BREVE STORIA DEL "SILURO A LENTA CORSA" - SLC

Inizialmente la Regia Marina prevedeva la realizzazione di un "*mezzo di lavoro subacqueo*" ad uso degli operatori navali e nel 1934 iniziarono i test di manovra del prototipo con l'uso degli autorespiratori DAVIS con ossigeno.
Ai primi mesi del 1935, i due Capitani del Genio Navale, entrambi Direttori di Macchina sui sommergibili del tipo "H", Teseo Tesei e Elios Toschi, venne loro in mente di abbandonare il progetto inziale per trasformarlo in "*mezzo d'attacco*" dotato di avvicinamento autonomo, presso l'obiettivo nemico, munito di una carica esplosiva da piazzare sotto la chiglia delle navi nemiche. Iniziarono a rivisitare la famosa "*Mignatta*" del Mag. G.N. Raffaele Rossetti e del T. Medico Raffaele Paolucci che al 1° novembre 1918 l'impiegarono per affondare la corazzata austriaca *Viribus Unitis* nel Porto di Pola.

La base del nuovo progetto era un comune siluro del diametro di cm. 53 e lungo mt. 7,20. Usufruendo di materiale di scarto, un motore elettrico di ascensore, strumenti vari, batterie. Il progetto fu approvato dallo Stato Maggiore della Regia Marina che autorizzò la realizzazione di un prototipo. Da ottobre 1935 tecnici e maestranze del Balipedio Cottrau di La Spezia riuscirono in tre mesi ad assembrare il primo prototipo. Il 3 gennaio 1936 effettuarono le prove nel Bacino di Carenaggio Nord dell'Arsenale Militare di La Spezia con esito positivo. Venne autorizzato un altro prototipo con modifiche rese necessarie e il collaudo fu effettuato nel maggio dello stesso anno.

Le seguenti caratteristiche di massima del natante:

Lunghezza	mt. 7,30
Diametro del corpo cilindrico	cm. 53
Altezza massima del mezzo:	mt. 1,30
Larghezza massima alle staffe poggia piedi	mt. 0,90
Peso totale	Kg. 1.400
Potenza motore	HP 1,6
Velocità massima	Nodi 3
Autonomia alla velocità di nodi 2,3	Miglia 15

I componenti principali:
Testa esplosiva: un cilindro staccabile dal mezzo contenente Kg. 230 di esplosivo "tritolital", dalla forma anteriore ad ogiva per renderla idrodinamica. Alloggiava le spolette meccaniche ad orologeria per causare lo scoppio della carica, nonché i golfari per sospendere la testata sotto lo scafo della nave nemica. L'unione della testata era fissata con galletti filettati che andavano svitati per consentire il distacco dal corpo centrale.
Testa di servizio: anteriormente, come la testata esplosiva, aveva la forma ad ogiva per agevolare la navigazione. All'interno si trovava la cassa di assetto di prora e il complesso dei comandi dell'apparato di propulsione.
Corpo centrale: internamente è contenuto l'apparato elettrico che collega accumulatori al motore elettrico, pompa esaurimento casse assetto. Un frangionde con il compito di proteggere il pilota e il cruscotto costituito da un pannello a tenuta stagna su cui erano inseriti un profondimetro, una bussola magnetica, un orologio, un voltmetro, due amperometri ed una livella a bolla d'aria per il controllo dell'assetto longitudinale. Al posto del pilota era piazzata la timoneria con volante per azionare i timoni poppieri e di rotta, un volantino di manovra su un reostato per regolare la velocità del motore elettrico, altri comandi che agiscono sulle pompe delle casse assetto, un volantino per comandare un rubinetto per inviare acqua alle casse di assetto e regolare l'assetto del mezzo mediante travaso di acqua dalla cassa di prora a quella di poppa e viceversa. Alle spalle del posto di pilotaggio era situata una struttura contenente la cassa della *rapida* che veniva azionata da una leva che agiva su un tappo a fungo, le relative bombole di aria compressa caricate a 200 atmosfere, che intervenivano nel caso di necessità. Per migliorare la stabilità degli operatori, vennero applicate delle staffe su cui appoggiare i piedi.
Coda: Ingloba la cassa assetto poppiera e longitudinalmente viene attraversato l'asse dell'elica. Nella struttura finale sono fissati i timoni verticali e orizzontali, una gabbia è posta a protezione di eventuali urti dell'elica. Alle spalle del secondo operatore era collocata una struttura metallica che ospitava: un autorespiratore di emergenza, un tubo stagno contenente viveri e una "*cassetta attrezzi* "contenente varie attrezzature speciali quali:

Alzareti, costituito da un paranco destinato al sollevamento delle reti a protezione dei porti,
Tagliareti, una grossa cesoia azionata a mano o ad aria compressa con lo scopo di aprire varchi nelle reti per il transito del SLC,
Sergenti, speciali morsetti a vite da collocare alle alette antirollio longitudinali per fissare la carica esplosiva sotto la chiglia delle navi,
Ascensore, costituito da un cavetto avvolto su un pezzo di legno da srotolare da un operatore per raggiungere la superficie, senza perdere il contatto con il mezzo.

J. Valerio Borghese, Comandante della X Flottiglia MAS, spiega quali furono le spinte che portarono alla nascita della nuova, rivoluzionaria arma, capace di cambiare per sempre le tradizionali lotte sul mare. Dal suo libro: "Decima Flottiglia MAS, dalle origini all'armistizio",
... 2 ottobre 1935, l'Italia si muove verso l'Africa Orientale, e da un momento all'altro gli eventi potrebbero precipitare. Se anche non siamo pronti e se la prospettiva di uno scontro con la flotta inglese, la più forte del mondo, può essere preoccupante, non importa; ogni ufficiale, ogni marinaio è al suo posto di responsabilità e di dovere ... come uscirne? Ed ecco farsi strada questa idea: occorre creare uno strumento di distruzione il cui impiego improvviso e tempestivo provochi "una forte riduzione iniziale della forza navale nemica con azioni di sorpresa, basate sulla novità del sistema e sulla decisione degli attaccanti nei primi giorni di guerra"... Ovviamente il riferimento era sul modello ideato dagli ingegneri Teseo Tesei e Elios Toschi a cui stavano lavorando.

Sorge un problema, se vogliamo banale ma ha la sua importanza: che nome dare al nuovo mezzo d'attacco segreto? Corsero diversi appellativi tra cui: Semovente Tesei, Mezzo Speciale, Siluri Umani, Torpedine Semovente, ecc. Prevalse l'indicazione di Toschi: "**Siluro a Lenta Corsa**", riportato nel suo libro "Tesei e i Cavalieri Subacquei", in seguito con la voluta anonima sigla "**SLC**". Ma non è finito così: comparve un nuovo appellativo che lo rese più famoso: "***Maiale***"! Toschi lo spiega nuovamente nel suo libro: "*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. Ma l'apparecchio semisommerso si infila nella sabbia e non vuole saperne di passare. Lasciamo andare libero il barcone trainante nel fiume. Scendiamo in acqua e spingiamo noi il bestione fino a raggiungere le acque calme. Dopo la sfaticata Teseo porge la cima di rimorchio al vicino palombaro: "Prendi e ormeggia tu il "maiale",...nacque così un nuovo nome.
Non va dimenticato il termine indicato da Churchill alla Camera dei Comuni nell'annunciare l'attacco al porto di Alessandria d'Egitto nella notte tra il 18/19 dicembre del 1941, con i tre equipaggi della Regia Marina italiana penetrati nella base navale: li ha definiti ***"humans torpedoes"*** che tradotto in italiano corrisponde a **"siluri umani"**.

Nel 1936 la Regia Marina ordinò all'Officina Siluri di San Bartolomeo, altri 4 esemplari ma con la ritardata consegna nell'ottobre del 1938: con la guerra di Spagna arrivò l'ordine di sospendere il completamento di tutti i mezzi d'attacco navali. Un grave errore che impedì all'Italia di essere pronta con suoi attacchi di sorpresa alla Marina Inglese che già avviava, nei porti del Mediterraneo, numerose navi militari, subito la data della dichiarazione di Guerra contro la Gran Bretagna e la Francia.
I due validissimi ingegneri tecnici Teseo Tesei e Elios Toschi, costretti a interrompere l'avanzamento del loro progetto, rientravano ai loro ordinari impegni di lavoro come Direttore di Macchina sui sommergibili.

Lo "**Spirito del Serchio**

Bocca di Serchio fino agli anni precedenti il secondo conflitto mondiale, nessuno ci metteva piede se non i guardiacaccia o dipendenti della Tenuta: il bosco e le preterie appartenevano ai cinghiali, ai caprioli, alle lepri ed ad altra selvaggina.
Fu nel 1939 che la Regia Marina chiese la Bocca di Serchio ai suoi proprietari, duchi Pietro, nel Giacomo e Averardo Salviati, appartenenti a quella nobilissima famiglia da cui nel sedicesimo secolo, nacque Maria Salviati, sposata con Giovanni delle Bande Nere e madre del granduca Cosimo I dei Medici.

I proprietari furono comprensivi e non si intromisero mai nelle segrete faccende dei loro ospiti, anzi li aiutarono ad ogni evenienza; soprattutto fu mantenuto il segreto sulla esistenza del Gruppo e della sua attività, anche rigorosamente rispettato dai loro dipendenti.
Beppe Pegolati rilascia una affascinante descrizione dell'area della Bocca di Serchio nel suo libro "*Uomini contro navi*" delle Edizioni Valsecchi:

.... A Bocca di Serchio non c'è un paese, nemmeno un villaggio. Una pace immensa sovrasta le cose e gli uomini. La pineta, il bosco, la riserva di caccia, le acque del fiume che si confondono con quelle del mare, con l'arenile ancora selvaggio. Di qui passano i "siluri umani".... Una radura si apre e spazieggia, alla fine del tunnel di chiome verdi. Ci sono pagliai, una casa sulla sinistra, una piccola di fronte, un fabbricato basso sulla destra.

C'è tutta una vita segreta da rievocare: la storia di quei mezzi d'assalto della Regia Marina è passata sulle pagine dei libri e di giornali soltanto con gli episodi maggiori. Le gesta, i successi, il sacrificio di personaggi da epopea. Nessuno, invece, ha mai pubblicato un che di cronaca quotidiana delle lunghe vigilie di Bocca del Serchio.

Otto giovanotti si adunarono, nel settembre del 1939, nella casa del guardiacaccia della Tenuta Salviati. Furono i primi di una numerosa schiera ....era gente che arrivava in silenzio, che in silenzio ripartiva e non tornava indietro ...Quei giovanotti conducevano un'esistenza assai ritirata, protetti dal naturale isolamento della località in territorio privato.

L'unico svago erano gite a Viareggio in abiti civili, passando per studenti e al ritorno si fermavano a cenare al ristorante "Buonamico". Rientrati a Bocca di Serchio mutavano sembianze: dalle dieci di sera uscendo dalla casa del guardiacaccia, nelle tenebre già apparivano mostri, co strani paludamenti, si avviavano al fiume, lungo il breve sentiero tra i cespugli e i canneti, si calavano nel Serchio raggiungendo il mare, compivano sul fondo sul fondo lunghe ed estenuanti esercitazioni, rientrando, per lo più, alle tre di notte, stanchi ed infreddoliti.

Il Serchio è largo 80 metri, nel suo ultimo tratto, ha gli argini netti. Due "bettoline" sostavano sulla riva destra, a mezzo miglio dalla foce vera e propria, seminascoste da ciuffi di canne: era il nascondiglio dei "maiali".

Di faccia, sulla riva sinistra, nel territorio di San Rossore, c'è una sola rudimentale terrazza, dove di ristretto incognito, nel 1941, con una sola persona, Vittorio Emanuele III traghettò il fiume, con una barca a remi, partendo da quel punto. Volle vedere i "siluri umani" di cui, si dice, fino a pochi giorni prima non conosceva nemmeno lui l'esistenza.

(Affermazione poco credibile in quanto l'ammiraglio Ajmone di Savoia, duca d'Aosta, cugino del Re, ispettore generale di tutti i mezzi d'assalto della Regia Marina, non abbia riferito, anche solo verbalmente, l'esistenza della base della Bocca di Serchio).

Parola di un eroe della Decima Flottiglia MAS

L'ammiraglio Gino Birindelli nel suo libro ***"Vita da Marinaio"*** così descrive l'attività giornaliera del gruppo a Bocca di Serchio:
….Noi andavamo in mare al mattino assai presto ed alla sera buio fatto, dedicando il lavoro nelle ore di luce al continuo perfezionamento di ogni strumento e quello notturno all'addestramento alle vere e proprie operazioni belliche, di cui studiavamo le tattiche.

Al Serchio si era creata, in modo vero, profondo e sincero, quella "*banda di fratelli che costituiva un ideale dei giovani allievi Accademia Navale di Livorno"* ed essere uniti come consanguinei non era retorica, come non lo era il valere dare in ogni possibile modo tutto quello che si poteva ad un'Italia che amavamo sopra ogni cosa.

La si creò quello ***"Spirito del Serchio"*** che nessuno di noi ha mai potuto dimenticare.

Max Ronchi
20 dicembre 2025