



## LENTA O LUNGA ?

### PREAMBOLO

Non tutti sanno che la "mignatta" del Maggiore Raffaele Rossetti, che insieme al Tenente Medico Raffaele Paolucci venne utilizzata nel novembre '18 per affondare la corazzata austriaca "Viribus Unitis" nel porto di Pola, sopravvisse al primo conflitto mondiale (foto n.1). Sopravvisse a tale impresa semplicemente perché non solo rappresentava un'idea geniale, del tutto nuova sul palcoscenico delle imprese ardite e insidiose, ma perché era unica nel suo genere e si proponeva come un sorprendente assetto tattico mai sperimentato prima. L'idea si basava sull'impiego di un siluro da 600 mm di diametro, di quelli allora in uso presso la Regia Marina e lungo circa 8 metri. Era autopropulso tramite un dispositivo ad aria compressa e trasportava nella parte anteriore due cariche di esplosivo da 175 kg l'una, privo però di timone direzionale. I due operatori erano aggrappati al siluro attraverso delle maniglie poste lateralmente al corpo del siluro e attraverso i loro spostamenti corporei guidavano, per così dire, l'ordigno verso la meta. Va da sé che la condotta del mezzo era quindi

segue a pag. 6

ANNO XI - NUMERO 58 - MARZO / APRILE 2019



# DECIMA !!

ASSOCIAZIONE COMBATTENTI DECIMA FLOTTIGLIA MAS CONSOCIATA A.N.M.I.  
 SEGRETERIA NAZIONALE DI MILANO  
 CASELLA POSTALE 33  
 20091 BRESSO - MI  
 TELEFONO 377 95.30.267 EMAIL: SEGRETERIA@ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT



LETTERA APERTA al dott. PAOLO MIELI

Egregio Dottore, la notte del 23 marzo, alle ore 01 circa, facendo "zapping" alla TV mi sono imbattuto su una puntata della sua rubrica "PASSATO E PRESENTE" dedicata alla gloriosa componente MARINA MILITARE ITALIANA, "DECIMA FLOTTIGLIA MAS" e degli accadimenti in cui fu coinvolta, prima e dopo l'8 settembre 1943.

Dott. Mieli, mi presento: mi chiamo Giulio COSSU, sono nato alla Spezia il 23 dicembre 1926, ho quindi 92 anni compiuti e ho vissuto quegli anni tragici in cui tutta l'Italia fu coinvolta.

Figlio di militare della Regia Marina, allevato in un clima in cui il patriottismo fu portato alla massima espressione dal Regime Fascista, nell'ottobre del 1944, completati gli studi superiori, risposi alla chiamata del Comandante Junio Valerio Borghese e mi arruolai nella Sua formazione DECIMA FLOTTIGLIA MAS. Dallo stesso mantenuta senza alcuna discontinuità della gloriosa DECIMA della Marina del Regno, solo per difendere l'Onore della Bandiera e del soldato Italiano, insultati da un armistizio fasullo che portò al disfacimento delle FF.AA. e di tutte le componenti militari di mare di terra e dell'aria.

Solo la Marina si attenne agli ordini di SUPERMARINA, come da Lei ricordato, che portarono alla resa della Flotta e, come conseguenza, all'affondamento di un sommergibile da parte degli inglesi e della corazzata ROMA da parte dei Tedeschi.

Oggi, in quanto combattente veterano, sono il Presidente dell'ASSOCIAZIONE COMBATTENTI Xª FLOTTIGLIA MAS, costituita il 21 giugno 1952 dal Comandante M.O.V.M. Junio Valerio Borghese, per tramandare e difenderne la vera storia di questa componente MILITARE della Marina. Sodalizio legalmente riconosciuto anche dalla Marina Militare Italiana.

Egregio Dott. Mieli, si dice che la storia la scrivono i vincitori ma ora, Lei mi scusi, non credo si possa annoverare in tale categoria ma, presentandosi come storico, credo che tale qualifica la dovrebbe portare, sempre, a fare i conti con la verità storica, senza manipolazioni più o meno interessate.

Perché questo ha fatto Lei nel presentare la DECIMA FLOTTIGLIA MAS, mostrando una fotografia del Battaglione BABARIGO, schierato nella piazza Verdi della Spezia, definendola una formazione che si sarebbe comportata in modo efferato nei confronti delle formazioni partigiane, omettendo che quel Battaglione schierato era in partenza per il Fronte di Nettuno al quale fu inviato a versare il suo sangue, come testimonia il cimitero che si trova in quel luogo battezzato come "CAMPO DELLA MEMORIA", oggi di proprietà di Onor Caduti delle FF.AA. Italiane.

Il Battaglione Barbarigo, dopo la ritirata dal fronte, fu attaccato in Piemonte, dai partigiani che ne uccisero il Comandante Bardelli unitamente ad altri marò. La reazione fu una conseguenza a questo attacco partigiano, avvenuto mentre si stava trattando nella piazza di Ozegna, fra partigiani e Militari della Decima Mas.

A questo proposito, debbo sottolineare che il desiderio dei volontari della Decima era quello di andare a combattere il nemico "invasore", che questo era l'atteggiamento del Comando DECIMA. Riprova ne sia l'episodio che coinvolse il Battaglione di cui ho prestatato servizio -gli N.P, nuotatori paracadutisti del Capitano del Genio Navale Nino Buttazzoni, che si può definire come ammutinamento quando, col proposito di protestare contro

**ASSOCIAZIONE COMBATTENTI DECIMA FLOTTIGLIA MAS CONSOCIATA A.N.M.I.**  
 SEGRETERIA NAZIONALE DI MILANO  
 CASELLA POSTALE 33  
 20091 BRESSO - MI  
 TELEFONO 377 95.30.267 EMAIL: SEGRETERIA@ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT



l'ordine di trasferire il battaglione a est di Gorizia in difesa di quella città, un marò schierato in "assemblea" a Valdobbiadene, intendeva opporsi perché voleva che la X<sup>a</sup> fosse inviata al fronte contro gli anglo-americani invasori.

Gli sparò in faccia... il comandante Buttazzoni. Fortuna volle che il proiettile non lese organi vitali e il marò in questione si salvò.

I Battaglioni della DECIMA, SAGITTARIO e N.P. furono inviati sui confini orientali dell'Italia dove si scontrarono in due epiche battaglie contro i partigiani del nono corpus jugoslavo, (quelli delle foibe) nella foresta di TARNOVA della Selva, pagando, anche in quel luogo, a difesa di Gorizia, con il sangue dei suoi marò. Ebbi l'incarico, durante il rientro alla base con la retroguardia, di scortare il carro trainato da due buoi, su cui c'erano cinque salme ed un ferito, per dare onorata sepoltura ai caduti.

Ma non è finita la Storia. Nel marzo del 1945, la divisione DECIMA fu finalmente inviata sul fronte del Senio, rimanendovi fino ai primi di aprile quando, il Battaglione N.P. fu spostato alle foci di COMACCHIO, dove rimase fin tanto che iniziò la ritirata, invero avventurosa, verso quella ipotetica meta che auspicavamo fosse Trieste, per incontrarci (si raccontava) con le formazioni della Marina del Sud, peraltro mai avvenuto.

Ciò non fu possibile, sembra per l'opposizione degli inglesi che dovevano rispettare gli accordi di Jalta presi con il Maresciallo Tito o forse anche per l'incontro di Monte Colino, avvenuto con il Comandante Borghese e gli angloamericani, ma senza aver invitato queste formazioni, unitamente ai partigiani.

Ma quello che accadde in quei giorni (e da Lei ignorato Dott. Mieli), sono i due episodi che posero fine ai militari combattimenti "DECIMA". Il Battaglione LUPO raggiunta Padova si arrese il 30 aprile 1945, e il Battaglione NP. si arrese a Venezia Sant'Elena, collegio Morosini, il 2 maggio 1945.

Le rammento che i prigionieri della Decima Flottiglia Mas erano tenuti tutti nei campi P.O.W. e perfettamente riconosciuti e trattati come prigionieri MILITARI di guerra.

Ad entrambi i Battaglioni, gli inglesi, prima della consegna degli armamenti, resero l'ONORE DELLE ARMI in riconoscimento del comportamento MILITARE tenuto sul campo nel continuare una guerra ormai perduta. Senza cambiare alleanze in corso. Non meritano i due episodi di essere storicamente ricordati?

Infine, dott. Mieli, richiamo alla memoria quello che a Lei non può essere ignoto. Il porto di Genova non fu forse salvato dal comportamento del Comandante ARILLO che allertò i suoi uomini del Reparto Gamma per disinnescare le mine piazzate dai tedeschi, tutte localizzate, piazzate nei moli per distruggerli.

Egregio dott. Mieli, non credo che Lei pensi di proporre una nuova puntata di PASSATO E PRESENTE per riportare le testimonianze di un veterano quale io sono. Lo auspico... ma forse una risposta da pubblicare sul nostro periodico "LA CAMBUSA" me l'aspetto.

Grazie per l'attenzione.

Giulio COSSU



## COLPO DI STATO? CONSIDERAZIONI E VALUTAZIONI DEI FATTI

ROMA, 8 dicembre 1970

Golpe "virtuale", possibile? probabile? potenziale? ipotetico? eventuale? effettuabile? simulato? irreale ?...

COMUNQUE ANNULLATO ed INVENTATO !

17 marzo 1971 - La Procura della Repubblica dispone l'arresto con relativo mandato di Cattura del Comandante M.O.V.M. Junio Valerio Borghese.

18 marzo 1971 - Il Com.te Borghese parte da Roma, accompagnato da un parente e raggiunge Milano su una piccola Fiat 500 (rossa) - Fermandosi per due giorni in casa di amici .

21 marzo 1971 - Con diversa vettura (bianca) e diverso "autista" raggiunge la Svizzera (carta verde) e dalla Confederazione Elvetica, in aereo, la Spagna.

Aprile 1971 - Raggiunta Madrid, il Comandante è ospite del Maggiore Otto Skorzeny, poi dell'ammiraglio Horty ed infine con sistemazione definitiva, ausiliato con limite onde evitare problemi diplomatici, dal vicepresidente del Governo spagnolo "almirante" Luis Carrero Blanco.

19 luglio 1973 - Il Giudice Istruttore dott. Filippo Fiore , REVOCA per mancanza di indizi sufficienti il mandato di cattura nei confronti del Comandante, emesso dal dott. Vitalone il 17.03.1971

1 Dicembre 1973 - La Sezione Istruttoria della Corte d'Appello del Tribunale di Roma CONFERMA la REVOCA del mandato di cattura al Comandante Borghese, emesso per il golpe "da operetta".

27 novembre 1984 - Roma - La Corte d'Assise d'Appello giudica " TUTTI ASSOLTI" gli imputati del fantomatico golpe Borghese. Sentenza che sara' riconfermata in Cassazione nel 1986.

26 marzo 1986 - La Corte di Cassazione di Roma, conferma la sentenza della Corte d'Assise, assolvendo il Comandante dalle imputazioni per il fantomatico golpe Borghese, denominato anche dell'Immacolata o Tora Tora. La sentenza DEFINITIVA ritiene che i clamorosi eventi della notte in questione siano " concretati in un conciliabolo di quattro o cinque sessantenni".

**PAESE SERA** È un abbonamento L'AUTO per TUTTI **Ciano querele**

**UN PIANO EVERSIVO CONTRO LA REPUBBLICA**

**SCOPERTO UN COMLOTTO**

**DI ESTREMA DESTRA**

**700 SEDI PERQUISITE IN TUTTA ITALIA**

## PER LA CATEGORICA APPARTENZA SENZA AMBIGUITÀ



### SI RENDE NOTO

a tutti gli iscritti che a seguito di ricorso per sequestro e inibitoria (in data 7 luglio 2008) proposto innanzi al Tribunale di Bologna, nei confronti della nostra Associazione, dalla sedicente "Associazione combattenti X Flottiglia MAS" presieduta da Bartolo Gallitto, con il quale detto ente (nonché Amelio Boreani, intervenuto nel procedimento) ha fra l'altro richiesto che venisse inibito alla nostra Associazione l'uso della denominazione "Associazione combattenti X Flottiglia MAS", in quanto costituente pretesa violazione del diritto al nome e dei diritti di marchio aventi a oggetto detta denominazione e lo scudetto della X Flottiglia MAS, nonché che venisse ordinato l'oscuramento del nostro sito internet, pronunciata l'inibitoria all'ulteriore stampa e diffusione del nostro Notiziario periodico e autorizzato il sequestro del materiale contenente la (asseritamente) illecita riproduzione di dette denominazione e/o marchi,

### IL TRIBUNALE DI BOLOGNA

(Sezione specializzata in materia di proprietà industriale e intellettuale)

con ordinanza in data 1 ottobre 2008, non reclamata e non più reclamabile in sede cautelare (stante il decorso dei termini di cui all'art. 669 *terdecies* c.p.c.),

### HA RIGETTATO

**tutte le istanze cautelari proposte nei confronti della nostra Associazione dal suddetto ente presieduto da Bartolo Gallitto e da Amelio Boreani.**

Gli iscritti eventualmente interessati ad avere maggiori informazioni sul contenuto dell'ordinanza emessa dal Tribunale di Bologna potranno farne richiesta alla nostra Segreteria.

Con l'occasione, nel ribadire come sia la nostra Associazione (e non altra) l'associazione costituita nel giugno 1952 dal comandante Junio Valerio Borghese, si assicura la nostra intenzione di reagire con fermezza a ogni e qualsivoglia (anche ulteriore) tentativo di terzi di contestare la legittimità dell'utilizzo, da parte nostra, della nostra denominazione e dei nostri simboli e segni distintivi, oltre che la nostra intenzione di perseguire qualsiasi violazione e usurpazione, da chiunque realizzata, a tutela dei diritti e dell'immagine della nostra Associazione.

**Associazione combattenti X Flottiglia MAS**  
Il presidente Mario Bordogna

Milano, 8 novembre 2008



4

*X<sup>a</sup> Flottiglia MAS*

ASSOCIAZIONE COMBATTENTI X<sup>a</sup> FLOTTIGLIA MAS

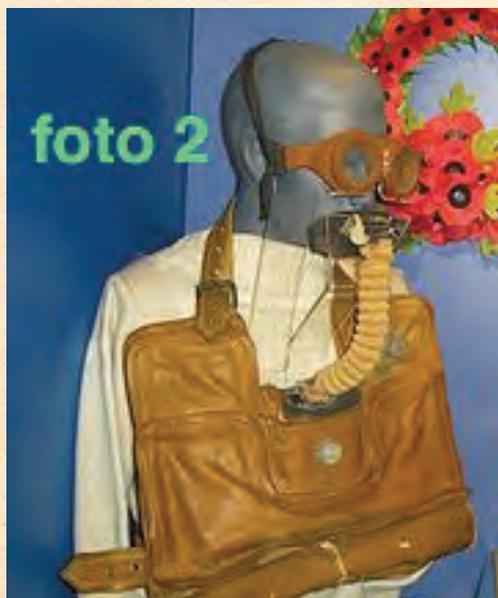
CASIELLA POSTALE 38 - 20037 PADERNO DUGNANO - MOBILE: 377 95.30.267 - EMAIL: SEGRETERIA@ASSOCIAZIONEDECINAFLOTTIGLIAMAS.IT - WWW.ASSOCIAZIONEDECINAFLOTTIGLIAMAS.IT



empirica e richiedeva notevoli sforzi. Inoltre, tutta l'operazione doveva essere svolta in superficie, al pelo dell'acqua, dato che gli operatori erano privi di qualsiasi sistema artificiale per un'eventuale respirazione sottomarina. Un mezzo incursore, quindi, primitivo e grezzo, capace di navigare a non più di due nodi per una distanza che a fatica poteva superare le sette-otto miglia. Dopo la fine del primo conflitto mondiale, nel corso degli anni '20, venne sviluppato un sistema di ventilazione polmonare che permetteva la respirazione in ambienti contaminati. Inizialmente lo si intese per gli uomini che lavoravano in miniera. Consisteva in un sacco ermetico entro cui respirare, dotato di una cartuccia filtrante di calce sodata, la cui principale proprietà era ed è quella di assorbire l'anidride carbonica che transita attraverso i suoi granuli. Vi era inoltre una bomboletta di ossigeno puro che permetteva, sempre all'interno del sacco, l'immissione di questo gas nobile indispensabile alla respirazione del minatore. Il ciclo era quindi chiuso e fintantoché la calce sodata era attiva e

vi era disponibilità di ossigeno, la possibilità di respirare autonomamente era garantita e tutto ciò indipendentemente dalla qualità o dalla tossicità dell'aria che circondava l'operaio. In gergo tale dispositivo si chiamava "maschera o respiratore Davis" (foto n. 2) e ben presto trovò anche altre utilizzazioni. La più importante delle quali fu all'interno dei sommergibili. Essi erano dotati di batterie che, in caso di avaria, spesso rilasciavano il pericoloso e micidiale cloro e tale dispositivo garantiva una certa autonomia di sopravvivenza che poteva consentire un importante guadagno di tempo tale far emergere il sommergibile, oppure di riparare in sicurezza i danni agli accumulatori. Non molto tempo dopo la comparsa della maschera Davis qualcuno iniziò a pensare che le sue peculiarità potessero essere sfruttate acquaticamente, in immersione, dopo ovviamente delle opportune modifiche tecniche. E fu proprio un italiano, il Com.te Belloni che, insieme ad altri, iniziò a lavorare a questa trasformazione. Così nacque l'ARO o Autorespiratore ad Ossigeno (foto n. 3).

Quando la Gran Bretagna, il 14 settembre 1935, annunciò al Bel Paese il dispiegamento in Mediterraneo di un'imponente flotta militare, mobilitando di fatto la Home Fleet, colse di sorpresa un po' tutti. Infatti, per la prima volta, ai piedi della Rocca, porta d'ingresso del Mare Nostrum, si stavano per concentrare ben sei navi da battaglia, sei incrociatori pesanti, 11 incrociatori leggeri, 53 cacciatorpediniere, 11 sommergibili nonché un adeguato numero di unità minori. Di fatto il Regno Unito stava per attuare una sorta di "politica delle cannoniere" di lontana memoria o per dirla in termini moderni



Le parti componenti un apparato ad ossigeno:

- 1 maschera
- 2 stringinaso
- 3 boccaglio
- 4 tubo corrugato
- 5 tubo di raccordo
- 6 sacco contro-polmone
- 7 bombole per ossigeno
- 8 rubinetto a tre vie
- 9 cartuccia di purificazione
- 10 erogatore con by pass
- 11 gruppo valvole
- 12 manometro a tenuta stagna



uno "Show of Force"; tale politica, però, era elevata all'ennesima potenza. In pratica si trattava della muscolosa risposta all'annuncio italiano al mondo dell'inizio delle operazioni di guerra in Etiopia. E quando l'ambasciatore inglese informò il Duce di tale dispiegamento, Mussolini rispose: "so, sig. ambasciatore, che la flotta inglese sta entrando nel Mediterraneo. Ma so anche che dipenderà da noi se potrà un giorno uscirne". Ora, tale atteggiamento, era solo tutta spavalderia romagnola, oppure nascondeva qualcos'altro? In effetti, in quel preciso momento, non era affatto bullismo gratuito. Le navi in arrivo erano sì imponenti e numerose ma nascondevano un importante tallone di Achille. I nostri Servizi avevano informato i vertici italiani che la flotta della perfida Albione erano in rotta verso le "colonne d'Ercole" con una preoccupante scarsità di munizioni. In pratica avevano a bordo, specie le corazzate, proiettili per circa un'ora di fuoco sostenuto e nulla più, quindi tali vascelli si potevano considerare disarmati o quasi. Ciò detto, però, per parte italiana, va ricordato che la situazione non era delle più rosee. Le due corazzate classe Cavour erano ai lavori di ammodernamento da circa due anni –lavori per altro modesti, di limitata entità- il cui termine era previsto per il 1937; le due nuove classe Littorio (Littorio e Vittorio Veneto, altrimenti note come le "35.000") erano state impostate da pochissimo, cioè alla fine del 1934 ed erano quindi ben lungi da essere completate. Da tutto ciò ne derivava che la capacità cannoniera nazionale si riduceva a due vecchie navi da battaglia, Duilio e Doria, coeve delle Cavour, varate negli 1910 e tra l'altro in attesa anch'esse di lavori di aggiornamento. Tutte le corazzate italiane disponibili, quindi, si trovavano o ai lavori o in attesa di aggiornamento, a causa di una vita operativa che oramai raggiungeva i vent'anni. Le nuove navi da battaglia, invece,

moderne e prestanti, erano appena state varate e il loro approntamento le avrebbe rese operative poco prima dell'inizio delle ostilità, nel 1940. Il nervo della Regia Marina in quel momento era tutto sulle spalle degli incrociatori pesanti classe Trento e Zara, buone navi ma che certo non potevano competere con i muscoli delle corazzate nemiche. E poi era prevedibile che, nel corso dei mesi successivi al loro arrivo a Gibilterra e col deteriorarsi dei rapporti diplomatici, le scorte di munizioni inglesi sarebbero progressivamente migliorate.

Con tale premessa geostrategica e considerata l'eventualità, decisamente poco remota che, un conflitto armato sarebbe prima o poi avvenuto, era cogente ottenere una significativa riduzione della capacità operativa della Royal Navy e tale possibilità poteva essere solo legata ad azioni di sorpresa e mirate, sull'onda di quanto fatto nel corso del primo conflitto mondiale a danno degli austriaci. Il mosaico appena fotografato fu lo spunto da cui partire per poter contrastare una grande potenza marittima, qual'era l'Inghilterra, nel miglior modo possibile attraverso ardite e insidiose azioni, grazie all'impiego di mezzi inusuali con tattiche originali e inaspettate.

Nel '35, infatti, due ufficiali della Regia Marina, prendendo spunto dagli studi di Belloni sull'ARO, incominciarono a sviluppare impensabili proiezioni tattico-operative. Durante una prova di un sommergibile posato sul fondo a La Spezia a circa 15 metri, essi verificarono l'operabilità di questo nuovo e segreto sistema di respirazione subacqueo. L'esperimento riuscì alla perfezione anche se i due "ragazzi", che per la cronaca si chiamavano Tesei (foto n. 4) e Toschi (foto n. 5), ufficiali del Genio Navale, constatarono quanti sforzi venivano richiesti ai subacquei per muoversi sott'acqua (si tenga presente che dispositivi come le pinne erano ancora di là da venire). Da questa constatazione scaturì l'idea di sviluppare un dispositivo che aiutasse gli spostamenti subacquei degli operatori. Ma non solo, tale mezzo da trasporto poteva anche diventare un sistema d'arma incursore: una sorta di mignatta, con abilità subacquee implementate in termini di prestazioni e manovrabilità. Un mezzo perfetto per penetrare all'interno delle munite basi navali nemiche e minare così le unità di pregio colà alla fonda.

Tesei e Toschi iniziarono a sviluppare e tradurre in pratica questi concetti nel loro, si potrebbe dire,



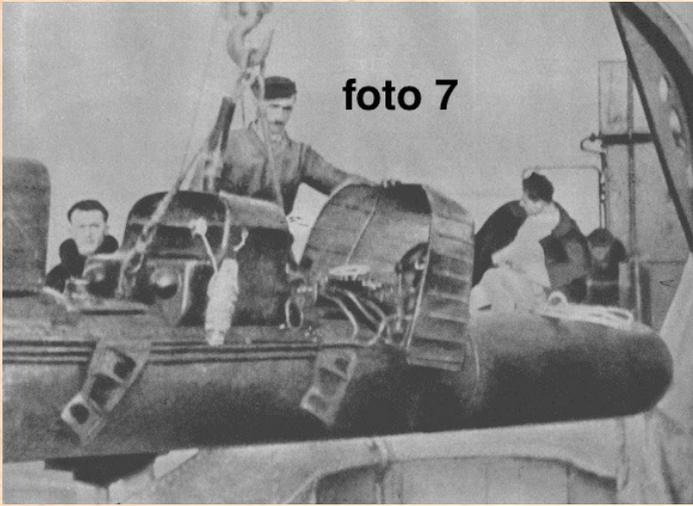
“tempo libero”. Erano, infatti, imbarcati entrambi su sommergibili, in qualità di responsabili delle macchine, per cui la franchigia era saltuaria e relativamente di breve durata. In ogni caso portarono avanti questa radicale rivisitazione della mignatta di Rossetti e Paolucci, sviluppando un mezzo che potesse operare in immersione, con un equipaggio di due subacquei e con la capacità di trasportare cariche esplosive di una certa importanza, che gli operatori avrebbero poi agganciato allo scafo immerso di una nave da battaglia.

#### IL SEMOVENTE SUBACQUEO

I nostri due cervelloni pensarono di modernizzare la mignatta, come già detto, modificandola sostanzialmente. Innanzitutto era necessario che l'equipaggio fosse agevolmente trasportato dal mezzo e quindi si pensò che gli operatori potessero viaggiare a cavalcioni, in tandem. Per esaltarne la manovra, decisero di dotarlo di alette di governo comandate dall'operatore/pilota che sedeva avanti, un po' come succede sugli aeroplani. In pratica il semovente avrebbe potuto evolvere tridimensionalmente in acqua, così come un velivolo si muove nell'aria. Essi partirono dall'archetipo del siluro da 533 mm, dotazione standard della Regia Marina. Era un'arma lunga oltre 7 metri che avrebbe dovuto operare come

un sommergibile vero e proprio (foto n. 6), con casse zavorra e bombole di aria compressa. Tesei e Toschi proposero quindi questa idea embrionale a Supermarina che la approvò immediatamente, data la situazione che si andava generando nel Mediterraneo, autorizzando l'approntamento di un esemplare. Verso la fine del 1935 una squadra di operai, in forza al Balipedio Cottrau, lavorò sotto gli ordini e le indicazioni dei due giovani inventori e, in circa tre mesi, il primo prototipo vide la luce. La storia racconta che il 3 gennaio 1936, in uno dei bacini dell'Arsenale Militare di La Spezia, ebbe luogo una dimostrazione/prova del mezzo attraverso una serie di test in acqua. Ma già nel novembre del '35 lo Stato Maggiore, visti i significativi progressi ed i positivi riscontri sul piano tecnico acquisiti durante tale genesi, aveva autorizzato la costruzione di un secondo esemplare. Questo secondo mezzo, che raccolse anche le modifiche scaturite dalle prove del primo, venne varato nel maggio del '36. I risultati furono molto incoraggianti e si decise la messa in opera di altri quattro siluri presso l'Officina San Bartolomeo. Purtroppo, però, nel corso del tempo la Regia Marina non proseguì l'iter di sviluppo dei mezzi con lo stesso slancio dimostrato inizialmente. I lavori rallentarono e, incomprensibilmente, si evitò anche di creare un reparto dedicato allo sviluppo e alla gestione di questo nuovo strumento bellico. E, quindi, anche i nostri Toschi e Tesei ritornarono agli incarichi precedentemente assolti e vennero di nuovo imbarcati, quali direttori di macchina, su unità subacquee. Un'embrionale selezione/formazione di personale, ridotta nel numero, venne comunque avviata nella seconda metà del 1936 e fu posta sotto il coordinamento del primo gruppo sommergibili. Nelle varie esercitazioni si utilizzarono anche dei vecchi sommergibili H, al fine di valutare compiutamente dei possibili inviluppi d'impiego. Vennero sperimentate le capacità di attacco e quelle di distacco delle





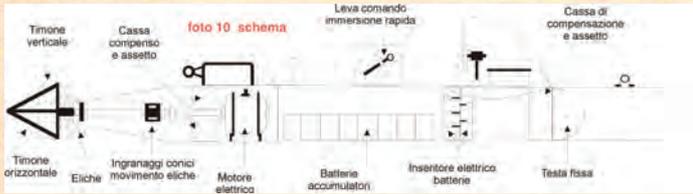
cariche esplosive, nonché le tecniche di pilotaggio dei semoventi e le partenze ed gli appontaggi da un sommergibile posato sul fondo, nelle acque prospicienti Porto Santo Stefano. Per motivi di sicurezza, però, si decise di spostare verso la fine dell'agosto di quell'anno la base a Bocca di Serchio. Ai corsi sin qui svolti parteciparono poco meno di 15 ufficiali e una ventina tra sottufficiali e sottocapi palombari. Alla fine di questo primo ciclo selettivo solo tre ufficiali e 10 palombari vennero ritenuti idonei nelle due figure professionali di pilota e secondo operatore: e tra i tre ufficiali spiccarono i nomi di Tesei e Toschi (foto n. 7; n. 8; n. 9): di fatto i pionieri della specialità. Certo è che Supermarina tra il '36 ed il '38, un po' ottusamente, non aveva creato una struttura ad hoc sia per la gestione dei nuovi mezzi sia



per gli sviluppi tecnici che necessitavano al fine di completare la fase prototipica, lasciando le cose un po' a se stanti.

Nel '38 la conferenza di Monaco non portò buoni e credibili risultati a garanzia della pace in Europa e, sull'onda di questi nefasti sviluppi geopolitici, in tutta fretta si decise di ripartire da dove si era lasciato lo sviluppo del semovente subacqueo, dando maggior impeto ai lavori di preparazione e ponendo tutta l'operazione sotto l'égida della Prima Flottiglia MAS di stanza a La Spezia. Contestualmente, vennero ordinati cinque nuovi semoventi che, di fatto, costituiscono la seconda serie produttiva, portando il totale dei mezzi a 11 siluri. La seconda serie differiva dai primi per la presenza di uno scudo metallico a protezione del pilota: in precedenza si era usato uno scudo trasparente in cellulosa e legno che, però, offriva poca visibilità, specie quando si era in immersione. Il motore fu potenziato sino a 1,6 Hp (prima era di 1 Hp) con la possibilità di innescare quattro marce per il moto e la capacità del complesso batterie fu portata da 150 Ampere a 180. Altri particolari aggiunti furono delle staffe come poggia piedi per l'equipaggio e la sistemazione di una cassa zavorra, oltre alle due di assetto (prodiera e poppiera) già presenti sulla prima serie. Questa era ubicata tra i due membri d'equipaggio e consentiva un'immersione rapida in circa 10 secondi. La lunghezza totale del mezzo oscillò, a seconda delle serie produttive, tra i 6,80





metri ed i 7,20 (foto n. 10; n. 11; n. 12). La velocità massima era arrivata a 2,5 nodi mentre la testa di guerra, lunga 1,80 mt. conteneva la bellezza di 260 kg di esplosivo.

La collocazione del gruppo subacqueo nella base di Bocca di Serchio nell'aprile 1939, all'interno di una desolata tenuta di campagna nobiliare –Tenuta Salvati- e prospiciente ad alla residenza reale di San Rossore, fu una scelta veramente oculata che consentiva una conveniente e totale discrezione. Inoltre, la foce del Serchio permetteva tutte le operazioni in mare che, tra l'altro, si svolgevano nottetempo nella massima riservatezza. Il fiume alla sua foce era largo 80 metri ed aveva gli argini molto netti. Di norma due bettoline ormeggiavano vicine alla foce del fiume, a circa mezzo miglio dal mare, seminascoste dai ciuffi di canne e provvedevano, terminate le operazioni, al rimessaggio dei semoventi, al sicuro da occhi indiscreti (foto n. 19 e n. 20). Gli 11 mezzi presenti erano in senso lato operativi, dato che soffrivano ancora della loro giovane età progettuale e



mancavano di un vero e proprio ciclo di prove intensive che permettesse di evidenziarne vizi e virtù. Tra il giugno 1939 e l'agosto 1940, in ogni caso, vennero svolte 154 esercitazioni con i mezzi a disposizione al fine anche di sviluppare dei profili di missione adeguati al superamento degli ostacoli retali mediamente posti a protezione dei porti nemici (foto n. 13; 14; 15; 16; 17 e 18).

La foto n. 13 (da sinistra) evidenzia gli incursori: Tesei, Stefanini, Gargano, Toschi, Ing. Cattaneo della CABI, S.A. Reale Aimone d'Aosta, Giorgini, Bertozzi, Franzini, Birindelli e Falcomatà, mentre da seduti: Calcagno, Cacioppo, Pedretti, Lazzaroni, Paccagnini e Lazzari.

In foto 15: Catalano, Martellotta, Spaccacelò, Cherso, Marceglia, Vesco, Albanese, Magello, De la Penne e Tasenthe.

In foto 16: Reggioli, Moscatelli, Badessi, Cella, Notari, Tadini, Arena, in seconda fila, sempre da sinistra, Cucciarini, Iacobacci e Mastano.

In foto 17: Notari, Martellotta, Sforza, Magello e Maresco.

In foto 18, infine immortalata un momento del penultimo anno di guerra, 1944, dove da Bocca di Serchio ci si era spostati a La Spezia, in località Castagna: un gruppo di arditi incursori aderenti alla RSI tra cui si riconosce, primo a sinistra, il GM Roberto Serra che compì l'ultima missione operativa dei mezzi navali della Decima Flottiglia MAS. E con lui, a partire dal suo fianco sinistro l'Ing. Pucciarini, l'elettricista Gasperini, il sommozzatore Rovegno, "Baffo" (Uras) e infine Gabrielli.

#### IL PROGETTO "TRESPOLO"

Alla fine del 1939 fu stipulato un contratto per aggiornare il semovente n. 8 secondo le manchevolezze emerse dalle prove intensive: nacque così il progetto Trespolo. E, dopo le prove finali compiute in mare, la Marina commissionò





alla CABI Cattaneo un contratto per altri 8 mezzi. Era così finita la lunga fase sperimentale e si entrò in quella della produzione di un piccolo ma aggiornato lotto chiamato serie 100, dato che i mezzi erano numerati singolarmente come 110, 120, ecc... La loro consegna avvenne nel corso del 1941 e a questa ne seguì un'altra, chiamata 200 e composta da 31 semoventi di cui 16 da consegnare entro la fine del 1942 e i rimanenti 15 l'anno successivo.

**UN NOME CHE NON FA LA DIFFERENZA**  
È abbastanza evidente che definire semovente questo nuovo mezzo era decisamente una forzatura. Toschi, nelle sue note del volume "Tesei ed i Cavalieri Subacquei", descrive nel dettaglio la nascita dell'acronimo S.L.C. che identifica il mezzo sin qui descritto. E ogni acronimo ha una sua traduzione specifica. "S" sta per siluro e "C" sta per corsa. Ma la "L"? Toschi letteralmente scrive: (...) "dobbiamo battezzarlo il nostro strano apparecchio. Ma come chiamarlo? Finiamo per preferire il nome più tecnico e meno altisonante tra tutti quelli venuti alla luce: Siluro a LUNGA Corsa o brevemente SLC, appunto." Ciò deriva dal fatto che si decise di esaltare nel nome il grande incremento di autonomia ottenuto dal



siluro tradizionale che passò da circa 3 miglia a 15 (i nomi in lizza erano Semovente Tesei, Apparecchio, Mezzo, Mezzo Speciale, ...). Un nome che di fatto ed in tutto per tutto concretizza un'idea. Un acronimo che, nella sua essenzialità, mimetizzava la caratteristica principale: quella di colpire venendo da lontano. SLC divenne quindi operativo come nome, compresa la sua esplicitazione, tant'è che su molti documenti, come la relazione dell'Amm. Spigai al riguardo, o quella di Moccagatta, oppure quella del CV Forza e diversi atti di Supermarina parlarono solo e sempre del mezzo come Siluro a Lunga Corsa. E anche sulla targa posta sull'SLC di Tesei che è conservata a COMSUBIN compare lo stesso appellativo (foto n. 21).

Allora perché da un certo punto in poi la "L" traduce l'aggettivo Lenta al posto dell'iniziale Lunga? Probabilmente fu opera della CABI di Cattaneo durante gli sviluppi e i lavori del prefato "progetto Trespolo" che rivisitò lo SLC allungandolo, tra l'altro, di circa 70 cm, riprogettando sia l'apparato propulsivo sia quello relativo all'assetto. Anche secondo Spertini Bagnasco fu l'azienda che per prima iniziò a definirlo ... a lenta corsa. Un'azione autonoma dell'opificio milanese, dato che non esiste alcun documento ufficiale di Supermarina che ne attesti la modifica. Anzi la CABI modificò il significato del nome quando ancora la Marina, e per

diverso tempo a venire, manteneva ufficialmente la denominazione voluta dagli inventori di Lunga. Probabilmente con "lenta" la CABI Cattaneo voleva evidenziare la sua produzione industriale pur mantenendo inalterato l'acronimo. D'altronde è sicuramente vero che la mobilità del siluro, sacrificata in nome dell'incremento dell'autonomia, poteva anche considerarsi preminente in questo ambito, anche a dispetto dell'incremento del raggio operativo. Anche se a parere di chi scrive, entrando un po' in un contesto semantico, era l'autonomia (quintuplicata rispetto a quella di un normale siluro) la caratteristica che permetteva allo SLC di operare partendo, diciamo così, da lontano.

Siluro a lenta corsa non entrò mai a far parte della denominazione ufficiale, per intenderci quella di Supermarina, così come gli atti della FA riportano. Ma sicuramente sul finire delle ostilità e nel dopoguerra, prese piede la seconda versione del nominativo. E' anche lecito pensare che sul finire delle ostilità il nuovo acronimo iniziò ad essere diffuso tra gli operatori e, quindi, la seconda definizione, in qualche modo, ebbe forma concreta e legittima e come tale venne divulgata.

#### E SUINO FU'

Come abbiamo visto assegnare il nome a questo semovente non fu cosa facile dato che si ebbe anche una sorta di nuovo "battezzo". Ma sicuramente l'appellativo che lo ha reso ancora più celebre è quello di MAIALE. Più che un nome, un soprannome. E chi fu, stizzito dalle bizze che il mezzo copiosamente regalava trascurando la volontà del pilota che, attraverso i comandi di guida, tentava di domarlo e ricondurlo a una condotta più mite e regolare, a creare questo soprannome? La storia riportata da chi c'era al momento del "fattaccio", identifica in Tesei l'autore del termine Maiale. Infatti, al rientro da un'esercitazione notturna particolarmente articolata e difficile e con un SLC versione puledro indomito che tutto faceva fuorché quanto voleva il suo pilota, Teseo esausto e incacchiato dalle continue bizzarrie, dopo diversi impropri di matrice toscana facilmente immaginabili e da "vernacoliere doc", disse ad un marinaio di ormeggiare "questo maiale" (foto n. 22). Una

Siluro a lunga corsa "MAIALE" impiegato dalla Coppia  
Cap G N TESEO TESEI - 2° Capo P ALCIDE PEDRETTI la notte  
del 30 ottobre 1940 per l'azione contro il porto di  
GIBILTERRA **foto 21**

Una sera rientriamo più presto dal nostro allenamento perché c'è bassa marea e temiamo di non arrivare in tempo a passare la barra sabbiosa sul fiume. Infatti la motobarca ce la fa a stento. Ma l'apparecchio, a rimorchio, semi immerso, si infila nella sabbia e non vuol saperne di passare. Lasciamo avanzare libera la motolancia e, scesi in acqua, ci mettiamo noi a trascinare il bestione verso le acque interne del fiume. Finalmente arriviamo nelle acque calme di un laghetto che il fiume forma prima di sboccare in mare aperto. L'apparecchio è lì che fluttua placido placido facendo uno strano rumore di rigurgito, sotto il muso, per la risacca che l'investe. Teseo, con il suo fiorito parlare toscano, senza pensarci su, dice al palombaro porgendogli la cima di rimorchio: «Prendi, ormeggia tu il "maiale"». L'altro non fa obiezioni, anzi,

## foto 22

35

colorita espressione attribuibilissima all'elbano. Esiste anche un'altra versione dei fatti, anche se poco accreditata, che fa riferimento ad un marinaio, anch'esso elbano, per l'epiteto di maiale: dopo averlo preso anche a calci, data la difficoltà di agganciare alla gru il mezzo in acqua. Certo è che il dispregiativo di Maiale, piacque e prese piede e agevolò non poco le accese discussioni che i "Ragazzi del Serchio" avevano parlando dei difetti, che mano a mano emergevano, anche in pubblico. Spesso si recavano a Viareggio, alla Trattoria del Buonamico (foto n. 23), in franchigia e molti clienti dell'osteria li sentirono ripetutamente e animatamente parlare di maiali, tanto da considerarli allevatori e commercianti di suini, con buona pace di tutti e nel rispetto della dovuta riservatezza.

## CONCLUSIONI

Lunga o Lenta che sia la corsa del maiale, fu spesso un sistema d'arma estremamente micidiale per il nemico. Cattaneo modificò l'estensione dell'acronimo SLC, per distinguere la propria linea di produzione da quella primigenia del Balipedio Cottrau e questa è una buona deduzione ma,

di fatto, rimane nell'ambito delle benevole speculazioni. Certo è che per la Marina Regia il nome non cambiò mai e la "L" ha sempre indicato il termine Lunga. Va inoltre aggiunto che la bontà di un'idea o di un progetto è valutabile spesso dalle copie e dai surrogati che nel corso del tempo si vanno sviluppando e diffondendo nel mondo. Lo SLC venne clonizzato, guerra durante, dagli inglesi ed anche dai tedeschi che, tra l'altro, mandarono dei loro subacquei a specializzarsi presso i nostri incursori del gruppo Gamma (quello di Ferraro e Wolk, per intenderci). Finita la guerra anche gli USA iniziarono a sviluppare un loro modello di SLC e, a amano a mano che il tempo passava, un po' tutte le Marine di pregio si dotarono di un SLC o di una sua versione. Certo oggi questi mezzi hanno sviluppato forme, dimensioni e capacità ben più importanti ma, com'è giusto che sia, tutti sono una progenie del maiale e dell'ingegno italico di Tesei e Toschi.

Penso a questo punto che sia giusto ridare ai suoi inventori ciò che è sempre stato loro, a tutti gli effetti e quindi riconoscere anche ora per allora che il Siluro in questione è a LUNGA Corsa. All'asceta elbano, al secolo Teseo Tesei, resta invece tutta la paternità del colorito soprannome di Maiale: un mezzo ancora oggi famosissimo per le sue prestazioni e capacità che permise a un manipolo di eroi subacquei di scrivere un pezzo importante di storia diventando, come li definì anche il nemico, i veri padroni del Mediterraneo.

Gen. B.A. Pil. (AUS)  
Riccardo DONATI





Decima Official Wear

ABBIGLIAMENTO & OGGETTISTICA  
UFFICIALE

WWW.DECIMAOFFICIALSTORE.IT



EDIZIONE LIMITATA



GIACCOIA MASSIMO SAS  
LICENZIATARIO UFFICIALE

WWW.DECIMAOFFICIALSTORE.IT

## COMUNICAZIONI ED EVENTI



28 e 29 settembre 2019  
Raduno Nazionale A.N.M.I. a Salerno



## DALLA SEGRETERIA

Comunichiamo i dati del nuovo conto corrente dell'associazione che sostituirà quello postale in uso oggi. Tutti i versamenti, a qualunque titolo, andranno indirizzati verso queste coordinate bancarie:

**Banca Creval**  
**Codice IBAN IT 85J 0521 623 00000 00000 95473**  
**intestato a:**

**ASSOCIAZIONE COMBATTENTI DECIMA  
FLOTTIGLIA MAS**



ANNO XI - NUMERO 57  
MARZO - APRILE 2019

PERIODICITA': BIMESTRALE  
REG. TRIB. MILANO NR. 198 DEL 24 APRILE 2009

DIRETTORE RESPONSABILE:  
STEFANIZZI GIANFRANCO

IN REDAZIONE  
IL PRESIDENTE  
IL CONSIGLIO DIRETTIVO

PROGETTO GRAFICO E IMPAGINAZIONE:  
MOAI STUDIO MILANO

## STAMPATO IN PROPRIO

NESSUNA PARTE DELLA RIVISTA PUÒ ESSERE IN ALCUN MODO RIPRODOTTA SENZA AUTORIZZAZIONE SCRITTA DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE COMBATTENTI DECIMA FLOTTIGLIA MAS DI MILANO. IL CONTENUTO DI QUEST'OPERA, ANCHE SE CURATO CON SCRUPOLOSA ATTENZIONE, NON PUÒ COMPORTARE SPECIFICHE RESPONSABILITÀ PER INVOLONTARI ERRORI ED INESATTEZZE. NOMI E MARCHI PROTETTI SONO CITATI SENZA INDICARE I RELATIVI BREVETTI.

PER TUTTE LE FOTO (TRANNE DOVE CITATO):  
FONTE: ARCHIVIO STORICO DELL'ASSOCIAZIONE COMBATTENTI DECIMA FLOTTIGLIA MAS, ARCHIVI STORICI SPAGNOLI, U.S.A. ED INGHILTERRA.

PRODUZIONE ORIGINALE ASSOCIAZIONE DECIMA FLOTTIGLIA MAS DI MILANO.  
FINITO DI STAMPARE NEL MESE DI APRILE 2019



ASSOCIAZIONE COMBATTENTI  
Xª FLOTTIGLIA MAS

CONSTITUITA IL 21 GIUGNO 1952  
DAL COMANDANTE M.O.V.M.  
JUNIO VALERIO BORGHESE

PRESIDENTE: N.P. GIULIO COSSU



CONSOZIATA CON  
L'ASSOCIAZIONE  
NAZIONALE MARINAI D'ITALIA



DECIMA FLOTTIGLIA MAS  
CASSELLA POSTALE 33  
20091 BRESCIO  
MILANO  
TEL.: 377 95.30.267

WWW.ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT  
SEGRETERIA@ASSOCIAZIONEDECIMAFLOTTIGLIAMAS.IT