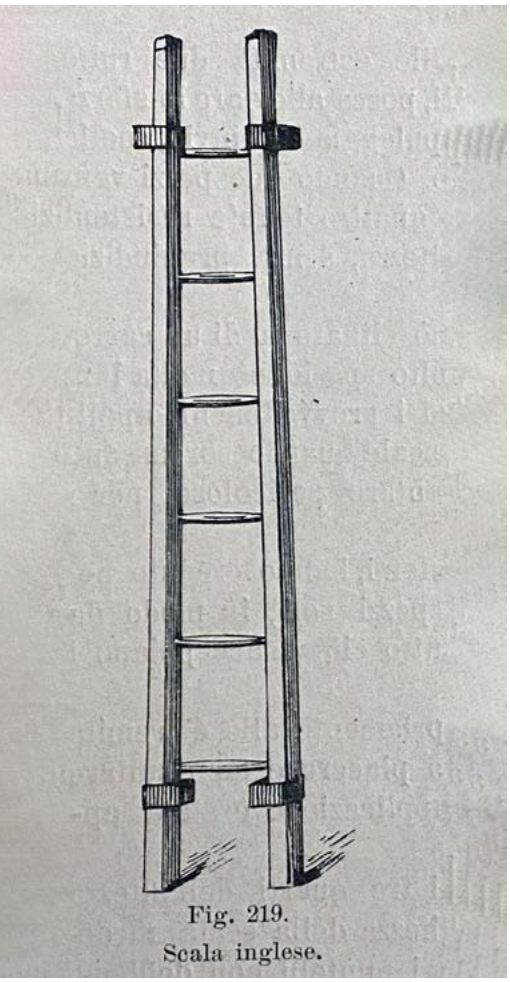


Fig. 219.
Scala inglese.

spingendo il piede contro il muro ne allontana la scala montata fino a raggiungere la disposizione della parte di scala montata e del pezzo da montare secondo la stessa linea retta, nel qual momento avviene automaticamente l'innesto dei due tratti per l'azione del peso del tratto superiore. Quindi il pompiere non ha da smuovere la scala già montata se non quando è libero di ogni suo movimento e senza alcun impaccio, e l'innesto, avvenendo automaticamente, non lo preoccupa affatto. Diversi corpi di pompieri hanno introdotto la modificazione da me ideata e se ne trovano pienamente soddisfatti".

Per quanto ogni tipo di miglioria nel tempo fosse stato comunque utile, durante gli anni Venti del Novecento – nell'ambito del processo più vasto di sviluppo e di nazionalizzazione dei servizi e delle tecnologie antincendio del Paese – si manifestò anche la necessità di fissare una volta per tutte le regole relative alla scala italiana, a cui ogni corpo di pompieri avrebbe dovuto in seguito fare riferimento.

Fu così che il 6 maggio 1931 la manovra per il montaggio della scala italiana fu standardizzata, quando la Federazione Tecnica Nazionale dei Corpi Pompieri d'Italia pubblicò un piccolo volume, edito dalla rivista Il Pompiere italiano, che ne spiegava una volta per tutte i passaggi e ne fissava le misure generali e particolari cui attenersi. Fu il momento in cui per la prima volta fu fissata la lunghezza di 10,33 metri della scala in questione montata al completo. In proposito, queste furono le parole del presidente di allora della Federazione, on. Bruno Mendini: "Questa istruzione della manovra della scala italiana, attrezzo principe del pompiere, frutto di lunghi anni di pratica esperienza da parte di egregi comandanti e di provetti ufficiali, esce sotto gli auspici della nostra Federazione, curata nel testo e nelle illustrazioni, con vero intelletto d'amore, dall'ing. Setti, redattore infaticabile della nostra rivista. Nel presentare a voi questo lavoro, che, eliminando diversità di metodi di manovra, fissa per sempre, in forma unitaria quanto semplice, l'uso di uno dei più importanti attrezzi del milite del fuoco, mi auguro che ogni corpo pompieri adotti tali norme senza varianti o mutilazioni. Lo richiede il senso di disciplina, che mai ha fatto difetto nel vigile del fuoco; lo esige l'opera diuturna che la nostra Federazione sta perseguendo per l'unificazione dei materiali e dei mezzi di estinzione, di cui il presente opuscolo è una prima significativa prova". Per un confronto con quanto accadeva all'estero sullo stesso tema, vale la pena ricordare che più o meno nello stesso periodo nei corpi pompieri degli Stati Uniti d'America, tra i più avanzati del momento, erano già in uso scale a mano a sviluppo telescopico in alluminio mentre in Gran Bretagna, che vantava corpi pompieri altrettanto capaci, le scale erano a sviluppo telescopico e non a innesto, erano quindi simili alle nostre scale a sfilo, ma erano di nuovo di legno come quelle italiane e non d'alluminio.

C.D.MAGIRUS.ULM.

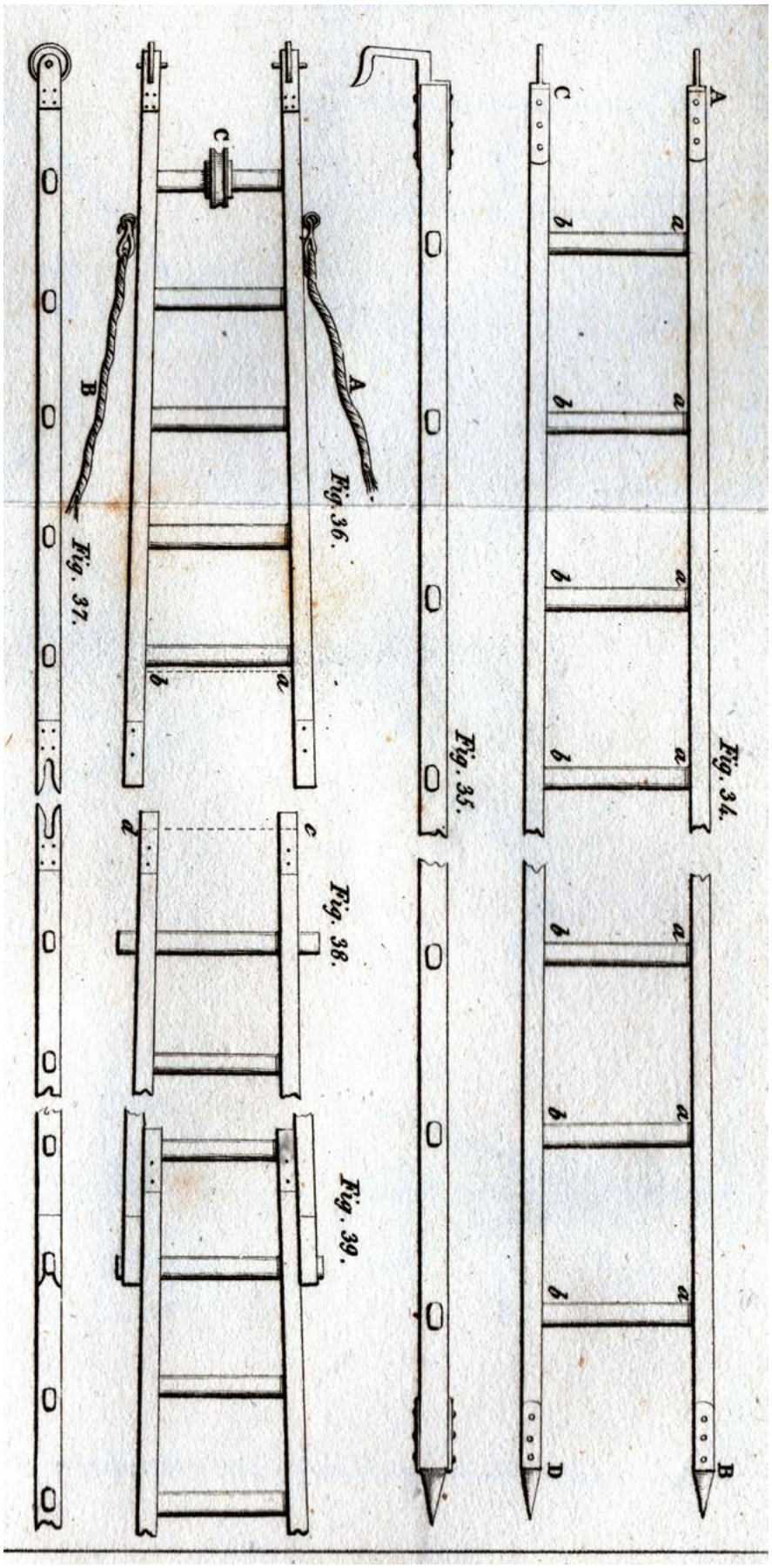
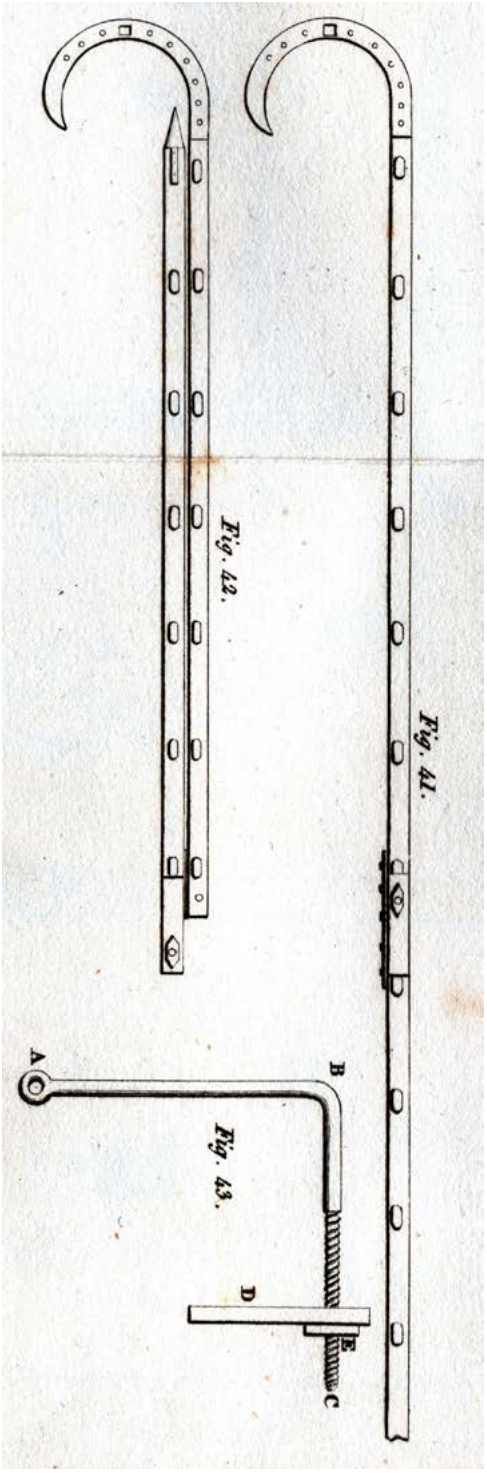


Fig. 34.
Fig. 35.
Fig. 36.
Fig. 37.
Fig. 38.
Fig. 39.

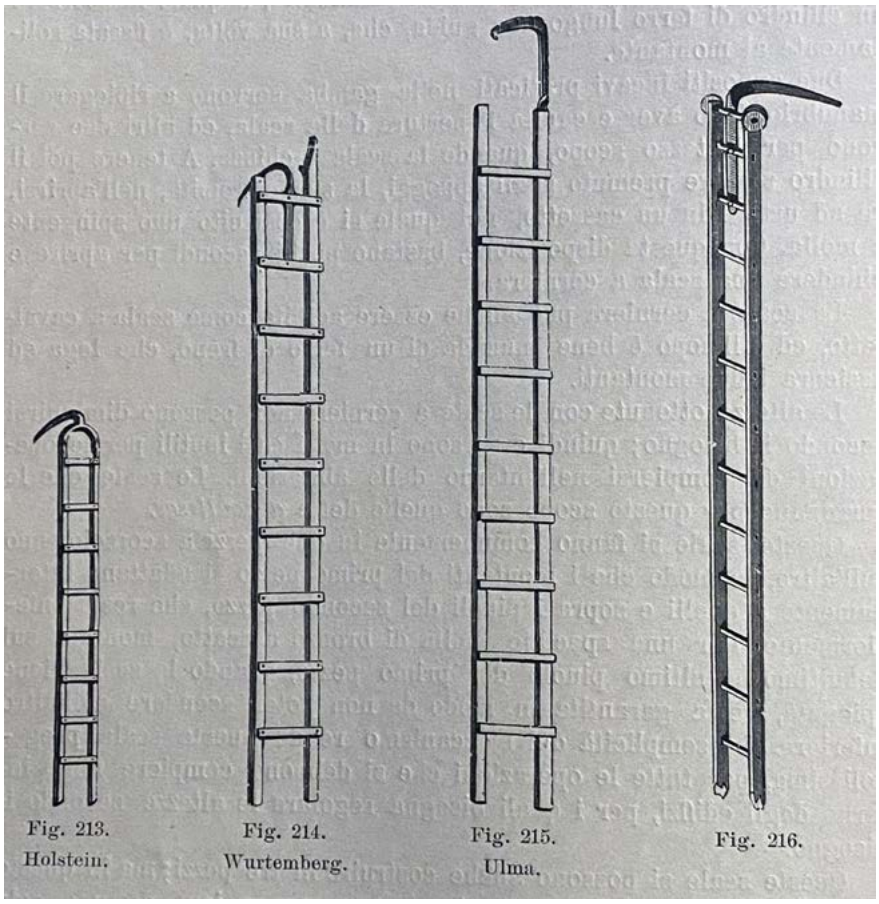
SCALE A GANCI E A RAMPONI

All'inizio del Novecento, le scale a ganci o a ramponi erano in uso in tutti i paesi, sia europei che d'oltre oceano, ed erano più o meno abbastanza simili tra loro. L'elemento caratteristico era per tutte, ovviamente, un gancio solo o più ganci, che consentivano di ancorarle a balconi, muri o finestre.
Alla fine degli anni Venti in Italia si sviluppò un confronto ampio e veemente, a tratti non privo anche di note persino polemiche, sull'opportunità o meno di adottare la scala a ramponi nostrana (a due ganci) o la cosiddetta scala americana (a un solo rampone), utilizzata soprattutto dai pompieri di New York ma parzialmente diffusa anche in Italia. Il palcoscenico di questo scontro-confronto furono le pagine delle riviste Il Pompiere italiano e Coraggio e previdenza, dove protagonisti vari, comandanti o ufficiali, parteggiarono per l'una o per l'altra. Era il periodo dell'avvio concreto della nazionalizzazione dei corpi pompieri, quindi del confronto serrato anche sulla unificazione dei relativi mezzi e delle attrezzature. La scala a ramponi corrispondeva all'italiana scala a due ganci, che alla fine fu preferita a quella a un rampone (o gancio) solo, cioè a quella detta americana. A difesa della prima si era schierato in particolare l'ingegner Tosi, Vice-Comandante dei Civici Pompieri di Milano; per la scala americana aveva invece parteggiato il solo Ferdinando Cusani, fondatore e Comandante dei pompieri volontari della "Società difesa incendi" di Carate Brianza. Nel suo complesso l'acceso confronto coinvolse, comunque, anche altri rappresentanti sempre dei pompieri di Milano in difesa delle posizioni di Tosi e alcuni ufficiali dei pompieri di Palermo, anch'essi orientati a favore della scala a due ramponi; di fronte, quindi, a schieramenti così netti da parte della maggioranza, fu così che alla fine quest'ultima fu preferita da tutti a quella a un rampone solo. Ciò nonostante, una descrizione della scala americana a un solo rampone era contenuta ancora molti anni dopo in un Manuale

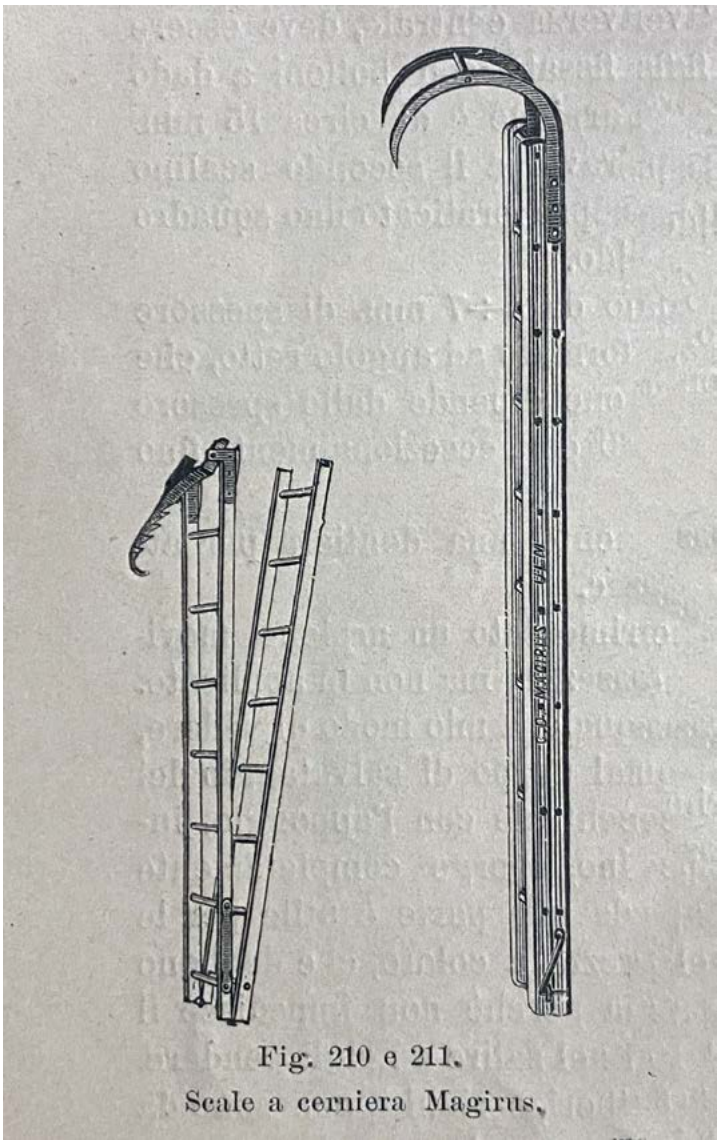
Scale ad arpioni curvi e ad arpione dentato.
A pag. 23 - Pompiere civico di Arezzo impegnato nella fase di montaggio della Scala Italiana, 1911 circa (Biblioteca DCPST). Parte della "scala inglese".
A pag. 24 - Sezione di scala all'italiana del 1851 e manovra di scalata ai tetti della fine del 1800.



Scala a cerniera utilizzata dai pompieri nel 1851. (Del Giudice 1851, Tav. IV).
Scale ad arpioni tedesche.

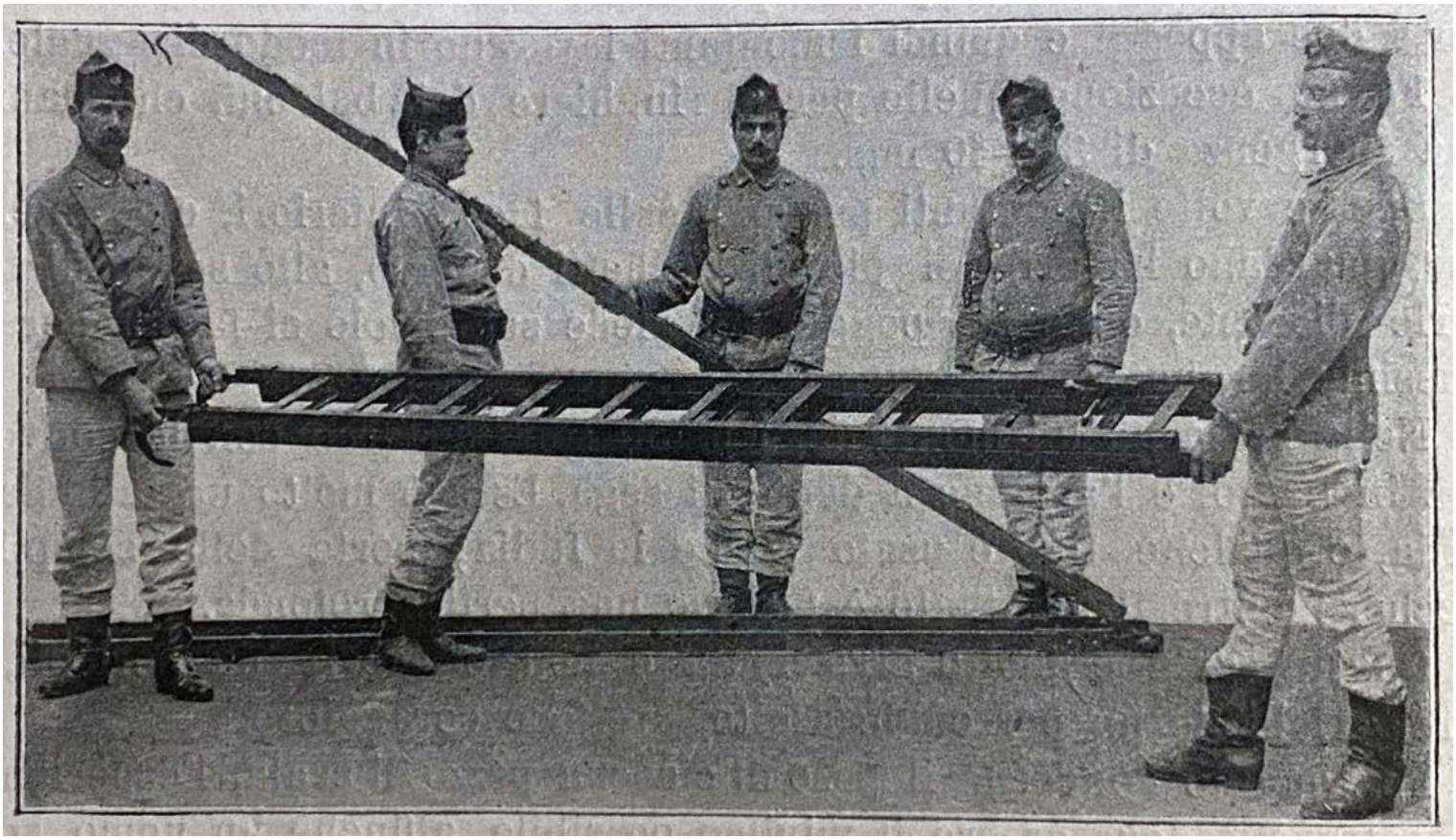


di istruzione del 1979, dove però era specificato che "salvo casi specialissimi, nelle scalate conviene dare la preferenza alla scala a due ganci, presentando questa, in confronto con quella americana, maggiore maneggevolezza, maggior stabilità e sicurezza".
Come già la scala italiana, anche la scala a ganci inizialmente aveva misure e caratteristiche costruttive che variavano da corpo pompieri a corpo pompieri, e anche loro spesso erano modificate o adattate a particolari esigenze locali dall'ingegno di comandanti e ufficiali vari. Era stato per esempio il caso della cosiddetta scala ad arpioni sistema Penna: una scala a ganci formata da due pezzi uniti da una cerniera a chiusura automatica ideata nel 1907 dal Comandante Penna dei Pompieri di Cremona. Di nuovo in Il Pompiere moderno del 1917, di Cogoli e Rampini, è una descrizione efficace della scala a ganci in uso nel penultimo anno della Prima Guerra Mondiale, e che allora era lunga 4,50 metri, larga 25 centimetri e con ganci a squadro oppure ricurvi a semicerchio. Questo il giudizio dei medesimi autori circa la preferenza sul tipo di ganci: "Confrontando questi due tipi di ganci non sappiamo con precisione a quale dare la preferenza essendoché entrambi offrono requisiti buoni o cattivi, sebbene di indole diversa. Per essere giusti però, l'applicazione dei ganci ricurvi, abbraccianti nell'interno tutto lo spessore del davanzale, offre mezzo al pompiere di compiere su di essa scala maggiori esercizi che non su quella con ganci a squadro che però è più facilmente maneggiabile come manovra". La scala era divisibile in due parti uguali unite fra loro per mezzo di due cerniere, che servivano appunto a doppiarla e sdoppiarla. Venticinque anni dopo, nel 1942, le misure della scala a ganci avevano



Scale a cerniera realizzate dalla Magirus a fine '800.
Scala *a coulisses* e a cerniera in dotazione al Corpo dei Pompieri di Napoli.

subito qualche piccola variazione: la lunghezza era divenuta di 4,56 metri, che diventavano anche 4,81 metri considerando lo spazio relativo alla parte interna della curvatura dei ganci; l'apertura del gancio era di 58 centimetri e la larghezza della scala di 22,5 centimetri. Ancora allora, era però specificato che erano sempre "in uso anche scale a gancio con dimensioni diverse e ganci di altre forme". Col tempo si avranno variazioni ulteriori anche nelle misure e nei dettagli costruttivi delle scale a ganci; sempre nel Manuale di istruzione per il personale del Corpo Nazionale Vigili del Fuoco del 1979 vediamo, per esempio, che l'apertura dei ganci era stata ridotta a 38 centimetri, dai 58 centimetri del manuale del 1942.



AGOSTO 1931 - IX

N. 8 - ANNO XXVII

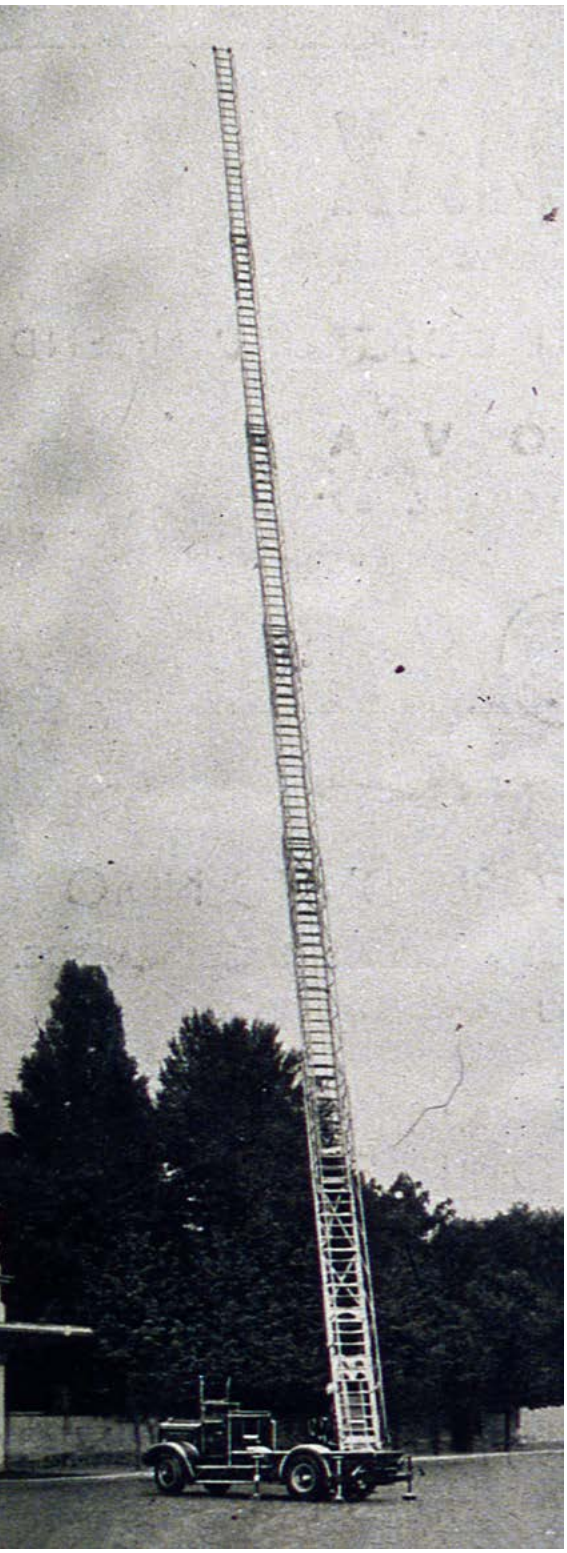
IL POMPIERE ITALIANO

Magirus

AUTOSCALA
IN ACCIAIO

METRI 46

SOC. AN.
Bergomi
MILANO



Pubblicità dell'autoscala "Magirus" di 45 metri di sviluppo, in dotazione ai Corpi di Roma, Genova e Napoli negli anni '30 del 1900.

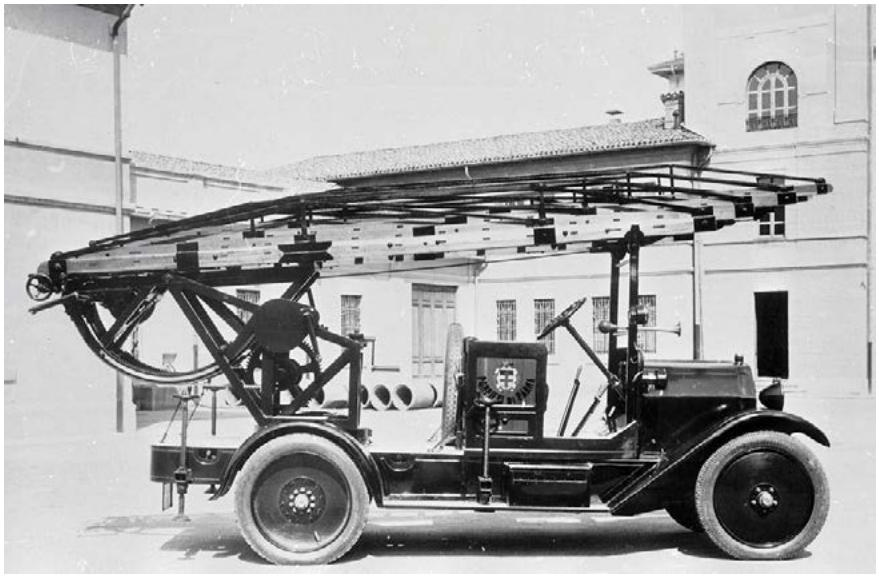
AUTOSCALE MECCANICHE A SVILUPPO AUTOMATICO

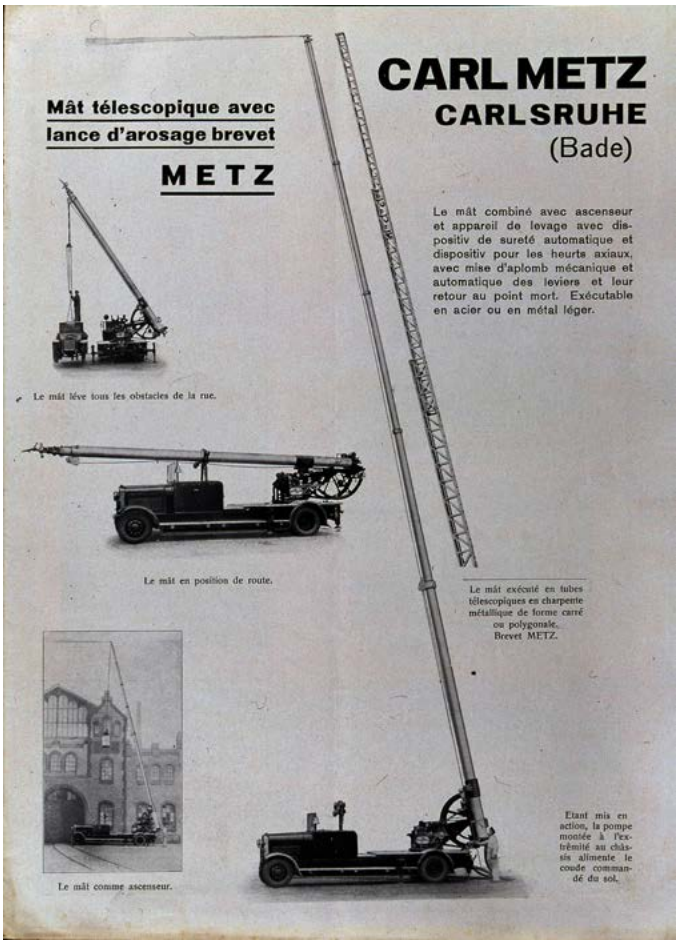
All'inizio del XX secolo altre innovazioni riguardarono le scale aeree, che divennero sempre più efficaci perché comparvero i primi esemplari di autoscale: scale aeree montate su autoveicoli a vapore o a benzina. Le tre manovre di elevazione, sviluppo e rotazione erano però ancora effettuate con verricelli a mano. Sul finire del primo decennio del novecento entrarono in commercio le prime scale a sviluppo automatico, ottenute per applicazione su quelle meccaniche di un piccolo motore supplementare a gas o ad aria compressa, ma che poteva anche essere elettrico o a benzina. Per mezzo di quest'ultimo si otteneva comunque l'intero sviluppo della scala in tempo brevissimo e senza eccessivo impiego di personale. Una ulteriore trasformazione dell'intero sistema delle autoscale, riguardò la sostituzione del legno con strutture tubolari in acciaio che, oltre a essere più leggere, erano più sicure e più elastiche, e offrivano anche durata e resistenza maggiori agli agenti atmosferici. Grazie a queste strutture in acciaio le autoscale furono in grado di raggiungere altezze sempre più importanti, fino alla scala meccanica realizzata interamente in acciaio nel 1931 dalla Magirus di Ulm, che per la prima volta arrivava a 38,40 m d'altezza. Come mostrano alcuni cataloghi d'epoca, sul finire degli anni trenta la stessa Magirus costruiva scale in acciaio che arrivavano addirittura a 54 m.
Negli anni in cui iniziò ad operare il neonato Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco furono acquistate dalla Magirus due tipologie di autoscale, medie su telai Fiat 626 e Alfa Romeo 500 che si sviluppavano fino a 26 m d'altezza e grandi su telai Fiat 634 che arrivavano fino a 54 m. Entro i primi anni della seconda guerra mondiale furono acquistati anche i primi telai Fiat a guida avanzata, come il 666, allestito sia come autoscala sia come autobotte-pompa.

Bibliografia
F. Del Giudice, Opera sugl'incendi, Bologna 1848.
F. Del Giudice, Degli ammaestramenti dell'arte di spegnere gli incendi, Napoli 1851.
E. De Magistris, Della Scala romana e calcolo della sua stabilità, Roma 1895.
G. Aretini, Modificazioni alla Scala Italiana, Arezzo 1911.
P. Cogoli, G. Rampini, Il Pompiere moderno, Milano 1917.
Scale Porta. Cav. Paolo Porta inventore delle "scale aeree". Casa fondata nel 1863, s.l. [Milano?] 1921.
B. Setti, a cura di, Manovra della scala italiana, Milano 1932.
M. Condolo, Automezzi italiani per i Vigili del Fuoco, Brescia 2005.
A. Fiorillo, Mezzi ed equipaggiamenti di pompieri e Vigili del Fuoco, 1900-1941, in M. Cavriani, P. Spagnesi, a cura di, Il Corpo Nazionale Italiano dei Vigili del Fuoco: storia, architetture e tipi di intervento al tempo della sua costituzione (1900-1945), Roma 2013.
A. Fiorillo, I Vigili di Roma tra l'era Napoleonica e il Risorgimento, 2022.
Riviste Coraggio e Previdenza e Il Pompiere Italiano.

L'autoscala "Magirus" di 38,40 metri di sviluppo, in dotazione al Corpo di Torino nel 1931.
Nelle foto l'automezzo viene presentato al Colonnello L. Montague il 18 maggio del 1945, a pochi giorni dalla conclusione del conflitto bellico. L'Ufficiale inglese venne designato dal Governo Militare Alleato, Ufficiale Regionale per il Piemonte per i Servizi Antincendi.
Piccola nota storica.
Il Tenente Colonnello Montague rimase incredibilmente sorpreso 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.
I vigili, in tutte le sue componenti, già all'indomani della Liberazione, si lavorarono giorno e notte, prodigandosi per rimettere in efficienza gli automezzi e i materiali.

MERCEDES-BENZ-METZ
Kraftfahr-Leitern





Autoscala a sviluppo meccanico e con piattaforma girevole dei pompieri di Parma.
Pompieri azionano un'autoscala Magirus da m. 26 a sviluppo automatico e con piattaforma girevole.
Vigile del fuoco manovra un autoscala (1940 circa).
Pubblicità del braccio telescopico prodotto dalla "Metz".
Da pag. 32-34 - Copertine di riviste riportanti incidenti occorsi a Pompieri e Vigili del Fuoco nel tempo.

LA DOMENICA DEL CORRIERE

	NEL REGNO	ESTERO
Anno	L. 15,-	L. 30,-
Semestre	» 8,-	» 16,-

Per le inserzioni rivolgersi all'Amministrazione del *Corriere della Sera* - Via Solferino, 28 - Milano. 4

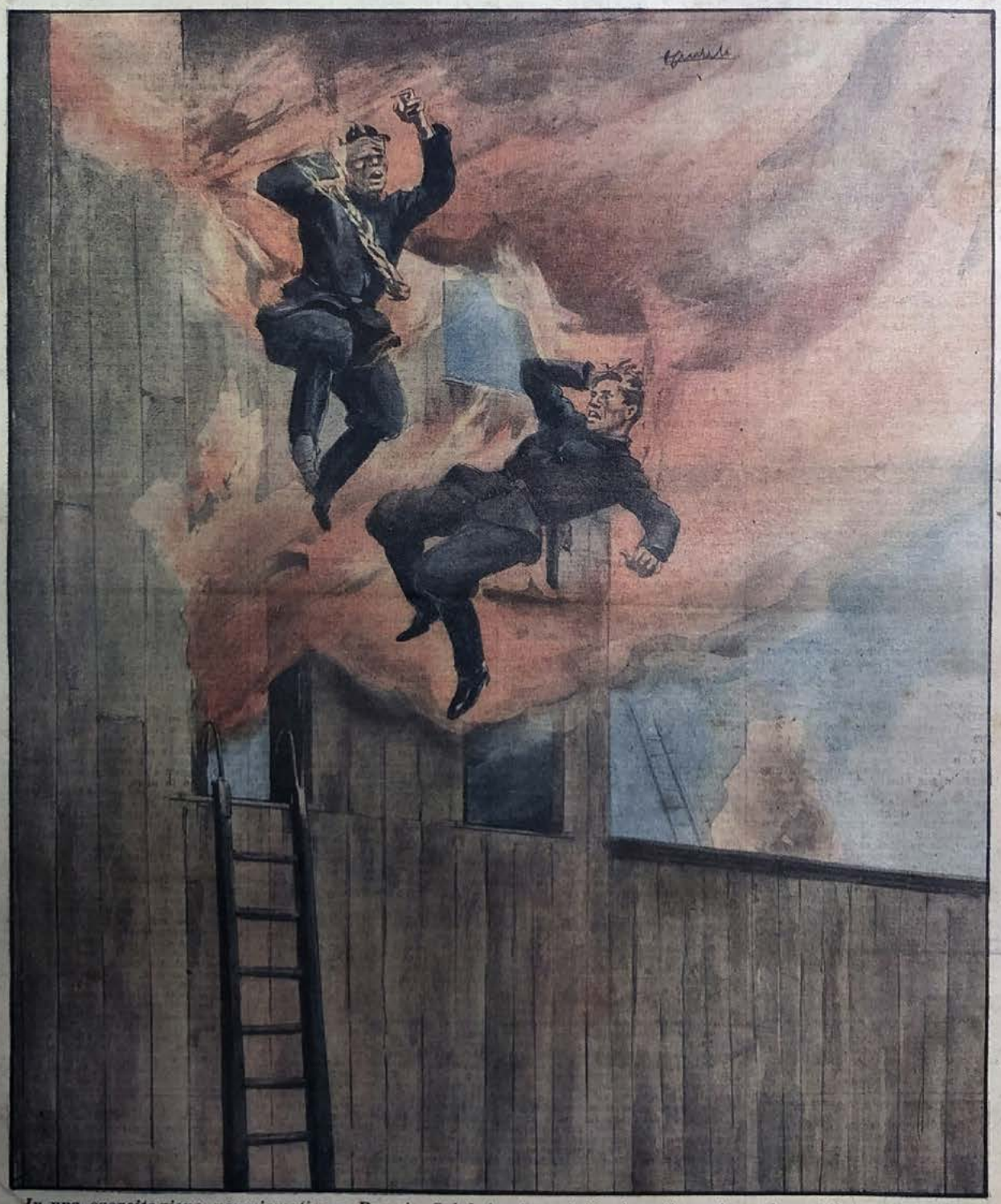
Si pubblica a Milano ogni settimana

Supplemento illustrato del "Corriere della Sera"

Uffici del giornale: Via Solferino, 28 - Milano

Per tutti gli articoli e illustrazioni è riservata la proprietà letteraria e artistica, secondo le leggi e i trattati internazionali.

Anno XXXI — N. 39. 29 Settembre 1929 - Anno VII. Centesimi 30 la copia.



In una esercitazione pompieristica a Reggio Calabria, due vigili rimasti in cima al castelletto, eretto per una manovra d'incendio, sono stati investiti dalle fiamme, e, non potendo servirsi dei mezzi di soccorso predisposti, si sono gettati a terra, riportando gravi ferite. (Disegno di L. Ricchetti).

Nella regione mineraria di Gouzon (cantone di San Gallo) un gruppo di pompieri stava manovrando una nuova scala, allorchè questa, in seguito a falsa manovra, andava a toccare una conduttura elettrica ad alta tensione. Tutti gli uomini furono gettati a terra e quattro di essi rimasero uccisi sul colpo. (*Disegno di* Vittorio Pisani).

LA DOMENICA DEL CORRIERE

Supplemento settimanale illustrato del nuovo CORRIERE DELLA SERA - Abbonamenti: Italia, anno L. 1165, sem. L. 625 - Estero, anno L. 1765, sem. L. 925

Anno 52 — N. 51 17 Dicembre 1950 L. 25,—

Esercizi pericolosi. Durante un saggio tecnico dei vigili del fuoco, a Pisa, in seguito al cedimento di alcune corde, il ventaglio delle scale su cui erano arrampicati tredici militi sbandava lateralmente, precipitando; e quattro di essi sono rimasti feriti. Ma nonostante l'incidente, i vigili hanno condotto a termine l'esercitazione. (Disegno di G. De Gasperi)

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 si avvalgono di qualificate e riconosciute risorse rappresentate da Enti come l'Archivio Storico del Vigili del Fuoco di Torino, 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 parte integrante dell'Associazione Pompieri Senza Frontiere - ODV. Entrambi i sodalizi sono fortemente impegnati nello studio e nella valorizzazione della memoria dei vigili del fuoco.

POMPIERI SENZA FRONTIERE

EREDITA' STORICHE STATI GENERALI

Quaderni di Storia Pompieristica

www.impronteneltempo.org
www.pompierisenzafrontiere.org