

Gli uomini che hanno fatto  
la storia della Marina

## Angelo Belloni



di Desirée Tommaselli  
foto: Ufficio Storico della Marina

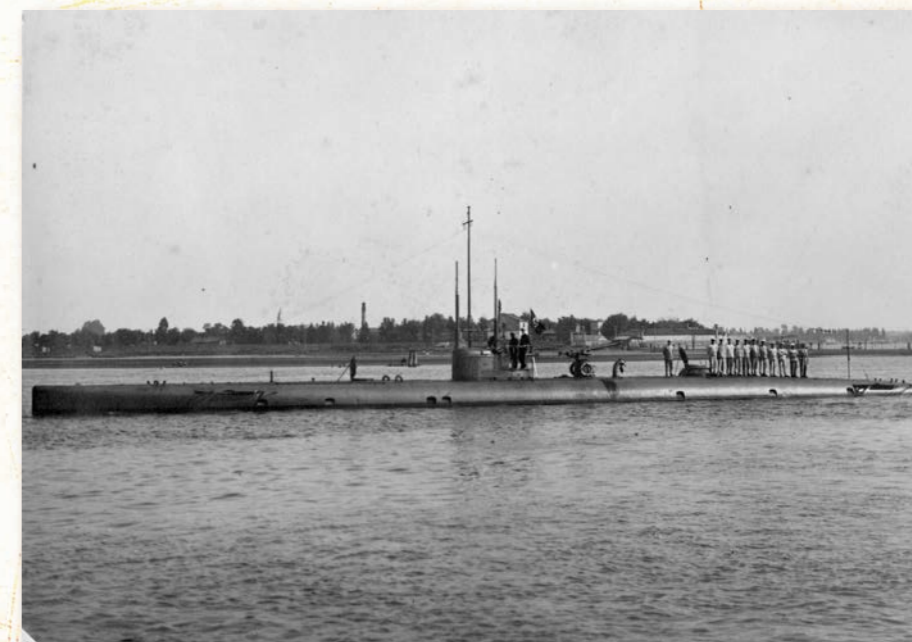
“**T**esta triangolare, fronte ampia, occhi grandi, intensi come quelli dei falchi, senza battito”. Questa l’immagine di Belloni tratteggiata da d’Annunzio nella galleria di audaci marinai “allestita” nel suo *Notturmo*; un ritratto che, attraverso la similitudine col predatore, rivela le qualità d’intelligenza, tenacia, lucidità, concentrazione, chiaroveggenza e strategia di colui che, con le sue invenzioni, ha segnato la nascita della subacquea. Quando d’Annunzio lo conobbe a Venezia, diventandone amico in quanto “amicissimo” dei suoi compagni di corso Gravina, Roberti e Miraglia, Belloni era un ufficiale richiamato della Riserva Navale, cui era stato iscritto - dopo 11 anni di Marina - a seguito del congedo causato dall’improvvisa perdita dell’udito. Assunto alla Fiat - San Giorgio, i suoi rapporti con la Marina continuarono ad essere strettissimi: quale collaudatore di sommergibili per il cantiere Muggiano di Spezia, tra il 1912 e il 1914, consegnò alla Marina 8 sommergibili tra i quali *Argo* e *Argonauta*, sui cui imbarcherà durante il primo conflitto mondiale, facendone la storia. Con l’*Argonauta*, costruito per la Marina russa ed allora identificato dal numero “43” di commessa interna al cantiere, Belloni prese il largo verso Ajaccio allo scopo di armarlo e impiegarlo in un attacco a sorpresa contro la base navale austriaca di Pola; era il 3 ottobre 1914 ed egli, dipendente del cantiere, approfittando di una prova di collaudo, intendeva presentare una “dichiarazione personale di guerra all’Austria”. Patriota e interventista, aveva manifestato sin dal 1909 il suo acceso irredentismo, rafforzato nei mesi del 1910 trascorsi a Fiume, inviato dalla Marina a testare i nuovi siluri ad aria calda *Whitehead*. L’azione col sommergibile “43” fallì e Belloni fu processato con diverse imputazioni, prima tra tutte quella di furto di unità da guerra. L’azione eclatante, che avrebbe dovuto accelerare l’ingresso dell’Italia nel conflitto, entusiasmò gli interventisti. L’impresa sarebbe stata una vera azione d’attacco, con una precisa strategia e, so-

prattutto, con l’impiego di un nuovo dispositivo che consentisse la fuoriuscita dal sommergibile immerso di uomini armati di cariche esplosive da posizionare sotto le carene delle navi austriache. L’idea rivoluzionava la scienza subacquea e la tecnologia militare, come apparve chiaro all’ammiraglio Thaon di Revel che, sempre aperto alla sperimentazione e all’impiego di nuovi mezzi, volle investire su quell’uomo che, già dai tempi del suo impiego in Marina, si era dimostrato brillante, inventivo, curioso e capace; l’esperienza al Muggiano, poi, gli aveva fatto accumulare in breve tempo importanti competenze ed ampie conoscenze in materia di sommergibili e di subacquea, soprattutto da quando, nel 1913, era stato preposto all’ufficio brevetti. Assolto al processo celebratosi nel febbraio 1915, in un clima di crescente tensione verso l’ingresso italiano nel conflitto, Belloni fu richiamato in servizio e incaricato da Revel di applicare il dispositivo di fuoriuscita proprio al sommergibile “43”, requisito dalla Marina e rinominato *Argonauta*. La scelta, infine, ricadde sull’*Argo* e, tra diverse difficoltà e un diffuso scetticismo - “Queste sono pazzie! Questa missione non la farai mai!” - Belloni iniziò i lavori per l’applicazione e gli esperimenti del dispositivo di fuoriuscita, interrotti appena nel marzo 1916 per volontà del ministro della Marina. “Addio progetti del forzamento di Pola! Addio sogni di azioni mirabolanti dentro il canale della Dalmazia, con Sauro per pilota e d’Annunzio per compagno! Sauro [...] non riusciva a capacitarsi che un progetto così fruttifero in caso di successo, venisse abbandonato, quando tutto avrebbe dovuto servire al grande scopo. [...] D’Annunzio, che vedeva tutto con la sua grande fantasia, che era come una fiamma, e non aveva un’idea esatta dei punti deboli del progetto, soprattutto di quelli di carattere tecnico, pretendeva che io ripetessi il gesto di Ajaccio e scappassi con lui e con l’*Argo*”. Dopo Caporetto, quando “il nemico era in casa, e le «pazzie» cominciavano a diventare cose ragionevoli”, Belloni riprese le sperimentazioni sull’*Argo*, di cui ebbe



In alto: Sommergibile *Argo*; Belloni prestò servizio su questo battello dall’ottobre 1915 all’aprile 1916 e da giugno a novembre 1917 in qualità di ufficiale in

seconda; vi ritornò quale Comandante dal dicembre 1917 al febbraio 1918. In basso: Il sommergibile *Argonauta* durante la Prima Guerra Mondiale.



il comando, e predispose l’azione offensiva contro Pola, resa impossibile da una grave avaria. Revel gli affidò dunque il *Galileo Ferraris*, che, nonostante tutti gli sforzi, fu pronto solo a guerra finita. Belloni fu lasciato dall’Ammiraglio al comando del *Fer-*

*raris* affinché potesse continuare gli esperimenti di fuoriuscita dei palombari ed il forzamento delle reti subacquee, prima tra la Palmaria e il Tino (quando ancora in servizio), e poi in Mar Rosso (una volta congelato). Tra le due guerre, concentrò le

sue ricerche sui dispositivi necessari al salvataggio degli equipaggi di sommergibili immersi sinistrati: la "vasca" ed il "cappuccio" individuale (un autospiratore a campana d'aria) risultarono ottimi strumenti per la fuoriuscita in sicurezza dell'equipaggio, così tutelato dai rischi dovuti alla risalita in superficie, e divennero i sistemi di salvataggio adottati sui som-

mergibili della Marina italiana. Ma lo strumento fondamentale arrivò nel 1935, quando Belloni fu chiamato da Marinarmi per realizzare un autospiratore con due ore di autonomia quando quelli in uso non garantivano la mezz'ora. Era il "49" della IAC, poi perfezionato nel corso degli anni. Promotore della nascita di una Scuola Sommozzatori, Belloni fu ri-

chiamato in temporaneo servizio attivo nell'agosto 1940, nonostante i 50 anni compiuti, in quanto "prezioso nell'organizzazione tecnica dei mezzi di assalto della Marina". Consulente tecnico della I, e poi X, Flottiglia MAS, direttore del Reparto Tecnico Sperimentale, ideò e migliorò l'efficienza delle tute e degli autospiratori in uso agli uomini d'assalto e agli uomini

*Gamma*: con loro Belloni riuscì a dare applicazione alla sua idea elaborata alle soglie della Grande Guerra. "Se Tesei fu un paladino dello spirito, nel campo subacqueo, Belloni fu un paladino della scienza, pronto a buttarsi in ogni sorta di avventure": le sue sperimentazioni si estesero ai nuovi sommergibili tascabili classe "CA", destinati ad azioni al di fuori del Me-

diterraneo. Convinto assertore dell'importanza di educare i giovani al mare - "Noi dobbiamo andare nel popolo e ispirare a quello l'amore del mare e cercare fra il popolo che dà gli operai all'industria, i marinai tecnici delle navi moderne" - Belloni va considerato, come disse l'Ammiraglio Birindelli, colui che ha "sempre detto la prima parola in campo subacqueo".

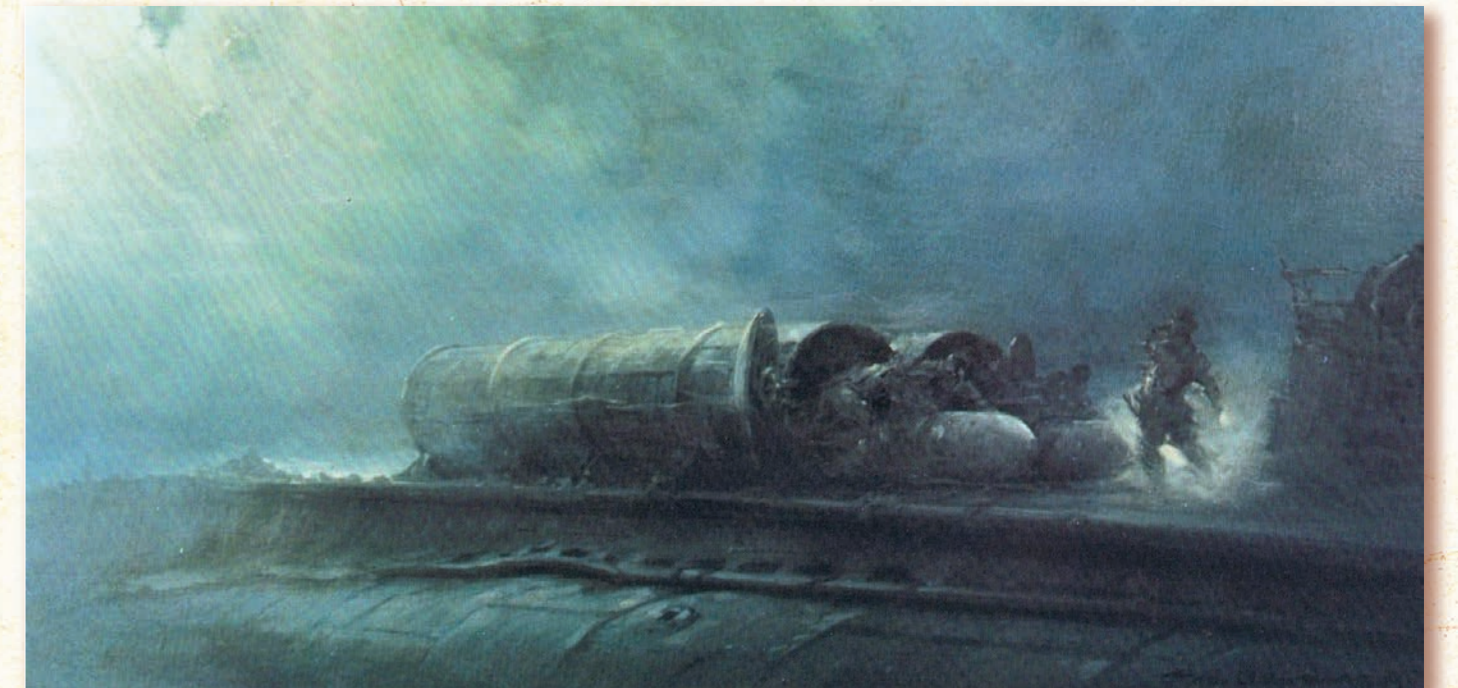
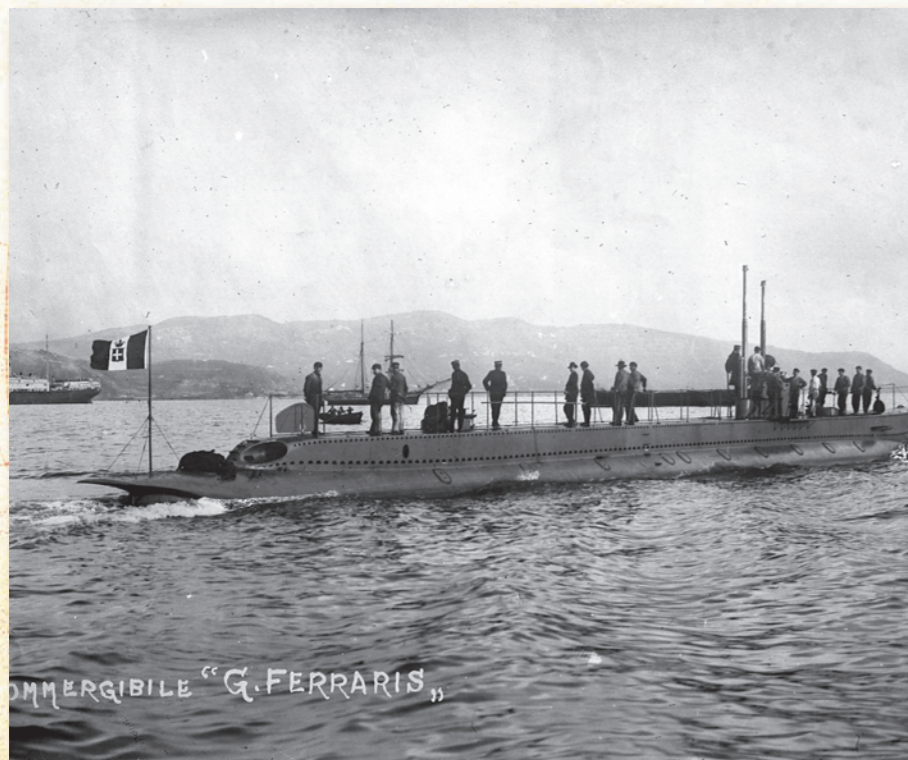
*Rudolf Claudus*, fuoriuscita di due siluri a lenta corsa da un sommergibile immerso. L'originale idea di impiegare dei guastatori subacquei che, fuoriusciti da un sommergibile immerso, potessero collocare cariche esplosive sotto le carene delle navi nemiche, fu elaborata da Belloni fin dagli anni della Grande Guerra e trovò piena attuazione con gli operatori degli SLC nel corso del secondo conflitto mondiale.



Due immagini di Belloni mentre indossa la sua tuta e ne dimostra l'impermeabilità; a destra, la foto con dedica di Gabriele d'Annunzio all'amico Angelo Belloni.



In basso a sinistra: il sommergibile Galileo Ferraris comandato da Belloni dal maggio 1918 all'ottobre 1919. Sotto: la foto con dedica dell'ammiraglio Thaon di Revel, capo di Stato Maggiore della Marina durante il primo conflitto mondiale, che sempre sostenne le idee e gli studi di Belloni.



Nato a Pavia il 4 marzo 1882, dopo gli studi classici al liceo Beccaria di Milano, fu ammesso all'Accademia Navale di Livorno nel 1900. Uscitone tre anni dopo con il grado di guardiamarina nel Corpo dello Stato Maggiore Generale, nel 1904 fu destinato in Estremo Oriente, dove rimase fino al 1906 prestando servizio sia a bordo - sul *Marco Polo*, sull'*Elba* e sul *Puglia* - sia a terra - presso il Distaccamento della R. Marina a Shanghai -. Rientrato in Italia, fu promosso sottotenente di vascello e imbarcato sul *Morosini*, il *Saint Bon* e il *Benedetto Brin* (1906-1908). Destinato all'Officina Siluri di San Bartolomeo a Spezia nel 1910, a causa di un'otite catarrale fu posto in congedo provvisorio nell'agosto 1911 e iscritto nella Riserva Navale. Assunto nel 1912 dalla Fiat-San Giorgio di Torino con l'incarico di responsabile per i collaudi dei sommergibili presso il cantiere del Muggiano (La Spezia), nell'aprile 1915 fu richiamato in servizio attivo dalla Marina, che lo assegnò alla flottiglia sommergibili di Venezia. Promosso tenente di vascello della Riserva Navale l'anno seguente, fu imbarcato sui battelli *Argo*, *Jantina*, *Fisalia* (come ufficiale in seconda), *Narvalo* (ottobre 1915 - novembre 1917) e come comandante su *Narvalo*, *Argo* e *Otaria* (novembre 1917 - febbraio 1918). Nel maggio 1918 fu inviato a La Spezia per prendere in consegna il sommergibile *Galileo Ferraris*, da cui sbarcò alla fine di ottobre del 1919. Dispensato dal servizio attivo nel novembre 1919, si trasferì in Mar Rosso per svolgere attività di pesca e sperimentazioni subacquee con il sommergibile *Galileo Ferraris* che, destinato ad essere radiato, gli fu concesso in affitto dalla Marina. Tornato in Italia nel 1921, si dedicò alle ricerche nel campo dei dispositivi subacquei ("cappuccio" e "vasca Belloni") per il salvataggio degli equipaggi dai sommergibili affondati. Consulente tecnico della IAC (Industria Articoli in *Caoutchouc*) di Tivoli, fu richiamato dalla Marina in temporaneo servizio attivo nell'agosto 1940. Direttore della Scuola Sommozzatori dell'Accademia Navale e consulente tecnico della I e poi della X Flottiglia MAS, fu promosso capitano di corvetta nel 1942. Per aver aderito alla Repubblica Sociale Italiana, alla fine dell'aprile 1945 fu arrestato dai partigiani e rinchiuso in campo di concentramento finché non venne rintracciato dal capitano di corvetta Lionel Crabb, suo corrispettivo nella Royal Navy, che, per le riconosciute competenze in ambito subacqueo, gli offrì l'incarico di creare sull'isola di Sant'Andrea a Venezia la *Allied Navies Experimental Station* per la bonifica dei fondali marini italiani dagli ordigni bellici e dai relitti. Belloni accettò, a condizione che tutta la strumentazione fosse poi lasciata alla Marina italiana. Morì a Genova il 9 marzo 1957.

