

A 50 AÑOS DEL CRUCE DEL ATLÁNTICO EN TIEMPO RÉCORD



El mar ha creado en la mente del hombre una imagen de inmensidad, de misterio y aventuras, ha sido inspiración de poetas, ámbito de seres mitológicos, de grandes navegantes, de heroicos corsarios y de pérfidos piratas. Siempre cambiante combina la belleza del agua embravecida, la fuerza repetida de las mareas y la calma que da paz.

Cuando el hombre se hace marinero y se atreve con el mar, conoce otras culturas, otros dioses, otras razas, aprende otras normas de vida, pierde inhibiciones, gana usos y costumbres, paladea otros gustos y adquiere una idea nueva que nunca lo abandonará: conoce la Libertad.

Al mismo tiempo cala en él la fuerza de quien ya no solo domina la tierra sino también los vientos y las olas, se acerca a la magnificencia del Gran Hacedor.

Si ese hombre de mar, además hace profesión de fe: luchar por su Patria, dispuesto incluso a dar la vida por ella, se forja en el cumplimiento del deber, la práctica de valores morales y adquiere virtudes como el espíritu viril, el sacrificio por los demás, la discreción, la humildad y la generosidad.

La Armada Argentina educa a sus integrantes para que posean esos valores y virtudes, lo hace en todos sus institutos de formación, uno de ellos la Escuela Naval, tenga sede en un edificio en tierra o en un buque. Pero siempre con la idea de que uno de

los intereses básicos es la creación de equipos de trabajo que siempre sirvan para el éxito en la Batalla o la preservación de la Paz.

Cuando entre 1880 y 1910 la Armada creció hasta las dimensiones similares a las que poseía el país -una de las naciones más importantes del mundo- tenía una flota de primera línea, moderna y tecnificada. En ese momento decidió que el esfuerzo final estaba en embarcar a sus cadetes en un velero, donde el amarineramiento es más intenso y donde el cultivo de valores, ha quedado demostrado, es más efectivo: lo hizo adquiriendo la gloriosa Fragata ARA *Presidente Sarmiento*, que prestó acertados servicios por más de medio siglo y hoy descansa en el dique 3 de Puerto Madero, maravillando a los paseantes y a quienes la visitan.

Cuando hubo de ser reemplazada afortunadamente se recabó la opinión de quienes tenían experiencia, fue diseñada por navegantes y profesionales argentinos, su construcción fue realizada en los Astilleros de Río Santiago, dirigida por eminentes marinos y sin la carga de odiosas intromisiones burocráticas de terceros.

Botado el buque escuela le fue otorgado el nombre de una aspiración argentina renaciente, en ese momento: la Libertad.

La selección de los hombres a embarcar en ella, siempre ha sido igual: rigurosa y teniendo en cuenta la excelencia profesional. La Armada ha calificado a



sus hombres con puntillosidad y siempre teniendo en cuenta la idoneidad y no otro atributo extraño.

La conjunción del buque apropiado y formación apropiada de sus tripulantes han sido la clave de los éxitos.

El cruce del Atlántico Norte en 1966 reunió, a las características citadas, el liderazgo esperado, suerte y mucho viento.

Este mismo buque, de darse la oportunidad, podría repetir la proeza. De hecho que ganó la Boston Tea Pot en otras oportunidades

Fui cadete en ese viaje y continúo admirando las decisiones del entonces capitán Franke, el asesoramiento que recibió y la valentía y esfuerzo permanente que tuvieron los tripulantes, suboficiales, marineros y conscriptos que maniobraban en cubierta y el apoyo de quienes ejecutaban tareas ajenas a las velas. Creo que con este reconocimiento interpreto el pensamiento de las promociones 93, 94 y 30 de Intendencia.

Como sentido homenaje, en este número, el *Boletín del Centro Naval* vuelve a publicar un acabado artículo del almirante Franke. Utiliza recortes de periódicos de la época y alguno moderno. Destaca homenajes realizados.

Dejo constancia de la existencia de anécdotas no escritas que trataré de que los que las conocen las redacten. ■

Director del Boletín del Centro Naval

Conmemoración medio siglo después

El 1° de diciembre en la toldilla de la Fragata ARA *Libertad* se realizó la ceremonia de conmemoración del 50° aniversario del Cruce del Atlántico Norte en tiempo récord.

Presidió el acto el Subjefe del Estado Mayor General de la Armada, Vicealmirante Horacio Nadale; acompañado por el Director General de Educación, Contraalmirante Gustavo Krasser y el Comandante de la Fragata ARA *Libertad*, Capitán de Navío

Ignacio Martín Errecaborde. Participaron autoridades militares, la Plana Mayor del buque, ex Comandantes y Segundos Comandantes de la unidad naval y, como invitados especiales, los Capitanes de Navío Roberto C. Parodi y Juan Osvaldo Mulero, ex integrantes de la Plana Mayor durante el viaje de instrucción en 1966, y las promociones de la Escuela Naval Militar 93 y 94 de Comando Naval e Infantería de Marina y la 30 de Intendencia.



CRUZE DEL ATLÁNTICO NORTE 1966

Capitán de Navío
Ricardo G. Franke

Hace un año, al cumplir una de las etapas de su viaje de instrucción, la escuela A.R.A. *Libertad*, íntegramente proyectada y construida por ingenieros, técnicos y obreros argentinos, atrajo la atención mundial al efectuar en tiempo récord el cruce del Atlántico Norte totalmente a vela, ganando así el codiciado trofeo “Boston” Teapot por haber cumplido la travesía desde Cape Race (Terranova) hasta Dursey Island (Irlanda) en 6 días y 21 horas. Su comandante, hoy Capitán de Navío Ricardo G. Franke, nos cuenta cómo lo hizo.

Cuando me solicitaron que escribiera un relato del cruce del Atlántico Norte a vela, que efectuamos el año pasado con la fragata A.R.A. *Libertad* durante el 4º Viaje de Instrucción de Guardiamarinas, y una vez aceptada esa tarea, debo confesar que dudé mucho sobre cómo debía comenzar.

Luego de muchas cavilaciones y de revisar notas, borradores, copias del Libro de Navegación y de mis *Crónicas de comandantes*, me decidí por efectuar una síntesis de la quinta etapa, Halifax-Dublín, pues prácticamente ella abarca todo este evento, y porque, a no dudar, algunos hechos relacionados con ese puerto canadiense de Halifax influyeron decididamente en mi ánimo y en el deseo de completar el cruce del océano totalmente a vela, aspiración que luego me aguijoneó permanentemente durante las largas jornadas de puente en medio de los temporales.



En Halifax tuve oportunidad de conocer al *Blue-nose II*, réplica del inolvidable schooner *Bluenose*, velero pesquero de Lunenburg N. S. de fama ya legendaria en ese país y en los Estados Unidos, por sus hazañas de velocidad e increíbles regatas en los bancos de Terranova y Nueva Escocia, como también de escuchar los interesantes relatos del capitán Coggils, viejo lobo de mar a quien confiaron el *Bluenose II*, y que entre sus aventuras cuenta la de haber comandado el *Bounty II* durante nueve meses por las islas Tahití mientras se filmaba *Motín a bordo*.

Este marino y muchos otros de la Armada canadiense con los que trabé amistad, comenzando por el comandante marítimo, Contraalmirante J. C. O'Brien, así como representantes de la prensa y TV, me pidieron repetidas veces que, si podíamos, zarpáramos a vela desde el puerto para brindar así a la población un espectáculo como los que fueron habituales para Halifax hasta principios de este siglo.

Confieso que la idea me gustó y respondí a esos requerimientos prometiendo que «si las condiciones del viento lo permitían, intentaríamos hacerlo».

Por la mañana del 30 de setiembre, fijado para nuestra zarpada, comenzó a soplar un viento del oeste-noroeste que se mantuvo en horas de la tarde y que, próxima la hora de partida, 16.30, era de fuerza entre 4 y 5.

Como este viento era muy favorable para nuestra maniobra decidí complacer el pedido general, ya preanunciado en los diarios locales, y satisfacer la expectativa de ver dentro de la bahía al velero actual más grande del mundo con su velamen desplegado.

Ya sobre la hora prevista, y como el práctico canadiense no había concurrido y los remolcadores no se veían aún por ninguna parte, en consideración a las altas autoridades canadienses que se habían congregado en el muelle para despedirnos (entre ellos el Ministro de Trabajo del Canadá, Mr. Nicholson, en gira por esa provincia) solicité y obtuve del Capitán de Puerto autorización para zarpar a vela, sin práctico y sin remolcadores.

A las 16.25 retiramos la última planchada y ordené aligerar amarras. Dispuse cazar foques y la proa comenzó a abrirse paso lentamente. En seguida cazamos la cangreja y estays bajos, filando amarras a proa y popa, con lo que la fragata se fue separando

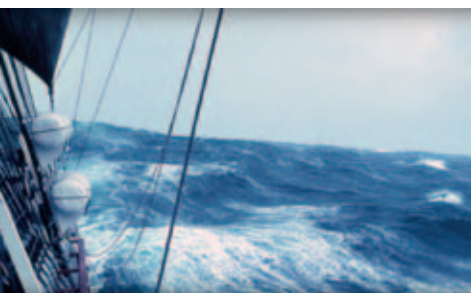


más rápidamente del muelle; largamos entonces las amarras remanentes y comenzó a tomar camino deslizándose próxima a los buques de guerra amarrados hacia nuestra proa.

Nuestra silenciosa maniobra de zarpada, en la que sólo se oían mis órdenes en el puente y luego el trinar de los pitos marineros con que se transmitían las órdenes, continuó rápidamente ante los ojos, yo diría asombrados, de todas las tripulaciones de los buques de guerra canadienses y los americanos de una fuerza de tareas arribada ese mismo día a la base naval Stadacona.

A las 16.40, es decir a los quince minutos, se había cazado todo el paño de la fragata y navegábamos a unos cinco nudos dentro de la bahía de Halifax.

Esta zarpada, inolvidable para todos los hombres de la *Libertad* y creo que también para los habitantes de Halifax, puerto de tanta tradición marinera, que rubricamos con una segunda salva de 21 cañonazos frente al Fuerte en agradecimiento por su acogida, fue indudablemente un feliz comienzo de una travesía que nos brindaría días más tarde emociones a raudales y una extraordinaria oportunidad para probar la calidad de nuestros hombres y las relevantes condiciones del velero.



Cuando nos hallábamos ya en la última enfilación de salida, observamos a popa que el *Bluenose II* con todo su paño venía saliendo del puerto en nuestro seguimiento. Lamentablemente, no hubo oportunidad para que se acercara, dado nuestro andar, y al llegar a la altura de Chebucto Head, cuando ya nosotros navegábamos afuera, al rumbo verdadero (Rv) 085° con un viento de fuerza 6 del oeste-suroeste, viró por adelante y retornó a puerto. ¡Fue muy cordial el gesto del Capitán Coggils que zarpará para despedirnos!

En la segunda singladura, del 1° de octubre, al amanecer fue aflojando el viento, prácticamente encalmado, con fuerza 2 del oeste-noroeste, por lo que decidí seguir navegación mixta con un motor a 90 v/min proa a Cabo Race hasta las 19.00 horas, en que, habiendo rotado el viento al WSW con fuerza 3, ordené cargar por alto para navegar por la noche a máquina, dado que esperaba que el viento se fuera más al sureste, como realmente ocurrió después de medianoche, cuando se reforzó.

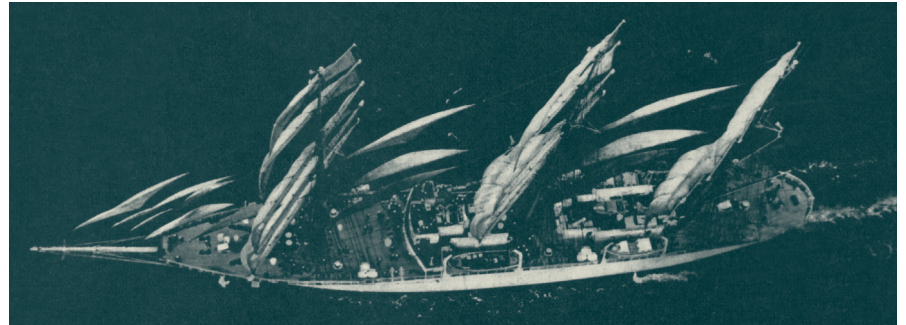
En la tercera singladura, del 2 de octubre, a alrededor de las 08.00, comienza a rotar el viento hacia al sur-suroeste, soplando con fuerza 8 y 9.

Viendo que estaba afirmado, ordené cazar todo el paño excepto juanetes y sobres, parando máquinas y desenclochando la hélice para continuar a vela pura.

La visibilidad disminuye por la neblina y chubascos, pero continuamos a buena marcha, efectuando señalación acústica. Nuestro promedio era de unos 12 nudos.

Por la tarde el viento se refuerza estabilizándose en fuerza 9 del oeste; estábamos decididamente bajo la influencia de un centro de baja presión que, habiendo nacido cerca de Nueva York dos días antes, se ha reforzado sobre el Canadá desplazándose al noreste.

Al anochecer ordené cargar estays altos. El barómetro se mantiene en 750 mm.



Viendo el andar de la fragata y las posibilidades de vientos favorables que se nos presentan, empiezo a pensar en intentar un cruce del Atlántico totalmente a vela, idea que transmito a mi segundo, Capitán Sciurano, y al jefe de maniobra, Capitán Vallarino, y que comparten entusiastamente.

A las 20.10 avistamos el faro de Cabo Rate al azimut 060°.

Singladura N° 4, 3 de octubre. Hemos iniciado el cruce del Atlántico Norte a vela, siendo exactamente las 00.00.

A 01.00 ordené cargar el trinquete por haberse rifaado al centro, donde ya lo habíamos reparado varias veces. Esta vela se usó durante el viaje de instrucción anterior y no está en muy buenas condiciones, particularmente en el centro, por sus roces y enganches con el estay y la maniobra de la trinetilla, pese a los cuidados de los hombres del palo. Seguimos prácticamente a 12 nudos de promedio con mar arbolado (estado 6 del oeste).

Al promediar la mañana el viento rota ligeramente al oeste-suroeste manteniéndose entre fuerza 8 y 9, y el barómetro sigue bajando.

Me veo obligado a cargar la mayor por haberse cortado las poas, brioles y escotas de estribor.

Navegamos con el siguiente paño: velacho alto y bajo, gavia baja y alta, mesana y sobremesanas bajo y alto, en proa foque y trinetilla solamente. A la tarde, pese al fuerte viento y al estado del mar, decidí reparar la vela trinquete, pues la necesitaba para balancear el paño y obtener un mejor gobierno del buque; llamé al contraestre al puente para que pidiera dos hombres voluntarios para subir al palo y realizar ese riesgoso trabajo y se le presentaron diez cabos y marineros dispuestos a hacerlo.

Bajo la mirada ansiosa y vigilante de muchos ojos que desde la cubierta y el puente seguían sus movimientos, los dos hombres elegidos realizaron nerviosamente y sin desmayos, en unas dos horas, los



trabajos de costura necesarios; el oficial de trinquete, Teniente Marpegán, y su contra maestre tuvieron que utilizar el megáfono de poder para que les pudieran oír sus indicaciones, dado el rugido del viento.

A 18.35, ya reparada la vela trinquete con la colocación de un refuerzo en la rifadura, la cazamos nuevamente.

Continuamos al rumbo 055° para seguir la ortodromía, pero estamos recibiendo las cartas meteorológicas americanas y canadienses, pues temo que la zona de baja presión pueda curvarse hacia el sureste y acercárenos más.

En el cuarto de 20.00 a 24.00 h, el viento sopla con fuerza 9 y 10 del oeste, es decir, supera los 50 nudos. ¡La fragata vuela, pues en varias oportunidades sobrepasa los 17 nudos! Nos cuesta creer la velocidad de nuestro velero y cómo gobierna con este mar embravecido.

A 22.40, se rifa nuevamente la trinqueta y decido sacrificarla, dado su estado, y dejarla rifada todo lo que aguante, para facilitar el gobierno, pues estamos

corriendo en un temporal muy fuerte de popa con mar 7/8 del oeste-suroeste.

Ordeno caer al rumbo 080°, pues el desplazamiento del centro de baja presión (972 Mb) no me inspira mucha confianza.

Cerramos la singladura y nuestro primer día de cruce con 286,3 millas recorridas.

Día 4 de octubre: el viento se mantiene permanentemente de fuerza 9 del oeste, excepto por la tarde de 16.00 a 20.00, en que crece a fuerza 10, siempre del oeste.

El buque mantiene velocidades superiores a los 13 nudos todo el día. Hay varias relingas desempalmadas en gavias y velachos, pero el estado del mar, rolidos de 25° y el fuerte viento, me obligan a no pensar en reparaciones por el grave riesgo que implicaría para el personal el trabajar en los palos en estas condiciones.

La vela trinquete se terminó de rifa totalmente al centro, y la relinga de pujamen tuvo que aguantar todo

el trabajo, pero la dejo hasta que comienza a abrirse también por esta relinga, golpeando fuertemente los jirones. A 21.40 ordené cargarla por alto.

El espectáculo que ofrecía ese mar embravecido con imponentes olas que avanzaban hacia nuestra popa, pareciendo cada una de ellas que se desplomaría sobre nuestra fragata, era realmente extraordinario. Las relevantes condiciones marineras de este casco fueron una y otra vez puestas a prueba, y era magnífico y sobre todo tranquilizador ver cómo la popa se elevaba al ser alcanzada por esas moles líquidas, para deslizarse luego la fragata en la pendiente como haciendo *surf*, y al final levantar airoosamente su atrevida proa sin embarcar prácticamente una gota de agua.

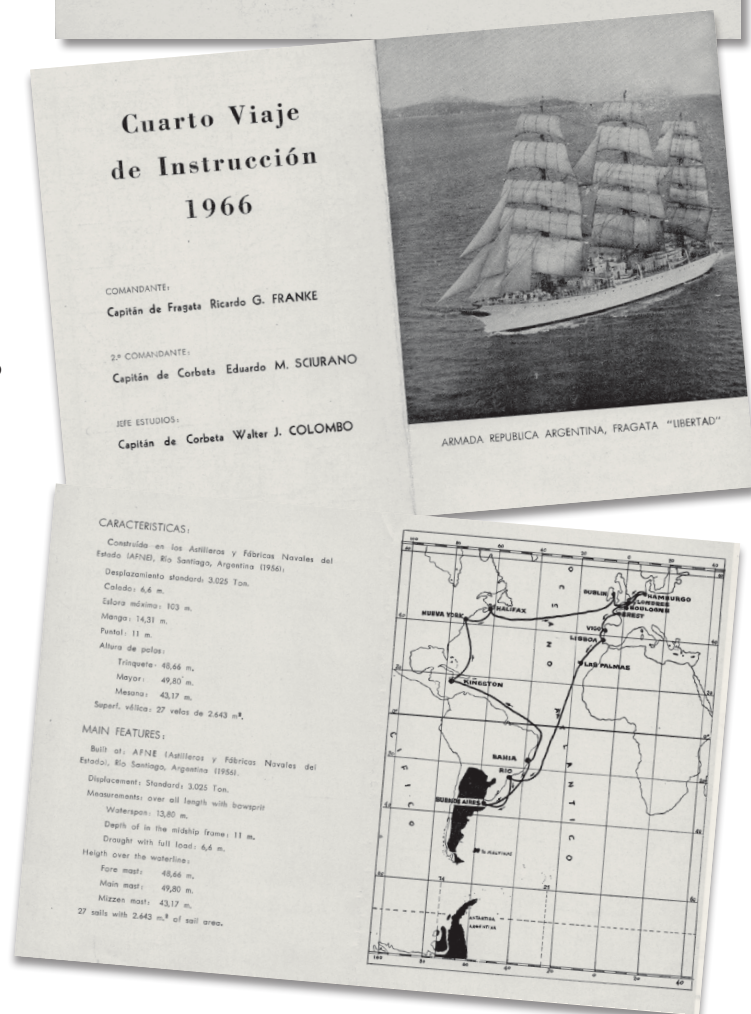
En cubierta y en el exterior del puente, para poder hacernos oír, debíamos gritar, tal era el aullido del viento en el cordaje y velamen, en un concierto enloquecedor que parecía interminable.

Era indudable que la fragata, pese al temporal en que nos hallábamos navegando, inspiraba mucha confianza a mis hombres, hasta a los más bisoños, los conscriptos, pues los veía tranquilos desarrollando sus tareas habituales o, mejor dicho, tratando muchas veces, pues debo admitir que los fuertes roídos no brindaban mucha comodidad para desplazarse por las cubiertas y obligaban a afirmarse con fuerza para no ser lanzados de banda a banda.

Los hombres de mar, integrantes de las brigadas de palos, soportaban la dura tarea con notable entusiasmo y se diría que este desafío con el mar enfurecido los divertía y los alentaba a no descuidar detalles en sus guardias de velas, siempre atentos recorriendo todas las maniobras, de proa a popa durante las largas horas de sus turnos, cuando no concurriendo voluntarios a dar una mano a los de otra brigada si se hallaban apremiados, cosa común en esos días.

En esta singladura batimos el récord nuestro y, verificado después, el del buque, pues habíamos navegado 316 millas en el día.

Seguimos ganando rápidamente camino en el cruce, pero navego ahora fuera de la ortodrómica que me había trazado originalmente, manteniendo el Rv 090°, dada la trayectoria que está siguiendo el centro de baja presión, parecida a la de una tormenta del año 1954 graficada en el *Pilot Chart* de octubre (véase la carta agrugada).



El barómetro sigue bajando hasta un registro de 744 mm a 02.00 del día 5 de octubre.

En este tercer día de cruce, el viento se mantiene del oeste y del oeste-noroeste, para rotar después del mediodía al nor-noroeste, con fuerza 10, 9 y 8.



El barómetro comienza a subir lentamente. El mar se mantiene prácticamente como el día anterior: olas muy grandes, mar 6 y siguiendo la orientación del fuerte temporal.

A alrededor de 02.00, se cortó la escota del contrafoque y con los fuertes gualdrapazos se perdieron tres garruchos antes de que pudiéramos afirmarla nuevamente.

Acompañando la rotación del viento, caigo un poco a babor, al 080° y a mediodía ordeno rumbo Rv 070° y comenzamos a cazar algunas velas más, la mayor, petifoque, estay de juanete y estay de perico.

El centro de baja presión, luego de acercárenos hasta unas 140 millas de nuestra derrota, ha curvado su trayectoria nuevamente hacia el noreste y es por ello que decidí seguir más al norte para continuar aprovechando al máximo su influencia antes de que se aleje.

El braceo ordenado a los palos es el siguiente: trinquete y mayor al máximo, 45°, y mesana a 30°.

Por la noche, ordeno continuar con el paño cazado, que es el siguiente: todos los foques, velachos alto y bajo, estay de gavia, mayor, gaviatas alta y baja, estay de sobremesana y sobremesanas alta y baja.

Procedemos al cambio de huso horario: + 2 h y en esta singladura de 23 horas totalizamos 277,4 millas.

Día 6 de octubre: nuestro cuarto día de cruce. El viento se mantiene del noroeste y de fuerza 8, disminuyendo a fuerza 6 en el último cuarto. El barómetro continúa en lento ascenso a medida que nuestro centro de baja presión se va llenando (900 Mb). La fuerza del mar va disminuyendo también, dando un poco de reposo a la tripulación.

Por la mañana, cazamos juanete de trinquete y el estay de juanete y cargamos el paño de estribor del velacho y el petifoque para repararlos, pues están desempalmados. Se cambió la contraescota del estay de perico que, por el intenso trabajo y roce, estaba próxima a cortarse. Al mediodía, ordeno cazar los estays de sobrejuanete y de sobreperico para aumentar un poco el paño, dada la disminución de la fuerza del viento.

Por la tarde, ya reparado el petifoque, lo cazamos nuevamente y luego de estudiar con el jefe de maniobra la posibilidad de cambiar el trinquete que se hallaba totalmente fuera de servicio, se procedió a desenvergarlo, dejando la verga y maniobra lista para colocar el repuesto en la primera oportunidad favorable.

El centro de baja presión ya debilitado (1004 Mb) se aleja hacia el nor-noroeste.



A las 23.00, ordeno caer al Rv 105°. Afortunadamente ha sido una buena singladura, pues hemos navegado 272,8 millas.

Entramos al séptimo día de cruce, 9 de octubre. Nos hallamos ya próximos a la costa de Irlanda y le confío a mi segundo comandante que es mi mayor aspiración cruzar antes de cumplir el séptimo día, por lo que con el jefe de maniobra, Capitán Vallarino, tratamos de obtener el máximo rendimiento de los palos braceándolos como si estuviéramos en una regata. ¡Bueno, en realidad para nosotros lo estábamos!

Así lo sentía toda la tripulación, y bastaba ver las frecuentes consultas de los oficiales libres de guardia, de los suboficiales, de los cabos, en fin de todos mis hombres al oficial de guardia sobre cómo íbamos, cuánto faltaba, cómo iba el viento, etc. Es decir, que creo que todos compartían mis ansias por cumplir lo que habíamos emprendido unos días atrás.

El viento, por la mañana del noroeste fuerza 6, rota ligeramente al mediodía al oeste-noroeste y se mantiene durante todo el día entre fuerza 5 y 6.

El barómetro sigue subiendo lentamente, pues el centro de baja, pese a nuestros deseos de aferrarlo, se va alejando rápidamente al noroeste.

La fragata sigue caminando a poco más de 8 nudos de promedio.

Al atardecer ordeno sondear permanentemente para determinar el pasaje por la línea de 100 brazas que nos dará una buena posición.

A 20.48, cruzamos la línea de 100 brazas; nos hallamos cerca de la ansiada meta y rogando intensamente para que se mantenga el viento. En el castillo, la dotación trata de perforar la obscuridad buscando el primer pantallazo de algún faro irlandés.

A 21.26, con gran emoción, avistamos el faro irlandés Bull Rock al azimut verdadero (Av) 083°.

Minutos después, a las 21.31, avistamos otro, el Great Skelling, al Av 046°.

A 21.55, ordeno Rv 110°.

Ordeno preparar el cañón de saludo y a 22.16 lo disparamos señalando el fin del cruce del Atlántico Norte al sur de Dursey Island. ¡Habíamos logrado cruzar a vela el Atlántico en 6 días y 21 horas desde Terranova!



PLANA MAYOR FRAGATA ESCUELA ARA *LIBERTAD* - Año 1966

Cap. de Fragata RICARDO GUILLERMO FRANKE – Comandante
 Cap. de Corbeta EDUARDO M. SCIURANO - 2º Comandante
 Cap. de Corbeta WALTER JOSÉ COLOMBO - Jefe Dto. Estudios
 Cap. de Corbeta ARMANDO JORGE LEDESMA - Jefe Dto. Máquinas
 Cap. de Corbeta Cont. NORBERTO J. MIGLIAVACCA - Jefe Dto. Abastecimiento
 Cap. de Corbeta Méd. ANTONIO RÍCHA - Jefe Dto. Sanidad
 Cap. de Corbeta JORGE CARLOS VALLARINO - Jefe Dto. Cubierta
 Tte. de Navío Med. EFRAÍN VILA SÁNCHEZ - Jefe Cargo Medicina
 Tte. de Navío Odont. RODOLFO TRAVERSO - Jefe Cargo Odontología
 Tte. de Navío Bioq. FRANCISCO CÁRPENA - Jefe Cargo Farmacia
 Tte. de Navío ROBERTO C. PARODI - Ayte. Est. Brig. Babor y Jefe Cargo Meteorología
 Tte. de Navío JUAN O. MULERO – Jefe Cargo Propulsión
 Tte. de Navío Aud. JUAN C. PEREYRA - Jefe Cargo Rel. Públicas
 Tte. de Navío I. M. JUAN A. DOVER - Jefe Detall Estudios
 Tte. de Navío NÉSTOR OMAR BARICCO - Jefe Cargo Navegación
 Tte. de Navío MIGUEL P. URDAMPILLETA - Ayte. Est. Brig. Estribor
 Tte. de Navío JULIO HUMBERTO MARPEGAN - Jefe Cargo Mat. Naval (Palo Trinquete)
 Tte. de Navío Cont. JOSÉ DAZZI – Jefe Cargo Contab. Material
 Tte. de Navío ELEODORO DOLDÁN - Jefe Cargo Cont. Averías
 Tte. de Navío VÍCTOR E. ZENOBI – Jefe Detall General
 Tte. de Navío GUILLERMO FRANCIULLI - Jefe Secciones Inf. y Seg.
 Tte. de Navío FORTUNO PARERA IZAGUIRRE - Jefe Cargo Electricidad
 Tte. de Fragata ROBERTO F. SALINAS – Jefe Adiestramiento y Ceremonial
 Tte. de Fragata Comp. RAMÓN PUEYO - Jefe Cargo Armamento (Palo Mayor)
 Tte. de Fragata Cont. JUAN C. VARESINI - Jefe Cargo Tesorería
 RP. CC. Monseñor AMÍLCAR G. GALETTI - Jefe Cargo Bienestar
 Cadetes de la promoción 93 y 94 del Cuerpo de Comando
 y 30 de Intendencia (Guardiamarinas en comisión)
 Alférez de la Fuerza Aérea Argentina JUAN H. PÁEZ
 Subteniente del Ejército Argentino RICARDO G. BRINZONI
 (desembarcó en Halifax, N.S., Canadá)

Los vítores y hurras de la tripulación señalaban bien claramente cómo esperábamos este momento. Por altoparlante comunico a la tripulación lo que acabamos de realizar, poniendo de relieve el magnífico comportamiento de todos, y en particular el de los hombres de mar que trabajaron en cubierta y palos.

Envío un despacho al comandante de Operaciones Navales informándole del primer cruce totalmente a vela que realizaba la fragata A.R.A. *Libertad*, dando oficialmente por terminado el mismo al través de Dursey Head (Isla Dursey) a 22.30 (huso +1) del día 9 de octubre de 1966.



Visitors ... from Argentina



¡AQUI ESTAMOS, CHE!

All in the morning early
... these Argentinian sailors
take a look at life down by
the Liffeside from the rail
of their frigate, Libertad,
which is in Dublin on a
courtesy visit . . .

From left: Chief Petty
officers Roberto Rambado,
Nestor Morresi, Petty Officer
Lucio Caray and Lieut. Julio
Mar Pegan.

Argentinian tribute to 1916 leaders

The captain of the Argentinian naval training ship Libertad, Commander Ricardo Guillermo Franke, laid a wreath on the Republican Plot in Arbour Hill, Dublin, to-day, on behalf of the Argentine Navy.

Officers, cadets and ratings from the ship formed a guard of honour at the plot of the 1916 leaders, and the ship's bugler sounded the salute.

When the captain and officers arrived at the cemetery, a military guard of honour presented arms, and the band of the Argentine National Anthem. Commander Franke was accompanied by Colonel P. J. Hally, O.C. Eastern Command, and Captain T. McKenna, O.C. Naval Service.

The guard of honour of crew members included Lieut-Commander H. Ledesma; Lieut-Commander R. Richa, and Lieuts R. Dazzi and R. Salinas.

FROM: LIBERTAD
TO: COPERAUALES -
CEMO
INFO: SECRETARÍA DE
MARINA /40
TEXTO: A 092330 Z HE
CRUZADO POR EL TRA-
VÉS DE ISLA DURSEY
FINALIZANDO PRIMER
CRUCE TOTALMENTE A
VELA DE ESTE BUQUE DEL
ATLÁNTICO NORTE DESDE
CABO RACE TERRANOVA
A ISLA DURSEY IRLANDA
EN SEIS DÍAS VEINTIUNA
HORAS CMM SINGLADURAS
PROGRESIVAS FUERON 286,3
CMM 316 CMM 277,4 CMM 266
CMM 164,5 CMM 272,8 CMM
152,8 PD PROMEDIO GENERAL
DE LA TRAVESÍA 10,6 NUDOS PD
TOTAL NAVEGADO A LA FECHA
10.427,6 MILLAS CMM UTILI-
ZANDO VELA 6.260 MILLAS CMM
PORCENTAJE 60 POR CIENTO.

Debo confesar que, a bordo, nosotros solamente teníamos idea de que habíamos cruzado a vela muy rápido, que el tiempo empleado de 6 días 21 horas para las 1.741,4 millas era bueno, pero recién días después, poco antes de zarpar de Dublín hacia Londres, nos llamó por teléfono desde esa ciudad un periodista especializado en yachting, Mr. Rice (UPI), para adelantarnos que creían que habíamos batido todas las marcas anteriores, obteniendo el récord mundial del Atlántico Norte,

noticia que luego fue propalada por las agencias informativas británicas a todo el mundo, con la inmensa alegría y profundo orgullo que es de imaginar en todos nosotros, como marinos argentinos.

LA NACION

Fundado por Bartolomé Mitre
el IV I MDCCLXX

LA NACION será una tribuna
de doctrina (Núm. 1 Año 1)

Director: DR. BARTOLOMÉ MITRE

Martes 25 de octubre de 1966

La Fragata "Libertad"

Según ha informado el British National Maritime Museum, que registra en sus archivos diversos hechos y acontecimientos náuticos, el cruce del Atlántico norte que acaba de completar la fragata "Libertad" en 6 días y 20 horas constituye una marca mundial para un buque de vela. Agrega la prestigiosa entidad británica que la travesía más rápida de una embarcación del mismo tipo registrada en sus archivos es la de la goleta norteamericana "Atlantic", en 1905, que tardó 12 días y 4 horas.

Botada en mayo de 1956, la "Libertad", que reemplazó y sucedió a la fragata escuela "Presidente Sarmiento", zarpó de Buenos Aires para iniciar su primer viaje de instrucción en junio de 1963. Fue proyectada y construida íntegramente en el país, en los Astilleros y Fábricas Navales del Estado, de Río Santiago.

Debe destacarse que la nave argentina no usó en la travesía sus motores auxiliares desde su partida de Hálifax, en América del Norte, hasta Fastnet Rock, en el extremo sur de Irlanda. Es decir, que completó las 1750 millas náuticas que median entre ambos continentes en aquella latitud, impulsada únicamente por su velamen. Desde que comenzó el cruce del Atlántico soportó casi continuamente fuertes vientos del oeste y mar arbolado. La persistencia de estos vientos —los cuales, lógicamente, la impulsaban de popa— permitió que la "Libertad" alcanzara velocidades de más de 17 nudos, considerados como excepcionales para veleros.

Constituye sin duda un legítimo motivo de satisfacción para la Armada y el pueblo argentinos la marca señalada por el buque escuela, y puede afirmarse sin temor a exageraciones que la proeza, dadas las condiciones que tuvieron que enfrentarse, es prueba elocuente de las bondades de su diseño, la fortaleza de su construcción y la pericia de sus tripulaciones.

Es de celebrar, por último, que la fragata entre al puerto de Londres al término de esta hazaña. Pueblo eminentemente marítimo, el británico ha de saber apreciar en su justo mérito la hazaña de nuestros marinos, que llevan esta vez, además del tradicional mensaje de confraternidad para la nación amiga, una valiosa muestra de la producción agropecuaria e industrial del país que ha de suscitar interés en aquella capital.

LA PRENSA — Jueves 18 de Mayo de 1967

Posee la "Tetera de Boston" La Fragata "Libertad"

La obtuvo por haber logrado el año pasado un récord de velocidad en navegación a vela

Por MANFRED SCHÖNFELD, corresponsal de "La Prensa"

Londres, 17.—La residencia del embajador argentino en esta capital se asemejó hoy a la sede de un círculo naval, debido a la cantidad de altos oficiales de las marinas de guerra de todo el mundo que se congregaron en ella. Los agregados de marina de casi todas las embajadas extranjeras acreditadas ante la Corte de San Jaime alternaron con los miembros de la Armada Argentina que se hallan en este país y, naturalmente, con los de la Real Armada Británica que habían sido invitados. Una atmósfera decididamente náutica, para celebrar dignamente no sólo el Día de la Marina de nuestro país sino un acontecimiento que llena de entusiasmo a los hombres de mar: la entrega, a la fragata argentina "Libertad" de la "Tetera de Boston", el trofeo británico al velero escuela que haya logrado en cada año la máxima marca de velocidad, sin otro recurso que su velamen.

El año pasado la "Libertad" fue la que mereció esa distinción, después de haber recorrido en el curso de ciento veinticuatro horas —que es el lapso que dispone el reglamento del premio— la fabulosa distancia de 1.335 millas náuticas.

Una marca excepcional

que el premio fue instituido, se había logrado esa marca, y la que más se le acercó fue la del buque escuela italiano "Corsaro II", que fue de 1.121 millas náuticas, en 1964.

Hasta el año próximo, pues, y siempre que no consiga mantener el trofeo con una segunda proeza, la "Libertad" podrá lucir a bordo la "Tetera de Boston". Esta —una hermosa réplica en plata de una auténtica tetera de 1782, como las que se usaban en ese entonces en Nueva Inglaterra— fue entregada hoy por el almirante sir Charles Madden, presidente de la Asociación Británica para el Adiestramiento de la Navegación de Vela, al capitán de

navío Julio Acuña, agregado naval a nuestra embajada en Londres, quien la recibió en representación del comandante del buque escuela argentino.

La tetera conjura, con sus líneas sobrias y delicadas, muchas imágenes del pasado, asociadas con la navegación de vela, desde las carreras de los famosos "Tea Clippers" entre los puertos comerciales de China y el de Londres (se cree que la "Libertad" hasta llegó a superar los récords de velocidad de aquellas embarcaciones poco menos que legendarias), hasta la histórica "partida del té" de Boston, en 1782, en que un cargamento del valioso producto fue arrojado por encima de la borda, precisamente de uno de esos "Clippers", con lo cual se dio el primer paso hacia la rebelión norteamericana contra la corona inglesa.

El verdadero sentido de la distinción

Pero el verdadero sentido de la distinción y de la ceremonia de hoy debe buscarse en el reconocimiento de una antigua y gloriosa potencia marítima, como lo es Gran Bretaña, hacia las naciones cuyas marinas siguen practicando la navegación de vela, que aquí ya se ha perdido, aunque se esté intentando revivirla.

Fue esto lo que trascendió del breve discurso de sir Charles Madden, a quien replicó el capitán Acuña, y fue así como debe interpretarse la presencia en el acto de ese destacado hombre clave del Ministerio de Defensa británico que es sir Michael Cary, segundo subsecretario permanente de Estado. En conjunto se puede decir que fue una ceremonia hermosa y significativa, en la que el prestigio que trasmite la vieja tetera bostoniana no sólo nimbó a los marinos argentinos, sino que de alguna manera también se reflejó en toda la América latina, representada con absoluta unanimidad por sus agregados navales acreditados ante el gobierno británico.

Ship's record
crossing
to Ireland

The world's largest naval training vessel, the Libertad, a sailing ship of the Argentine Navy made a record sailing ship crossing from Nova Scotia to the southwest coast of Ireland on her way to Dublin for a five-day courtesy visit which began this morning.

The 3,700-ton three-masted, square-rigged ship sailed into the harbor under full sail. She





Hazaña de la Fragata "Libertad"



La proeza de un velero argentino en el océano



Capeó un Temporal En el Atlántico la Fragata "Libertad"



La fragata "Libertad" finalizó el cruce del océano Atlántico



Felicitan al comandante de la fragata "Libertad" por su récord

PROMOCIÓN Nº 93 COMANDO NAVAL

- LEIVAS Diego Enrique
- ÁLVAREZ Héctor Julio
- TESTA Luis Carlos
- TIERNO Alejandro José
- ALBANESE ROSSI Luis Pedro
- FUENTES Y ARBALLO Rafael Alberto
- GERACI Daniel
- LAMAISON Fernando Eduardo
- PALOMEQUE Rafael Alberto
- GAUT Carlos Alberto
- FERIOLI Jorge Oscar
- PICO Alberto Valerio
- RAMOS Rodolfo Cristián
- BÓVEDA Marcelo Roberto
- FONTANARROSA Roberto Pablo
- PÉREZ Héctor Mario
- ROVETA Carlos Mario
- TEJO Alberto Vicente
- IOZZI Daniel Omar
- ARATA Esteban Jorge
- PEÑA Mario Alberto
- CACHAZA Francisco Héctor
- LANZON Oscar Rubén
- MORRONE Guillermo Aníbal
- VILLAFañE Rafael Eduardo
- ESTIGARRIBIA Daniel Eliseo
- SOSA Eduardo Javier
- PINAL Oscar Benito Enrique
- TONELLI Juan Ricardo
- CORBETTA Ricardo Guillermo
- DAMARIO Hugo Enrique
- ZUVIRÍA Julio
- MALLEA Luis
- KALAUZ Julio Esteban
- RAMOS Eduardo Raúl
- MAMEDE d'ALMEIDA Jorge Eduardo
- ADLERCREUTZ Roberto Eduardo Axel
- BIDART Carlos Eduardo María
- ABELLEYRA Juan Ignacio de
- TEJEDA Solano Víctor
- NIEVES Hipólito Benjamín
- GOITIA Emilio Valentín
- ROMERO Enrique Alberto
- MORENO Daniel Ernesto
- OLVEIRA Carlos Alberto
- AGOTEGARAY Roberto

COMANDO INFANTERÍA DE MARINA

- VALLS Oscar Narciso
- MARTIN Francisco Esteban
- MONTI Raúl Oscar
- ROBAINA Jorge Omar
- BENGOECHEA Ernesto Ignacio
- HERRERA Raúl Alberto

PROMOCIÓN Nº 94 COMANDO NAVAL

- STEYERTHAL Leonardo Arnoldo
- RIUS Carlos Ernesto
- POZZI Rubén Julio
- CREMONINI Emilio Octavio
- CARBONE Carlos Daniel
- GREGORIO Guillermo
- MACÍAS Alfredo
- LLAMBÍ Eduardo Rodolfo
- SAMPIETRO Juan Carlos
- MICHELIS Horacio Carlos
- FRANZONI Carlos María
- CALOMARDE Osvaldo Joaquín
- NESPRÍAS Carlos Alberto
- NOLTE POLLEDO Ricardo Hernán
- YÁÑEZ Roberto Horacio
- SHELLER Raúl Enrique
- PIRRA Rubén Carlos
- PAGANO Raúl César
- DOTTIS Daniel Jorge
- LOZANO Raúl Daniel
- GONZÁLEZ Tristán Jesús Hipólito
- CANGIANO Roberto César
- RODRÍGUEZ Rafael Esteban
- LONS Luis Alberto
- BESOZZI Horacio Santiago
- SAINZ Emilio Rubén
- ALBANESE Jorge Eduardo Enrique
- IGARZÁBAL Bernardo Hugo
- URTUBEY Martín Alberto
- CASTILLO Mario Rubén
- SOTOMAYOR Julián Amado
- BRIZUELA TORRES José Enrique Nicolás
- BOSO Ricardo Fernando
- ANTONINI Alcides Arturo
- AMARANTE Horacio Ignacio Francisco
- VARGAS Raúl Dalmiro
- GÓMEZ Rubén Darío
- VALSECCHI Héctor Julio

COMANDO INFANTERÍA DE MARINA

- IZAGUIRRE Ramón Ignacio
- LISTA José Eduardo
- MARTÍNEZ Francisco R
- ZAGO Gustavo Adrián
- SAPONI Raúl Ricardo
- ROSALES Héctor Antonio
- LEÓN Enrique de
- GARCÍA Carlos Humberto
- GUTIÉRREZ Carlos Raúl

PROFESIONAL INTENDENCIA Promoción Nº 30

- FERNÁNDEZ Jorge Héctor
- CERAIN Rodolfo Héctor
- ACROGLIANO José Luis Roque
- FABRIS Héctor José
- RODRÍGUEZ Guillermo Mario
- PETERS Rodolfo Oscar
- PALAVECINO Juan Sergio
- REOS Oscar Enrique
- SÁNCHEZ Ricardo Alberto
- ROMÁN Rubén Manuel
- GARCÍA Edgardo Guillermo

Avistamos Fasnet a las 02.00 del día 10 de octubre, octavo del cruce. A 04.00 cargamos cangreja, cuchillas y foques, excepto la trinquetilla, dado que no trabajan pues llevamos Rv 112° y el viento es del noroeste.

El viento sigue disminuyendo hasta fuerza 3 del oeste-noroeste al fin de la mañana, pero ya he decidido, con la protección de Dios que tanto nos ha acompañado, llegar a Dublín totalmente a vela, pues tiempo tenemos de sobra con lo que hemos adelantado en el cruce.

La hermosa costa sur de Irlanda está a nuestra vista y realmente es reconfortante navegar así luego de los días pasados.

A las 10.00, avistamos el faro Old Head of Kinsale.

Cerca del mediodía, se nos aproximó la corbeta *Maev* del Servicio Naval irlandés, que luego de reconocernos y acompañarnos un trecho se alejó hacia el oeste.

A la tarde, el viento rotó al oeste aumentando ligeramente a fuerza 4, por lo que cambié a Rv 050° acercándome más a la costa irlandesa.

Por la noche, el viento sigue rotando hasta el oeste-suroeste y aumenta a fuerza 6. Cambiamos amuras cayendo a Rv 098°. Para dar un respiro al personal de mar, realizamos la maniobra solamente con la brigada de guardia correspondiente y sale perfecta, algo más lenta pero sin problemas. ¡No hay dudas de que ya son veteranos!

Al finalizar la singladura llevamos todo el paño cazado, excepto el estay de juanete del mayor que está averiado y la cangreja. Totalizamos 162 millas.

El barómetro está prácticamente estacionado.

En el noveno día del cruce, 11 de octubre, el viento del oeste y por momentos del oeste-noroeste aumenta hasta fuerza 7 a la madrugada, pero se va debilitando al entrar el día.

A 01.40, avistamos el faro Tuskar Rock, que nos señala la entrada al canal George, que separa Irlanda de Inglaterra.



Ordeno cambiar amuras y caer a Rv 030° y luego a Rv 023°. Nuestra fragata va filando algo más de 8 nudos de promedio.

¡Magnífico!

Por la mañana, tal como habíamos pronosticado, el viento va saltando al sur, primero al suroeste, luego al sur-suroeste para terminar al sur alrededor de 14.00, pero nosotros ya navegamos en el canal George con rumbo norte y luego a Rv 320° próximos a la entrada de Dublín.

Vamos avanzando ahora muy lentamente, como si el momento esperado quisiera hacerse desear; compensa mi ansiedad el hermoso

día de sol radiante que nos ha tocado.

Nos cruza muy cerca por la popa un moderno ferry procedente de Dublín que se dirige a Inglaterra.

A 14.30, cortamos la línea Dublín-Liverpool, habiendo realizado exitosamente la segunda meta que me había propuesto, es decir, habíamos llegado desde Cabo Race (Terranova) hasta Dublín (Irlanda) totalmente a vela, recorriendo las 2.058,6 millas en 8 días, 12 horas, 30 minutos, a un promedio de 10,1 nudos; es decir, según la información que tenemos a bordo, hemos superado todas las marcas anteriores de veleros para este recorrido.

Luego de cruzar frente a Dublín, que se halla a la vista, comienzo a gobernar para tratar de fondear a vela en Malahide Innlet, un poco al norte de este puerto, pasando Howth Hill.

A 18.08, ordeno «maniobra general de velas», todo el personal a cubierta principal.

Cerca del fondeadero elegido, a las 18.40, comienzo a cargar el paño, fondeando a las 18.52 con el ancla de babor. ¡Qué extraños sonaban los grilletes al deslizarse por el escobén, pero qué agradable luego de la prueba soportada, y tanta alegría vi en el rostro de mis hombres de hallarnos ya al reparo de este fondeadero!

Muchos comentarios se escuchaban en el puerto, como, por ejemplo, éste: «Pensar que los motores funcionaron por última vez el 2 de octubre a 10.40



VIGO

EMOCIONANTE DESPEDIDA A LA FRAGATA-ESCUELA «LIBERTAD»

EL EMBAJADOR SEÑOR URIEN ASISTIO EL DOMINGO Y AYER A VARIOS ACTOS Y VISITO EL MUSEO MUNICIPAL

mas. En otras dependencias del buque, tuvo lugar un animado hallazgo organizado por los guardiamarinas argentinos, concu-

Será Récord Mundial el Cruce del Atlántico Norte por la "Libertad"

Londres, 19 (UP). — Una embarcación argentina naviegra hoy hacia Londres después de realizar lo que se cree es el cruceo más rápido del Atlántico norte por un barco de vela.

Impulsado por dos tormentas que rasgaron almas de las velas de sus tres palos, el buque escuela de la marina argentina "Libertad", de 3.025 toneladas, informó a la comisión naval argentina en su día que había cruzado Londres desde Halifax, el tramo desde Halifax, Nueva Escocia, hasta el faro Eastnet Rock, ubicado a poca distancia de la punta sur de Irlanda, en seis días y 20 horas. El trayecto tiene un recorrido de unas 1.750 millas náuticas.

Los dos motores auxiliares de la embarcación, fueron utilizados durante el cruceo.

Récord mundial

La revista naval británica "Seabreeze" (Brisa Marina) dijo que creía que el cruceo constituía un récord mundial, aventajando a muchos los cruces del Atlántico, hechos por buques antiguos, que lo realizaban en un promedio de 12 a 15 días.

En la actualidad los transatlánticos realizan el cruceo en alrededor de cuatro días.

La revista añadió que de acuerdo con sus informaciones el cruceo más rápido fue el de la goleta "Tophet" efectuado en 1899 en nueve

Dover, de 37 años, oriundo de Olivos, un suburbio de Buenos Aires, manifestando que la primera tormenta, la más violenta de las que impulsó la embarcación a velocidades de misión a velocidades de misión de 17,2 nudos por hora. Los editores de la revista "Seabreeze" dijeron que ésta era "una velocidad fantástica para una nave de este tipo".

"No se podía divisar el cielo del mar", dijo Dover. "Fue un zarpado en un día que creamos que jamás veríamos el horizonte. Nuestro trinquet y velas del estay (entre el boma y el mástil delantero) fue quebrado de arriba abajo. Teníamos sólo



HAZAÑA DE L Record Mundial

LONDRES (AFP y Reuter). — Un record mundial cumplió la fragata Libertad, buque escuela de la Armada Argentina, al cruzar el Atlántico Norte en 6 días y 20 horas.

HAMBURGER Morgenpost

Mittwoch, 2. November 1966 • 15 Pf • C 3430 A

Halago para la Fragata Libertad

La fragata argentina "Libertad", buque-escuela de la Armada sumó un nuevo halago a la serie de conquistas de orden deportivo. En su reciente viaje a través del mundo, hizo lo que aparentemente ningún velero logró

en más de medio siglo. Navegando desde Cabo Race, Terranova, Canadá, a Isla Dursey, Irlanda, totalmente a vela, empleó un tiempo de 6 días y 21 horas.

"No quiero afirmar con seguridad de que creamos que el cruceo fuera récord", el capitán Franko dijo en una conferencia de prensa celebrada a bordo de la "Libertad".

"He señalado al comandante de operaciones navales y al Yacht Club Argentino tratar de verificar esto".

Un portavoz del comandante al comentar el cruceo en tiempo récord, dijo: "El tiempo empleado fue sorprendentemente rápido, pero nuestro barco tiene 27 velas y en una ocasión, con sólo nueve velas desplegadas, desmoronamos 17 nudos. Agregó que fueron favorecidos por excelentes condiciones de navegación durante el viaje. Ninguno de los dos motores auxiliares de la embarcación fueron utilizados durante el cruceo de 1.750 millas náuticas.



Romantik und moderne Eleganz



La fragata "Libertad", en el momento de zarpar hacia Vigo.

LA FRAGATA LIBERTAD en el Cruce del Atlántico



Operations in the Liffey of the Argentinian training ship Alexandra Basin.

Argentinian training ship makes a record crossing

HUNDREDS of sightseers yesterday visited the Argentinian naval training ship Libertad which arrived in Dublin Saturday after a record crossing of the Atlantic under sail. The ship took six days and 22 hours to complete the trip. The captain, Ricardo Franke, said on arrival...

EVENING HERALD

(Incorporating the "Evening Telegraph")
Vol. 75, 1811N, MONDAY, OCTOBER 17, 1966

Visitors... from Argentina



¡AQUI ESTAMOS, CHE!
All in the morning early... these Argentinian sailors take a look at life down by the Liffey side from the rail of their frigate, Libertad, which is in Dublin on a publicity visit...

Argentinian tribute to 1916 leaders

The captain of the Argentinian naval training ship Libertad, Commander Ricardo Franke, laid a wreath on the Republican Pool in Arbour Hill, Dublin, today, in honour of the Argentine Navy...

LUNDI 14 NOVEMBRE 1966 0.30 F Tél: 6-38 Morles (7 lignes) Directeur: J.-P. COUDURIER

Le Télégramme

DE BREST ET DE L'OUEST

ABONNEMENTS: 1 mois: 7,50 F - 3 mois: 22,00 F - 6 mois: 43,00 F - 1 an: 82,00 F (C.C.P. RENNES 42-64)

« LIBERTAD » le plus long voilier du monde

arrive ce matin à Brest pour une escale de huit jours

AVEC ses 94 mètres... même, si l'on compte le beaupré... argentin « Libertad » est le plus long voilier du monde, plus long même que l'« Amerigo Vespucci », italien, qui lui est pourtant supérieur en tonnage. C'est dire s'il s'agit là d'une magnifique unité. C'est dire aussi si son école à Brest suscite une grande curiosité.



Record de una travesía a vela
DUBLIN, 15 (Reuter). — El comandante de la fragata argentina Libertad, Ricardo Franke, se adjudicó el record de un nuevo tipo de travesía del Atlántico, de puerto irlandés, en el día de la fecha. Dijo que los seis días y 22 horas empleados en la travesía desde Halifax, Nueva Escocia, es el tiempo más breve que se haya efectuado con un barco a vela. La fragata Libertad — que es escuela naval que cuenta con 378 hombres, 28 oficiales y 114 cadetes — alcanzó una velocidad de 17 nudos durante el viaje.

Nº y nombre de los vientos	Caracteres		Velocidad en metros por segundo
0- Calma	No permite gobernar		0 a 1
1- Ventolina	Suficiente para gobernar		1 a 2
2- Muy flojo	De fuerza para que un buque ciñendo con todo aparejo y mar llana, ande a:	1 a 2 millas	2 a 4
3- Flojo		2 a 4 millas	4 a 6
4- Bonancible		4 a 6 millas	6 a 8
5- Fresquito	De fuerza suficiente para que un velero pueda aguantar la bolina con:	Todo aparejo con sobres	8 a 10
6- Fresco		Gavias con un rizo y juanetes	10 a 12
7- Frescachón		Gavias con dos rizos	12 a 14
8- Duro		Mayores y gavias con tres rizos	14 a 16
9- Muy duro		Mayores y gavias con todos los rizos	16 a 20
10- Borrascoso		Trinquete y gavias con todos los rizos	20 a 25
11- Temporal		Velas con cuchillo de capa	25 a 30
12- Huracán		A palo seco	Más de 30

frente al Canadá y hasta la fecha habían permanecido fuera de servicio». ¡Qué licencia para los maquinistas!

Claro está que mis ilusiones de bajar del puente a descansar se desvanecieron rápidamente pues a los pocos minutos de fondear, el jefe de Sanidad Dr. Richa concurrió al mismo para informarme que el cabo 1º maquinista Acuña debía ser operado de urgencia de apendicitis aguda y que, por el cuadro presentado, era conveniente realizar la intervención quirúrgica en tierra, por posibles complicaciones post-operatorias.

Lógicamente, ordené alistar las máquinas y, cuando me dieron el parte correspondiente, zarpamos para la rada de Dublín para desembarcar al enfermo, pero, claro está, esto ya es otra historia, de las tantas que atesoramos en nuestro viaje de instrucción.

* * *

Como epílogo de estos pantallazos en los que he tratado de pintar las circunstancias que rodearon nuestra última travesía del Atlántico Norte, y para reiterar mi agradecimiento a mi brillante plana mayor, a la distinguida tripulación y cadetes, a esas "Brigadas de



Hierro" (como las denominé después del cruce a las de guardia de velas), quiero relatar este brochazo:

Durante una conferencia de prensa en Londres, días después, un periodista inglés me preguntó: «Comandante, ¿en medio de esos temporales se vio obligado a empujar (to push) a sus hombres para poder completar esa travesía a vela?».

Pensé que su pregunta estaba influida por esos relatos en que los viejos capitanes de los «clippers» muchas veces impidieron, pistola en mano, que sus tripulaciones cargaran el paño ante situaciones riesgosas, para poder así completar esos veloces cruces que tantos beneficios de toda índole les reportaban a ellos y a los armadores, y le respondí:

«Vea, señor periodista, en este caso puedo asegurarle que fue mi tripulación la que me empujó a mí».

Ante su mirada de asombro, agregué:

«Fue mi gente que, con su coraje, su entusiasmo y su labor infatigable durante esos largos días de temporal, me impulsó a persistir en nuestra empresa y llevarla a feliz término». ■