

Classi e sommergibili di piccolo dislocamento

Classe Medusa

Jalea (1°)*

Cantiere:	FIAT-San Giorgio, (Muggiano) Spezia
Impostazione:	10.03.1911
Varo:	03.08.1913
In servizio:	01.09.1913
Affondato:	17.08.1915
Radiazione:	29.08.1915
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

Apparteneva alla classe *Medusa*.

Ulteriore evoluzione del sommergibile tipo "Laurenti", furono il primo tentativo di produzione in serie di sommergibili per la Marina Italiana da parte di cantieri nazionali. Questi battelli derivati dal progetto del sommergibile *Foca* adottarono per la prima volta i motori Diesel che anche se sottoposti ad una tormentata messa a punto permisero alle unità una maggiore autonomia.

Con questi sommergibili finì per la Regia Marina il periodo sperimentale, e iniziò con le successive costruzioni, a disporre di unità bellicamente valide.

Appena entrato in servizio, fu assegnato alla 1^a squadriglia con base a Spezia per l'attività addestrativa svolta prevalentemente in Alto Tirreno, con diverse ridislocazioni presso la base de La Maddalena.

Nell'agosto del 1914, al comando del CF Ernesto Giovannini, Capo Squadriglia, si trasferirà prima a Messina e poi a Venezia dove all'entrata della guerra, verrà impiegato in agguato lungo le coste nemiche in Adriatico dove .

Il 16 agosto 1915 il sommergibile *Jalea* partiva da Venezia con la missione di portarsi sulla congiungente secca di Muggiano-Punta Sdobba rimanendo in immersione e posarsi sul fondo nella

notte tra il 17 e il 18 in prossimità di Porto Buso a sostegno di siluranti che dovevano posare uno sbarramento di torpedini nel golfo nemico, per rientrare la mattina dello stesso giorno a Venezia. Fu visto, per l'ultima volta alle 04.30 del 17 dal semaforo di Grado, mentre si portava in zona di operazioni, e se ne perse traccia sino all'alba del 18, quando fu trovato un naufrago del battello mentre stava raggiungendo a nuoto la spiaggia di Grado.

Il torpediniere Arturo Vietri raccontò di come lo *Jalea* entrato nel golfo si era posato sul fondo dalle 12 alle 13 per la colazione dell'equipaggio e che in seguito aveva ripreso la navigazione verso Nord-Est, per portarsi al centro del golfo di Trieste.

Smontato dalla guardia dalle 14 alle 14.30 mentre il battello era in accostata per invertire la rotta, aveva udito il rumore di uno scoppio cui era seguito l'immediato allagamento del sommergibile.

Con l'acqua che raggiungeva il collo si avvicinò al Comandante: "il Comandante restò muto al suo posto".

Alla mia sollecitazione: "Comandante venga a prora usciremo dal battello" ebbi per risposta: "Và Vietri, salvati, addio; io resto al mio posto ... è finita".

Assieme ad altri compagni riuscì ad aprire il portello di prora e uscire dal mezzo che affondava, ma fu l'unico a salvarsi. Lo *Jalea* aveva colpito una torpedine, probabilmente un banco posato di recente dagli austriaci. Al torpediniere silurista Antonio Vietri venne in seguito concessa la M.A.V.M.

 *affondato per urto contro mina nel Golfo di Trieste il 17/8/1915, il relitto fu recuperato nel luglio 1956 e demolito (fonte "Ufficio storico marina militare - Tutte le navi militari d'Italia 1861 - 2011" edizione 2012)*