

MUSEO STORICO

DEL CORPO NAZIONALE DEI VIGILI DEL FUOCO



MANTOVA



tre lune

***guide* lune**

Museo Storico del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco

Mantova
Catalogo 2004

Con il contributo di



COMUNE DI MANTOVA



PROVINCIA DI MANTOVA

© 1999 Tre Lune Edizioni Mantova
di Luciano Parenti & C.

Seconda edizione luglio 2004

ISBN 88 - 87355 - 23 - 1

In copertina: *Autopompa modello Seagrave Continental, 1924.*

www.trelune.com

Il Comune di Mantova ha sempre favorito le iniziative finalizzate alla raccolta di oggetti, strumenti e beni che fanno parte di mestieri, usi e valori storici, strumenti ritenuti fondamentali del progredire della vita sociale; il Museo Storico dei Vigili del Fuoco è una importante testimonianza di tutto questo.

Nel Museo, oltre che ad attrezzature e automezzi speciali e tipici, si trova un insieme di frammenti di storia con ampi squarci di leggenda.

Del resto, singolare e irripetibile è la storia del Museo che vede al suo interno reperti che sanno di sacrifici, di speranze, di dedizione ad un lavoro che è anche una missione.

Inoltre i cimeli che si possono ammirare richiamano ad una rilettura dei cambiamenti storici e tecnici della nostra civiltà.

Questo catalogo vuole essere un racconto per immagini attraverso carri, carrozze, autobotti e antiche divise.

Ne abbiamo sostenuto e favorito la stampa come ricordo di uomini sempre pronti alla dedizione verso l'umanità, amati e stimati da tutti in tutti i tempi.

Il Comune di Mantova ha sempre guardato con orgoglio, ammirazione e gratitudine ai Vigili del Fuoco, inseriti da sempre nella realtà sociale del territorio ed oggi, con questo volume, cerca in qualche modo di ringraziarli facendo conoscere un Museo unico nel suo genere.

Eristeo Banali
Assessore alla Cultura
Comune di Mantova

I Musei, di là dalle definizioni ufficiali, mettono insieme la vera ricchezza di una comunità. Naturalmente ci riferiamo a una ricchezza culturale, ad un patrimonio che trasmette, innanzitutto, la storia e i valori di un consorzio civile. Tale ricchezza, eppure, acquisisce anche un peso economico rilevante quando diventa parte di un ben organizzato sistema culturale e turistico in grado di attrarre e convogliare l'interesse e l'attenzione del grande pubblico.

La Provincia sta dedicando, proprio per queste ragioni, energie e risorse ad un vasto progetto di valorizzazione e promozione dei Musei Mantovani. Entro breve tempo il Sistema Museale Mantovano sarà una realtà efficace ed efficiente e - certamente - riuscirà a far crescere un circuito virtuale di riscoperta dei luoghi e delle raccolte mantovane. Il lavoro e l'impegno dei diversi soggetti interessati hanno già materializzato nei fatti un'importante scelta politica; i nostri musei si sono trasformati da luoghi della conservazione a spazi attivi della memoria della comunità, spazi in cui didattica, iniziative, laboratori, ricerche, studi e pubblicazioni rendono conto di una brillante vitalità culturale e di un collegamento ideale per la conoscenza approfondita del territorio.

Nell'ambito di questo patrimonio museale emergente il Museo Storico dei Vigili del Fuoco occupa un posto di particolare rilievo. Il percorso espositivo racconta, infatti, la storia di un'istituzione da sempre vicina alla gente e che la gente considera con rispetto e sentimenti d'affetto.

Allo stesso tempo il contenitore, la sua sede, ha offerto l'opportunità del recupero architettonico di ambienti del Palazzo Ducale utilizzati, nel passato, come scuderie. Lo spazio del museo, dunque, si colloca in uno degli angoli più preziosi del centro storico di Mantova proponendo, in un ambiente importante, macchine e strumenti carichi di storia e suggestione e la testimonianza della complessa lotta fra l'uomo e l'ira devastatrice del fuoco.

Roberto Pedrazzoli
Assessore alla Cultura
Provincia di Mantova

Introduzione

La millenaria lotta dell'uomo contro la furia devastatrice del fuoco iniziò ad avvalersi di organizzazioni, di tecniche e di mezzi particolari, fin dall'epoca romana.

Gli studi di idraulica di Leonardo da Vinci e, più avanti nei secoli, quelli continuati dagli scienziati illuministi, prepararono il terreno alle grandi evoluzioni del 1800.

La civiltà delle macchine, nei primi decenni del 1900, consentì uno sviluppo che prosegue anche ai giorni nostri.

Coraggio, scienza e necessità, uniti ad una straordinaria passione nell'opera svolta al servizio della collettività, furono da sempre alla base dell'attività dei Vigili del Fuoco. Delle loro imprese non si sa molto, siamo portati a scorrere sempre più in fretta le cronache, alle quali peraltro quegli uomini spesso modesti come gli antichi artigiani da cui discendono, hanno sempre preferito rifuggire. Eppure a quegli oscuri protagonisti di innumerevoli episodi di valore civico ed umano, va da sempre la simpatia della gente e, quando capita di incontrarli, anche oggi l'immaginario collettivo ne resta impressionato.

Per questi motivi è un'esperienza fuori dal comune compiere una rivisitazione delle testimonianze a nostra disposizione dell'evoluzione tecnica dei mezzi, delle documentazioni grafiche, delle raccolte di immagini e dei filmati disponibili presso il Museo Storico del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, posta a disposizione del pubblico.

Il Museo è stato inaugurato nell'ottobre del 1991 in occasione del 50° anniversario dell'istituzione del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

L'interesse dimostrato dai visitatori fin dai primi giorni di apertura, anche quando il Museo era una superficie molto più ridotta dell'attuale e non poteva esporre molti reperti che si possono ammirare oggi, ha premiato l'opera dei Vigili impegnati nel proporre ai cittadini, ed in particolare a quelli più giovani che compongono le popolazioni scolastiche, elementi che possono definire, sia pure sommariamente l'identità culturale, le tradizioni del Corpo Nazionale.

L'iniziativa che si ricollega a molte altre simili da tempo attuate in diversi stati europei, ma unica in Italia, è in un certo senso un invito alla collettività a riappropriarsi di

questa struttura così vitale dello stato, affinché, conoscendola meglio, possa essere sentita più vicina e resa ancor più efficace.

Visitando il Museo Storico, che ha trovato un'importante collocazione in una parte abbandonata del complesso monumentale del palazzo Ducale di Mantova, è possibile avvertire il respiro di altri tempi fra macchine, attrezzature, divise ed antichi elmi.

Ci si può sentire, per poco tempo, partecipi di un mondo sempre animato dal coraggio e dalla costante applicazione di questo esclusivo esercito di combattenti per la vita, anche se poco conosciuto dai cittadini, ma gratificato dalla gente che ha avuto occasione di conoscerli specialmente nel momento dei bisogni più svariati e durante i loro interventi.

A dare un'efficiente struttura ai primi Vigili del Fuoco fu l'imperatore Augusto nell'anno 6 d.C. e, fin da allora, nell'Impero Romano, tale istituzione fu tenuta in grandissima considerazione.

Tale organizzazione ebbe un grande sviluppo con l'avvento dell'Imperatore Napoleone Buonaparte nel 1810, a seguito di un incendio di vaste proporzioni con un bilancio pesantissimo in vite, decretò la nascita del Battaglione Genio Pompieri a Parigi e di Compagnie di Genieri Pompieri su tutto il territorio del suo Impero e quindi anche in molte zone dell'Italia.

In Italia ancora prima dell'unità nazionale tutti i Comandi dei Vigili del Fuoco erano riuniti nella Federazione Tecnica dei Pompieri.

È italiano il primo idrobalo (pompa da incendio con funzionamento rotatorio-oscillatorio) inventata a metà del 600, come pure la prima scala mobile; sempre in Italia vengono poi pubblicati i primi trattati scientifici sull'arte di spegnere gli incendi.

Nel 1908 nel terremoto di Messina i Pompieri offrono il primo esempio di Protezione Civile mentre, durante la seconda Guerra Mondiale, il Corpo è mobilitato sotto il fuoco nemico con un immane sacrificio di vite umane.

In Italia il 27-2-1939 con la legge n.33, nasce il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco, ma solo il 27-12-1941 con la legge 1570 che conteneva le nuove norme per l'organizzazione dei servizi antincendi, i regolamenti, le disposizioni amministrative, legge che completava la 33 del 1939, si istituisce ufficialmente il CORPO NAZIONALE VIGILI DEL FUOCO.

Il 12-10-1941 presso le Scuole Centrali Antincendio a Roma inizia il primo corso per sottufficiali dei Vigili del Fuoco.

Nel 1943, in piena guerra, data la sua specialissima caratterizzazione, quella dei Vigili del Fuoco, è l'unica unità che viene mantenuta in vita dal regime.

La bandiera dei Vigili del Fuoco rappresenta secoli e secoli di attività e di dedizione, è il simbolo di uomini che hanno fatto il proprio lavoro con grande umiltà, con lo spirito di chi non ha nulla da vincere.

In questa grande famiglia vanno compresi tutti, dal vigile ausiliario che svolge il servizio militare, al vigile che spegne l'incendio, agli uomini addetti alle varie specializzazioni, agli addestratori cui sono demandati i compiti delicati di insegnamento ai giovani, ai Tecnici, addetti, oltre che all'importantissimo compito della prevenzione incendi, al servizio di soccorso, ai Comandanti Provinciali, agli Ispettori Regionali, ai Funzionari del Ministero e all'Ispettore Generale che ha il compito di organizzare e l'onore di seguire tutti.

Se fare il Vigile del Fuoco per molti è stato un sogno, se farlo è un onore, farlo bene è un privilegio.

L' edificio del Museo Storico dei Vigili

L'edificio in questione compare sulla pianta prospettica della città di Mantova eseguita da Gabriele Bertazzolo nel 1596 (n. 152, 153 e 158), indicato come Cortile della mostra e Stalle. La stessa denominazione compare sulla seconda pianta prospettica di Mantova pubblicata nel 1628.

Nel catasto urbano di primo impianto, conosciuto come catasto teresiano (dal nome dell'imperatrice Maria Teresa d'Austria che lo aveva promosso), lo stabile compare sulla mappa della parrocchia di San Pietro contrassegnato dalle lettere Cc e Dd.

In una successiva mappa eseguita nel 1775 dal pittore e architetto teatrale Giovanni Cadioli, nel salone grande del museo era ubicato il Regio Ducale Teatro vecchio mentre, lo spazio rimanente era adibito a scuderia ducale.

Le relative tavole d'estimo definiscono l'edificio come rimessa, scuderia, Cavallerizza, appartenente all'Erario, ovvero all'Regia Ducal Camera.

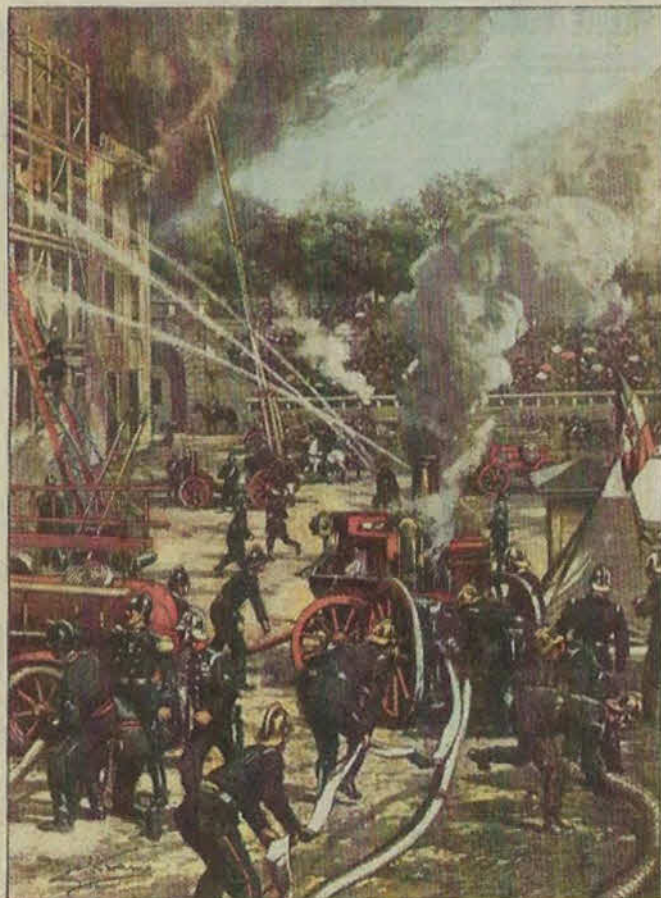
Nel catasto lombardo-veneto dal 1863, mappale n.737, l'immobile è intestato all'Erario Civile Imperial Regio e risulta essere inglobato nella "Caserma per Cavalleria e Artiglieria".

Infine da una planimetria del complesso di Palazzo Ducale del 1889 (conservata nell'archivio della Prefettura) l'immobile è nuovamente adibito a Scuderia.



LA DOMENICA DEL CORRIERE

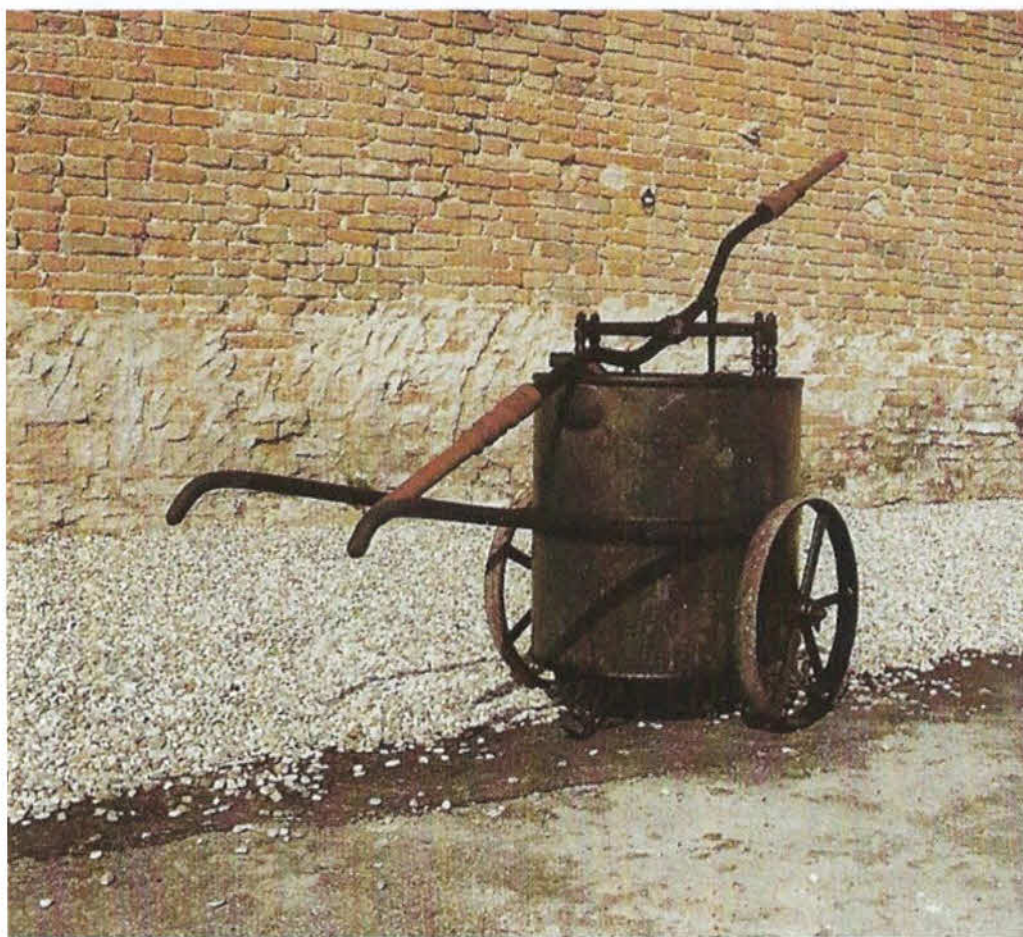
Si pubblica a Milano ogni Domenica
Dopo agli Abbonati del "Corriere della Sera"
EDIZIONE DEL DOMENICA
VIA MONTENAPOLEONE 10
MILANO
Anno VIII. - N. 32
10 Giugno 1906.
Costo del 10 (il numero).



Concorso internazionale di pompieri a Milano: gara di abilità e di destrezza dei pompieri nelle manovre.
(Disegno di A. Baccani).

"Domenica del Corriere" del 10 giugno 1906.
Concorso Internazionale di Pompieri all'arena di Milano

Pompa a mano a semplice effetto

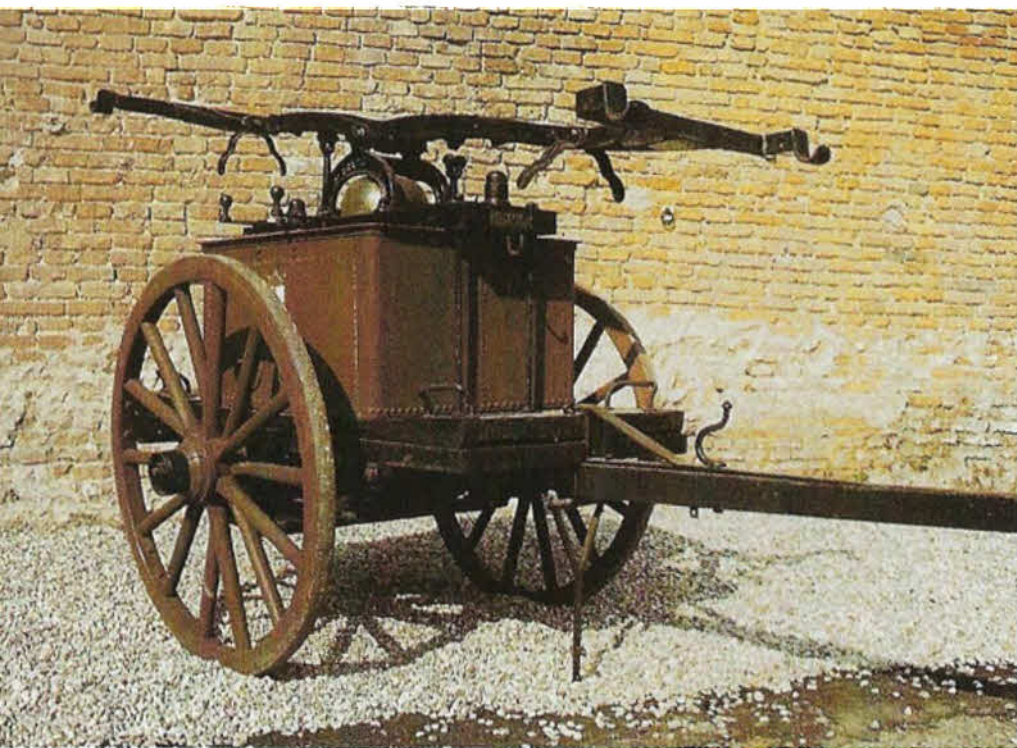


Realizzata in lamiera stagnata con cilindri e stantuffi in bronzo.

Risale alle fine del secolo XVIII (Lombardia).

Pezzo conservato

Pompa a mano su carro



Inizio XIX secolo

Costruzione austriaca con parti fuse ed in lamiera.

Macchina idraulica a semplice effetto appartenuta alla Compagnia dei Pompieri di Mantova.

Pezzo conservato

Botte in legno



Pima metà dell'800

Carro trainato a mano per il rifornimento idrico delle pompe.

Pezzo conservato

Pompa a mano su carro a cavalli



Inizio XIX secolo

Costruzione piemontese.

Cassa in legno foderata in rame con bracci pieghevoli.

Sistema a semplice effetto.

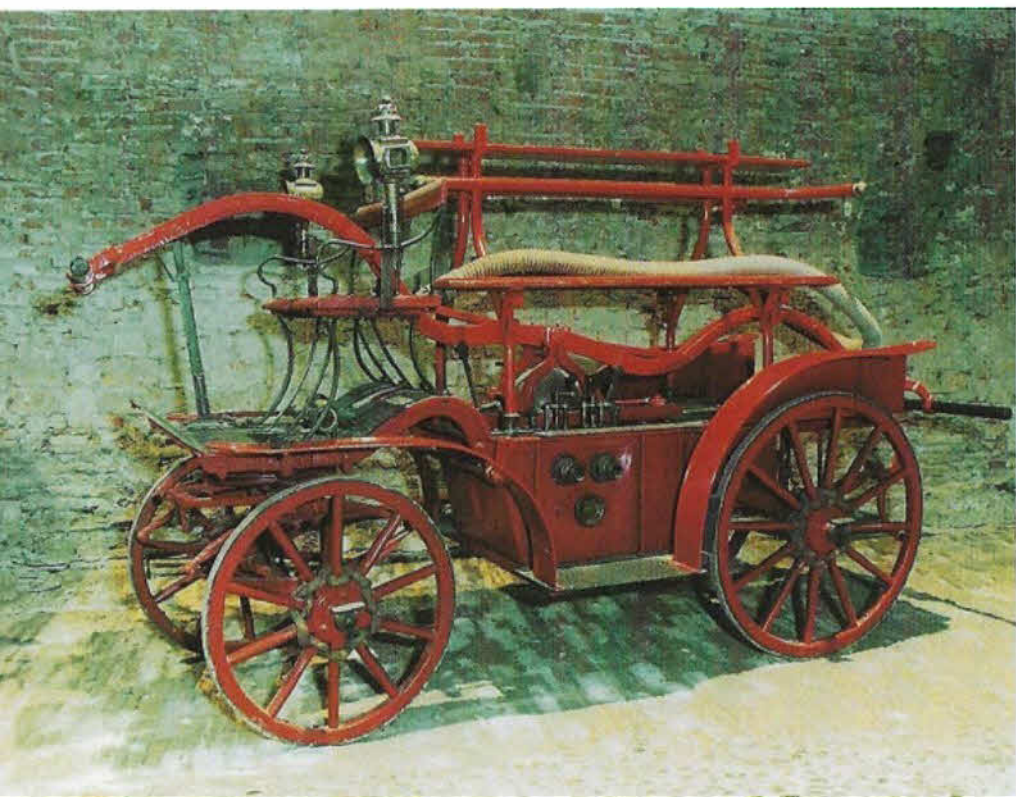
Il carro è stato parzialmente ricostruito.

Scala aerea



Scala aerea "Paolo Porta" della prima metà del 1800.
Sviluppo 18 mt.
Dono della fondazione Miniscalchi di Verona.

Carro con pompa da incendio ippotrainata



Anno 1835

Costruito dalla ditta Czernak di Teplitz (Austria)

Trasportava, oltre alle varie attrezzature, 6 uomini di equipaggio.

È stato in servizio fino ai primi anni del secolo XIX e quindi usato dal distaccamento volontario di Pinerolo.

Mezzo conservato

Pompa a mano su carro ippotrainato



Primo complesso a ruote costruito specificatamente per impiego antincendio, il più antico esistente in Italia risalente al 1850 circa.

Carro per trasporto di personale e scale



Metà del 1800

Costruzione del Lombardo Veneto.

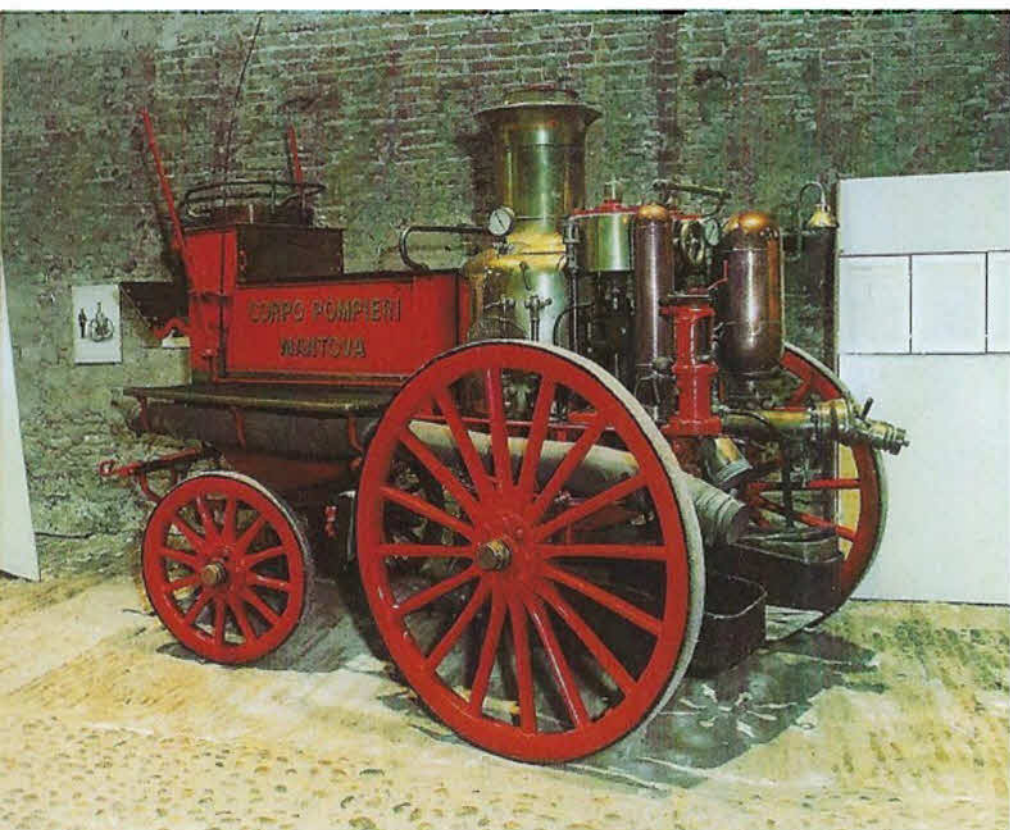
Caratteristico per il traino intercambiabile con carrello pompa o portascale.

Carro con cisterna in lamiera chiodata



Seconda metà del 1800
Costruzione tipicamente mantovana.
Mezzo interamente restaurato.

Carro con macchina a vapore "Merry Weather"



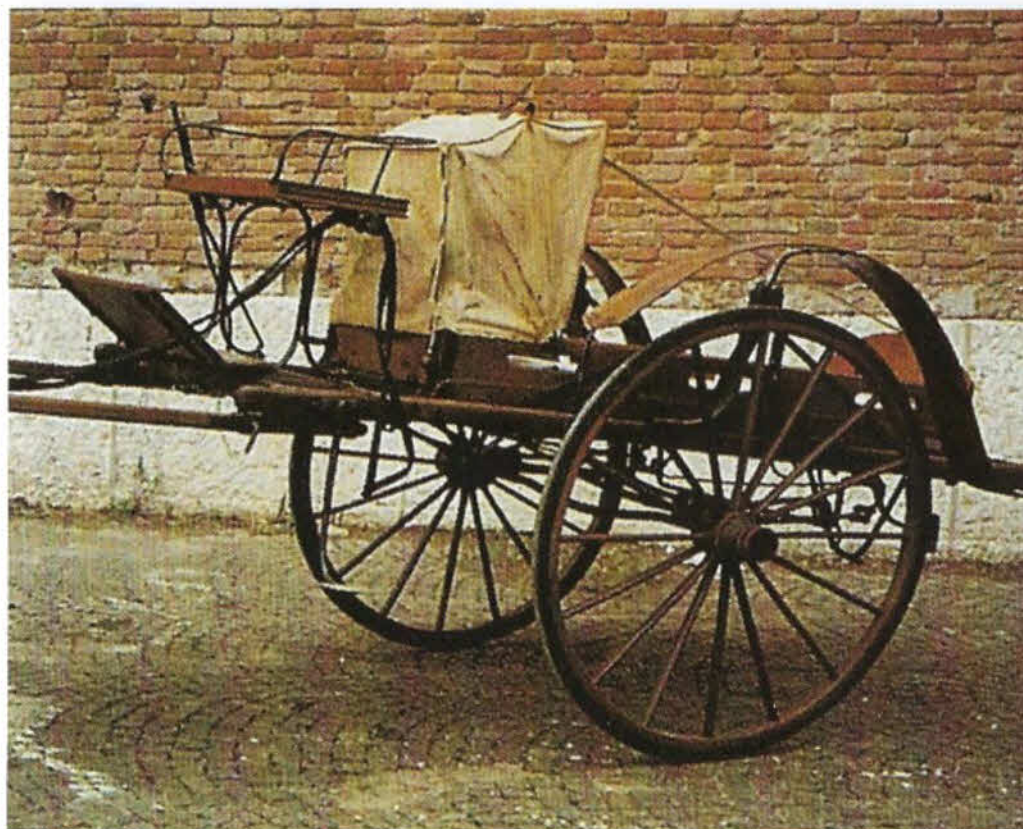
Primo complesso a ruote costruito specificatamente per impiego antincendio.

Pompa a doppio effetto con generatore a circolazione di fumi.

Portata 800 lt/min.

Anno di costruzione 1870.

Carro lettiga

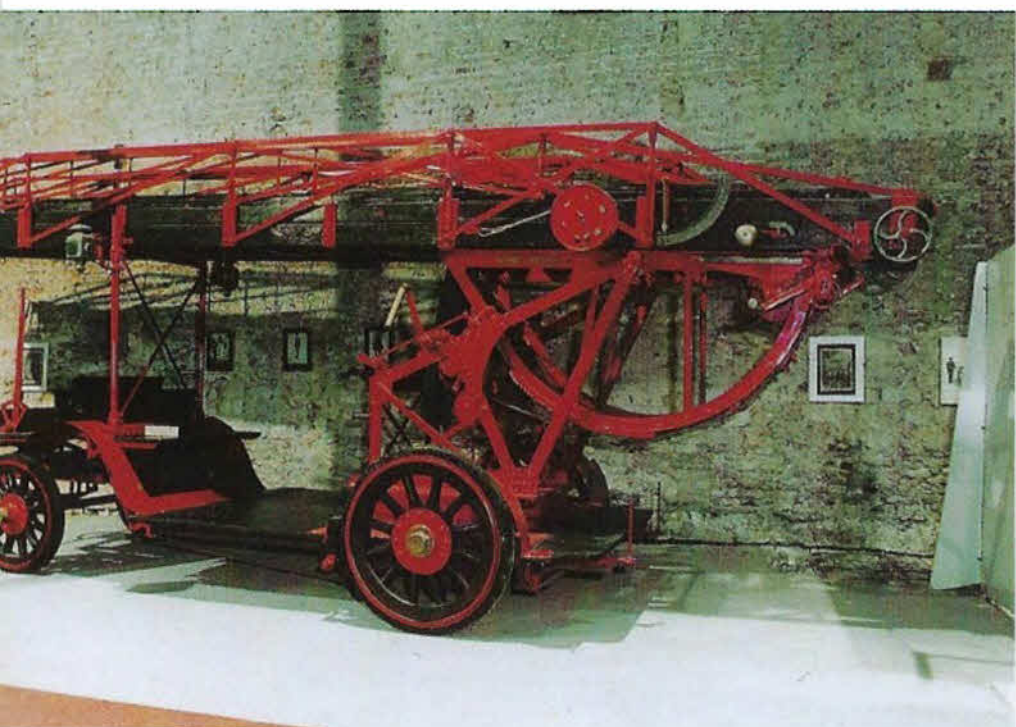


Fine 1800

Sistema scarrabile bilanciato per spostamento di feriti su barella, con sospensione ammortizzata ed inclinazione regolabile con sistemi manuali e meccanici.

Costruzione milanese

Scala aerea Magirus a 4 volate



Fine 1800

Con elevazione a nastri di acciaio e sfilamento delle volate proporzionale e simultaneo.

Dispositivo di livellamento a cremagliera con bloccaggio delle sospensioni della piattaforma.

Torretta in lamiera chiodata.

Lunghezza al massimo sviluppo mt 26.

Automezzo interamente restaurato

Bicicletta da Pompiere



Primi 1900

Nelle grandi città, dove esistevano reti di idranti efficienti, i Vigili intervenivano per il servizio celere in squadre di ciclisti composte da otto unità che precedevano i carri a cavallo e le macchine a vapore.

Attrezzati con asce, funi e manichette, i ciclisti riuscivano più volte a compiere arditi salvataggi o ad isolare gli incendi, specie di tetti, operando tagli e demolizioni.

Mezzo restaurato

Motopompa rimorchiabile Tamini



Anno 1908

Motore Fiat Tipo 60 HP. A 4 cilindri. Biblocco con valvole laterali contrapposte.

Cilindrata cm³ 9852.

Potenza CV 60 a 1100 giri/min.

Accensione a magnete a bassa tensione.

Pompa volumetrica con portata da 1100 lt/min. alla pressione di 10 ATE.

Motopompa rimorchiabile Celi Viotti



Anno 1922

Motore Fiat 101 a benzina a 4 cilindri valvole laterali.

Accensione a magnete.

Cilindrata 1460 m³.

Potenza 23 HP a 2600 giri/min.

Pompa a moto circolare oscillatorio af effetto volumetrico. Proprio sistema di vuoto con portata da 800 lt/min. alla pressione di 8 ATE.

Autopompa Fiat 502 F



Anno di costruzione 1923

Allestita dalla Fiat con pompa Tamini, centrifuga con sistema di vuoto volumetrico a 2 pistoni, 800 lt/min, 8 ATE.

Motore a 4 cilindri a benzina.

Accensione a magnete.

Cilindrata 1460 cm³, potenza 23 CV e 2600 g/min.

Velocità max 65 Km/h.

Equipaggio a 6 uomini

Automezzo interamente restaurato

Autopompa Seagrave Continental



Anno di costruzione 1924

Pompa centrifuga Seagrave da 1200 l/min. 8 ATE.

Automezzo di tipica costruzione statunitense, caratterizzato da rilevanti dimensioni ed elevata potenza.

Fu in dotazione alla Compagnia Pompieri di Mantova. Fu tra i primi mezzi in grado di produrre schiuma mediante sistema a tubo di Venturi con serbatoio di liquido schiumogeno proprio.

Motore tipo 75 a 6 cilindri.

Cilindrata 5800 cm³.

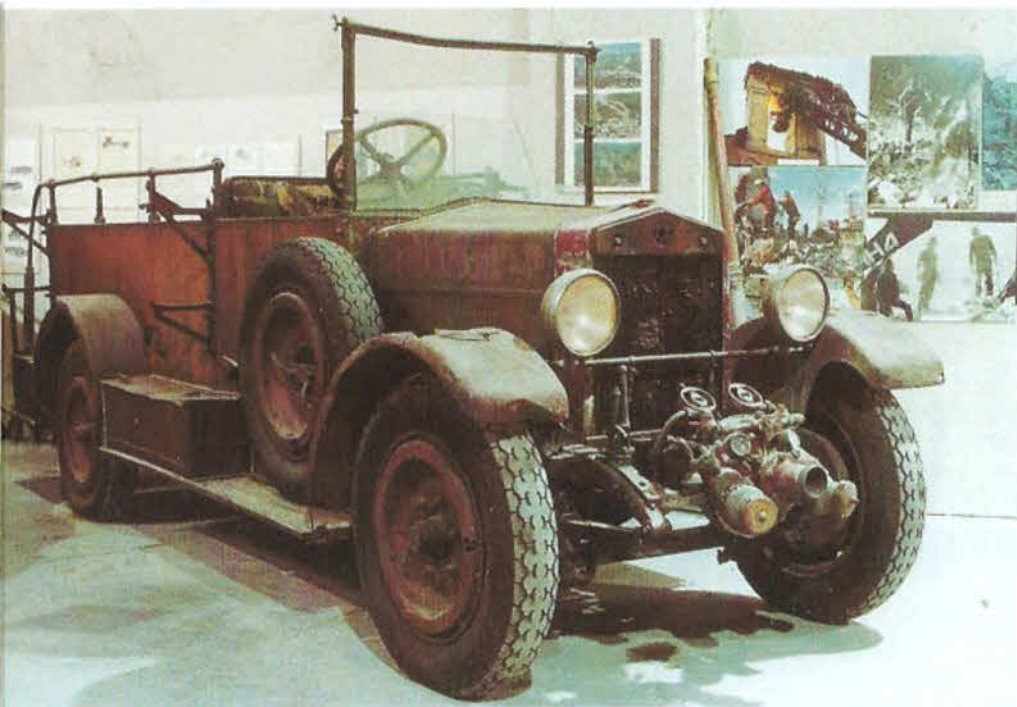
Potenza 76 HP a 3200 g/min.

Accensione a due candele per cilindro con sistema a magnete e spinterogeno. Velocità km/h. 72.

Equipaggio 4 uomini

Automezzo conservato

Autopompa Fiat 507



Anno 1926

Autopompa a pianale ribassato per migliorare la stabilità del veicolo. Rappresenta l'evoluzione e lo sviluppo della A.P. 502 del 1924.

Motore a 4 cilindri a benzina.

Cilindrata totale: 2297 cm³

Potenza/giri: CV 35/2600

Valvole laterali

Accensione a magnete

Velocità massima: Km/h. 77

Pompa assiale brev. Tamini
portata 800 lt/min ad 8 ATE

Automezzo in attesa di restauro

Autocarro attrezzato Fiat 605



Anno 1927

Rarissimo esemplare superstite di una produzione limitata di esemplari costruito dalla ditta De Zan di Belluno. Auto Telaio Fiat con motore Tipo 112.

Peso a pieno carico q.li 26.

Portata utile q.li 10.

Motore a 6 cilindri a benzina.

Accensione a magnete.

Cilindrata 3446 cm³.

Potenza HP 46 a 2400 g/min.

Peso rimorchiabile Kg. 1000.

Equipaggio 5 uomini con motopompa barellabile.

Automezzo interamente restaurato

Autopompa SPA 25 C 10



Anno 1929

Costruzione Fiat Spa. Pompa Fiat centrifuga con sistema di vuoto volumetrico brev. Tamini con portata di 1500 l/min. alla pressione di 8 ATE.

Peso complessivo 3200 Kg.

Portata utile 1500 Kg.

Motore a 4 cilindri a benzina.

Accensione a magnete.

Cilindrata 2724 cm³.

Potenza HP 39 a 2200 g/min.

Peso rimorchiabile Kg. 1200.

Velocità max 55km/h.

Equipaggio 8 uomini.

Mezzo interamente restaurato

Autobotte pompa Fiat 621 P



Anno di costruzione 1932

Costruzione Fiat Consortium. Pompa Fiat centrifuga senza sistema di vuoto (aspirazione con valvola di fondo).

Peso a pieno carico 40 q.li.

Dotata di cisterna da lt 2000 e motopompa barellabile Fiat 508 C.

Motore mod. 121 A.

6 cilindri a benzina.

Accensione a spinterogeno.

Velocità max Km/h 56.

Automezzo interamente restaurato

Motopompa rimorchiabile tipo Balilla



Anno 1934

Motore Fiat 508, 4 cilindri a benzina. Valvole laterali.

Accensione a magnete.

Potenza 20 HP a 3400 giri/min.

Pompa centrifuga senza dispositivo per il vuoto.

Caratteristiche idrauliche: portata 500 lt/min., pressione 8 ATE.

Costruzione artigianale in un unico esemplare del 48 Corpo «Mantova».

Auto leggera Fiat 1500 6C



Anno di costruzione 1936

Automezzo attrezzato con serbatoio di acqua e liquido schiumogeno. Propellente CO₂ o aria compressa.

Allestito per lo spegnimento di liquidi infiammabili o apparecchi sotto tensione.

Telaio Fiat 1500 6C a trave centrale.

Allestimento Minimax.

Motore 6 cilindri a benzina.

Cilindrata 1500 cm³.

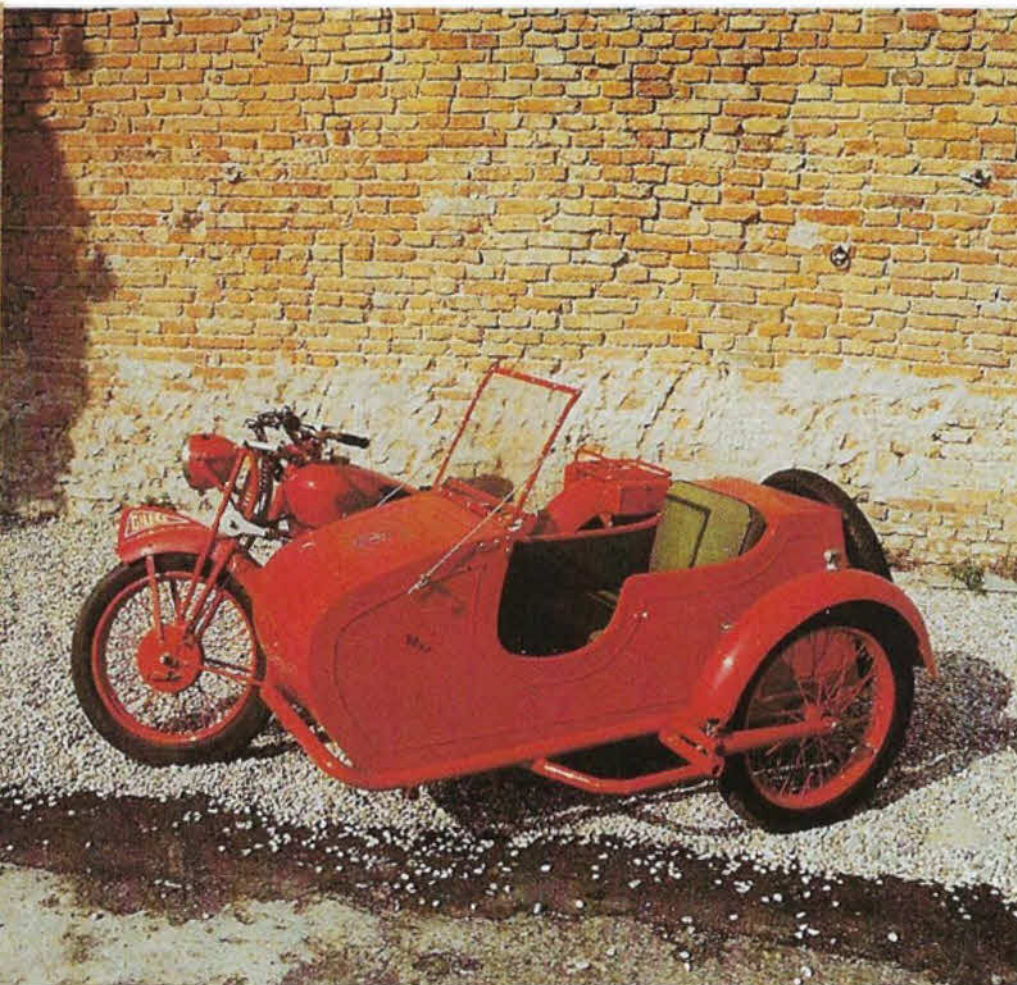
Potenza 46 HP a 4000 giri/min.

Velocità Km/h. 115.

Equipaggio 4 uomini.

Automezzo interamente restaurato

Sidecar Gilera VLE



Anno 1940

Mezzo per trasporto di ufficiali ed attrezzature.

Cilindrata 500 cm³.

Potenza HP 13 a 4000 g/min.

Velocità 85 km/h.

Mezzo interamente restaurato

Autopompa OM. Loc.



Anno di costruzione 1940

Allestita dalla Soc. Anonima Bergomi.

È l'unica rimasta della serie di autopompe leggere costruite per il Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. È il primo esemplare di autopompa chiuso, con caricamento completo e motopompa barellabile.

Caratteristiche: motore a benzina OM da 1700 cm³ a 4 cilindri.

Potenza HP 40 a 3800 giri/min.

Pompa Bergomi 1000 lt/min. 8 ATE.

Portata complessiva q.li 18.

Velocità massima km/h. 75.

Equipaggio 6 uomini.

Automezzo interamente restaurato

Autopompa serbatoio Fiat 626



Anno 1940

È la prima autopompaserbatoio data in dotazione al Corpo Nazionale.

Telaio Fiat 626/RB.

Motore a benzina a 6 cilindri da 5750 cm³.

Potenza HP 75 a 3000 giri/min.

Velocità km/h 75.

Pompa ASPI da 1800 lt/min. a 8 ATE.

Serbatoio di acqua da 1500 litri.

Equipaggio 6 uomini.

Automezzo interamente restaurato

Autoscala Fiat 626



Anno 1940

È la prima autoscala data in dotazione al Corpo Nazionale.

Telaio Fiat 626/RB.

Motore a benzina a 6 cilindri da 5750 cm³.

Potenza HP 75 a 3000 giri/min.

Velocità Km/h. 75.

Peso complessivo 65 q.li.

Scala aerea Magirus K26 a 4 volate in acciaio. Struttura reticolare saldata.

Elevazione a vite elicoidale.

Sviluppo con funi di acciaio.

Bloccaggio di sicurezza ad arpionismi con sistemi a scatti multipli.

Rotazione a 360° con comando meccanico.

Lunghezza al massimo sviluppo m. 26+2.

Automezzo restaurato

Motolancia antincendio VF 19



Varata nel 1940 nei cantieri di Chiavari appartiene ad una serie di 30 unità gemelle.

Fa parte della categoria delle imbarcazioni di tipo più piccolo.

Ha un dislocamento di circa 18 tonnellate. Lo scafo è interamente in legno, è l'unica superstite; gran parte di queste motolance andarono distrutte o danneggiate nel periodo bellico.

Un gruppo motore pompa della portata di 3500 l/min. alla pressione di 8 ATE.

Potenza installata 110 HP diesel-Carraro.

Dimensioni dello scafo mt. 12,5x2,9.

Velocità max 12,8 nodi.

Carico trasportabile q.li 35.

È visibile a prua una grossa lancia girevole detta spingarda.

Autoambulanza Fiat 1100 BLR



Fine 1942

Motore a benzina modello BL 1100.

Cilindri 4 cilindrata totale cm³ 1089.

Potenza HP 28 a 4400 g/min.

Velocità massima km/h. 88.

Capacità di trasporto n.1 barella con servizi.

Automezzo interamente restaurato

Anfibio "Schwimmwagen"



Volkswagen 166, trazione 4x4 dal 1942.

Motore 4 cilindri contrapposti di 1131 cc, 25 CV.

Cambio: 5 marce+retro.

Propulsione in acqua a mezzo elica ribaltabile verso l'alto.

Velocità in acqua 12 km/h., su strada 72 km/h.

Agli inizi del 1951 vennero consegnati ai Vigili del Fuoco e furono usati nell'alluvione del Polesine.

Anfibio GMC



Anno 1943

Impiegato per lo sbarco in Normandia venne adattato alle esigenze del Corpo Nazionale nel 1951. È stato impiegato in tutti gli interventi per alluvioni, dal Polesine del 1951, Olanda 1953, Firenze 1966, rimasto in attività fino al 1980 circa.

Motore GMC 6 cilindri a benzina.

Potenza 95 HP a 3200 g/min.

Capacità di trasporto 40 persone o materiali fino a 50 q.li.

Velocità in acqua 14 km/h.

Velocità su strada 85 Km/h.

Dotato di trazione integrale su tre ponti.

Equipaggio di 4 uomini.

Automezzo conservato dal Comando Vigili del Fuoco «Mantova»

Autopompa Fiat 666 N7



Anno 1948

Modello direttamente derivato dal famoso autocarro prebellico anteguerra. È la prima e la più prestigiosa autopompa italiana costruita nel dopoguerra. Ne furono realizzati trenta esemplari assegnati solo ai Corpi di 1^a 2^a e 3^a categoria. Automezzo di grandissima potenzialità ed alta affidabilità era apprezzato dai Vigili che lo hanno preferito a lungo ad autopompe più moderne. È l'unico esemplare sopravvissuto.

Caratteristiche: Motore Fiat mod. 366/45 a 6 cilindri.

Cilindrata tot. 9365 cm³.

Potenza 113 HP a 1900 g/min.

Ciclo diesel ad iniezione diretta.

Peso a pieno carico 134 q.li.

Velocità max 90 km/h.

Pompa ASPI mod. Fertilia VII portata 3050 lt/min. a 8,55 ATE. Trasporta 2700 litri d'acqua e 300 Kg. di liquido schiumogeno.

Equipaggio 8 uomini.

Autmezzo parzialmente conservato

Autopompa Fiat 640 N



Anno 1949

Classica autopompa media molto versatile costruita in 250 esemplari dalla Soc. ASPI.

Motore Fiat a ciclo diesel mod. 364 a 6 cilindri in linea.

Cilindrata 6032 cm³.

Potenza 72 HP a 2200 g/min

Peso a pieno carico q.li 86.

Velocità max km /h. 80.

Pompa ASPI da 2000 lt/min. a 8 ATE.

Serbatoio di acqua di litri 2000.

Equipaggio 6 uomini.

Automezzo conservato

Autopompa Fiat 640 N S.I.E.



Anno 1949

Motore 6 cilindri Diesel

Cilindrata 7298 cm³

Alessaggio/corsa 110x128 mm

Potenza/giri 89 CV/2000

Velocità massima 72 Km/h

Peso complessivo 9216 Kg

Pompa assiale Q=2000 l/min. 8 ATE

Gruppo elettrogeno trifase da 42 KVA a 120Volt, per l'alimentazione di pompe ausiliarie elettriche e fari di illuminazione.

Rimorchio biga con riserva idrica di 1200 litri, 200 litri di liquido schiumogeno ed elettrocompressore per la produzione meccanica di schiuma.

Autoscala Metz K30+2 su telaio Fiat 640 N



Anno 1949

Tipica scala aerea degli anni 40-50, sistema meccanico di elevazione delle volate con catene. Tutti i movimenti della torretta, dello sviluppo e dell'innalzamento sono elettromeccanici.

Scala in profilati di acciaio saldati formanti struttura reticolare. Il mezzo è di impiego molto semplice rapido e può essere messo in postazione in breve tempo. Costruzione Metz. Lunghezza di massimo sviluppo m. 30+2.

Motore Fiat a ciclo diesel ad iniezione diretta mod. 364 a 6 cilindri in linea cilindrata 6032 cm³.

Potenza 72 HP a 2200 g/min.

Peso a pieno carico q.li 86.

Velocità max km/h. 80.

Equipaggio 5 uomini.

Automezzo conservato

Motocicletta Guzzi Falcone



Anno 1950

Usata come staffetta e porta ordini.

Cilindrata 498,4 cm³.

Potenza 23 HP a 4500 g/min.

Mezzo parzialmente restaurato

Automezzo leggero Fiat AR 51 (4x4)



Anno 1951

Motore a benzina da 1901 cm³.

Potenza 48 HP a 3700 g/min.

Velocità max 102 Km/h.

Automezzo conservato

Autocarro leggero 4x4 OM 52 D



Anno 1952

Automezzo impiegato non solo per il trasporto di Vigili (poteva trasportare dieci uomini con tutte le dotazioni individuali) ma anche per squadre celeri delle grandi città, caricato con le attrezzature di primo impiego e con la squadra organica di 5 unità.

Motore 4 cil. Diesel.

Cilindrata 2545 cm³.

Potenza 58 HP a 2200 g/min.

Velocità massima 78 Km/h

Peso a vuoto 2700 Kg.

Automezzo interamente restaurato

Elicottero Agusta Bell 47 G 3B-1



Anno 1956

Usato per anni dal Magg. Rinaldo Enrico - Medaglia d'oro al Valor Civile alla Memoria.

Triposto con doppio comando, utilizzabile per addestramento.

Dotato di gancio baricentrico e possibilità di montare kit di galleggianti e pattini da neve.

Motore Lycoming a pistoni turbocompresso.

Potenza 260 HP.

Velocità max 150 km/h.

Peso a vuoto 777 Kg.

Capacità serbatoio lt. 288.

Nominativo radio I-VF EN.

Motocicletta Guzzi V7



Anno 1967

Impiegata come staffetta per le colonne mobili di zona.

Motore a 4 tempi 2 cilindri a V.

Cilindrata 703,7 cm³.

Potenza 40 HP a 5800 g/min.

Velocità max 164 km/h.

Mezzo restaurato

Campana in bronzo



Usata per sistemi di allarme acustici.

Uniformi

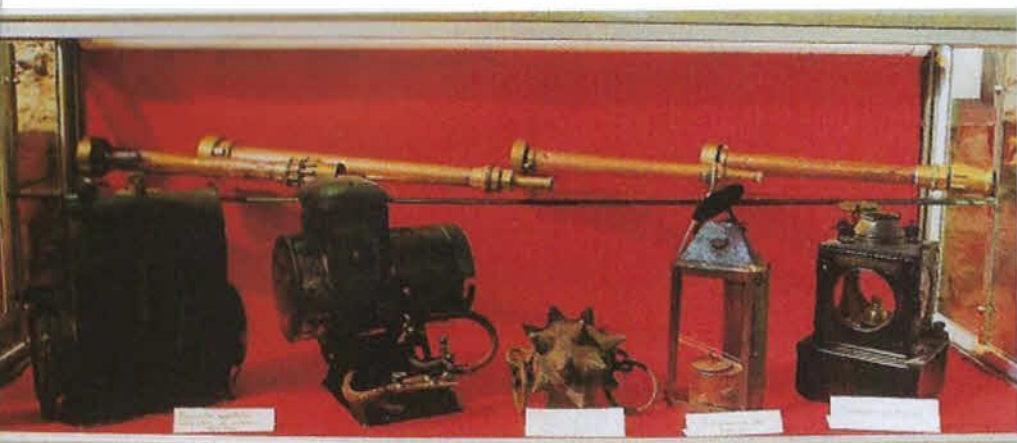


Alcune uniformi dell'Ottocento.



Elmi da incendio del secolo XIX.

Strumenti



Lampade ad olio fine 800.
Lance da incendio in rame.
Palla usata per incendio di camino.

Museo storico



Organizzazione studi storici:

Nicola Colangelo

I restauri, che sono durati circa 20 anni, degli automezzi, motociclette, carri in legno sono stati effettuati da:

Maurizio Bellani, Adriano Bellei, Bruno Benfatti, Giovanni Berra, Adamo Bordina, Raulo Bottardi, Marcello Bucci, Antonio e Carlo Baggio, Gian Paolo Cantoni, Roberto Denti, Roberto Faedo, Mauro Fordiani, Giovanni Gattinoni, Wolmer Goldoni, Giuseppe La Cascia, Enrico Magro, Emanuele Malavasi, Loris Malavasi, Mario Manfredini, Dino Marcheselli, Osvaldo Mazzoni, Giorgio Montanarini, Gianfranco Novanta, Giordano Bruno Pariotti, Mauro Pace, Renzo Pelloni, Riccardo Sandrucci, Alberto Sganzerla, Angiolino Sironi, Claudio Zanetti.

Con la collaborazione delle carrozzerie ed officine:

Casella di Curtatone, Colombari di Mantova, De Pieri di Curtatone, Mari di Bagnolo S. Vito.

Marconi di Curtatone e Falegnameria Calgaro di Virgilio.

Il restauro dell'elicottero è stato effettuato da:

Leopoldo Perondi e Giulio Benfatti, con la consulenza di Augusto Fonti.

Coordinamento ripristino locali:

Geom. Biasi Claudio e geom. Marcello Botti.

Lavori di ripristino eseguiti da:

Luigi Bellani, Franco Bellini, Giordano Bottarelli, Donato Leardini, Giordano Tommasetto, Stefano Vernizzi, Claudio Zanetti.

Ricerche di archivio:

Ivano Mecenero, P.I. Alberto Borelli.

Fotografie ed audiovisivi:

Alberto Varchi, Claudio Amadori, Edoardo Torazza, Fabio Trentini, Paolo Caffarra e ing. Franco Varoli.

Ricerche ed allestimenti delle uniformi:

P.I. Massimo Raimondi, consulenza dott. Fulvio Miglia.

Applicazioni grafiche ed araldiche:

Antonio Rapanà, coadiuvato da Enzo Polidori ed Ennio Salle.

Cura del catalogo:

Franco Bellini.

finito di stampare
nel mese di luglio dell'anno 2004
presso la tipografia commerciale cooperativa
in mantova

printed in italy

