

Classi e sommergibili di piccolo dislocamento

Classe Medusa

Medusa (1°)

Cantiere:	FIAT-San Giorgio, (Muggiano) Spezia
Impostazione:	25.05.1910
Varo:	30.07.1911
In servizio:	01.06.1912
Affondato:	10.06.1915
Radiazione:	10.06.1915
Dislocamento:	in superficie: 250 t in immersione: 305 t
Dimensioni:	Lunghezza: 45,15 m Larghezza: 4,20 m Immersione: 3,00 m
Apparato motore:	di superficie 2 motori Diesel FIAT Potenza 650 hp (478,4 kW) subacqueo 2 motori elettrici di propulsione Savigliano Potenza 300 hp (220,8 kW) 2 eliche
Velocità:	max in superficie 12,5 nodi max in immersione 8,2 nodi
Autonomia:	in superficie 670 miglia a 12 nodi - 1.200 miglia a 8 nodi in immersione 24 miglia a 8 nodi - 54 miglia a 6 nodi
Armamento:	2 tls AV da 450 mm, 4 siluri da 450 mm
Profondità di sicurezza:	40 m
Equipaggio:	2 ufficiali, 19 tra sottufficiali e marinai

Costituiva una classe, di 8 unità, assieme alle gemelle *Velella*, *Argo*, *Salpa*, *Fisalia*, *Jantina*, *Zoea* e *Jalea*.

Questi sommergibili rappresentano il primo esperimento di produzione in serie di sommergibili per la Marina Italiana da parte di cantieri nazionali. La loro costruzione, con la consulenza da parte della R. Marina, venne affidata nel 1910 alla Fiat-S. Giorgio di La Spezia che passò la subfornitura ai Cantieri Orlando di Livorno e ai Cantieri Navali Riuniti di Genova, filiale del Muggiano, per quattro di essi.

Il progetto, che si basava sul precedente sommergibile Foca, venne rielaborato dall'ingegner Laurenti, e si dimostrò così valido, che anche Marine estere quali Gran Bretagna, Russia e Portogallo, ordinarono unità simili.

Su questi battelli vennero adottati per la prima volta i motori diesel i quali, peraltro, imposero lunghe e laboriose prove preliminari, dense di incidenti, che furono causa di notevole ritardo nella consegna delle unità alla Marina. La struttura dello scafo di questi battelli era del tipo a doppio involucro, con le ossature comprese fra i due fasciami, entrambi capaci di sostenere la pressione

esterna. Come nel tipo "Glauco". Lo scafo esterno era profilato per dare al sommergibile buone qualità nautiche in superficie; i doppi fondi, le casse assetto, i depositi combustibile e le casse compenso erano tutte ricavate nell'intercapedine fra i due scafi.

Questi sommergibili dimostrarono di possedere ottime caratteristiche per la navigazione in immersione; avevano particolarmente eccellenti la manovrabilità e la stabilità in quota. Con questi sommergibili finì per la Regia Marina il periodo sperimentale, e iniziò con le successive costruzioni, a disporre di unità bellicamente valide.

Dopo un lungo collaudo a Spezia, il Medusa entrerà a far parte della 1^a squadriglia nel 1913, operando dalla Maddalena dove svolgerà intensa attività addestrativa. Il 1° Luglio 1914 tornò a Spezia dove venne adibita a difesa della base.

Al comando del TV Alessandro Vitturi, nel Marzo 1915 il battello fu assegnato alla 1^a squadriglia con sede a Venezia. Durante il trasferimento si arenò a 200 m dallo scoglio di S. Clemente (AN) e disincagliato dalla stessa nave Liguria che lo aveva a rimorchio.

Inviato ad operare in missioni offensive lungo le rotte commerciali dell'Austria - Ungheria e presso i canali di accesso dei porti nemici, il 10 giugno 1915 fu silurato dal sommergibile U11 (ex tedesco UB13) mentre stava rientrando a Venezia. Persero la vita 15 membri dell'equipaggio, compreso il comandante TV Vitturi, mentre si salvarono in 6 tra cui l'ufficiale in 2^a TV Giobatta Carnaglia. Il 19 Agosto 1956 il relitto è stato recuperato, i resti dei Caduti riposano al Sacratio Militare di Redipuglia mentre **parte del relitto è esposta al museo storico navale di Venezia.**