



Vigili del Fuoco



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

VIGILI DEL FUOCO

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

COMITATO DI REDAZIONE

PREFETTO ALBERTO GIOMBINI, DIRETTORE GENERALE DEI SERVIZI ANTINCENDI - PRESIDENTE
DOTT. FORTUNATO MESSA, VICE PREFETTO VICE PRESIDENTE

DOTT. INC. ARCH. DAGOBERTO ORTENSI - DIRETTORE DELLA RIVISTA
DOTT. INC. GIULIO TESTA - DIRETTORE DEL CENTRO CINE-FOTOGRAFICO
DOTT. GASPERO BARBERA - CAPO DEI SERVIZI MILITARE-GINNICO-SPORTIVO
DOTT. ALBERTO NOVELLO - CAPO DELL'UFFICIO STAMPA
DOTT. INC. GIUSEPPE PULEJO
DOTT. INC. ANTONIO TOSI
DOTT. INC. AGOSTINO FELSANI } per l'anno XX

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

S O M M A R I O

- Dott. ing. DARIO LEONCINI: La manovra nautica dei motoscafi antincendi.
BIAGIO GINNARI: L'incendio di un fabbricato e le sue conseguenze nel campo tributario.
Ing. ARNONE MICHELE: Estinzione degli incendi di miniera ottenuta con un getto di un miscuglio composto con acqua e polvere di calcare.
VITTORIO MUSSOLINI: Il trasferimento.
Vittorio Mussolini visita le Scuole centrali dei Servizi Antincendi.
Brigadiere RICCI GUALTIERO: Casermetta... Vigili del Fuoco.
Visita del Segretario Federale di Milano alla Caserma del 52° Corpo dei Vigili del Fuoco.
Ufficiali dei Vigili del Fuoco insigniti di onorificenze cavalleresche.
XXIII Marzo.
Chiusura del Corso di atletica pesante.
Orti di guerra.
Trasferimenti e nomine.

DOTT. PROF. VINCENZO RICHICHI
AMMINISTRATORE

DOTT. INC. ARCH. DAGOBERTO ORTENSI
DIRETTORE

CONDIZIONI DI ABBONAMENTO: Sostenitore, L. 50 - Ordinario, L. 25 - Un numero separato, L. 5
Direzione e Amministrazione, Roma, Via Bertoloni N. 27 - Telefono 870-189 - Direzione Generale dei Servizi Antincendi
Concessione esclusiva per la pubblicità: - "Minio", Viale Gorizia, 52 - ROMA - Telefono 868630





L'IMPIANTO GRINNELL

SPEGNE AUTOMATICAMENTE INCENDI AL LORO INIZIO - perciò

L'IMPIANTO GRINNELL

VI GARANTISCE DALLA CHIUSURA FORZATA DEL VOSTRO STABILIMENTO IN
SEGUITO AD UN INCENDIO - perciò

L'IMPIANTO GRINNELL

È UN'ASSICURAZIONE PERENNE CONTRO PERDITE DI PROFITTI - e

L'IMPIANTO GRINNELL

PROCURA, PER I RISCHI INDUSTRIALI, UNO SCONTO CHE PUÒ ARRIVARE AL
50 PER CENTO SUI PREMI D'INCENDIO DA VOI ATTUALMENTE PAGATI.

PREVENTIVI ED INFORMAZIONI DETTAGLIATE VI SARANNO SOTTOPOSTE SENZA IMPEGNO

SOCIETÀ ITALIANA MATHER & PLATT

VIA BOCCACCIO, 15

MILANO

TELEFONO 84-491



ARTICOLI DI GOMMA PER SERVIZI ANTINCENDI



MASCHERE DI PROTEZIONE contro fumi e tutti i gas tossici compreso il CO.

AUTOPROTETTORI AD AUTONOMIA DI UNA O DUE ORE con
regolazione automatica dell'ossigeno.

TUBI DI GOMMA di diversi tipi rispondenti alle varie esigenze dei servizi antincendi.

IMPERMEABILI PER VIGILI DEL FUOCO

SOCIETÀ ITALIANA PIRELLI - CAPITALE L. 400.000.000 - SEDE IN MILANO

FILIALI: Ancona, Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Padova,
Palermo, Roma, Torino, Trieste, Verona

CATALOGHI, OFFERTE E SCHIARIMENTI A RICHIESTA



ANAVVA - Digitalizzazione di Mauro Orsi

ANONIMA LOMBarda COSTRUZIONE POMPE

LICENZE KLEIN

Viale Regina Elena, 46 MILANO Telefono 65.558

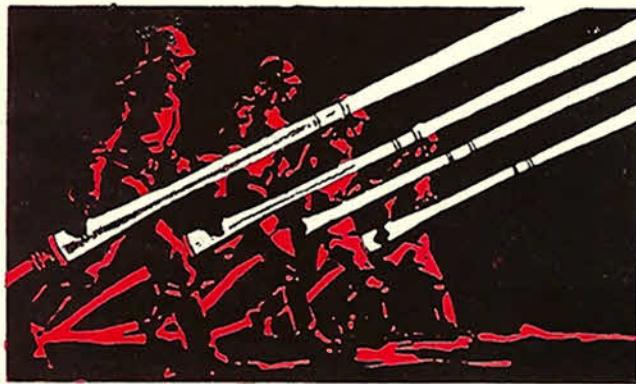
Stabilimento a MILANO - PRECOTTO



POMPE CENTRIFUGHE AUTOADESCANTI
GRUPPI MOTOPOMPE PER INCENDIO
GRUPPI ELETTROPOMPE SOMMERGIBILI
SARACINESCHE E ROBINETTERIA
AUTOPOMPE



"PER LE VITE, PER GLI AVERI.."



ESTINTORI ORIGINALI "TOTAL"

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

LANCIE "COMETE" A SCHIUMA D'ARIA

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

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

BOCCHE UNIVERSALI "TOTAL"

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

POLVERI SCHIUMOGENE PER GENERATORI DI SCHIUMA

Società Commissionaria **CAIRE** dei **FRATELLI DONADONI - MILANO**
VIA ANDREA DORIA, 7





S. A. Fabbriche
Fiammiferi ed Affini
S-A-F-F-A
Capitale sociale L. 150.000.000
Via Moscova, 18 - Telef. 67-146
Milano

Uffici Commerciali:
Ancona, Bari, Bologna, Bolzano, Firenze, Genova, Napoli,
Padova, Palermo, Roma, Torino.

Un materiale non infiammabile

Il populit è un materiale leggero da costruzione, isolante termico, che in caso d'incendio non dà esca al fuoco, ma si comporta come un diaframma isolante che ostacola la propagazione delle fiamme.

POPULIT

concorre a proteggere i fabbricati
contro l'estensione degli incendi,
riduce i rischi di assicurazione.



intonaco ignifugo
PIRUSIT
applicato sulle lastre
POPULIT

lastre
incombustibili

PIRUSIT

per soffittature e
foderature di
sottotetti e pareti

Veri incendi disposti dalla Direzione Generale dei Servizi
Antincendi per sperimentare gli ignifugi "PIRUSIT".



A FINE INCENDIO, DURATO PIÙ DI 50 MINUTI, IL SOFFITTO PROTETTO CON INTONACO IGNIFUGO "PIRUSIT", ERA COMPLETAMENTE EFFICIENTE (AD OPERATI 0,115 DI LEGNA E Kg. 20 DI INFAMABILI PER UN LOCALE DI MQ. 16).

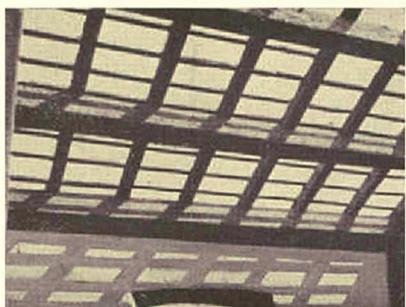
VERNICI IGNIFUGHE - INTONACI IGNIFUGHI

PIRUSIT
DITTA I.P.A.M. - MILANO - GALLERIA DEL CORSO, 4 - TEL. 71-035

Prodotti esperimentati e approvati da:

DIREZIONE GENERALE DEI SERVIZI ANTINCENDI - MINISTERO DELLA GUERRA - MINISTERO DELL'INTERNO (Commissione consultiva per le sostanze esplosive e infiammabili) - U.N.P.A.

ALLA FINE DELL'INCENDIO APPLICATO NEL SOTTOTETTO IL LEGNAME PROTETTO CON "PIRUSIT", È PIENAMENTE EFFICIENTE PERSINO NELLE STRUTTURE LEGGERE.



SAB

SOCIETÀ ANONIMA BERGOMI
MILANO
PIAZZA MELOZZO DA FORLÌ 2

MEDAGLIA D'ORO
DEL R. ISTITUTO LOMBARDO
DI SCIENZE E LETTERE

Superspumogeno "Bergomi,"

PER PRODURRE MECCANICAMENTE LA SCHIUMA

PER L'ESTINZIONE DI INCENDI DI CARBURANTI

(BREVETTATO)

Si tratta di un nuovo prodotto, completamente autarchico, che presenta notevoli vantaggi in confronto dei prodotti simili finora fabbricati.

CONSISTENZA E DURATA ECCEZIONALE DELLA SCHIUMA. - La schiuma prodotta dal Superspumogeno « Bergomi » è molto compatta, cosicchè ha un grande potere adesivo anche sopra superfici verticali e resiste ottimamente all'azione delle fiamme, anche perchè è composta di piccolissime bollicine, e la separazione dell'acqua avviene molto lentamente. Benchè molto compatta, la schiuma ha una notevole scorrevolezza.

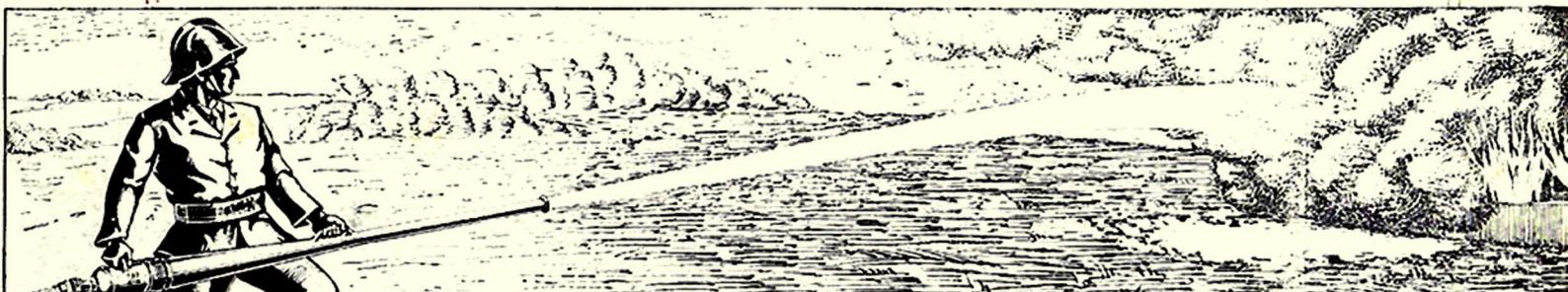
Il Superspumogeno « Bergomi » è impiegabile con qualsiasi apparecchio per la produzione della schiuma. Esso non corrode i metalli, è praticamente neutro, con una leggera alcalinità, quindi può essere conservato in qualsiasi recipiente, di legno oppure di lamiera di ferro nera.

Oltre che per benzina, benzolo, olii minerali, catrame, zolfo, ecc., il Superspumogeno « Bergomi » può essere impiegato per liquidi miscelati con alcol; oltre che con acqua dolce, può essere usato anche con acqua di mare, senza pregiudizio alcuno per la resa in schiuma.

Il consumo d'acqua è minimo, requisito importante per gli incendi nelle campagne. Risultati sorprendenti si conseguirono anche nella estinzione d'incendi di boschi.

Il consumo di spumogeno è limitato.

Il Superspumogeno « Bergomi » resiste al gelo. La inalterabilità è assoluta: non si intorbida, non fa depositi, non ammuffisce.



ANNO IV

Spedizione in abbonamento postale

MARZO-APRILE 1942-XX

VIGILI DEL FUOCO

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



LA MANOVRA NAUTICA DEI MOTOSCAFI ANTINCENDI

I. - In applicazione della legge 13 maggio 1940-XVIII, n. 690, relativa al servizio antincendi nei porti, entreranno prossimamente in servizio motobarche-pompa di tre tipi, aventi lunghezze variabili da m. 12,50 per il tipo minore a m. 20 per il maggiore, e velocità notevole.

Non ultimo in ordine d'importanza, e primo in ordine di tempo, si affaccia il problema della condotta di questi nuovi mezzi antincendi, la manovra dei quali richiede particolare perizia marinaresca, sia per sfruttare al massimo le qualità manovriere delle imbarcazioni, sia per le particolari condizioni in cui si svolge il servizio a cui esse sono destinate.

I mezzi nautici antincendi saranno normalmente ricoverati in darsene apposite, coperte o no, oppure ormeggiati alle banchine dei porti, in prossimità delle caserme nelle quali verranno costituiti i distaccamenti portuali previsti dalla legge. Alla chiamata di soccorso, essi dovranno rapidamente raggiungere la località designata, per intervenire sui sinistri che si verificheranno a bordo delle navi e a terra, con questa successione di fasi: partenza - viaggio - accosto alle navi e agli altri gallegianti dei porti - accosto alle banchine, ai pontili, ecc. - ormeggio alla base dopo il viaggio di ritorno.

Si ritiene utile, pertanto, riassumere brevemente quanto si riferisce alla manovra nautica di queste imbarcazioni a motore.

Fattori di governo (1)

2. - L'organo di governo delle navi è il timone.

Quando esso è alla banda i filetti liquidati esercitano sulla sua superficie una forza F , applicata nel punto C , detto centro di pressione (fig. 1). Decomposta la F nelle due componenti N e T , se, in via semplificativa, si suppone che il baricentro G della nave e il punto C stiano nello stesso piano orizzontale, gli effetti della F sono: rotazione, dovuta dalla coppia NR ; deriva, dovuta alla forza D : opposizione al moto, dovuta alla forza R^1 .

Il Joëssel, nelle ipotesi che i filetti liquidi abbiano velocità uguale a quella V della nave e parallela alla chiglia, e che il timone sia interamente immerso e portato istantanea-

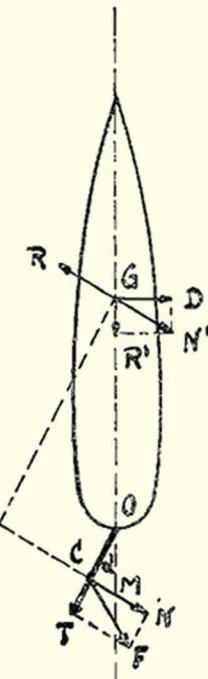


FIG. 1.

mente alla banda di un angolo α , dà per N il valore

$$N = 50 A V^2 \frac{\operatorname{sen} \alpha}{0,39 + 0,61 \operatorname{sen} \alpha}$$

in cui A è la superficie del timone in metri quadrati.

Il momento evolutivo E , indicando con h la distanza OG tra l'asse del timone e il baricentro G ed essendo con molta approssimazione $MG = -OG$, è:

$$E = N, h, \cos \alpha$$

massimo per $\alpha = 45^\circ$. Però, generalmente non si superano, per ragioni pratiche, i 35° - 40° .

L'azione del timone nel moto avanti è molto energica, perchè i filetti liquidi incontrano il timone sotto un angolo rientrante e sono obbligati a modificare la loro direzione, venendo proiettati dal lato opposto a quello verso il quale si vuol voltare la poppa. Nel moto indietro, invece, essi contornano l'orlo del timone, lascian-

do tra questo e la poppa una zona d'acqua morta, che produce un effetto analogo a quello che si avrebbe se la poppa fosse dissimmetrica e la carena continuasse fino all'orlo esterno del timone e l'azione evolutiva di questo è molto ridotta, tanto da poter essere superata da altri effetti. Anzi, questi fattori di governo, come si vedrà, hanno notevole importanza anche in altre circostanze, e debbono essere ben noti a chi manovra le imbarcazioni.

3. - Come quasi tutte le barche monoeliche, i motoscafi antincendi da metri 12,50 hanno elica destrorsa, cioè che gira a destra nel moto avanti. In questo moto, l'elica produce una corrente aspirata, avente direzione sensibilmente parallela all'asse dell'elica stessa, cioè alla chiglia, e una corrente respinta, la quale, per effetto della forma elicoidale delle pale, dà luogo a una reazione obliqua rispetto ai tre assi della nave. Secondo questi assi, detta forza ha le componenti: longitudinale, che è di propulsione; trasversale, che dà origine a pressioni sui due lati della poppa; verticale, che crea una forza verso il basso a destra (pale discendenti) e una verso l'alto a sinistra (pale ascendenti).

a) *Corrente dell'elica.* — Se la nave è in marcia avanti la corrente aspirata non ha effetti di governo, mentre quella respinta è cacciata verso il fianco superiore sinistro del timone dalle pale che vanno verso l'alto e contro il fianco inferiore destro da quelle che vanno verso il basso: movendosi queste ultime in un mezzo più denso, il loro effetto è maggiore e la poppa viene spinta a sinistra, anche se il timone è in mezzo. Col timone alla banda gli effetti di esso e della corrente dell'elica si compongono.

Con elica in marcia indietro assume importanza notevole la corrente aspirata, se il timone è alla banda. Se la nave retrocede detta corrente aumenta il potere di governo del timone; se la nave avanza (e quindi l'elica è stata messa a marcia indietro per frenare il moto) la corrente aspirata si oppone all'effetto di governo dovuto al timone e può giungere a superarlo, facendo deviare la prua dalla parte opposta a quella che sarebbe data dalla inclinazione del timone stesso. La corrente respinta tende a far accostare la poppa a sinistra, perchè prepondera l'azione contro la parte superiore destra della poppa.

1) BAISTROCCHI: *Elementi di Arte Navale*.
IMPERATO: *Arte Navale*.

dovuta alle pale che muovono verso l'alto.

b) *La pressione trasversale delle pale* tende a spingere la poppa dal lato opposto a quello verso il quale esse si muovono. Le due forze che risultano dal fatto che in basso si hanno pale muoventesi verso sinistra e superiormente altre che vanno verso destra non si compensano, perchè le pale inferiori si muovono in un mezzo più denso e la loro azione prevale: nella marcia avanti, dunque, la poppa tende ad accostare a dritta; in quella indietro, a sinistra.

c) *Corrente scia della nave.* — Per effetto dell'attrito tra acqua e carena, la nave trasporta con sè una quantità d'acqua, che ha un massimo di volume e di velocità nella zona poppiera e superficiale. E' evidente che essa riduce l'effetto di governo del timone.

Tenendo presente quanto sopra si distinguono i quattro casi seguenti:

1) *Nave ed elica nel moto avanti.* — Mettendo il timone alla banda mentre l'elica è in moto e prima che la nave abbia una velocità sufficiente, si ottiene un potente effetto di governo dalla corrente di scarico: col timone a dritta, p. es., la poppa accosterà immediatamente a sinistra, come se la nave fosse in moto.

2) *Nave ed elica nel moto indietro.* — Debbono considerarsi quattro forze: l'effetto ordinario del timone, la corrente aspirata, la corrente respinta e la pressione laterale. Risulta che, quando la nave comincia a retrocedere, la poppa accosta a sinistra, perchè hanno azione preponderante la terza e la quarta forza,

e difficilmente si riesce ad impedirlo anche se il timone è a destra, che è il caso in cui la prima e la seconda forza sono discordi dalle altre due; solo quando si ha acquistato un sufficiente abbrevio si può indietreggiare a dritta, per l'aumentato effetto di governo del timone.

3) *Nave in moto avanti ed elica indietro.* — Le forze da considerare sono le stesse del caso precedente. Due di esse tendono sempre a portare la prua a destra e quindi la nave ha una certa facilità a girare in questa piuttosto che nell'altra direzione.

Di solito, si mette l'elica indietro a tutta forza quando si vuol arrestare la nave per evitare un investimento. Se, contemporaneamente, si porta rapidamente a sinistra il timone, la prua generalmente tende a destra e quindi la nave, prima di fermarsi, guadagnerà acqua sulla dritta. Mettendo rapidamente a destra il timone, generalmente si guadagna acqua sulla sinistra. I fenomeni predetti sono più accentuati se la nave va avanti adagio, perchè l'effetto dell'elica sarà allora molto preponderante su quello del timone. Comunque, la nave tende a obbedire al timone in rapporto all'effetto dell'elica assai più che in dipendenza del proprio moto.

4) *Nave in moto indietro ed elica avanti.* — E' analogo al caso precedente e se ne trae ancora la conseguenza che la nave obbedisce al timone più in dipendenza dell'effetto dell'elica che del moto dell'imbarcazione. La corrente di scarico è maggiormente concentrata sul timo-

ne di quanto lo sia quella aspirata nel caso precedente e quindi l'effetto dell'elica è, in questo caso, ancor più efficace.

4. - A conclusione delle considerazioni svolte, di cui quelle sopra riassunte sono soltanto le principali, l'Imperato riporta la tabella che riproduciamo in fondo alla pagina.

5. - I due tipi maggiori di motoscafi antincendi sono a due eliche, avanti passo in senso contrario, con elica destrorsa a destra e sinistrorsa a sinistra. E' evidente che, quando le eliche girano a uguale andatura, i loro effetti opposti di governo si compensano, mentre le azioni delle due correnti sono quasi inavvertibili nel moto diretto e riducono solo in parte, senza peraltro annullarlo, il potere di governo del timone.

Con opportuna manovra delle due eliche si possono ottenere notevoli effetti evolutivi. Così, ad esempio:

— con un'elica avanti e una indietro a uguale numero di giri il motoscafo ruota su se stesso, celermente se il timone è alla banda, più lentamente se è in mezzo;

— con un'elica sola in moto e timone alla banda l'imbarcazione ruota;

— con le eliche in moto avanti ad andature diverse si verifica un'accosta più o meno rapida, in dipendenza della differenza tra i giri, anche col timone in mezzo;

— con nave in moto avanti, elica indietro e timone in mezzo si ha un rapido arresto dell'imbarcazione, senza deviazioni nella rotta se le eliche girano a uguale velocità. Portando il timone alla banda prima d'in-

GOVERNO DELLE NAVI AD UNA SOLA ELICA (destrorsa)

	Timone in mezzo	Timone a dritta	Timone a sinistra
a) Nave ed elica nel moto avanti (l'effetto di governo è dovuto all'elica, invece che al timone)	<p><i>avanti adagio:</i> la prora accosta un po' a dritta; <i>a velocità media:</i> la prora non accosta; <i>a velocità massima:</i> la prora accosta a sinistra</p>	<p><i>prima di prendere abbrevio:</i> la prora accosta a dritta (l'effetto diminuisce al crescere della velocità)</p>	<p><i>prima di prendere abbrevio:</i> la prora accosta a sinistra (l'effetto diminuisce al crescere della velocità)</p>
b) Nave ed elica nel moto indietro (se si vuole indietreggiare in linea retta, il timone va messo a dritta)		<p>la nave comincia ad andare indietro: la prora accosta a dritta</p>	<p>la prora accosta a dritta</p>
c) Nave avanti ed elica indietro (la nave obbedisce al timone, per il moto dell'elica e non per quello della nave)	<p>la prora accosta a dritta, prima di perdere cammino</p>	<p>la prora andrà prima un po' a dritta e talvolta persistrà, ma generalmente si fermerà e volgerà poi lentamente a sinistra</p>	<p>la prora andrà prima un po' a sinistra, poi a dritta</p>
d) Nave indietro ed elica avanti (la nave obbedisce al timone, per il moto dell'elica e non per quello della nave)	<p>non si può dire dove accosta la prora</p>	<p>la prora accosta a dritta</p>	<p>la prora accosta a sinistra</p>



vertire la marcia delle eliche si ottiene, oltre l'arresto della nave, una rapida accostata;

— con nave indietro ed eliche avanti, a ugual numero di giri, l'effetto di governo del timone è sensibile finché l'imbarcazione è in moto.

6. - L'influenza degli accennati effetti di governo varia a seconda del tipo della nave e della sua grandezza. Per i motoscafi del tipo minore assumono, in genere, grande importanza gli effetti dell'elica sul timone alla banda, i quali, determinando delle rapide e ampie accostate, permettono di evolversi con nave ferma, oppure in un breve spazio d'acqua, se la barca è libera. Quelli a due eliche governano più agevolmente e consentono all'abile pilota un migliore sfruttamento delle loro qualità manovriere. E' evidente, dunque, come sia indispensabile che i piloti abbiano una perfetta conoscenza delle qualità nautiche dello scafo e delle proprietà evolutive dell'elica, che si acquista solo con numerose esercitazioni da fermo e in moto a varie velocità, per essere in grado di valutare con esattezza l'ampiezza delle evoluzioni sotto i vari angoli del timone nei diversi casi e il tempo e lo spazio necessari a fermare la nave alle diverse andature di «piano», «mezza forza» e «tutta forza», tanto con marcia avanti, quanto con marcia indietro.

Ormeggio - Partenza - Accosto

7. - L'ormeggio dei motoscafi potrà avvenire in uno dei seguenti modi:

- accostato alla testata di un molo, o a lato di questo o di altro sporgente;

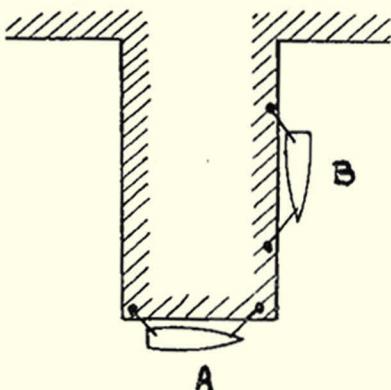


FIG. 2.

te, con prua in dentro o prua in fuori (fig. 2);

— accostato a una calata (fig. 3);

- ormeggiato a un corpo morto, op-

pure all'ancora, con cime sulla calata (fig. 4);

— a ruota sull'ancora, oppure con

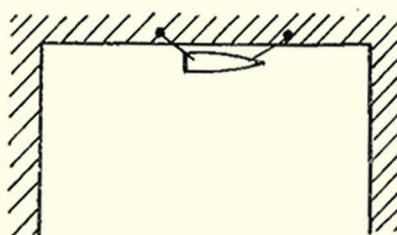


FIG. 3.

cime su di un corpo morto (boa) (figura 5).

8. - La partenza da uno qualunque di questi ormeggi dev'essere sempre

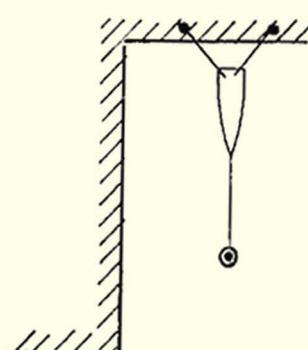


FIG. 4.

rapida: è, quindi, necessario che ogni disposizione a bordo sia intesa a facilitarla e gli ormeggi dovranno potersi mollare e ricuperare prontamente. Nei casi della figura 2 (A e B), per piccoli motoscafi, mollate le cime, l'uomo di prua e quello di poppa manterranno scostato lo scafo dalla banchina con le gaffe, mentre il pilota lo farà allontanare da essa, dapprima con moto «piano», tenendo un conveniente angolo del timone. Con scafi maggiori, la manovra richiede maggiore attenzione e potrebbero essere necessarie delle difese fuori bordo dal lato della banchina qualora la poppa tendesse a strisciare. Se l'ormeggio è con prua in dentro, cioè voltata verso terra, mollate le cime si fa marcia indietro mantenendo un conveniente angolo di timone (si ricordino le teorie esposte), fino a quando si è giunti in uno specchio d'acqua che consente l'evoluzione per dirigere sulla rotta da seguire.

Nel caso della figura 3, mollate le cime, se lo specchio d'acqua non consente l'evoluzione diretta, si manovra con macchina avanti e indietro con appropriati angoli di timone, portando così la nave in franchia di ogni ostacolo e sulla rotta da seguire. Nel caso della figura 4 la partenza è facile: mollate e ricuperate le cime di poppa, si fila l'ormeggio di prua e si dirige evitando il corpo morto con opportuna manovra di elica e timone.

Infine, se lo scafo è a ruota su una boa (fig. 5), prima di mollare il cavo si veda se è necessario far forza su di esso per agevolare la messa nella direzione che si vuole assumere, mentre se si è a ruota sull'ancora si salpa e, spedita l'ancora stessa, si dirige per la rotta designata.

9. - In un porto con numerosi avanzamenti, calate, hoe, ingombro da navi a più andane, l'accosto a una di esse che abbia incendio a bordo non è sempre facile. Sono, intanto, preferibili: l'accosto sopra vento, per ovvie ragioni; l'ormeggio al punto più favorevole per le operazioni di soccorso e nella zona centrale della nave, dove le murate diritte consentono di salire con maggior facilità; il fianco libero dalle altre navi, oppure, specie quando vi sia risacca, quello che presenta migliori condizioni di sicurezza per la presenza di galleggianti (chiatte o altro) tra la nave sinistrata e quella ad essa vicina.

Per affiancarsi a una nave oppure a una banchina, il motoscafo si deve presentare con un angolo tale che, facendo macchina indietro per fermare la marcia, l'effetto di governo risultante tenda a portarlo nella direzione della nave o della banchina.

Per andare all'ormeggio a un molo si dirige con velocità ridotta al luogo designato e, se lo spazio lo permette, con una conveniente evoluzione si accosta, fermando con qual-



FIG. 5.

che giro indietro e mettendo le cime a prua e a poppa convenientemente trincate. Se lo spazio difetta si può ormeggiarsi con prua indietro, op-

pure girarsi al largo e presentarsi con la poppa, retrocedendo sino al punto designato e arrestando con qualche giro avanti.

Per ormeggiarsi a un corpo morto e cime sulla calata si accosta con la prua al gavitello di esso, lo si ricupera e, dato volta, si gira attorno ad esso: quando la poppa è presentata alla banchina, la si porta al punto designato facendo macchina indietro e allascando di prua; quindi si mettono le cime a terra, tesandole convenientemente. Questo ormeggio presenta il vantaggio di una rapida partenza e, se la poppa è vicina alla

banchina e può essere messa una passerella, agevola il pronto imbarco del personale e del materiale.

10. - Con quanto precede si è cercato di dare un sunto delle principali norme teoriche e pratiche sulla manovra dei motoscafi. E' necessario che chi conduce le imbarcazioni abbia, anzitutto, una chiara nozione dei principî fondamentali, sui quali si basa la manovra stessa, mentre resta di capitale importanza, come s'è detto, la conoscenza che il pilota deve avere delle qualità nautiche della imbarcazione ch'egli guida e quella delle norme e degli usi di circolazione.

zione che vigono nel porto, nel quale occorre sapersi muovere con assoluta sicurezza.

I corsi per padroni e motoristi, disposti dalla Direzione Generale dei Servizi Antincendi con larghezza di mezzi e d'insegnamenti, provano quale giusta importanza è annessa alla formazione del personale addetto alla manovra dei motoscafi in oggetto, con i quali il servizio antincendi nei porti compie un decisivo passo verso la sua completa riorganizzazione prevista dalla nuova legge.

Dott. ing. Dario Leoncini

L'incendio di un fabbricato e le sue conseguenze nel campo tributario

A) IMPOSTA SUI FABBRICATI. — La legge 26 gennaio 1865, n. 2136, per l'unificazione dell'imposta sui fabbricati, con la quale legge ebbe origine la separazione dell'imposta fondiaria sugli immobili urbani da quella sui terreni, non contemplava il caso del fabbricato che si rendesse improduttivo di reddito in seguito ad incendio, ma si limitava genericamente (art. 19) a sancire il principio che gli edifici demoliti in tutto o in parte dovevano essere esentati proporzionalmente dall'imposta *nell'anno immediatamente successivo* alla loro totale o parziale demolizione. E fu solo con l'art. 4 della legge 11 agosto 1870, n. 5784, allegato F, che venne stabilito in termini meno generici che «gli edifici che in tutto o in parte cessano di essere fruttiferi per rovina, incendio, demolizione saranno esentati proporzionalmente dall'imposta dal giorno dell'avvenimento».

L'esenzione dell'imposta naturalmente permane fino a quando continua l'improduttività dell'immobile.

Per ammettere tale esenzione non è necessario che il fabbricato sia completamente rovinato, bastando invece che esso sia inabitabile o inservibile e sia comunque improduttivo di reddito alcuno.

Per ottenere l'esenzione bisogna presentare o far pervenire all'Ufficio delle Imposte Dirette, nel cui distretto è posto il fabbricato, una istanza in carta libera o scritta su apposito mo-

dulo a stampa in vigore per la dichiarazione dei redditi sui fabbricati (mod. 55) o su quello generico delle cessazioni di reddito (mod. 49), entro tre mesi dal giorno in cui avvenne il fatto che causò la distruzione del fabbricato o la sua inabitabilità. Qualora detta domanda sia presentata oltre il predetto termine dei tre mesi dall'avvenimento si concede lo sgravio dell'imposta solo dal giorno di presentazione, salvo che la domanda non sia stata presentata entro i tre mesi dalla pubblicazione del ruolo, nel qual caso lo sgravio viene eseguito per l'intero anno. In altri termini, se un fabbricato fosse distrutto o reso improduttivo di reddito da un incendio che si verifichi, poniamo, il 24 settembre 1941, il proprietario ha diritto allo sgravio della relativa imposta dal giorno medesimo se presenta la relativa domanda entro il 24 dicembre 1941; se la presenta oltre il predetto termine ha diritto al rimborso dal giorno della presentazione, ma se detta presentazione avviene entro il 30 marzo 1942 (tre mesi dalla pubblicazione del ruolo principale 1942) ha diritto al rimborso per l'intero anno 1942.

E' bene corredare la domanda di qualche certificato o attestato dell'ufficio tecnico comunale o di altra pubblica amministrazione da cui risulti la fondatezza dell'istanza, anche per ciò che riguarda la data dello avvenimento che diede origine alla improduttività del fabbricato.

L'Ufficio delle Imposte esamina la domanda, esegue le opportune indagini per il controllo delle affermazioni in essa contenute, e, qualora la riconosca fondata, emette il relativo decreto di sgravio, dandone notizia al contribuente, che può recarsi subito alla Esattoria competente per le conseguenti operazioni di rimborso o di compensazione, se si tratta di quote d'imposta non ancora pagate.

Se, invece, l'Ufficio delle Imposte non credesse fondata la domanda l'invia al giudizio della Commissione Distrettuale, dandone nello stesso tempo avviso al contribuente, che può produrre altre memorie o nuovi documenti a sostegno della sua domanda originaria e può anche chiedere di essere sentito personalmente dalla Commissione, nel quale caso dovrà ricevere, almeno dieci giorni prima dell'udienza fissata, regolare invito a presentarsi innanzi alla Commissione stessa per il giorno della discussione della sua istanza, e ciò a pena di nullità della decisione che verrà emessa. Contro la decisione della Commissione Distrettuale si può produrre appello, entro trenta giorni dalla notifica, alla Commissione Provinciale, che ha sua sede in ogni capoluogo di provincia. Il giudizio della Commissione Provinciale è definitivo, salvo che non trattisi di errore di diritto (violazione di legge o di regolamenti) o vizio di procedura, nel qual caso si può ricorrere alla Commissione Centrale, che ha la sua sede in Roma, ed anche all'Autorità giudiziaria ordinaria.

B) IMPOSTA SUI REDDITI DI RICCHEZZA MOBILE. — I fabbricati destinati all'esercizio di una industria e muniti di meccanismi ed apparecchi fissi

(opifici industriali), ed i fabbricati destinati a teatri, a cinematografi e ad alberghi, nonché i fabbricati costruiti per le speciali esigenze di una specifica attività industriale o commerciale, e tali da non essere suscettibili di destinazione ordinaria senza radicali trasformazioni, sono assoggettati, per il rispettivo reddito, alla imposta di R. M., quale elemento del complessivo reddito di categoria B derivante dall'industria o dal commercio esercitati direttamente dal proprietario del fabbricato (art. 28, legge 8 giugno 1936, n. 1231).

In sostanza, ciò normalmente significa che agli effetti della determinazione del complessivo reddito industriale o commerciale non si ammette in deduzione dal reddito lordo il fitto presunto dei locali di cui sopra, con questa benefica conseguenza per il proprietario, che se l'industria è fiscalmente passiva o produce un reddito molto basso, il relativo fabbricato viene ad essere esente in tutto o in parte di ogni imposta, considerandosi anch'esso improduttivo di reddito. Quali sono le conseguenze tributarie che verrebbero a derivare da un incendio che distrugga o renda improduttivo un opificio industriale o un fabbricato ad esso equiparato? Bisogna distinguere due casi:

Se l'incendio apporta anche la cessazione completa dell'attività industriale o commerciale già esercitata nei locali distrutti o resi inservibili dal fuoco, allora è indubbio che all'esercente compete il rimborso dell'intera quota dell'imposta di R. M. dal giorno dell'avvenimento, sostanzialmente con le stesse modalità che si è parlato nel capo A e previa l'osservanza degli stessi termini.

Se invece l'attività industriale o commerciale continua senza alcuna interruzione o senza ripresa dopo un breve lasso di tempo negli stessi locali, rapidamente riattati, o in parte di essi, o in altri locali presi in affitto, l'esercente, di regola, non può ottenere alcuno sgravio d'imposta, ma solo può chiedere la revisione del suo reddito industriale o commerciale, sia per tener conto della minore efficienza dell'esercizio che sia conseguenza diretta o indiretta dell'incendio, sia per portare in deduzione dal reddito lordo il fitto dei locali, qualora l'industria ed il commercio siano stati trasportati in nuovi locali presi in affitto.

Tale domanda (scheda di rettifica), da compilare sull'apposito modello a

stampo in uso per la dichiarazione dei redditi mobiliari (mod. 2) o anche in carta libera, va presentata nei mesi di maggio, giugno e luglio degli anni dispari (1941, 1943, ecc.) per avere effetto dal 1° gennaio dell'anno successivo.

Le domande prodotte prima di maggio o dopo luglio sono improduttive di effetto e debbono essere ripresentate in tempo utile nello stesso anno, oppure dopo trascorso un nuovo biennio.

E' bene far presente che in ogni caso il reddito, in sede di rettifica, viene valutato *ex novo*, cioè tenuto conto di tutti i suoi nuovi elementi attivi e passivi, e non soltanto di quelle sole circostanze che abbiano indotto il contribuente a produrre la scheda di rettifica. D'altra parte, definito che sia il nuovo reddito mobiliare, qualora il contribuente abbia a ricostruire o riattare il fabbricato già inservibile e vi trasporti ancora una volta la sua industria, l'Ufficio delle Imposte non può elevare il reddito stesso se non dopo trascorso un nuovo biennio e con avviso da notificare al contribuente entro il 25 dicembre degli anni dispari.

C) IMPOSTA COMPLEMENTARE. — Se un fabbricato del cui reddito si è tenuto conto nella determinazione del reddito complessivo per l'imposta complementare viene a rendersi improduttivo in conseguenza di un incendio, il proprietario può ottenere lo sgravio proporzionale della quota di imposta gravante su tale cespita e fin dal giorno dell'avvenimento (previa domanda da produrre entro tre mesi) purchè il reddito complessivo venga a ridursi a meno della metà (art. 19 R. D. 30 dicembre 1923, n. 3062).

Quando la riduzione non raggiunga la metà del reddito, può solo chiedersi la revisione di detto reddito nei modi normali presentando apposita scheda di rettifica nei mesi di maggio a luglio di qualunque anno (la stabilità dell'accertamento è solo annuale per l'imposta complementare) per avere effetto dall'anno successivo. Ma, come si è già detto per l'imposta di R. M., la presentazione della scheda di rettifica da parte del contribuente importa il ricsame *ex novo* della valutazione del reddito complessivo in tutti i suoi elementi attivi e passivi

e non in funzione della sola circostanza di riduzione del reddito che originò la domanda.

Deve osservarsi inoltre che la condizione della riduzione del reddito complessivo a meno della metà per ottenere lo sgravio dell'imposta dal giorno dell'avvenimento, può non essere necessaria quando, per effetto della cessazione del reddito del fabbricato incendiato, il reddito complessivo venga a ridursi in cifra intassabile, e cioè in cifra inferiore a L. 6000 (almeno questa cifra è comunemente intesa ed applicata nella prassi degli uffici fiscali quale minimo imponibile per l'imposta complementare, secondo gli articoli 15 e 17 della legge istitutiva, ma vi sarebbe motivo per dubitarne stando al disposto del precedente art. 13, secondo il quale il reddito netto di L. 6000 sarebbe anch'esso intassabile e solo si potrebbe far luogo all'applicazione del tributo quando il reddito netto fosse superiore a L. 6000).

In entrambi i casi, sia che il reddito siasi ridotto a meno della metà oppure a cifra intassabile, non si procede ad una nuova valutazione del reddito complessivo, ma, tenendo per base la precedente valutazione, deve esaminarsi se per effetto della cessazione del reddito del fabbricato, il reddito globale del contribuente siasi ridotto a cifra intassabile, nel qual caso l'imposta deve rimborsarsi per intero, oppure il reddito residuale, pur raggiungendo il minimo tassabile, siasi ridotto a meno della metà, nel qual caso, come già si è detto, deve rimborsarsi proporzionalmente la quota d'imposta sul reddito venuto a cessare.

La domanda presentata oltre i tre mesi dall'avvenimento può avere effetto solo dal giorno di presentazione, salvo che non sia prodotta entro i tre mesi dalla pubblicazione del ruolo, nel qual caso il rimborso può essere accordato a far tempo dal 1° gennaio dell'anno di presentazione della domanda.

La Finanza, se ha inteso tutelare i suoi diritti con le disposizioni accennate, ha concesso eguali diritti, nei termini prescritti, al contribuente, per cessazione, riduzione e distruzione dell'oggetto dell'imposta.

Biagio Ginnari

Estinzione degli incendi di miniera ottenuta con un getto di un miscuglio composto con acqua e polvere di calcare

Nelle miniere principalmente di carbone, per la lotta contro le esplosioni dovute alla polvere di carbone, oppure al « grisou », ecc., oltre ad adoperare i consuetudinari sistemi degli estintori, si è affermato in questi ultimi tempi l'impiego della polvere di calcare, in sostituzione della polvere di rocce schistose.

Una delle ragioni fondamentali di questa preferenza è costituita dal fatto che le polveri provenienti dagli schisti contengono quasi sempre silice, di cui è nota l'azione corrosiva provocata nei tessuti polmonari dei minatori.

Come leggesi nella pubblicazione tedesca « Der Bergbau », vol. LIV, n. 3 del 30 gennaio 1941 e nella « Rassegna della Stampa Tecnica Tedesca »,

aprile 1941, il « Berghoff » ha fatto degli studi in proposito di cui se ne espongono in succinto le conclusioni e le pratiche applicazioni già fattane, specie nel distretto minerario della Ruhr.

Innanzi tutto si fa presente che le esperienze hanno provato che la sospensione di polvere calcarea in acqua rappresenta un buon sistema di estinzione di incendi, specie in locali chiusi.

Spruzzando sul focolare di incendio un miscuglio di acqua e polvere calcarea, si ottiene in breve volger di tempo la completa estinzione di esso, con una facilità superiore a quella ottenuta con gli estintori a schiuma.

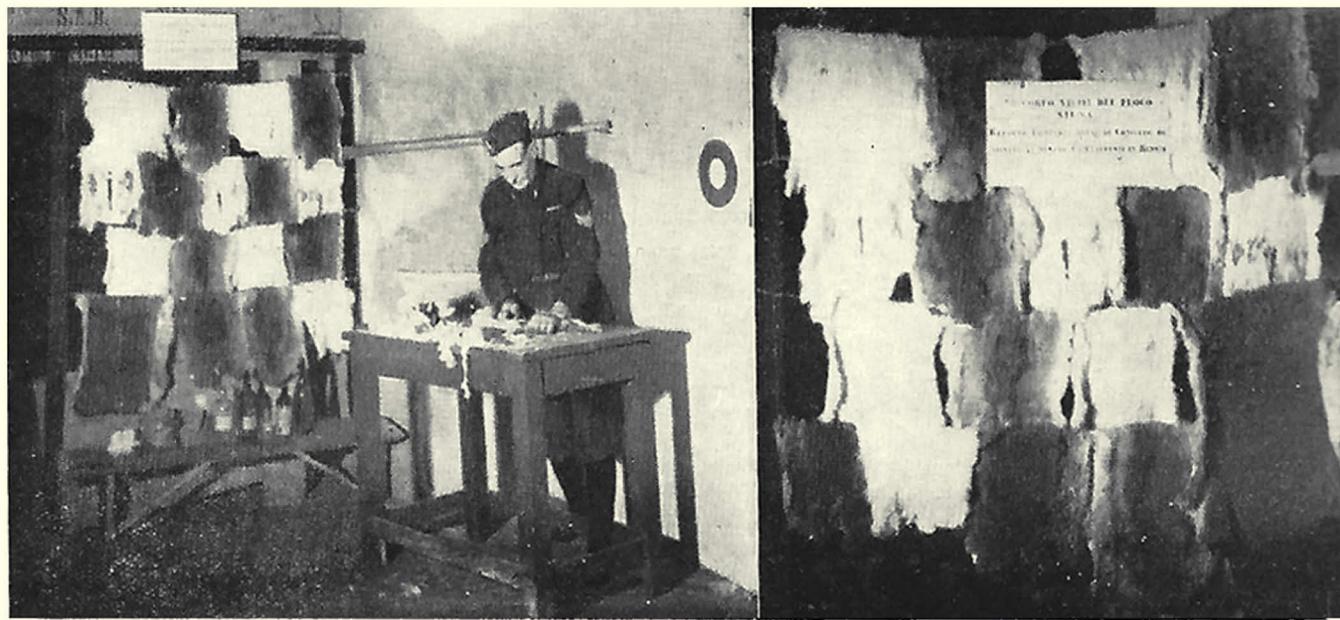
Ciò si spiega per il fatto che il calcare finemente suddiviso si impasta

benissimo con l'acqua, una volta spruzzato sul materiale in fiamme, vi si appiccia facilmente e sotto l'azione del calore si indurisce sopra di esso formando una patina più o meno spessa che ne provoca lo spegnimento rendendone difficile una nuova accensione.

L'apposito apparecchio mobile, per miscuglio e spruzzo, consiste in un vagonetto speciale contenente la polvere, delle prese d'aria, di acqua, e i raccordi per i collegamenti: coi tubi delle perforatrici, nonché con la pompa antincendi; esso viene fatto scorrere su rotaie nel posto voluto: ivi giunto, messa in azione la pompa, si provoca il miscuglio gorgogliante aria-acqua ove viene vuotata la polvere calcarea. Detta operazione viene fatta in sacchi di kg. 50 e dura venti secondi circa.

La spruzzatura del miscuglio acqua-polvere si realizza in genere mediante una pompa « Duplex » munita di valvole sferiche e governata ad aria compressa.

*Capitano del Genio
Ing. Arnone Michele*



Il Comandante del 78° Corpo Siena ha inviato al Fiduciario del Gruppo rionale fascista « A. Mini » di Siena la seguente lettera:

Questo Comando, vista la lavorazione degli indumenti attivata dal Gruppo rionale « A. Mini » per i nostri valorosi soldati combattenti sul fronte russo (sul quale fronte anche due nostri Vigili del 78° combattono fra i bersaglieri), vuole dare il suo modesto contributo a questa nobile iniziativa e pertanto ha disposto che tutte le pelli dei conigli, consumati per la mensa, provenienti dai suoi allevamenti siano conciate dai nostri Vigili, che si sono specializzati anche in tale lavoro, e siano rimesse al suddetto Gruppo rionale, perchè se ne serva al nobilissimo scopo.

Segnaliamo da queste colonne e con vivo compiacimento il nobile gesto dei Vigili del Fuoco del 78° Corpo di Siena.

IL TRASFERIMENTO

Le grosse casse contenenti i motori stanno lentamente sollevandosi appese al filo luccicante d'acciaio di un verricello. Vien giù una pioggerellina sottile, palpabile, nebbiolosa. Ciò nonostante grosse pozzianghere costringono a salti e deviazioni nel camminare, lungo i binari morti della stazione di provincia. Le casse sono larghe e pesanti: si fa fatica a caricarle. Il tempo a disposizione è poco ed è generale impressione che il convoglio militare non potrà partire in orario. Squadre di avieri lavorano con alacre impegno, ma la pioggia smorza gli ordini severi dei superiori.

Il gruppo da bombardamento si trasferisce. E' venuto, alla fine, l'ordine, a far tacere la ridda dei « si dice ». Radio truppa, al solito così ben informata, è stavolta silenziosa pur perzando a mille destinazioni. Un faceto maresciallo parla del Giappone, un altro di Rodi. Certo nessuno pensava al nuovo paese che ci attende: un campo immenso con grandi aviorimesse e intorno la fuga degli ulivi. Un campo di schieramento per nuove esigenze. E l'ordine è venuto all'improvviso cogliendo tutti di sorpresa. Si deve partire; c'è un'ora decisa: le 12 45°. Quattro ufficiali partiranno con la truppa sul treno, gli altri si trasferiranno in volo.

I pochi estranei, presenti alla partenza, sono un ferroviere in cappottone nero e un ufficiale della Milizia ferroviaria. Guardano, aiutano per quel che possono. I grossi autocarri vanno e vengono nel pantano. E' una partenza come tante altre, niente di eccezionale. Ma a noi sembra fuor del comune ed assume addirittura aspetti di color internazionale. E' invece solo un ordine, un foglio firmato al Ministero, molto lontano di qui. Niente altro. Ma in noi c'è la febbre della novità, lievitata da un certo rammarico di chi lascia il certo per l'incerto: anche se il nuovo può sembrar più attraente dell'antico.

Del resto non possiamo lamentarci.

Sono stati due mesi di utile lavoro quaggiù. Le onde cupe del Mediterraneo ci conoscono, con i cirri bianchi al vento; le fortificazioni annose dei cavalieri di Malta hanno impresso nel marmo dei bastioni tra i vetusti segni degli assalti antichi le moderne ferite inferte dal nostro impeto bellico; gli ulivi intorno al campo che hanno creato l'ambiente agreste nel quale abbiamo vissuto, assumono l'aspetto di una foresta senza limiti, di un nido immenso per uccelli implumi dai rostri d'acciaio. Ulivi sacri, che hanno nascosto all'insidia nemica del *Bristol* riconoscere il nostro più amato bene: l'apparecchio, il *nostro* apparecchio fidato.

L'affetto che ci lega è un sentimento di forti, un'amicizia tra carne e ferro, che solo in guerra può sublimarsi. E del grosso gigante conosciamo i grandi pregi e i minimi difetti. Solo noi sappiamo che gli strumenti di bordo hanno certe differenze che non devono però allarmare; che se l'apparecchio pende un po' a destra non c'è nulla da fare: è un difetto di nascita che nessun montatore per quanto abile aggiusterà. Son difetti direi quasi femminili che il pilota scopre man mano che prende sempre più possesso della macchina. E' come l'intima fusione tra uomo e donna, dopo la conoscenza superficiale, le prime schermaglie, le immancabili confessioni e i dolorosi litigi. Poi è il complesso, l'armonia, il palpito all'unisono, la sensazione duplice in una unica emozione.

Ed ora si carica tutto il materiale di magazzino: eliche di ricambio incapucciate che ancora non hanno guastato il morso dell'aria celeste, martinetti, timoni tricolori, pezzi di fusoliera, pompe rosse di benzina, casse piene di pezzi di ricambio. Tutto materiale che non si può portare in volo: al campo è rimasto il necessario per il trasferimento aereo e gli equipaggi privilegiati.

Cinque uomini che vivono continua-

mente per la vita dell'apparecchio, al quale è legata anche la loro morte. Il trasferimento è ormai un fatto compiuto: sotto gli ulivi tra la terra rinvendita dalle piogge autunnali, le tende sono vuote. E non si sa cosa fare. Si è come dispersi, con atteggiamenti da fannulloni. Ormai non convien fare più niente: a che pro? Tutti i progetti di migliorie cadono. Peccato. Il gioco delle bocce, per esempio: è stato solo l'altr'ieri finito e ancora il terreno non si è rassodato. « Portiamoci via almeno le bocce — dice il mio motorista — chissà se le troveremo a G. ».

E così tutte quelle casettine fatte di sassi e tela, costruite ai lati dei velivoli, piccole officine, depositi, piene firo a pochi giorni fa di robette aranciate qua e là, di preziosi utensili, di elaborate macchinette brevettate dalla fantasia industre dei nostri motoristi, montatori, specialisti, avieri. Sono ora come capanni marini lasciati ancor su dal bagnino distrutto dopo la fine della stagione. Così tristi, ora, sotto l'acqua. Altri verranno, le occuperanno, le butteranno giù forse. Ma senza dubbio qualcosa di noi rimarrà qui a dimostrare il nostro possesso. Quella stradetta, per esempio, tra apparecchio e apparecchio, fatta dai mille passi quotidiani degli avieri affaccendati; così le piazzuole di sabbia davanti alle tende; così i fossi scavati tra gli ulivi per lo scolo delle acque; così i fragili rifugi a serpentina nella terra molle. Campi di manovra, non cintati, dove i contadini proseguono i loro lavori agricoli tra le bombe da 250 kg. e quelle da 50 kg. Ulive e tritolo scriverebbe il romanziere di oltre mare.

Il furioso vento delle nostre eliche ha spogliato gli ulivi più vicini del loro frutto prezioso, ma i contadini non se ne lamentano: è la guerra. Combatterla o viverla è un privilegio. Allegri contadini toccano con trepida mano i robusti timoni dei nostri velivoli, con affetto palese.

Alla stazione intanto tutto è caricato: solo due ore di ritardo. Men che niente, secondo i vecchi topi delle caser-

me. Nella pioggia che sta per cessare il treno si muove lentamente con sommesso rumore di ruote e senza fischi. Gli avieri affacciati ai finestrini della tradotta, salutano. Arriveranno tra qualche giorno, stanchi, assonnati. Non in poche ore come noi e ciò ci inorgoglisce puerilmente.

Su nel cielo, mentre torniamo al campo, s'apre uno spiraglio d'azzurro in mezzo a tanto grigore di nuvole basse. Sul mare balena qualche guizzo d'argento. Sulla città bianca batte una striscia di sole, risvegliando dai sogni ad occhi aperti qualche ragazza triste

per un trasferimento che non capisce. E' l'ora del pecoraro, dicono gli abitanti del luogo: la schiarita che permette al pastore di mettere al sicuro il gregge. E infatti cessa la pioggia, appare l'arcobaleno. Al campo si salutano i compagni che restano per altri compiti. C'è un po' di commozione, anche se momentanea. I motori lacerano improvvisamente l'aria, muovono vento, agitano l'erba.

Lo spiraglio azzurro è sempre aperto nel cielo: sembra fatto apposta per noi. Di lì passeremo, salendo a lente spirali, aggiustando la pattuglia. Forse duemila metri, poi sopra il sereno.

Ed è così, che dal paesaggio fosco di pioggia grigia, sanguigno ocre della terra arsa, verde delle nuove erbe, cupo per gli ulivi passiamo al sole per la porta aperta del cielo.

Ora la luce è violenta intensa abbagliante; mettiamo gli occhiali da sole, ci sentiamo sereni, tranquilli, lirici. Sotto è un mare spumoso di nubi sterminato. Ci toccherà a bucare » all'arrivo. Ma chi ci pensa?

I motori cantano l'inno della nostra vittoriosa giovinezza.

Vittorio Mussolini

(Da « Le Vie dell'Aria »).

VITTORIO MUSSOLINI VISITA LE SCUOLE CENTRALI DEI SERVIZI ANTINCENDI

Il comandante Vittorio Mussolini, accompagnato dal cons. naz. dott. Renato Tasinari, dal dott. Mimmo Musti de Gennaro e dal tenente Luciano Agosti, ha onorato di una sua visita le Scuole Centrali dei Servizi Antincendi.

Il Comandante, ricevuto dal Direttore Generale dei Servizi Antincendi e dal Comandante delle Scuole Centrali, si è particolarmente soffermato al Sacrario dei Vigili del Fuoco, dove ha deposto una corona d'alloro, al centro sportivo, al centro addestramento cani da soccorso ed al centro cinefotografico, del quale ha ammirato la perfezione degli impianti, ed ha assistito alla proiezione di un documentario su alcuni interventi di guerra del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco.

Gli allievi del Corso sottufficiali hanno salutato il passaggio del Comandante con una ferrida vibrante manifestazione all'indirizzo del DUCE.



VINCERE VINCERE VINCERE

VINCERE VINCERE VINCERE



IL DILUVIO



L A P A T R I A

Dio che creando la sorriso sovr'essa, le assegnò per confine le due più sublimi cose ch'ei ponesse in Europa, simboli dell'eterna forza e dell'eterno moto, l'Alpi ed il mare. Dalla cerchia immensa dell'Alpi, simile alla colonna di vertebre che

costituisce l'unità della forza umana, scende una catena mirabile di continue giogae che si stende sin dove il mare le bagna e più oltre nella divelta Sicilia.

E il mare la ricinge quasi d'abbraccio amoroso ovunque l'Alpi non la ricingono: quel mare che i padri

dei padri chiamarono Mare nostro. E come gemme cadute dal suo dia-dema stanno disseminate intorno ad essa in quel mare Corsica, Sardegna, Sicilia, ed altre minori isole dove natura di suolo e ossatura di monti e lingua e palpito d'anime parlan d'Italia.

GIUSEPPE MAZZINI

TORINO - 83° Corpo dei Vigili del Fuoco, Gruppo Rocciatori



Allenamento ai Picchi del Pagliaio e alla Cima Lunelie per l'addestramento di difficili salvataggi in montagna



Esercitazioni sui Picchi del Pagliaio (m. 2250) in Val Langone

Casermetta... Vigili del Fuoco

Abbiamo da poco consumata la cena, ed anche questa sera siamo in allarme.

Pronte ed equipaggiate, le squadre si dispongono per l'ordine di partenza ed i nostri cuori battono all'unisono coi motori delle autopompe già in moto. La richiesta dei soccorsi non si fa attendere per dove sono caduti spezzoni incendiari o dirompenti, coi quali già siamo da qualche notte in stretta confidenza. Sotto il fuoco nemico più rabbioso delle scere precedenti, cui si contrapponeva il nutrito fuoco delle nostre batterie contraccree, parto con gli otto uomini di primo intervento dominati tutti da una sola volontà: Vincere! Raggiunta la zona colpita dal nemico e compreso del grave pericolo che la minacciava, pochi e secchi ordini bastarono e già un primo potente getto d'acqua piombava sull'infornale braciere. Mai come questa volta avevo notato nei miei vigili tanta prontezza, e tanta leonina volontà in una azione di manovra che richiedeva ardimento e precisione.

E' proprio vero, dicevo fra me, che nel vigile del fuoco il coraggio è abitudine. Ben presto abbiamo avuto ragione delle fiamme ed il fuoco è stato domato; tutto in meno di un'ora.

Intanto l'aereo nemico incursore cerca i suoi obiettivi e noi, fieri di averlo privato di questa possibilità, ci prepariamo a rientrare in sede. Ordino al graduato della squadra di mettere la macchina e il materiale in ordine e prepararsi a rientrare alla casermetta, sulla cui zona circostante si accanisce il nemico.

Precedo di poco i miei vigili con la vettura del Comando e, sicuro di averli al mio seguito, raggiungo il Distaccamento; ma essi più non tornarono! Una bomba inglese li colpì

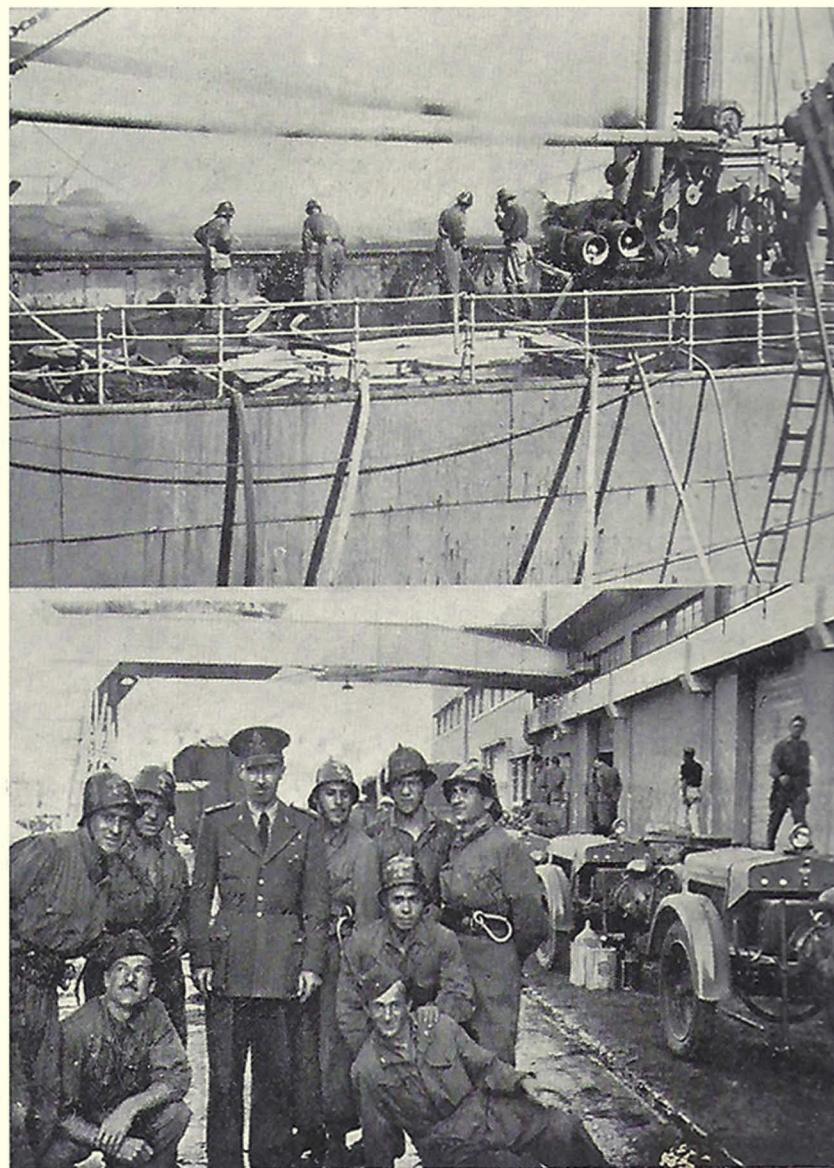
in pieno: quattro caddero, altri quattro rimasero gravemente feriti. Fu per me e per i camerati del Distaccamento un istante di dolore e di orgogliosa fiera. Non una lacrima, non un attimo di smarrimento. I nostri

caduti non si piangono, si glorificano! Veneriamoli e, col loro esempio, vinceremo!

*Ivo Benedetti, Natale Casadio, Francesco Carrino, Filippo Giuliano:
Presente!*

Brigadiere Ricci Gualtiero

Spalato - 96° Corpo dei Vigili del Fuoco



*Incendio a bordo di un piroscafo - I Vigili in coperta - dopo 60 ore di lavoro.
Ad incendio totalmente domato.*

Esigo che tutto l'Esercito e tutta la Nazione abbiano per motto quello della cavalleria: "L'anima va gettata oltre l'ultimo ostacolo per la Patria ed il Re."

29 Giugno 1926-IV, Roma - Discorso agli Ufficiali

M.

13

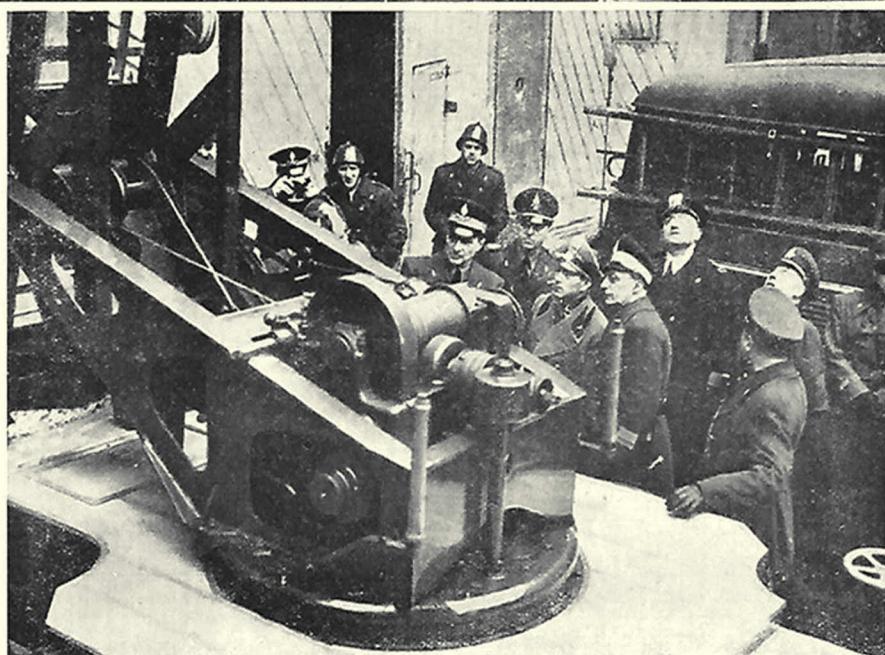




PARLA IL FEDERALE

Visita del Segretario Federale di Milano alla Caserma del 52° Corpo dei Vigili del Fuoco

IL FEDERALE ASSISTE ALLA MANOVRA DELL'AUTOGRÙ DA 100 QUINTALI



UFFICIALI DEI VIGILI DEL FUOCO INSIGNITI DI ONORIFICENZE CAVALIERESCHE

Con Decreto Reale in data 30 ottobre 1941-XX, sono state conferite onorificenze cavalleresche dell'Ordine della Corona d'Italia, ai seguenti Ufficiali dei Vigili del Fuoco:

NOMINA A COMMENDATORE

Dott. Ing. Giuseppe PULEJO, Ufficiale di 1^a classe.

NOMINA AD UFFICIALE

Dott. Ing. Ugo LEO, Ufficiale di 2^a classe, Com.te 10^o Corpo.

Dott. Ing. Luigi BIGI, Ufficiale di 2^a classe, Com.te 58^o Corpo.

Dott. Ing. Francesco TIRONE, Ufficiale di 2^a classe, Comandante 54 Corpo.

NOMINA A CAVALIERE

Dott. Ing. Guido SOLIMENE, Ufficiale di 2^a classe.

Dott. Ing. Cesare SETTI, Ufficiale di 2^a classe.

Dott. Ing. Alessandro BENTELLA, Ufficiale di 2^a classe.

Dott. Ing. Mario CARELLI, Ufficiale di 2^a classe.

Dott. Ing. Giuseppe PASTORE, Ufficiale di 3^a classe.

Dott. Ing. Pietro Dario LEONCINI, Ufficiale di 3^a classe.

Dott. Ing. Gustavo LELLI, Ufficiale di 4^a classe, Com.te 13^o Corpo.

Dott. Ing. Marco MONGUIDI, Ufficiale di 4^a classe, Comandante 59^o Corpo.

Dott. Ing. Roberto SERRI-PINI, Ufficiale di 4^a classe, Comandante 77^o Corpo.

Dott. Ing. Edoardo COLANGELO, Ufficiale di 4^a classe, Comandante 40^o Corpo.

Dott. Ing. Severino STERZI, Ufficiale di 4^a classe, Com.te 25^o Corpo.

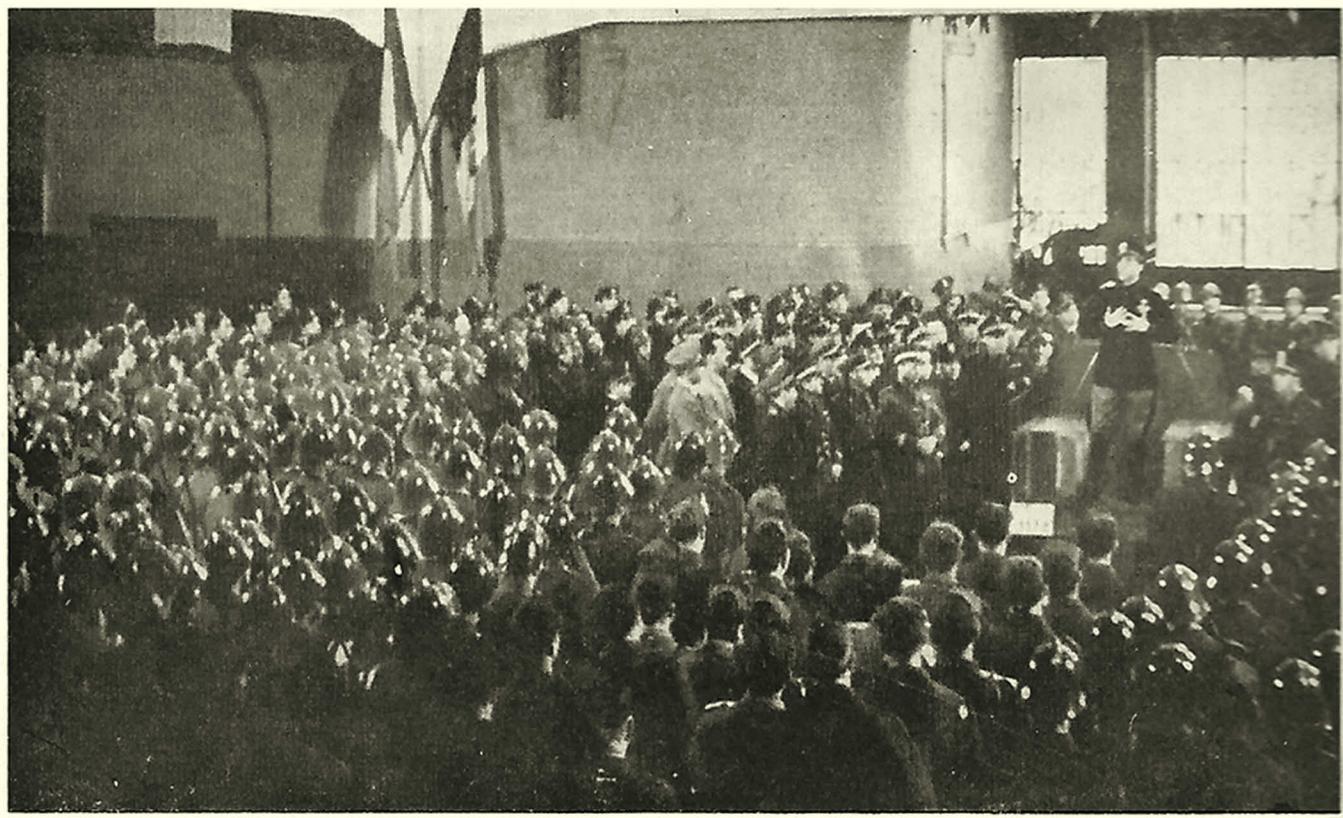
Dott. Ing. Biagio BONOMI, Com.te 17^o Corpo.

Con Decreto Reale in data 4 febbraio 1942-XX, sono state conferite le seguenti onorificenze cavalleresche dell'Ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro:

NOMINA A CAVALIERE

Dott. Ing. Mario GAJANI, Ufficiale di 1^a classe, Comandante del 36^o Corpo.

Dott. Ing. Giulio TESTA, Ufficiale di 1^a classe.



XXIII MARZO

L'annuale della fondazione dei Fasci di combattimento è stato celebrato da tutti i Corpi dei Vigili del Fuoco con austere ceremonie.

A Roma, nella caserma del 1° Corpo, il Direttore Generale, presenti i funzionari e gli Ufficiali della Direzione Generale dei Servizi Antincendi, delle Scuole Centrali e del Corpo stesso, ha rivolto ai Vigili ed agli allievi Sottufficiali entusiastiche parole suscitando una vibrante manifestazione all'indirizzo del Duce.

Chiusura del Corso di atletica pesante

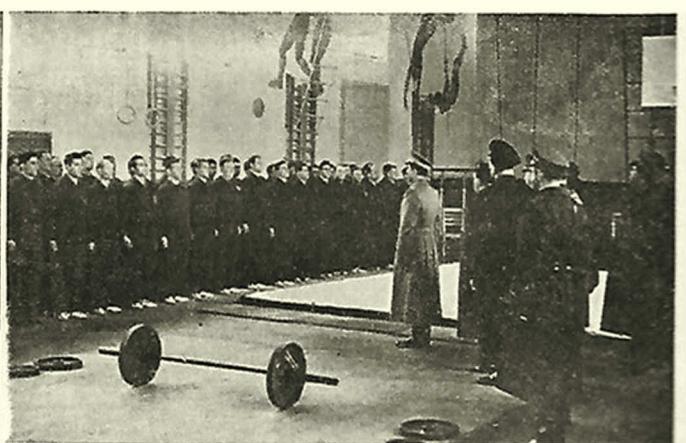
Il 10 febbraio si è chiuso alle Scuole Centrali il 1° Corso per allenatori istruttori di atletica pesante. Il Direttore Generale ha rivolto agli allievi parole di fede e di incitamento ed ha consegnato al comm. Raice-

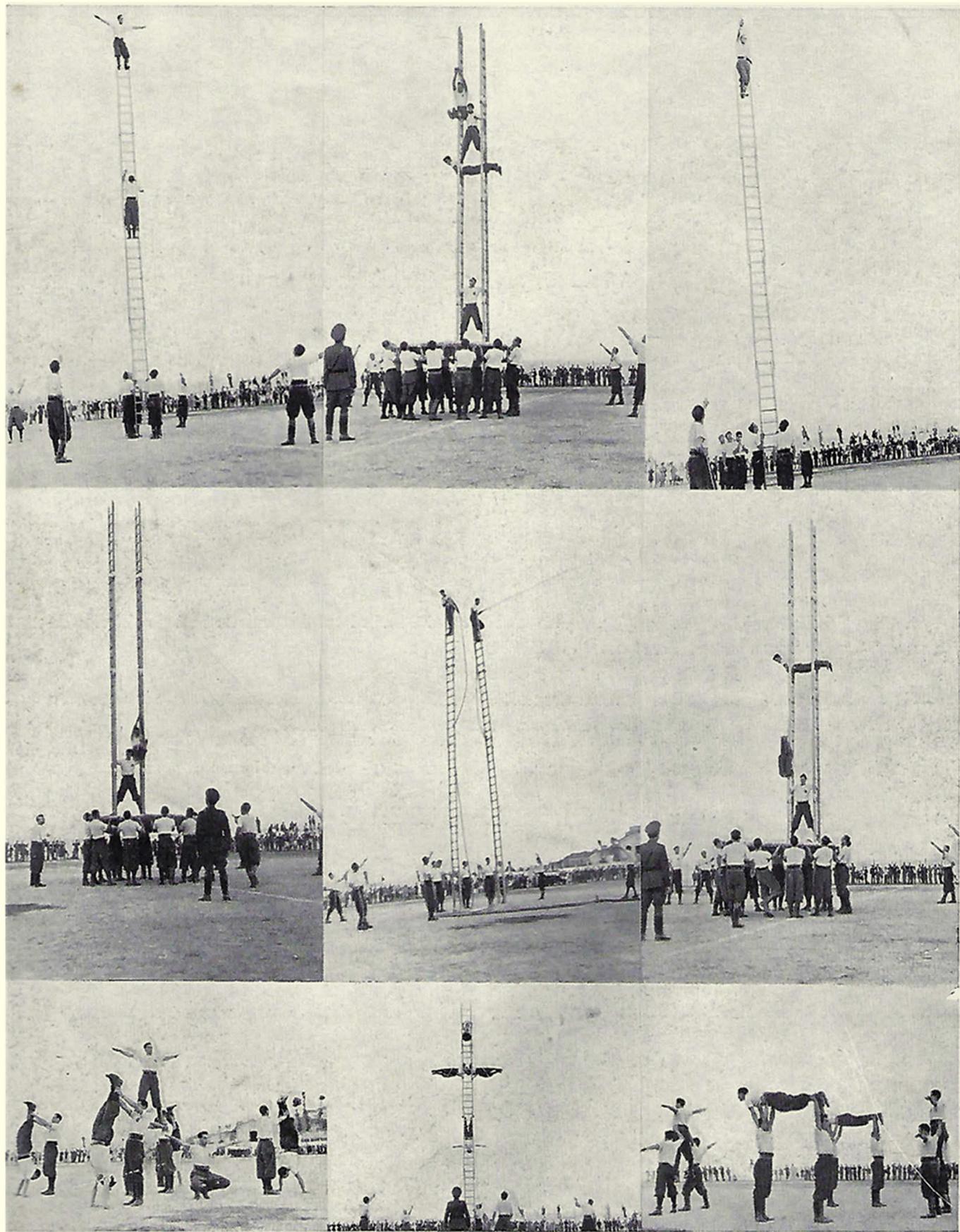
vich, direttore tecnico del Corso, un diploma di benemerenza.

Il Presidente della F.I.A.P. ha ringraziato calorosamente il Prefetto Giombini per il grande apporto che il Corpo Nazionale dei Vigili del

Fuoco reca alla rinascita dell'atletica pesante.

La manifestazione si è chiusa con un saggio degli allievi e con la consegna della Sciarpa di campione italiano per l'anno XIX di sollevamento pesi (categoria pesi medi) al Vigile Papi Frediano del 56° Corpo di Nuoro.





CAMPOBASSO - 20° CORPO DEI VIGILI DEL FUOCO

ARDIMENTO - FEDE - DISCIPLINA

ORTI DI GUERRA



Torino - 83° Corpo dei Vigili del Fuoco - Allevamento di animali da cortile



Catania - 22° Corpo dei Vigili del Fuoco

1. Distaccamento Piazza Palestro. - 2. Distaccamento di Caltagirone. - 3. e 4. Distaccamento di Gerbini.



Arezzo - 6° Corpo - 2. Palermo - 58° Corpo - 3. e 4. Spalato - 96° Corpo dei Vigili del Fuoco

Lettera dal fronte russo del
Vigile del 78° Corpo - Siena
Alberti Aladino - Bersagliere
del 5° Reggimento

Cari camerati,

Scuserete se non vi ho scritto prima ma è stato per il motivo che ho passato un po' di giorni sempre in movimento con il freddo anche a 42 sotto zero, ma al momento che ci hanno messo a posto in linea il primo pensiero è stato verso di Voi tutti. Ho ricevuto la Vostra affettuosa lettera dove mi ha fatto molto piacere sentire che state tutti bene come è di me; di più mi ha fatto molto piacere vedere che tutti pensate a me come io pure penso sempre a Voi; mi dispiace che ancora non vi è arrivata l'autoscala. Cari camerati, qua fa molto freddo, ma per avere la Vittoria bisogna soffrire. Come mi ha scritto il nostro Comandante, l'inglese e i loro alleati non tirano diritto ed infatti è vero; ma non solo questo, non sanno fare neanche la guerra, sanno solo ritirarsi e distruggere tutto; ma possano ridere finché non torna la stagione buona, perchè al momento che cessa un po' il freddo la loro resistenza durerà poco, tanto più visto anche che non gli è rimasto niente. Per lo meno sul fronte dove mi trovo io sono due o tre mesi che di apparecchi se ne vedano molti pochi, per non dire punti, e cannoni non ce ne hanno più; tutto affare di mortai e cannoncini anticarro; solo ci hanno mortai da 110.

Vi saluto caramente tutti.

Vostro affezionatissimo

ALBERTI ALADINO

Magnifico questo Vigile del Fuoco bersagliere! A due o tremila chilometri dalla sua Patria, di fronte al nemico che giornalmente combatte, pensa al suo Corpo, che gli sta nel cuore come sua madre, come sua moglie, come i suoi figli. I camerati tutti di Siena attendono con fieraza il suo prossimo ritorno e gli inviano un entusiastico alalà.

Attività sanitaria dei Corpi dei Vigili del Fuoco nel- l'anno 1941-XIX

Visite eseguite ai Vigili dai me- dici dei Corpi	n. 60.801
Visite eseguite ai familiari dai medici dei Corpi	» 9.303
Ricoveri dei Vigili in ospedali . . .	» 630

Attività della Casa del Vigile del Fuoco "Tullio Baroni", dal 10 aprile al 31 dicembre 1941-XX

Forni alla Bier	n. 420
Massaggi	» 730
Applicazioni ginnastiche	» 170
Cure mediche generali	» 680
Cure effettuate con acqua di Montecatini	» 1.040
Fanghi e grotte di Monsummano .	» 1.300
Bagni e sali di Castrocaro	» 220
Presenza degenti	» 7.246

La visita del Direttore Generale dei Servizi Antincendi al distaccamento di Civitavecchia

Il Direttore Generale dei Servizi Antincendi, accompagnato dal Comandante del 1° Corpo dei Vigili del Fuoco di Roma, si è recato nel distaccamento di Civitavecchia, dove ha visitato le due Caserme situate nel centro cittadino e quella marittima presso l'Arsenale Bernini, assistendo alle prove di una motobarca pompa.

Nel pomeriggio il Direttore Generale ha visitato gli orti di guerra allestiti dai Vigili del Fuoco, compiacendosi per l'iniziativa che reca il suo contributo alla battaglia per l'autarchia. Inoltre, ha inaugurato il posto di ristoro istituito per i Vigili del Fuoco provenienti o diretti in Sardegna.

La conclusione a Tirrenia del 1° Corso di addestramento per Vigili volontari

Il 15 aprile XX si è concluso a Tirrenia il 1° Corso di addestramento per il personale volontario in servizio continuativo. Il Corso, affidato alla Direzione dell'ing. Marsili, ha messo in luce la preparazione dei Vigili volontari che si sono presentati in ottima efficienza.

Alla chiusura del Corso ha presenziato il Direttore Generale dei Servizi Antincendi che, constatato il perfetto grado di addestramento dei Vigili volontari, ha espresso il suo compiacimento agli Ufficiali e Sottufficiali istruttori. L'Eccellenza Giombini, dopo aver adunato gli uomini ed essersi compiaciuto per i risultati conseguiti, ha espresso con parole d'entusiasmo e di fede la certezza nella Vittoria. La cerimonia si è chiusa con una ardente manifestazione al DUCE.



Il Direttore Generale ha assistito al ritorno di un motopeschereccio col quale viene fornito il pesce alla mensa del Corpo.

*Una Nazione è grande quando traduce nella realtà
la forza del suo spirito.* M

Napoli, 24 ottobre 1922.

TRANSFERIMENTI

★ e l'Ufficio

Movimenti ed incarichi

(Ordin. 28 settembre 1941-XIX)

Geom. PAPINI GIUSEPPE, Coadiutore aggiunto, da Firenze a Roma (Scuole Centrali dei Servizi Antincendi).

Ing. LA MAESTRA SANTE, da Messina a Roma (Scuole Centrali dei Servizi Antincendi).

(Ordin. 13 novembre 1941-XX)

Ing. GIOVANNINI ERCOLE, Ufficiale di II^o classe, da Potenza a Cagliari (Comandante 18^o Corpo con f. g. s.).

Ing. ASTERITI LEONARDO, Ufficiale di IV classe, da Cagliari a Messina (Ufficiale 51^o Corpo).

DE MEO CARMELO, Coadiutore aggiunto, da Messina a Roma (Scuole Centrali dei Servizi Antincendi).

Ing. BONOMI BIAGIO, da Bari a Brindisi (Comandante 17^o Corpo).

Ing. INZERILLO GIOVANNI, da Catania a Catanzano (Comandante 23^o Corpo).

Ing. LOMONTE GIUSEPPE, da Brindisi a Potenza (Comandante 67^o Corpo).

(Ordin. 31 dicembre 1941-XX)

Geom. ROTELLA ALFREDO, Comandante Bengasi, è assunto temporaneamente in forza ed assegnato 1^o Corpo.

(Ordin. 5 gennaio 1942-XX)

Ing. Ab. RICORDI ALBERTO, Coadiutore aggiunto, da Terni a Roma (Scuole Centrali dei Servizi Antincendi).

Ing. BERTOLEI ANTONIO, da Ascoli Piceno a Terni (Comandante 32^o Corpo).

Ing. BONOMI BIAGIO, da Brindisi ad Ascoli Piceno (Comandante 7^o Corpo).

Ing. VOLPE GIOVANNI, da Avellino a Napoli (Ufficiale 54^o Corpo).

Ing. LOMONTE GIUSEPPE, da Potenza ad Avellino (Comandante 9^o Corpo).

MARCHINI Ing. PIETRO del 32^o Corpo, dislocato al 51^o.

PODRECCA Geom. ANDREA del 34^o Corpo, incaricato comando 95^o Corpo.

PETTAZZI Geom. SILVIO del 39^o Corpo.

MAMMI ROLANDO del 42^o Corpo.

VIGLIO Geom. GUIDO del 52^o Corpo.

RICCI Geom. ORESTE del 60^o Corpo.

TROVATELLI Geom. FRANCESCO del 62^o Corpo.

SILVESTRI EZZELINO del 66^o Corpo, parziale.

VERDUCCI Geom. FRANCESCO del 70^o Corpo.

AMMANNATI ADELMO del 78^o Corpo, dislocato al 84^o.

BORGHEZIO Geom. EGIDIO dell'83^o Corpo.

PIECHELE LIDIO dell'85^o Corpo, dislocato al 22^o Corpo.

Ufficiali volontari che cessano dal richiamo in servizio continuativo

MILONE Geom. FRANCESCO del 28^o Corpo, dislocato al 40^o.

PAPINI Geom. CARLO del 42^o Corpo.

CORSELLI Geom. ENRICO del 55^o Corpo, dislocato al 54^o.

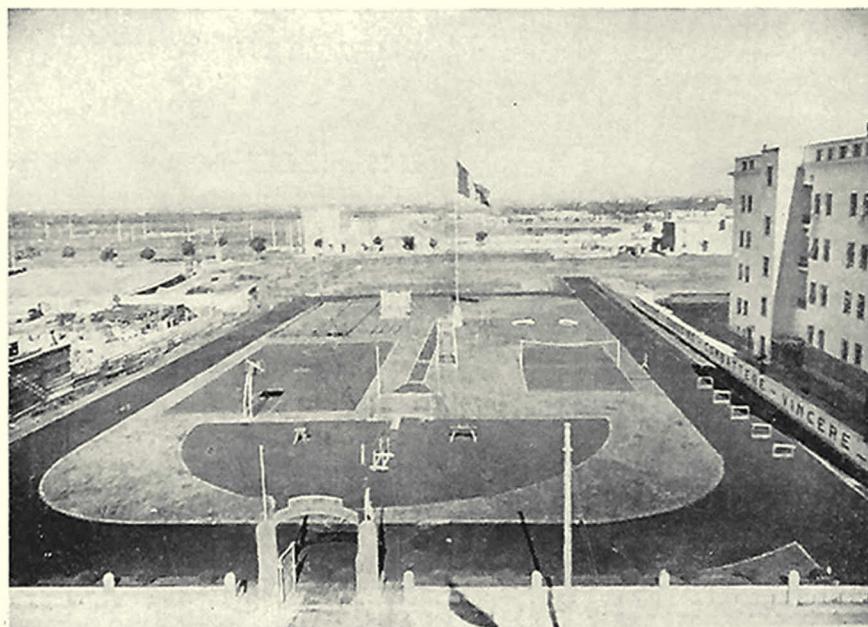
BONISSONI Geom. PIETRO del 60^o Corpo.

CONTI Ing. EMILIO del 78^o Corpo, dislocato al 78^o.

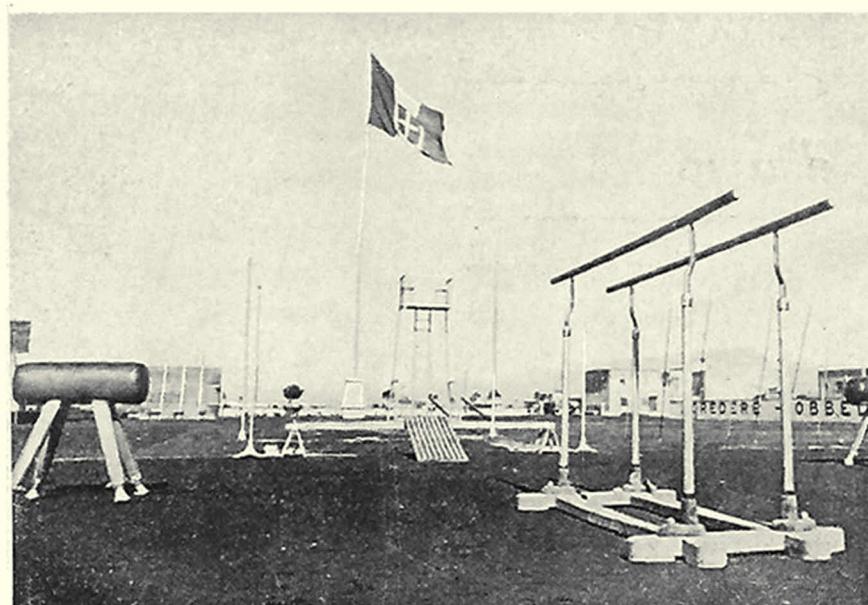
GALANTE SERAFINO dell'88^o Corpo, dislocato al 83^o.

SERRAVALLE Geom. ERNESTO del 90^o Corpo, dislocato al 1^o.

BATTARA ARTURO del 94^o Corpo.



LITTORIA. — Il Campo sportivo del 44^o Corpo dei Vigili del Fuoco inaugurato il 20 novembre 1941-XX alla presenza del Direttore Generale dei Servizi Antincendi.



Un particolare delle attrezzature.

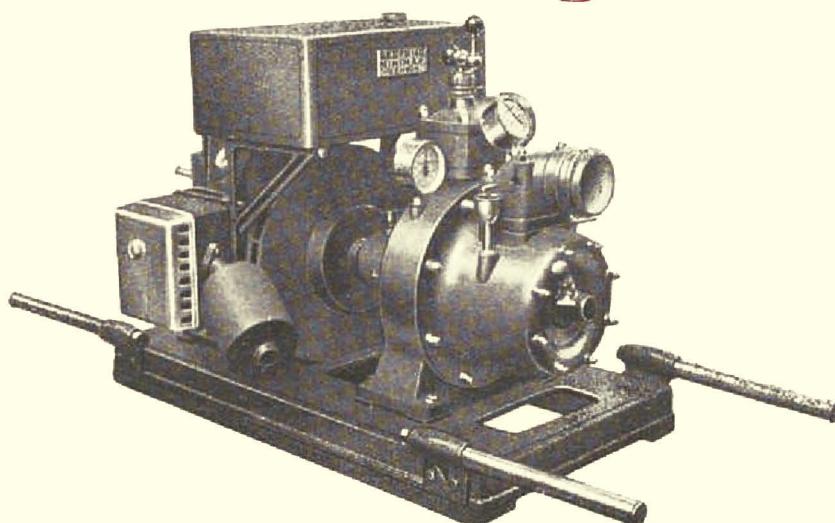
MINIMAX

APPARECCHI ED IMPIANTI CONTRO L'INCENDIO

GENOVA

VIA XX SETTEMBRE, 27

SEDE: GENOVA, TEL. 51-831 - STABILIMENTO: GENOVA - SAMPIERDARENA, TEL. 41-488



*Motopompe
Idriche
"IMPERO",*

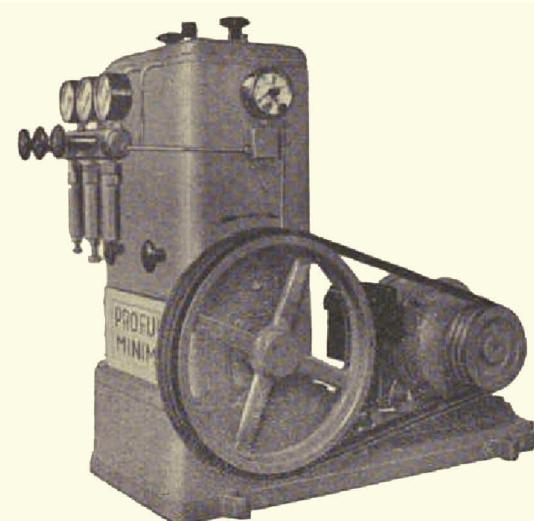
(Costruzione: Ditta Em. Profumo)

*Veramente barellabili!
Elevato rendimento!
Minimo peso!*

*Compressori
d'aria*

(Costruzione: Ditta Em. Profumo)

*per alta pressione
a 3 fasi tipo "3C",
con dispositivo
automatico di fermata*



FORNITORI DELLA



REAL CASA



ANAVVA - Digitalizzazione di Mauro Orsi



SADI

ESTINTORI D'INCENDIO

SOCIETÀ ANONIMA S.A. D. I. DIFESA INCENDI

SEDE IN NAPOLI VIA CHIATAMONE 11 TEL. 29147

AGENZIE E DEPOSITI IN ROMA BARI PALERMO

COSTRUISCE SU PROPRI BREVETTI

ESTINTORI IDRICI. SCHIUMA. POLVERE. CO₂ AMANO E SU CARRELLI

STUDIO DI PROGETTI PER ESTINZIONE E SEGNALAZIONE DEL PRINCIPIO D'INCENDIO.





BANCO *di* NAPOLI

ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO
FONDATA NEL 1539

CAPITALE E RISERVE: L. 1.578.000.000.

400 FILIALI IN ITALIA

FILIALI E FILIAZIONI IN ALBANIA

NELL' AFRICA ITALIANA

ED IN AMERICA



F-E-C

BRAMANTE ZANNONI

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

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

CHIEDERE NUOVO
LISTINO N. 45



MERCE SEMPRE PRONTA



MERCE SEMPRE PRONTA



Idranti brevetti

R A I

NUOVI RACCORDI "UNI"

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

LANIFICIO V. E. MARZOTTO - VALDAGNO

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



Castorino per cappotti Ufficiali

CASTORINO per cappotti dei Sigg. Ufficiali.
DIAGONALINO per divise, berretti e bustine invernali
dei Sigg. Ufficiali.
MELTON per cappotti Militi.
MELTON per divise, berretti e bustine invernali dei Militi.
SALLIA per divise, berretti e bustine estive.



Diagonalino per divise Ufficiali



Melton per divise Militi.



Melton per cappotti Militi



Sallia per divise estive



ANAVVA - Digitalizzazione di Mauro Orsi

MASCIADRI

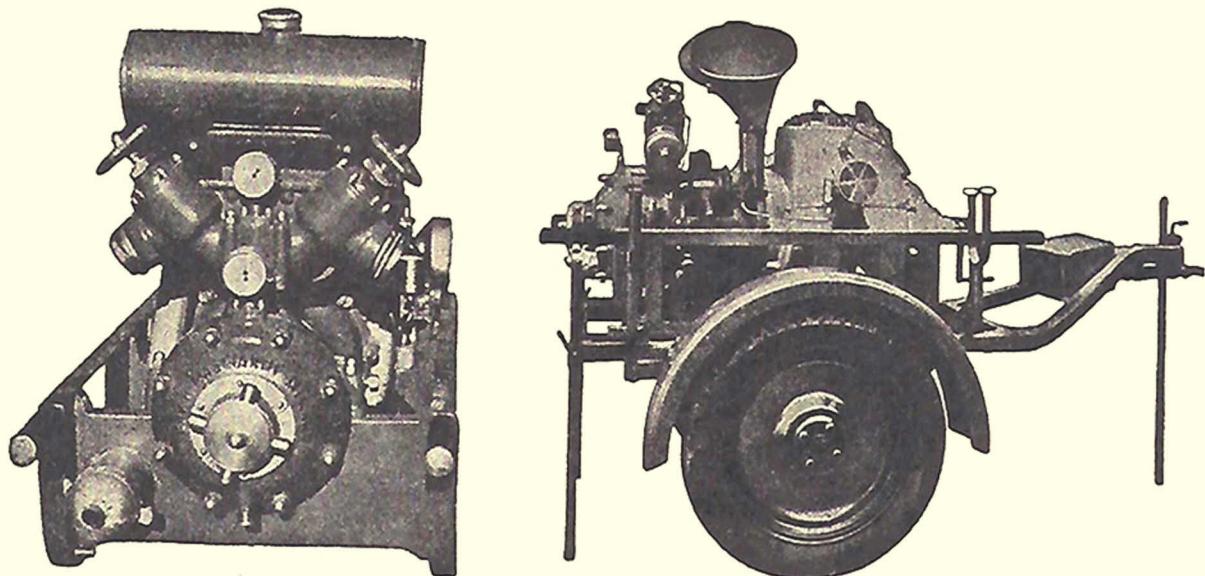
Telefoni: 691-033 - 694-910

C. P. E. Milano 2653-13 - C. C. Postale 3/12149

MOTOPOMPE - AUTOPOMPE - AUTOBOTTI POMPA
BARCHE POMPA PER SERVIZI ANTINCENDI
IDRICHE ED A SCHIUMA MECCANICA O COMBINATE IDRO-SCHIUMA
A U T O A D E S C A N T I

OFFICINE MECCANICHE E FONDERIE A BULCIAGO (Como)

DIREZIONE TECNICA ED AMMINISTRATIVA: MILANO - Via Schiavolini, 3



Motopompe barellabili - portata 600-1000 litri - peso 145 kg. 170 kg.

EQUIPAGGIAMENTI COMPLETI PER CORPI

VIGILI DEL FUOCO E PER PROTEZIONE ANTIAEREA

SPECIALITA

ESTINTORI D'INCENDIO DI TUTTI I TIPI E PER TUTTI I RISCHI

POMPE A MANO - CARRI NASPO
AUTOPOMPE - AUTOBOTTI, ecc.





SOCIETÀ ANONIMA BERGOMI
MILANO

RACCORDI A VITE UNI

*PRODUZIONE IN NOTEVOLI SERIE
CON SPECIALI MACCHINE OPERATRICI*



CONTROLLO COI CALIBRI PRESCRITTI DALLA
DIREZIONE GENERALE DEI SERVIZI ANTINCENDI



ATTACCHI UNI

per LANCE - POMPE - DIRAMAZIONI - IDRANTI



GIUNZIONI per la graduale sostituzione di raccordi di vecchio tipo
con raccordi "UNI,,

