

INCROCIATORE
RAIMONDO
MONTECUCCOLI

CAMPAGNA DI CIRCUMNAVIGAZIONE
1° settembre 1956 - 1° marzo 1957



ANGELO VENDRAMEL

I QUADERNI DELLA TRADIZIONE

CURRICULUM “LETTERARIO” DELL’AUTORE

Negli anni, oltre a poesie relative alla vita di tutti i giorni, *ha edito nell’anno 2012, il libro “OEJ GARIBALDI” il cui contenuto vede poesie, acrostici e racconti, sia in dialetto milanese che in Latino che in Inglese*

A questo prima raccolta sono seguiti i supplementi per gli anni 2013-2014 e 2015, buona parte del contenuto in questi supplementi é in dialetto milanese ed i temi sono quelli ricorrenti della vita quotidiana o eventi importanti della vita del Paese.

Ha edito la storia, in dialetto milanese, del Comune di Buccinasco nei secoli
Tra le varie poesie è da *ricordare quella “PATRIA E ONORE” dedicata agli ammiragli M.O.V.M. INIGO CAMPIONI E LUIGI MASCHERPA*

Appassionato di storia ha edito negli anni:

“I QUADERNI DELLA TRADIZIONE”

- 1- UNA FLOTTA SCONFITTA (LA MARINA AUSTROUNGARICA ALL’ARMISTIZIO)
- 2- STORIA DELL’ESPLORATORE VENEZIA (GIA’ S.M.S. SAIDA)
- 3- IL GRAN PAVESE
- 4- CORSICO: STORIA DI DUE MONUMENTI
“AL MARINAIO” e “AMM. M.O.V.M. INIGO CAMPIONI E LUIGI MASCHERPA”)
- 5- ONORI AL 1^ T.V. FELICE BRAMBILLA – 45° ANMI – CORSICO
- 6- Incr. RAIMONDO MONTECUCCOLI circumnavigazione del Globo
anno 1956-1957

Angelo Vendramel

Incrociatore raimondo montecuccoli

MOTTO: CON RISOLUTEZZA, CON RAPIDITA'

MOTTO NON UFFICIALE: CENTUM OCULI

campagna di circumnavigazione

(1° settembre 1956 - 1° marzo 1957)

Comandante: CV Gino Birindelli

Nota: il quaderno, come potrete notare, non ha le pagine numerate proprio perché, non avendo capitoli, lo si leggerà in "un fiato"

Nota: Le fotografie inserite sono state teletrasmesse dai fotografi imbarcati sul MONTECUCCOLI e stampate dallo studio fotografico specializzato "FRANCO VILLANI Fototelestampà" via Gramsci, 5 - Bologna

Il quadro del Montecuccoli in copertina è del signor Sacchitella Vincenzo, imbarcato sull'unità e che è stato socio del Gruppo ANMI di Buccinasco e poi di Corsico

Finito di stampare il 12 ottobre 2017
da GRAPHOS Copy Center via Diaz
www.ccgraphos.it

20094 CORSICO MI

RIPRODUZIONE VIETATA

**A mia mamma Angelina appassionata della Marina
a mio papà Giovanni, imbarcato sul R.E. VENEZIA,
a mio figlio Giovanni
nonché a mio fratello Antonio ed a suo figlio Andrea
tutti marinai per scelta**

PREFAZIONE

Nella ricerca di un documento, sono “comparse” diverse fotografie relative alla crociera d’istruzione che l’incrociatore scuola Raimondo Montecuccoli effettuò nel periodo autunno 1956 primavera 1957.

La crociera aveva come destinazione finale Melbourne in Australia dove in autunno inoltrato si svolsero le XVI Olimpiadi, alle quali parteciparono atleti italiani; a bordo dell’unità, oltre all’equipaggio, i cadetti dell’Accademia Navale. In tale importantissimo evento mondiale, l’unità fu nave appoggio.

Le foto “comparse” si riferiscono in gran parte ai momenti ufficiali dove il comandante e l’equipaggio furono primi attori, furono i rappresentanti dell’Italia all’estero.

L’idea di raccogliere le immagini in un libretto, con un minimo di racconto, è spuntata con l’intento di dare lustro all’incrociatore Montecuccoli, una delle nostre ultime unità che uscirono indenni dal secondo conflitto mondiale e che servirono ancora per diversi anni la Patria.

Purtroppo in diverse foto non ho trovato scritte sul retro, quindi nonostante gli sforzi e l’avermi confrontato con un testimone imbarcato, non sono riuscito a dare una collocazione alle stesse, chiedo venia.

Il testimone Walter Brasolin ha edito nel 2010 il libro “IL VIAGGIO PIU’ BELLO DEL MONDO” nel quale descrive in una prosa scorrevolissima le sue esperienze in quel fantastico viaggio.

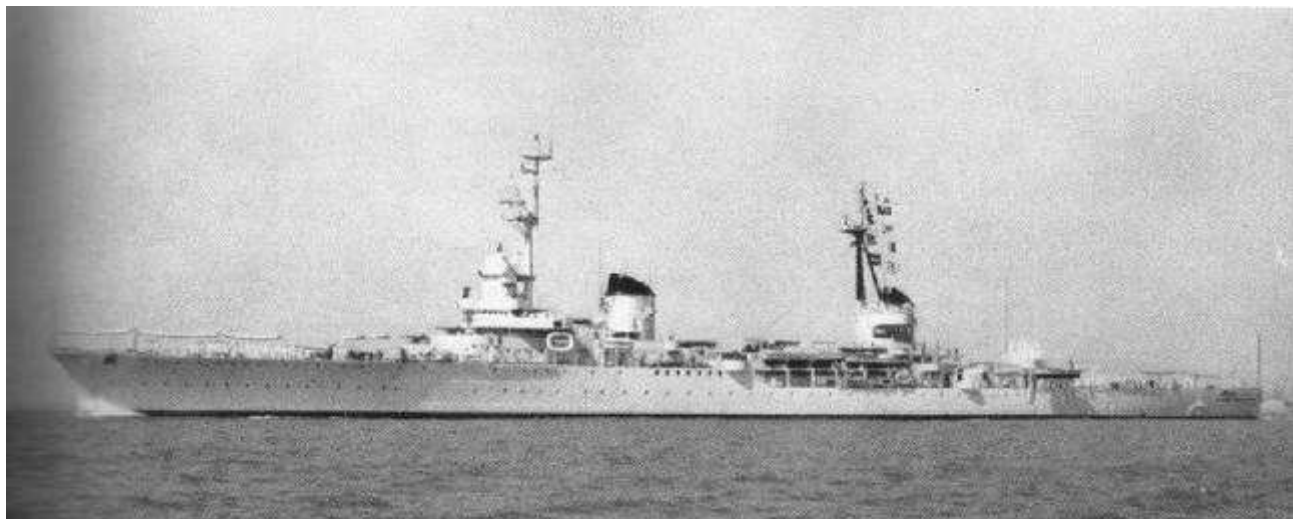
Angelo Vendramel

L'AVVENTURA INIZIA

Il **MONTECUCCOLI** unitamente all'**ATTENDOLO** faceva parte della classe incrociatori leggeri. La storia delle due unità la si può trovare sull'interessantissimo volume edito dall'Ufficio Storico della **MARINA MILITARE** nelle sue varie riedizioni "**GLI INCROCIATORI ITALIANI**".

Il **MONTECUCCOLI** nell'estate del 1949 iniziò la sua attività come nave scuola per i cadetti dell'Accademia Navale di Livorno.

L'incrociatore leggero, nella veste di nave scuola, fece quattordici campagne, una ogni anno ad eccezione dell'anno 1953, anno nel quale fu sottoposto ai grandi lavori di trasformazione ed ammodernamento.



**L'INCROCIATORE SCUOLA "MONTECUCCOLI"
DOPO LA TRASFORMAZIONE DEL 1953-1954**

Queste pagine hanno lo scopo di mostrare le immagini di una campagna che ha portato la nostra bandiera, la nostra cultura, la nostra tradizione e il nostro lavoro in giro per il mondo.

La nave una volta arrivata a Melbourne per la presenza alle Olimpiadi del 1956, sarebbe dovuta ritornare più o meno per la stessa rotta ma, a causa dei fatti successi in Egitto, (Nasser, presidente della Repubblica,

dopo aver espulso tutti gli stranieri e confiscato i loro beni, nazionalizza il Canale di Suez provocando l'intervento militare franco-inglese) con la conseguente chiusura del Canale, la rotta di ritorno fu riimpostata consentendo così all'unità di circumnavigare il globo.

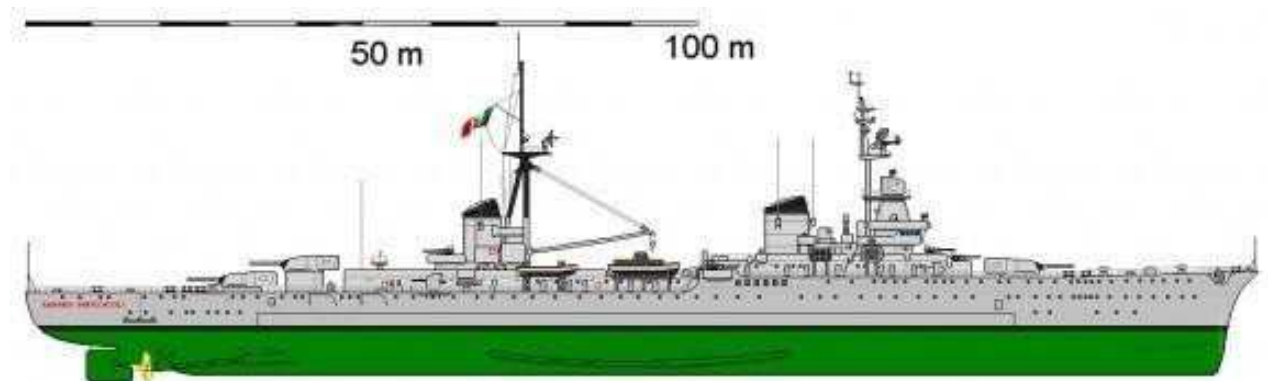
Imbarcati, oltre all'equipaggio, i cadetti dell'Accademia della 2^a e 3^a classe un totale di 134 allievi di cui 22 di Marine straniere che seguivano gli studi a Livorno.

Furono visitati 34 porti (località) e percorse 33.170 miglia marine.

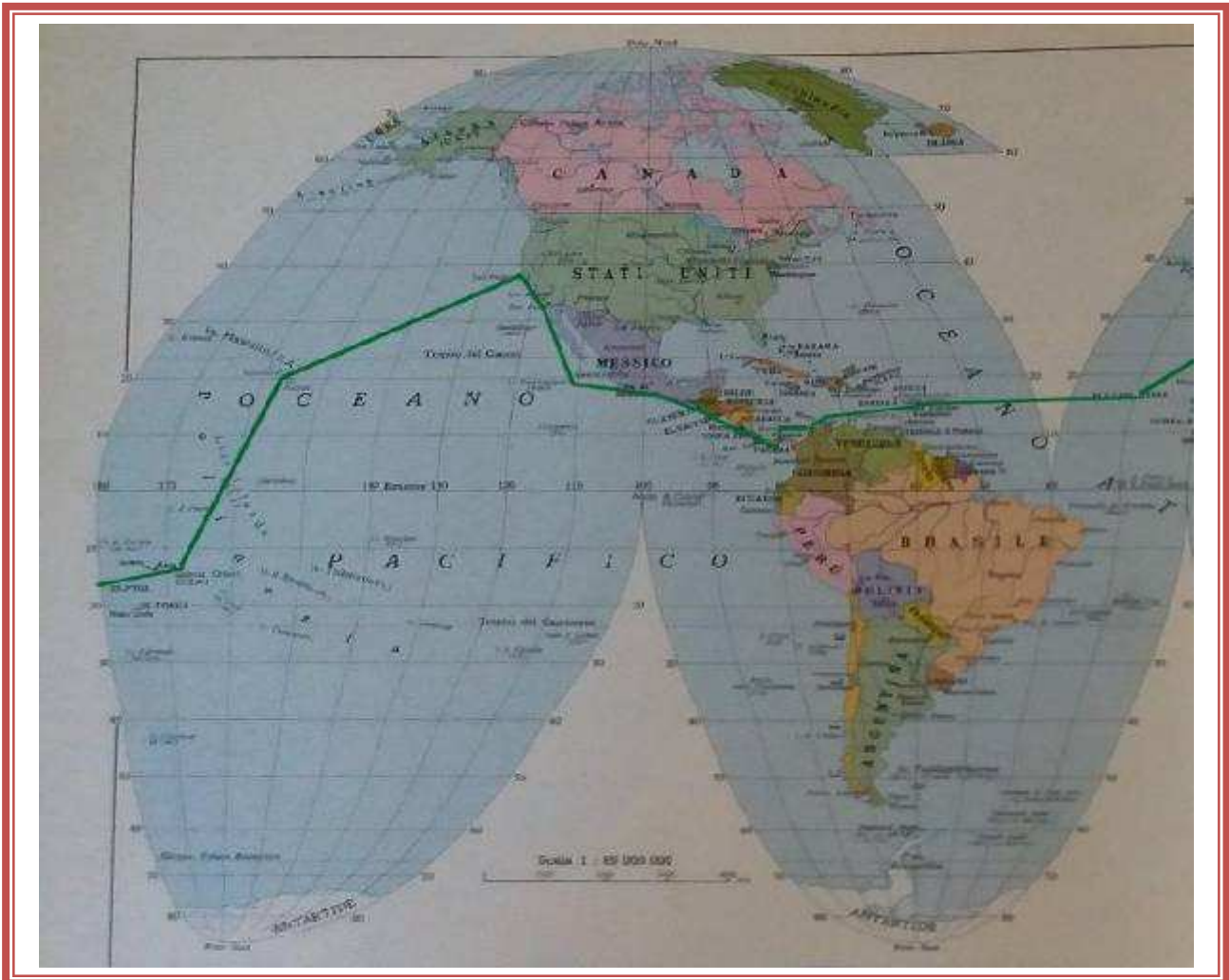
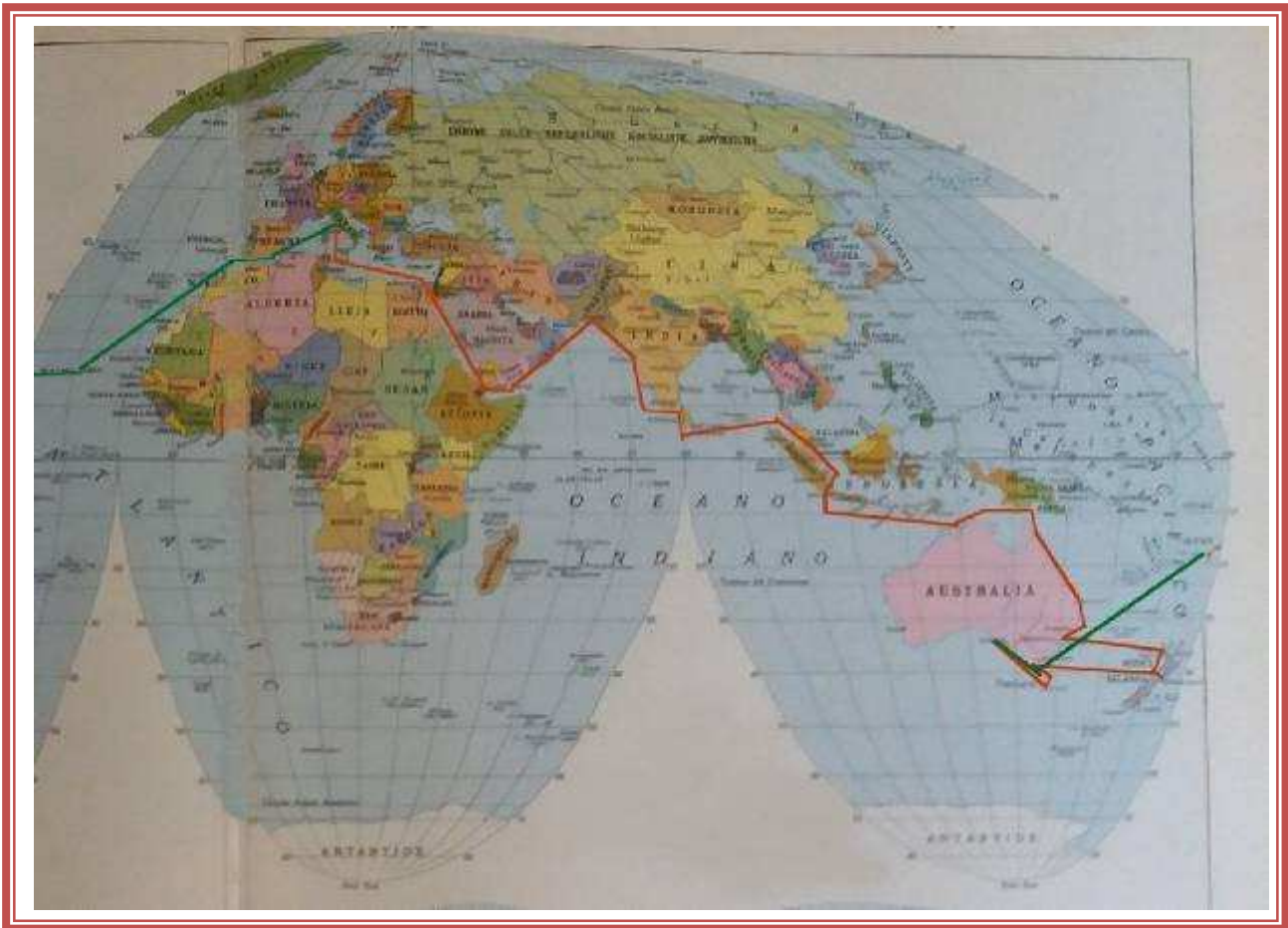
Le fotografie, qui pubblicate, sono "emerse" nella ricerca di altra documentazione, le stesse mi sono state donate negli anni '60 da un componente l'equipaggio dell'unità che ha avuto la fortuna di poter dire "io c'ero".

Nell'elenco le varie tappe della nave, evidenziate meglio nel percorso sul planisfero; in **rosso** la rotta d'andata, in **verde** quella del ritorno.

**LIVORNO-PORTO SAID-SUEZ-ADEN-KARACHI-BOMBAY –
COLOMBO-SINGAPORE-DJAKARTA-PORT DARWIN-CAIRNS
BRISBANE-SIDNEY-AUKLAND-WELLINGTON
MELBOURNE-HOBART-ADELAIDE-MELBOURNE
SUVA-PAGO PAGO-PEARL HARBOR-SAN FRANCISCO
SAN DIEGO-MANZANILLO-ACAPULCO-SALINAS CRUZ
LA LIBERTAD-PUNTARENAS-BALBOA CRISTOBAL
CARTAGENA-LA GUAYRA-BRIGHTON-PORT OF SPAIN
SAO VINCENTE DI CAPO VERDE-GIBILTERRA-LIVORNO**



Modello Incrociatore leggero classe Condottieri MONTECUCCOLI - versione incrociatore scuola





L'unità attraversa il canale di SUEZ con l'equipaggio schierato

Salpò da Livorno (43 32N-10 18E),breve sosta a Porto Said (31 16N-32 18E) e poi attraverso il Canale e, il mar Rosso, rotta per la prossima destinazione Aden (12 50N-45 00E) in Yemen distante 87 miglia nautiche. Il Montecuccoli fu una delle ultime navi ad attraversare il Canale, rimasto chiuso per diversi anni, obbligando le flotte militari e commerciali a circumnavigare il continente africano.



ADEN: venditori di prodotti locali sottobordo all'incrociatore

Dopo la sosta di due giorni ad Aden, la nave fece rotta per Karachi (25 30N-67 00E) distante 1.470 miglia marine che raggiunse dopo cinque giorni. Una sosta di quattro giorni permise all'equipaggio di visitare quella città.

I giorni trascorsero velocemente, i luoghi stupendi ma l'unità dovette partire ecco il Montecuccoli in rotta per Bombay (18 55N-72 50E) (oggi Mumbai) distante 500 miglia marine.

Simulazioni di attacco aereo ruppero la monotonia quotidiana di una navigazione tranquilla. Di esercitazioni di attacco alla nave ve ne furono



Posto di combattimento ... simulazione di attacco aereo
altre durante tutto il periodo della crociera.

La distanza tra Karachi e Bombay fu percorsa in circa 48 ore, la nave attraccò alla banchina del porto. La sosta fu di cinque giorni.



**Santa messa
a bordo**

Il Montecuccoli lasciò Bombay avendo alla sinistra la penisola indiana che percorse sino al suo limite, entrò nell'oceano indiano e al traverso dell'isola di Ceylon, fece rotta per lo stretto di Malacca con destinazione Singapore (117N-103 51E) il tragitto fu di 2.465 miglia, la nave sostò in rada per tre giorni.

Spesso i delfini scortarono l'unità durante la sua navigazione.

In ogni porto d'attracco le autorità della nazione ospitante fecero visita all'unità, il comandante ed il picchetto rendevano gli onori.



SINGAPORE – la popolazione in visita all'unità ormeggiata alla banchina

La breve sosta a Singapore si concluse. Salpate nuovamente le ancore, rotta per Jakarta (9S-106 49E) nell'isola di Giava (Indonesia), solcando lo stretto di Karimata con al traverso da una parte Sumatra e dall'altra il Borneo.

Il percorso fu di sole 525 miglia e la sosta in porto di circa quattro giorni.

Il Montecuccoli non sembrò mai affaticato durante questo periplo del globo, anche se la vetustà del “condottiero” si sentì.



JAKARTA: la folla curiosa in attesa di poter visitare la nave

Il continente australiano, sede delle XVI Olimpiadi fu la prossima meta dell'incrociatore. Prima tappa la città di Darwin (12 20S-130 50E) raggiunta dopo 2.535 miglia zigzagando tra le molteplici isole disseminate sul percorso con le vedette in allerta

Dopo la breve sosta di solo un giorno, via per Cairns (16 55S-145 51E) 1.350 miglia, attraversò lo stretto di Torres che separa la Nuova Guinea



JAKARTA: onori

dall'Australia costeggiando la Gran Barriera Corallina per molte miglia. Prima dell'arrivo ad ogni porto tutta la nave doveva "risplendere" ed in specifico il ponte. La quantità di fuliggine che riversavano nell'aria le due "ciminiere" veniva trasportata dal vento sulla parte posteriore annerendo tutto quanto. Quindi ogni volta "posto di lavaggio".

Da Cairns a Brisbane (27 25S-152 54E), che si trova sulla sponda orientale australiana una navigazione di 827 miglia tra il mar dei Coralli ed il mar di Tasman. Per l'equipaggio ed i cadetti dell'Accademia Navale le soste nei porti e le visite delle città furono un'occasione unica per vedere usi e costumi di etnie tanto diverse in un'epoca dove poche persone potevano visitare luoghi tanto lontani.

"Aiutata" dai rimorchiatori, dopo due giorni e mezzo di sosta, la nave lasciò Brisbane con rotta Sydney lontana 515 miglia.

Nel porto di Sydney(33 53S-151 10E), durante le manovre d'attracco, la nave urtò violentemente la banchina causando un notevole danno alla stessa, oltre che all'unità che subì danni alla carena a poppa.

Il Montecuccoli dovette ormeggiare altrove.



BRISBANE: onore ai caduti da parte dell'equipaggio dell'incrociatore



BRISBANE:
Visita dell'unità da parte di
bambini con difficoltà motorie
accolti con entusiasmo
dall'equipaggio



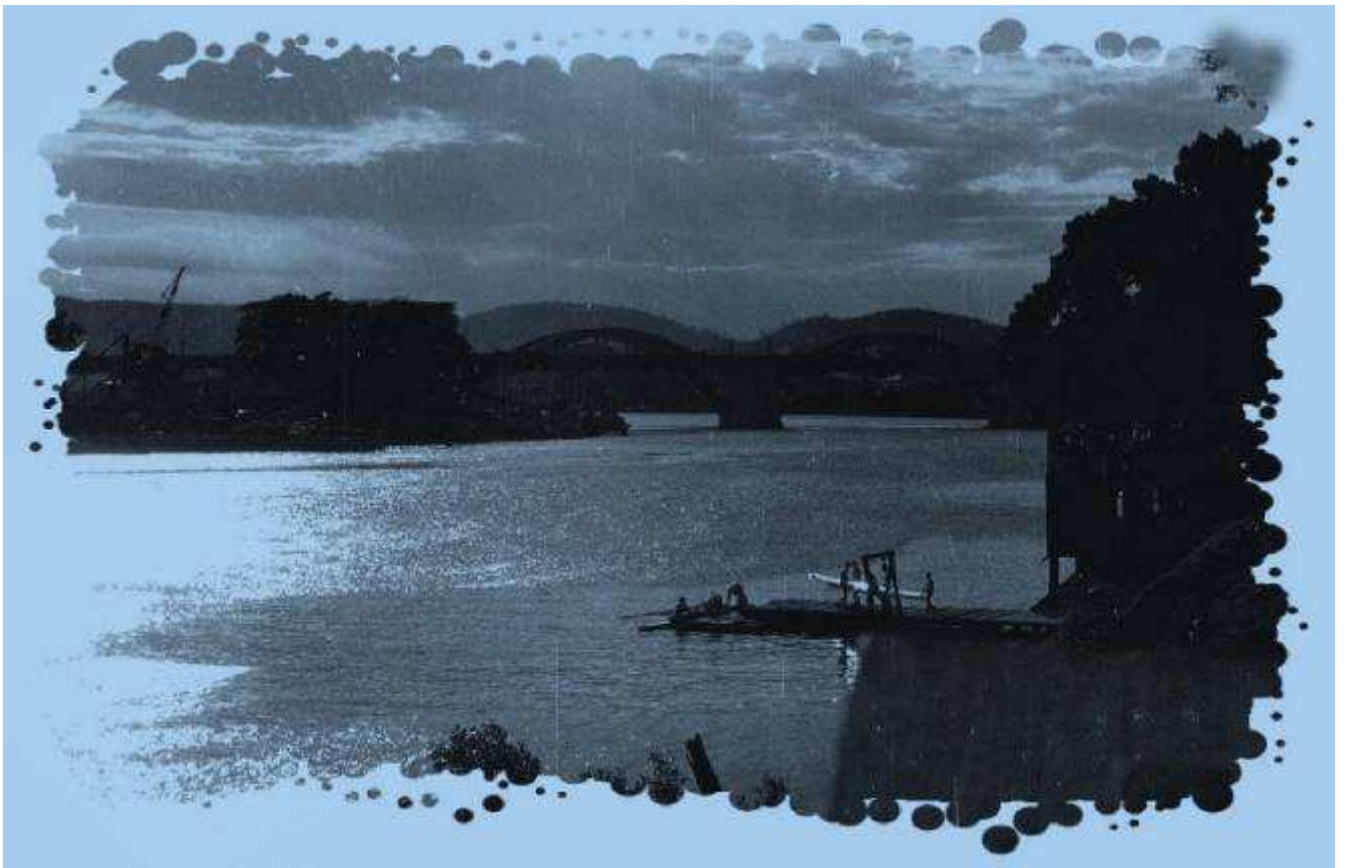
**SYDNEY – Arrivo in porto
(STAMPA MARINE PHOTOGRAPHY – LINDFIELD, SYDNEY - AUSTRALIA)**



Manovre per l'attracco alla banchina



Uomini in coperta – schieramento del picchetto



SIDNEY – canottieri in acqua per una regata

Dopo quattro giorni e mezzo di meritato riposo, nei quali l'equipaggio visitò la città accolto con gioia dai residenti e dalla comunità italiana
."Mollare gli ormeggi e..avanti adagio ..." l'incrociatore lasciò il porto e navigando nel mare di Tasman fece rotta per Auckland (36 52S-174 46E) in Nuova Zelanda lontana 1.274 miglia con mare brutto.



AUCKLAND - cenotafio ai caduti della 1^a guerra mondiale MCMXV-MCMXVIII (il monumento si trova dinnanzi al Museo della guerra)

NOTA: è definito CENOTAFIO un monumento sepolcrale privo di resti umani della persona o delle persone in onore della quale o delle quali è stato eretto. Il primo, come quello nella foto è stato eretto a Londra e poi identici sono stati posti nei Paesi dei Domini Britannici le cui FF.AA. hanno partecipato alla 1^a grande guerra mondiale.

Ogni inizio ha un termine via per la prossima tappa Wellington, sempre in Nuova Zelanda (41 19S-174 46E) sono solo 559 miglia in pratica poco più di un giorno, l'unità attraccò in porto per una sosta di tre giorni e mezzo nei quali vi furono le consuete visite delle autorità.

Levate le ancore, dopo la fermata nella terra dei Maori e di canguri, rotta per la destinazione finale della missione, la città di Melbourne in Australia (37 40S145 00E)distante 1.489 miglia con mare molto mosso con onde altissime. Le paratie in acciaio del vecchio incrociatore scricchiolarono e gli addetti si misero all'opera per rattoppare i danni. L'unità fu preoccupata, nonostante il comandante si dimostrasse

ottimista. Finalmente, affrontata la peripezia, l'incrociatore entrò nella rada di Melbourne e calò le ancore distante dal porto.



WELLINGTON
(Nuova Zelanda)
Ospite a bordo



AUSTRALIA- Bordo
L' addetto navale presso
l' Ambasciata o l' aiutante di
bandiera?

Sbarcò il personale della RAI e l'Armo della Marina Militare che partecipò alle regate olimpiche.

Le molte autorità raggiunsero l'unità con le lance.

L'arrivo della bellissima e "storica" nave italiana, in un continente così lontano, diede agli immigrati italiani un grande senso d'orgoglio.



MELBOURNE – onori al CSM della Marina australiana accompagnato dall'ambasciatore italiano

Il Montecuccoli era la nave appoggio per le XVI Olimpiadi, alle stesse parteciparono diversi atleti italiani nelle varie specialità, all'equipaggio fu permesso di andare all'aeroporto a "ricevere" i nostri atleti, inoltre alcuni fortunati andarono negli stadi per seguire le gare della giornata.

NOTA: gli atleti italiani partecipanti alla XVI Olimpiade furono 134 di cui 15 donne e le medaglie assegnate all'Italia furono: 8 ORO (canottaggio (1), ciclismo (3), scherma (3), tiro al volo (1) - 8 ARGENTO (ciclismo (1), lotta (1), pugilato (1), scherma (2), equitazione (2), vela (1) – 9 BRONZO (ciclismo (1), lotta (1), pugilato (1), scherma (2), sollevamento pesi (2), equitazione (1), tiro al volo (1)

La sosta a Melbourne fu di sette giorni e mezzo. Una pacchia per l'equipaggio.



6 novembre 1956
Prime foto da
Melbourne.
Arrivo in Australia
degli olimpionici di
ciclismo
accompagnati dai
commissari tecnici
Costa e Proietti,
intervistati dalla RAI





BORDO: arriva la posta



Qualcuno dell'equipaggio deve averla fatta grossa, almeno dalla espressione arrabbiata dell'ufficiale

L'unità lasciò Melbourne, sarebbe ritornata dopo due soste a "reimbarcare" il personale RAI e l'Armo della Marina Militare, con destinazione Hobart (Tasmania) (42 50S-147 21E) un giorno e mezzo di navigazione. L'incrociatore, attraccò alla banchina, anche in quest'isola lontanissima e sconosciuta a molti, ricevette l'ammirazione delle autorità in visita. Dopo la sosta di due giorni e una comandata, l'unità salpò per Adelaide (Australia) (34 52S-138 30E) lontana 755 miglia con mare calmo.



ADELAIDE – cena di gala

Anche questa città, come altre, organizzò una festa per l'arrivo dell'unità italiana, i liberi dell'equipaggio furono gli invitati di riguardo.

Il tempo trascorse più velocemente del dovuto e l'incrociatore, salpate le ancore, lasciò il porto con rotta Melbourne, solo 514 miglia e dove lo stesso avrebbe riimbarcato gli "ospiti" e fatto i rifornimenti del caso.

Proprio, mentre il Montecuccoli era in porto nella città australiana, il comandante informò tutti che si erano aperte le ostilità nel canale di Suez lo stesso veniva chiuso al traffico, fu quindi avviato lo studio per una nuova rotta per il ritorno. Ci fu quindi una sosta "forzata" di due giorni, nel frattempo, i contatti tra la madre Patria e l'unità furono intensi, il cambiamento di programma, nuove rotte, nuove soste, fu risolto in tempi e modi che in quegli anni sembrarono impossibili. La nave dovette intraprendere il viaggio di ritorno, oltre 18.000 miglia, con una programmazione "a tambur battente" che, nella normalità dei casi,

richiedeva mesi di studio e di contatti. La nuova rotta impostata fu quindi oceano Pacifico, stretto di Panama e Atlantico, toccando quindi nuovi porti e nuove nazioni.

L'incrociatore, si staccò dalla banchina con rotta Est, prima tappa Suva (17 40S-178 8E) nelle isole Figi, 2.230 miglia un tragitto di circa sette giorni per tenere occupato l'equipaggio...esercitazioni per attacco alla nave, a Suva sosta di un giorno. Lontanissimo da casa l'equipaggio godette le ore di libera uscita. Dopo Suva, prossima meta Pago Pago (isole Samoa) solo 520 miglia. In questa tratta la nave attraversò il meridiano 180° oltre il quale la data recede di un giorno.



NAVIGAZIONE VERSO LE ISOLE FIGI – rifornimento da caccia australiano

La sosta a Pago Pago (14 16S-170 43O) fu brevissima e via per le Hawaii distanti 2.345 miglia, interminabili ore di navigazione. Nel lungo percorso “attraversò” la linea dell’equatore; al passaggio dello stesso su tutte le navi che attraversano il parallelo 0 (zero) si organizza una grande festa, in detta occasione vi è un’inversione dei ruoli, gli ufficiali “diventano” marinai e viceversa. La festa per il passaggio dell’equatore ha origine antichissime, il personaggio più importante della ricorrenza è il dio Nettuno. La linea dell’equatore era, grosso modo, a metà della



ISOLE SAMOA: tartaruga pronta per il prelibato brodo

rotta isole Samoa-Hawaii. All'approssimarsi del porto di destinazione risuonò il consueto ordine "posto di lavaggio" L'unità entrò nel porto di Honolulu (21 19N-157 52W) "splendente" ed attraccò alla banchina.

Il picchetto armato fece i consueti onori alla città mentre le ballerine, hawaiane danzavano in onore del Montecuccoli. Dopo le danze locali, molto apprezzate dall'equipaggio, le autorità civili e militari salirono a bordo per i convenevoli. Una sosta di quattro giorni. Il porto ospitava navi statunitensi, le isole Hawaii sono territorio degli Stati Uniti il cinquantaduesimo degli stessi.

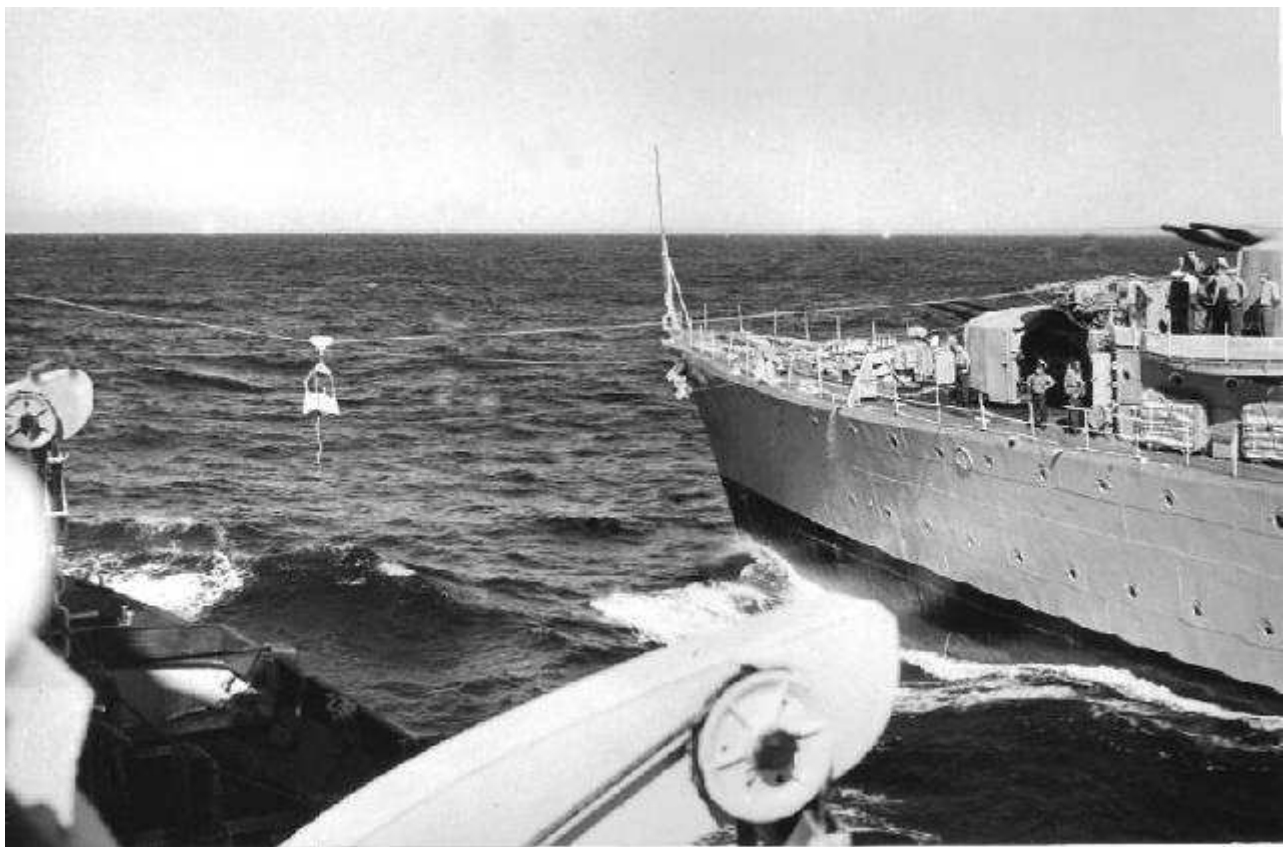


ISOLE HAWAII: il comandante (CV Birindelli) ed il comandante in seconda (CF Oriana) accolti secondo la tradizione della popolazione delle Hawaii

NOTA: l'inizio del conflitto tra il Giappone e gli Stati Uniti avvenne con la dichiarazione di guerra dopo l'attacco delle Forze Armate giapponesi a Pearl Harbor il 7 dicembre 1941.

Lasciò le Hawaii per la prossima meta San Francisco lontana 2.100 miglia, una settimana di navigazione; sulla rotta incrociò un'unità statunitense e con questa furono fatte prove di tiro consistenti nel colpire una manichetta trascinata da un velivolo, il comandante Birindelli elogiò i mitraglieri per aver colpito il bersaglio.

Le due unità affiancate misero in atto "la seggiovia" per il passaggio da una nave all'altra di un ufficiale.



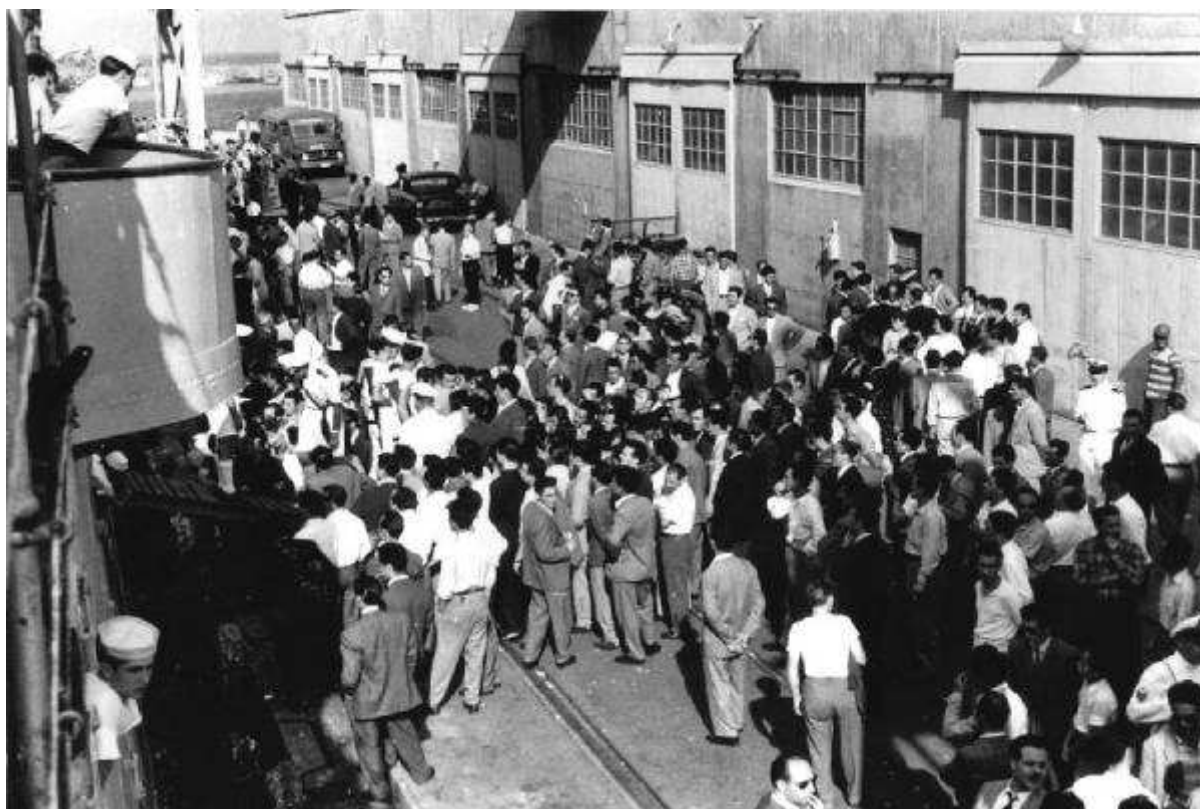
OCEANO PACIFICO – “seggiovia” con una unità statunitense

L'incrociatore, passando sotto il famoso ponte e costeggiando la famosa isola prigione, raggiunse il porto di San Francisco (37° 35'N-122° 30'W) dove attraccò alla banchina. Anche in questa località, la nave ricevette le autorità civili e militari. Sosta di sei giorni, nei quali l'unità fece i dovuti rifornimenti, poi via di nuovo per la base di San Diego un tragitto breve 440 miglia.

Nel tragitto per raggiungere San Diego la nave subì una perdita, il mare diventò mosso ed una enorme ondata “portò via” il marinaio Morelli, nonostante le ricerche non fu più trovato, sparito nell'oceano.

Il Montecuccoli attraccò ad una delle banchine della base navale di San Diego (32 50N-117 10W), un porto “stracolmo” di navi e sommergibili statunitensi. Dopo le autorità, la folla, interessata a visitare il vegliardo incrociatore, era molta vi fu inoltre uno scambio di visite tra marinai della flotta statunitense ed alcuni marinai dell’equipaggio italiano durante i due giorni di sosta.

Il Montecuccoli vide nelle unità della flotta americana il gigante produttivo industriale di una grande nazione, vide nelle stesse il progresso cantieristico e tecnologico e provò un po’ d’invidia.



SAN FRANCISCO – la folla in attesa di visitare la nave



SAN FRANCISCO: l'ufficiale di collegamento della US Navy al centro, con il comandante in 2^a (CF Oriana) a sinistra, e il DT (CC Mario Bolondi) a destra.

Va tenuto presente che il Montecuccoli fu la prima nave italiana che attraccava in un porto degli Stati Uniti dopo la fine della seconda guerra mondiale. La comunità italo-americana accolse splendidamente il lembo d'Italia.

Il DT CC Bolondi, saputo che a San Francisco risiedeva l'amm. Chester William Nimitz, si fece in quattro e con l'aiuto dell'ufficiale di collegamento Statunitense che fu determinante, riuscì a farsi invitare.

“Mi recai dall'ammiraglio, accompagnato, da due allievi dell'Accademia Navale, trovai il personaggio dotato di grande fascino che si univa all'alone di leggenda che lo accompagnava gli consegnai il CREST dell'Accademia. Nimitz rimase molto colpito da questa imprevista manifestazione di interesse per la sua persona ora che aveva imboccato, già da un po', il viale del tramonto.”

“L'iniziativa aveva avuto una notevole risonanza e suscitato la generale approvazione per quella mentalità marinara che, al di sopra della particolare nazionalità, dà giusta gloria chi se la merita. Nimitz decise di accettare l'invito a parlare agli allievi dell'Accademia Navale.

L'amm. Chester William Nimitz fu ricevuto a bordo con tutti gli onori spettanti al suo grado di Admiral of the Navy il grado più alto della Marina statunitense. Il Montecuccoli era in fermento, la poppa era affollata da tutti i “liberi” Nel discorso che rivolse ai Cadetti espresse un concetto che vale la pena ricordare “il mare è sempre il mare e la scienza ed il progresso non esimono di conoscerlo, rispettarlo e temerlo”



Il com. del Montecuccoli, a destra, presenta all'amm. Nimitz il com. in 2^a



SAN DIEGO – finalmente si sale

La nave lasciò San Diego dopo due giorni e fece rotta per il Messico, un brevissima sosta a Manzanillo (19 00N-104 20W), anche in questa piccolissima località le autorità del posto salirono a bordo; la rotta fu poi ripresa per Acapulco (16 51N-99 56W), un viaggio breve, solo 300 miglia, l'incrociatore ormeggiò alla banchina il 17 gennaio 1957 con una temperatura estiva per l'Italia. La solita visita delle autorità e poi l'unità concesse libera uscita. Pranzi e balli



**Spettacolo in
onore
dell'equipaggio
di nave
Montecuccoli**

Il 19 del mese di gennaio l'unità tolse gli ormeggi per la nuova destinazione il porto di La Union (13 20N-87 50W) nel golfo di Fonseca nel piccolo Stato di El Salvador distante 880 miglia, navigando nel Pacifico con alla sinistra gli Stati dell'America Centrale, la navigazione durò oltre due giorni interi.

NOTA: Tra il racconto di un membro dell'equipaggio imbarcato e quanto indicato a pag. 567 del tomo de USMM – GLI INCROCIATORI ITALIANI ed. 1967 vi sono due discrepanze. L'unità secondo il tomo dopo Acapulco fa rotta su Salinaz Cruz sempre in Messico e poi il porto de La Libertad (El Salvador) mentre il marinaio asserisce che dopo Acapulco il prossimo porto fu LA UNION (El Salvador) e non il porto de LA LIBERTAD sempre in El Salvador.

Queste discrepanze potrebbero essere risolte da ulteriori testimonianze che al presente non sono in possesso dell'autore.



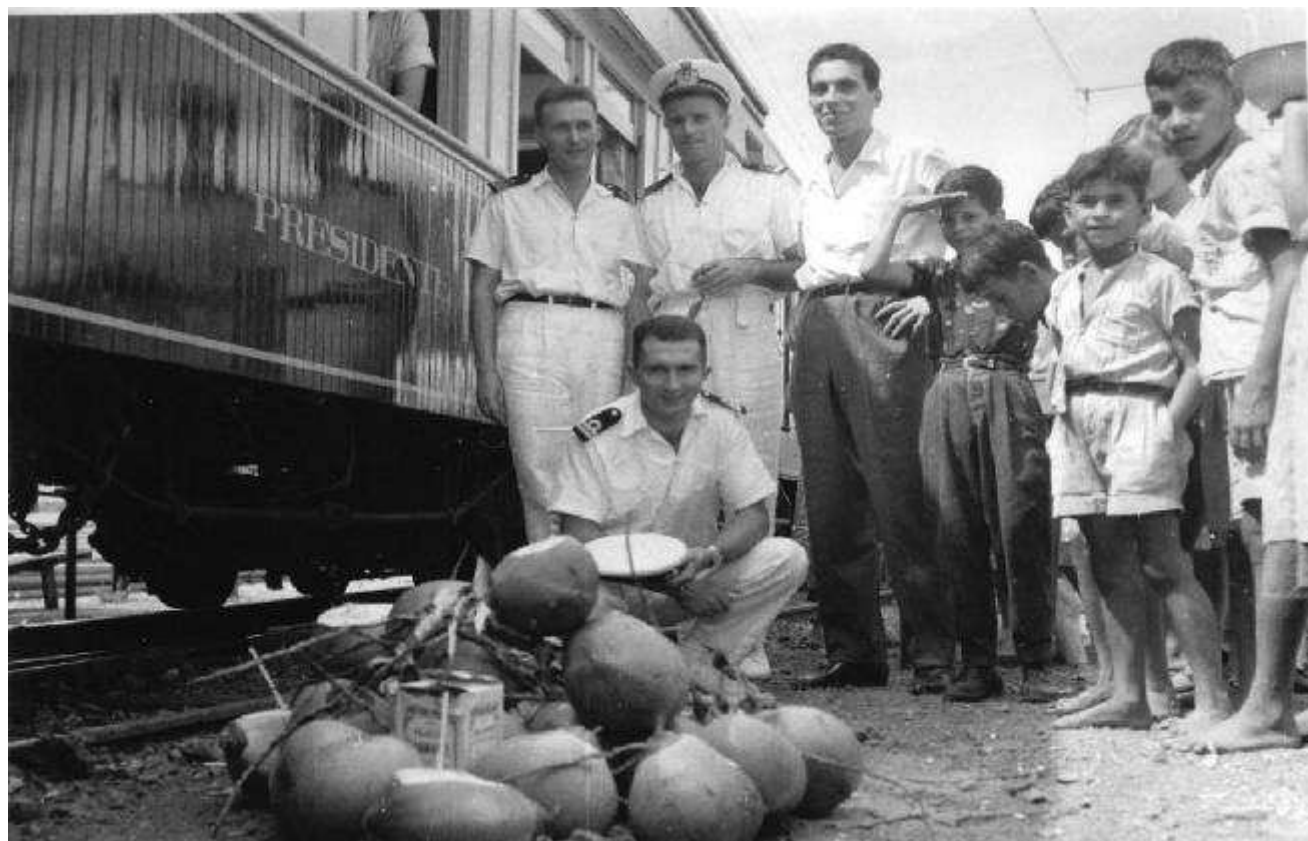
EL SALVADOR

Con tempo e mare buono il Montecuccoli lasciò gli ormeggi dopo due giorni con rotta Puntarenas (10 0N-84 50W) in Costa Rica solo 340 miglia percorsa in poco più di una giornata.

L'incrociatore nave scuola, nonostante la sua vetustà, dava il meglio di se stesso dimostrando il suo eccellente stato fisico. In alcune tratte spinse il suo apparato motore al massimo.

Due giorni di fermata e poi riprese il moto per Balboa(Panama), 465 miglia navigando al largo. Balboa(9 0N-79 30W) è il capolinea del Canale dalla parte del Pacifico, il corrispondente dalla parte dell'Atlantico è Cristobal; grandi chiuse accolsero l'incrociatore, si aprirono e l'unità entrò in un grande bacino, trainato da enormi locomotive; la nave si trovò "ingabbiata", l'acqua iniziò ad entrare nel bacino e la nave si "sollevò" pian piano, e così tra una bacino ed un altro, tra una chiusa ed un'altra la nave percorse il Canale di Panama lungo circa 90 km. I vari bacini sono necessari in quanto il livello dell'Atlantico è più alto del livello del Pacifico.

Il Montecuccoli sostò, a Cristobal (9 19N-80 0W) nello stato di Panama, due giorni e una comandata prima di riprendere la rotta per Cartagena



PANAMA (zona del Canale) Cristobal – le foto di rito con bambini del luogo

(Colombia) circa 319 miglia con un mare che sembrava un olio. La sosta al porto di Cartagena (10 25N-75 33W) fu di tre giorni anche in questa città il Montecuccoli ricevette le autorità del posto.



CARTAGENA (Colombia) – incontri



Al centro l'ufficiale alla destra è il DT CC Mario Bolondi

Mollati gli ormeggi ecco nuovamente la nave scuola in rotta per il porto di La Guaira (10 36N-66 56W) nel Venezuela, 605 miglia nel centro America con mare calmo, entrò in porto e ormeggiò alla banchina, prima dell'arrivo la nave si fece splendente per ricevere le autorità e i visitatori. Le autorità organizzarono una festa in onore dell'unità italiana. Dopo tre giorni di riposo il Montecuccoli, salpate le ancore, si preparò per le ultime fatiche, il programma iniziale prevedeva una sosta di poche ore nell'isola di Saint Vincent nelle piccole Antille e precisamente a Brighton, invece modificò la rotta e fece la breve sosta a Port of Spain (10 40 N-61 20W) nell'isola di Trinidad nello Stato di Trinidad e Tobago, dopo 430 miglia.

L'incrociatore, riprese il mare per le isole di Capo Verde, prospicienti l'Africa occidentale, l'attese una navigazione di molte miglia marine, esattamente 2.075 che percorse in poco più di una settimana.

Rimase ancorato in rada nella baia del porto di Mindelo (37 00N-9 00W), la sosta fu di un solo giorno.



MAR DELLE ANTILLE

“Pronti a muovere...” l'incrociatore lasciò l'isola di Capo Verde con rotta Gibilterra 1.565 miglia da percorrere in poco meno di una settimana; ormeggiò alla banchina nel porto (36 7N-5 22W), enclave britannica, in



SAO VINCENTE do CAPO VERDE – antico liceo GIL EANES

territorio spagnolo, proprio una sosta “tecnica” per i rifornimenti necessari.

Il Montecuccoli, lasciò il porto della “rocca” per Livorno, la “tappa” finale della crociera, dove avrebbe sbarcato gli allievi dell’Accademia.

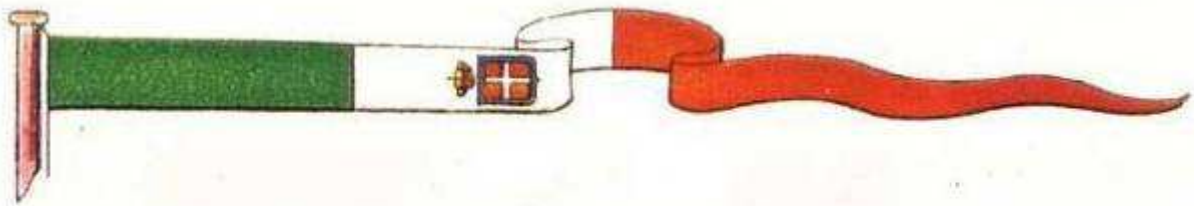
Una navigazione di 870 miglia nel Mediterraneo e poi nel Tirreno.

L’unità entrò nel porto toscano, sull’albero la lunghissima fiamma tricolore garriva al vento; molte persone festanti erano sulla banchina a riceverlo quasi tutti familiari dei “circumnaviganti”.

L’incrociatore R. Montecuccoli fu radiato il 1°giugno 1964 dopo 29 anni (30 maggio 1935-1 giugno 1964)



Entrata del Montecucoli nel porto di Livorno (immagine elaborata dall'autore)



Fiamma per le navi da guerra al momento della costituzione della Regia Marina Italiana il 17 marzo 1861



Fiamma per le navi da guerra della Marina Militare Italiana. Il cambio di bandiera avvenne il 30 novembre 1947 (decreto G.U. n 275 del 29.11.1947)

I due tipi di fiamma che il Montecucoli ha issato sull'albero durante la sua longeva vita.

STORIA, CURIOSITA'

“CENTUM OCULI”



Il motto ufficiale del regio Incrociatore Raimondo Montecuccoli era "Con risolutezza con rapidità". Motto che si riferiva alla elevata velocità delle Unità di quella Classe.

Il Montecuccoli possedeva anche il motto non ufficiale "Centum Oculi", (riportato nel quadrato Ufficiali dove c'era anche il ritratto del condottiero) motto che faceva riferimento al condottiero rinascimentale nel quale eccellevano le sue virtù di apprezzamento della situazione tattica (aveva appunto Cento Ochi nel valutare velocemente le situazioni del campo di battaglia).

Raimondo Montecuccoli, condottiero seicentesco ma anche moderno fantasma pare si trovasse a bordo dell'incrociatore (alcuni marinai di bordo lo avevano visto) con la divina missione di proteggere la nave che portava il suo nome dalle mille insidie delle missioni di guerra nel Mediterraneo.

Allo scoppio della guerra un estroso Ufficiale di rotta del Montecuccoli, introdusse l'usanza di coprire con la carta di un cioccolatino la "O" del motto "Centum Oculi" che campeggiava in alto sul quadro del condottiero. Questa semplice accortezza, avrebbe procurato all'incrociatore, che secondo lui difettava di corazzatura, una discreta "scorta" di ben cento colpi di fortuna da "spendere" durante il corso della guerra.

La cosa andò ovviamente ben oltre la trovata goliardica.

Un paio di marinai di guardia in coperta svennero dallo spavento asserendo di aver visto il fantasma del condottiero comparire dal buio della notte mentre i colpi di fortuna che riguardarono l'incrociatore nelle sue navigazioni di guerra continuarono a moltiplicarsi stante la carta stagnola ben appiccicata sulla "O" del motto del condottiero.

Ma il sugello alla leggenda del fantasma di Montecuccoli si ebbe il 15 giugno 1942, durante la battaglia di Pantelleria.

Il solo colpo d'artiglieria che raggiunse il Montecuccoli attraversò il quadrato ufficiali seminando nell'ambiente diversi fori di scheggia. Una di queste schegge andò proprio ad impattare sul quadro del condottiero provocando la chirurgica asportazione della famigerata "O" del motto "Centum Oculi". Pare che quando i presenti sul posto si resero conto che, malgrado tutte le schegge nessuno era stato colpito e tutti incolumi guardarono verso il ritratto del Montecuccoli pieno di fori, notando la scritta del motto "Centum culi" perché la lettera "O" era stata asportata, decisero che il motto dovesse rimanere ed essere tramandato così come era "Centum Culi". La goliardica storiella del fantasma di Montecuccoli divenne pertanto storia.

Chi è riluttante a credere alla storia del fantasma, può vedere il quadro in questione pieno di fori che, dopo il disarmo dell'incrociatore, è stato collocato nel museo navale di Venezia.

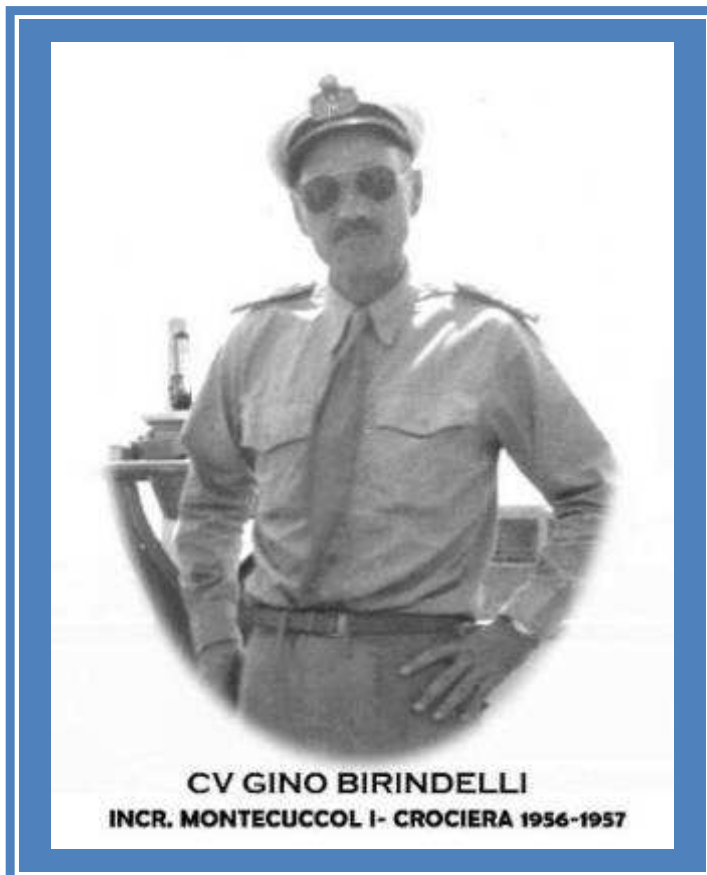


Quadro, del condottiero, appeso nel quadrato ufficiali dell'incrociatore. Sotto: particolare del quadro ove si vede nettamente il foro che ha asportato la "O" del motto modificandolo di fatto.

(articolo di Enzo Arena datato 1/7/2013 corredato dalle foto del quadro pubblicato sul sito lavoceedelmarinaio.com)

Il motto **CENTUM OCULI** non è altro che l'anagramma del cognome originario dei **MONTECUCCULI**.





Al ritorno della crociera
 il CV GINO BIRINDELLI
 venne promosso
 ammiraglio

Amm. di Squadra MOVVM, MAVM - GINO BIRINDELLI - ONORIFICENZE (wikipedia)

-  Medaglia d'oro al valor militare
 -Gibilterra 30 ottobre 1940
-  Medaglia d'argento al valor militare
 — Golfo di Bomba 1940
-  Cavaliere di gran croce dell'Ordine al merito della Repubblica italiana
 — 8 luglio 1977
-  Grande ufficiale dell'Ordine al merito della Repubblica italiana
 — 27 dicembre 1967
-  Ufficiale dell'Ordine della Corona d'Italia
-  Commendatore dell'Ordine della Bandiera di Danimarca
-  Croce al Merito di Guerra
-  Medaglia Mauriziana al merito di 10 lustri di carriera militare
-  Croce d'oro per anzianità di servizio militare
-  Medaglia Commemorativa per i volontari della seconda guerra mondiale
-  Medaglia commemorativa del periodo bellico 1940-43
-  Medaglia commemorativa della guerra di liberazione



Il CF GIUSEPPE ORIANA
nella crociera 1956-1957 era
Comandante in 2^a dell'incrociatore
RAIMONDO MONTECUCCOLI

Ammiraglio di Squadra MBVM - GIUSEPPE ORIANA – ONORIFICENZE (wikipedia)



Medaglia di bronzo al valor militare sul campo

— Castelrosso— 28 febbraio 1941



Croce di guerra al valor militare

— Baia di Suda— 26 marzo 1941



Croce di guerra al valor militare

— Mare Egeo



Croce di guerra al valor militare

— Mediterraneo



Grande ufficiale dell'Ordine al merito della Repubblica italiana

— 27 dicembre 1974



Cavaliere di gran croce dell'Ordine al merito della Repubblica italiana

— 2 giugno 1985

RINGRAZIAMENTI

a Nelcy, che mi è vicino da oltre vent'anni, va il mio grazie per aver sopportato, che trascorressi moltissimo tempo "in solitaria" per varare questo sesto quaderno, tempo che le ho sottratto...le chiedo sempre di aver una pazienza eterna.

PER NON DIMENTICARE



**I due Fucilieri di Marina
Capo 1°CI LATORRE MASSIMILIANO e 2°C°GIRONE SALVAT ORE
sono sì rientrati in Italia
ma l'iter procedurale non è affatto concluso,
l'autore è con loro sino alla chiusura definitiva del procedimento**