

103

LA ISLA y los barcos

Hoy arribará el "Le Normand", escolta rápido

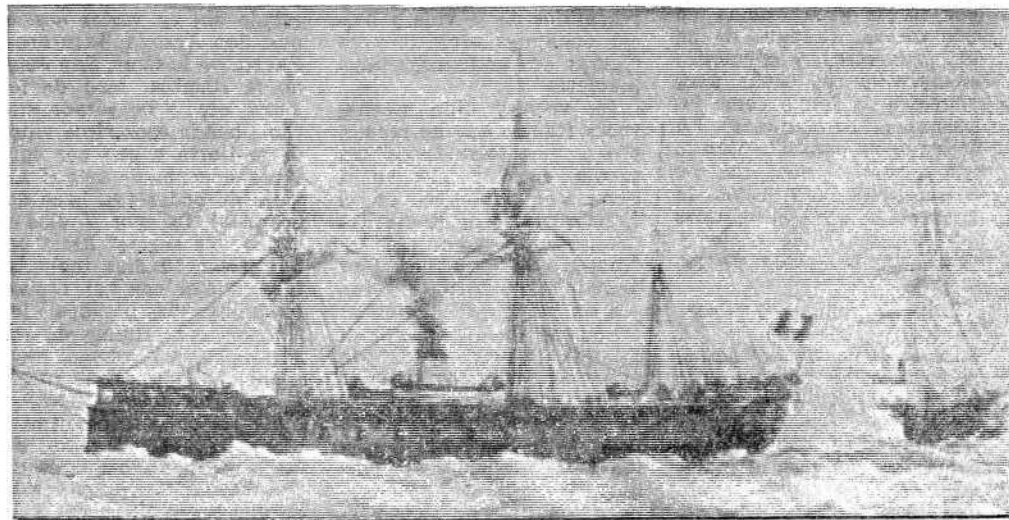
de la Marina de Guerra francesa

Para las 9 de esta mañana está prevista la llegada a nuestro puerto del escolta rápido «Le Normand», de la Marina de Guerra francesa, que —al mando del capitán de corbeta Robert Montaigne de Poncins— permanecerá en aguas de Santa Cruz de Tenerife hasta el próximo lunes, día 3, en que se hará de nuevo a la mar.

El «Le Normand» es uno de los varios buques de guerra y mercantes que en Francia han honrado y honran el nombre de Normandía y los normandos. Y es que Normandía desempeña un papel importantísimo en la historia de la nación hermana. Habitada en un principio por los vellocasios, caletas, eburovices, sagios, lexovios, abricantes, unelos y esuvios, fue sometido por César, sin muchas dificultades. Los caletas quedaron incorporados a la Galia Bélgica, pero a fines del siglo III se creó una provincia denominada Lyonesado II, cuyos territorios correspondían, con exactitud, a los de Normandía, con lo que aquel pueblo volvió a quedar incorporado a ésta. La invasión de los bárbaros no revisió en el país normando los mismos caracteres de violencia que en otras regiones; pasaron los pueblos germánicos sin establecerse —excepto algunas tribus sajonas que fijaron su residencia cerca de Bayeux— y tampoco repercutieron en Normandía las querrelas de los príncipes merovingios.

La vida de aquellas tierras se concentró en la agricultura

DE 1.700 TONELADAS, PERTENECE A LA SERIE "E 52" Y FUE BOTADO EN FEBRERO DE 1954 EN LA SEYNE
ESTA ARTILLADO CON PIEZAS DE 57 MILIMETROS Y, ADEMÁS DE DOCE LANZATORPEDOS, LLEVA UN MORTERO DE 305



La fragata acorazada «Gloire», gemela de la primera «Normandie».—(Reproducciones fotográficas: Juan Hernández).

pre asociada a las glorias nacionales galas y ha dado al país nombres y más nombres que, por sólo citar algunos, comprenden los de Cornaille, Malherbe, Bernardino de Saint Pierre, Turnébe, Fresnel, La-

LOS PRIMEROS

El primer «Normandie» de la Armada francesa está íntima-

POR JUAN A. PADRON ALBORNOZ

place, Le Verrier, Blondel, Anguier, Millet, Auber, etc.

«NORMANDIE»

mente ligado al «Gloire», buque que, clasificado como

«acorazado de alta mar», inició la etapa de los «capital ships» en todas las Marinas del mundo.

Cuando, a mediados del pasado siglo, se tuvo ocasión de comprobar los efectos de la granada Paixhans sobre los buques de madera que combatieron en Sinope el 30 de noviembre de 1853, Francia ordenó la construcción de las baterías flotantes «Tonnant», «Devastation», «Lave», «Congreve» y «Foudroyant» que, botadas en 1855, luego habrían de demostrar su capacidad artillera ante Odessa y Kinburn.

De 1.575 toneladas y 51 metros de eslora, estas baterías flotantes daban 3.5 nudos con máquinas de 225 H.P. —podían largar 1.100 metros cuadrados de trapo— y, con fondos planos y quillas de balance, no tenían muy buenas condiciones maríneas, pero sí artilleras.

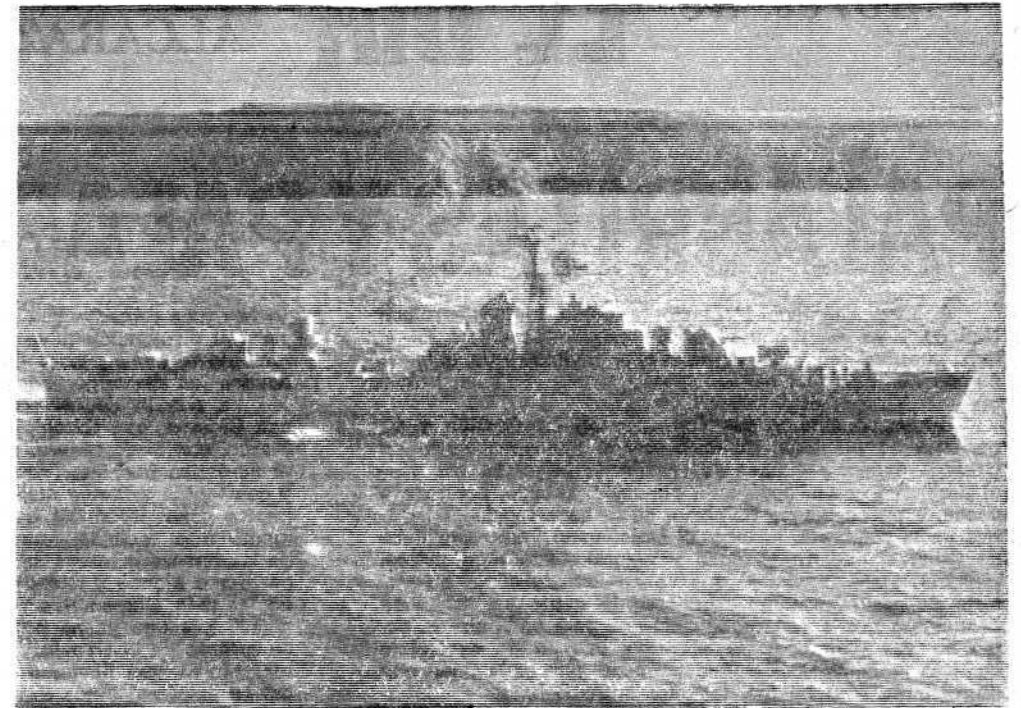
Las tres primeras, tras un viaje no exento de peligros,

no sólo por su capacidad artillera, sino para recibir impactos pues, a 800 metros, fueron alcanzadas por más de 150 disparos de las baterías rusas, disparos que no produjeron el menor daño sobre la coraza de hierro forjado, de 10 centímetros de espesor, que protegía a dichos buques.

Inmediatamente después se planteó el problema de dar suficientes cualidades náuticas y velocidad adecuada al nuevo tipo de buque, problema resuelto por Dupuy de Lome que, el 1 de enero de 1857, relevó a Jurien de la Gravière, en la dirección de Material para la Marina. Sobre el nuevo jefe, un historiador inglés dijo: «Por el atrevimiento de sus concepciones y por su habilidad en la ejecución, Dupuy de Lome ocupa el primer lugar entre los constructores navales de nuestro tiempo».

El 4 de marzo de 1855, el ministro de Marina, almirante Hamelin, ordenó la construcción de tres fragatas acorazadas —las primeras de su tipo en el mundo— y, el 24 de noviembre de 1859, en Tolón fue botada la «Gloire», seguida más tarde por las «Invencible» y «Normandie». Estos buques se construyeron de acuerdo con los planos, reformados, que se utilizaron para el «Algeiras» —un navío de hélice— si bien suprimiendo la batería alta para compensar el peso de la coraza. El casco era de madera, con todo el costado, desde el trancañil hasta dos metros por debajo de la flotación, cubierto con una coraza de 120 milímetros. Esta, constituida por dos planchas de acero forjado y peso total de 900 toneladas, era capaz de resistir los proyectiles de los cañones rayados que por aquella fecha comenzaban a generalizarse.

Las tres fragatas, «Gloire»,



El escolta rápido «Le Normand», de la Armada francesa, que hoy llegará a Santa Cruz de Tenerife.

te el espolón como arma para el abordaje —experiencia del combate naval de Lissa entre los italianos y los austriacos— y, como artillería, montaba cuatro piezas de 240 en barbetas y seis de 270 en casamatas.

La puesta en servicio del «Océan» significó la baja de las tres fragatas acorazadas que, arrumbadas en 1871, poco después fueron desguazadas.

El segundo «Normandie» de la Armada francesa fue uno

EL ESCOLTA RAPIDO «LE NORMAND»

El actual «Le Normand» es el prototipo de la serie «E-52», a la cual da su nombre, la cual procede de una mejora de la «E-50», compuesta por los «Le Bordelais», «Le Bou-

te de los cinco acorazados de 25.230 toneladas que, a medio construir cuando comenzó la Gran Guerra, fueron luego desguazados, si bien uno —el «Bearn»— se transformó en portaviones.

Estos «Normandie» pertenecían a un atrevido proyecto desde el punto de vista artillero pues, en tres torres cuadradas, habrían de montar doce piezas de 340 milímetros y, en casamatas y a las bandas, otras veinticuatro de 138.

Las torres de 340 milíme-

tros iban a ir a proa, media eslora y popa, y las líneas de dichos buques —rematadas por dos chimeneas macizas y proporcionadas— eran finas y maríneas, con palos tripodes ligeros sobre el puente y junto a la cara popel de la segunda chimenea.

Estos dos buques fueron los que, hasta la entrega del actual «Le Normand», honraron con su nombre a la región gala, si bien fueron varios los mercantes que también lo hicieron antes y después.

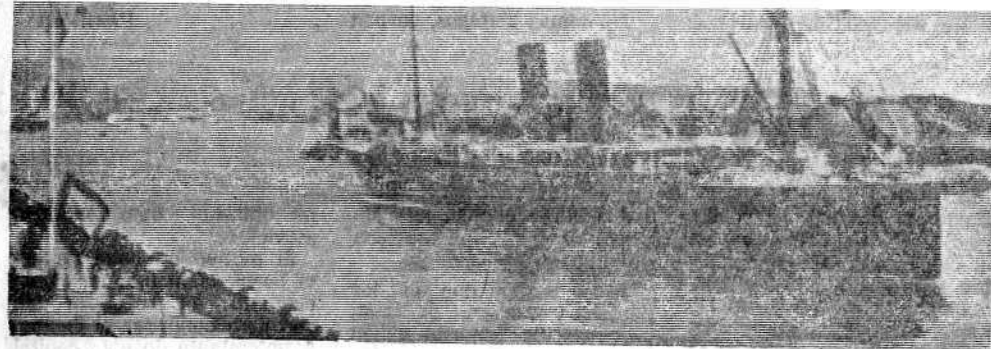
Gobierno francés, Guy Mollet, y el ministro de Asuntos Exteriores, Antoine Pineau, se trasladaron a Londres para conferenciar con sus colegas británicos. En la noche del 30 de octubre se entregó un ultimátum de Gran Bretaña y Francia a Egipto e Israel, cominándoles a que retiraran sus tropas a diez millas del Canal para, así, salvaguardar de la guerra a dicha vital línea de comunicación. En el caso de que uno o los dos bandos contendientes se negaran a cumplir los términos del ultimátum, las fuerzas anglofrancesas intervendrían.

Aceptado por Israel pero no por Egipto dicho ultimátum, el

ron la ciudad de la Riviera y causaron más de 400 víctimas. La tripulación del buque tomó parte en las tareas de salvamento y rescate de los supervivientes de la tragedia que, por sus secuelas de muerte y destrucción, impresionó al mundo.

Poco después, el «Le Normand» realizó una serie de patrullas en aguas del Norte africano y, en 1960, participó en la captura de uno de los barcos que llevaban a cabo el contrabando de armas. Un año después fue sometido a nuevo repaso —esta vez en Tolón— y, destinado a la Escadre Légère basada en Brest, con dicha agrupación naval





El primer «Normand», de la Transatlántica Francesa, después de la modernización a que fue sometido en 1893.

ra y el intelectualismo representado por los claustros. Jumièges, Saint Vandrille y Saint Quen datan de dicha época. En el siglo VIII, cuando dejó de existir uno de los reinos de Neustria, se conservó, no obstante, su nombre para designar a la provincia de Rouan. En ella comenzó a arraigar el feudalismo después de que, en 864, Carlos el Calvo permitió la construcción de fortalezas, permiso que tuvo su fundamento en la defensa de las ciudades amenazadas por las incursiones de los piratas normandos. Estos consiguieron de Carlos el Simple el tratado de Sain Clair sur Epte —en 911— y, luego, estos aventureros de la mar, procedentes de Escandinavia y convertidos al cristianismo, dieron su nombre al país.

Los duques y señores normandos siguieron patrocinando las expediciones aventureras. Sobre este aspecto, un historiador dijo que «no tuvieron el mismo éxito en Inglaterra, aunque lograron conquistarla por la fuerza de las armas, pero con ello consiguieron sólo someter al vasallaje de los monarcas franceses a otro rey más poderoso, sembrando luchas encarnizadas para el porvenir».

Durante el siglo XII fue Normandía disputada por varios pretendientes. El asesinato de Arturo de Bretaña sirvió de pretexto a Luis Augusto para invadir el país, cuya conquista meditaba desde hacía tiempo. Coronó con éxito tal empresa y, el 1 de julio de 1204, hizo su entrada triunfal en Rouan, prometiendo respetar los privilegios y franquicias de que gozaban los normandos, privilegios que en 1315 fueron confirmados por Luis Hutin. Hasta el reinado de Carlos VII no cesó Inglaterra de realizar esfuerzos encaminados a recuperar Normandía, pero el país asoció sus esfuerzos a los de aquel monarca para rechazar a los ingleses.

Carlos de Evreux, y más tarde el duque de Berry, intentaron en vano reconstituir en su provecho el ducado, el cual quedó definitivamente incorporado a Francia por Luis XI.

Normandía ha estado siem-

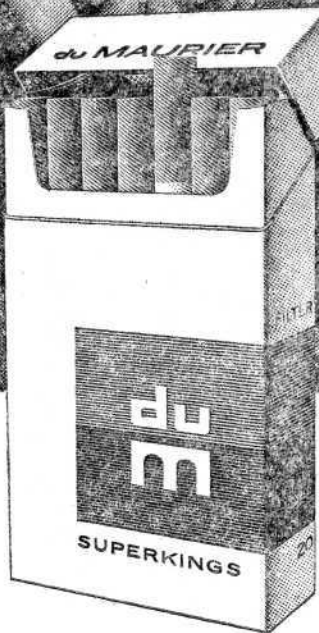
De 1.575 toneladas y 31 metros de eslora, estas baterías flotantes daban 3,5 nudos con máquinas de 225 H.P. —podían largar 1.100 metros cuadrados de trazo— y, con fondos planos y quillas de balance, no tenían muy buenas condiciones marineras, pero si artilleras.

Las tres primeras, tras un viaje no exento de peligros, se presentaron ante Kinburn y, el 17 de octubre de 1855, tras una hora de fuego con sus dieciséis cañones de 50 libras, redujeron al silencio a la artillería del fuerte. Los buques se mostraron efectivos,

Agradablemente suaves Du Maurier Superkings



Mucho mas largos,
Mucho mas suaves que
los cigarrillos normales.



El capitán de corbeta M. Robert Montaigne de Poncins, comandante del «Le Normand».

«Normandie» e «Invencible», eran de 5.600 toneladas, 77 metros de eslora y 17 de manga y, como artillería, montaban 34 piezas de 160 milímetros y dos giratorias, a cruja, que utilizaban proyectiles de 86 libras. Con 900 H.P. sobre una hélice daban máxima de 13 nudos y, en sus tres palos, podían largar 1.095 metros cuadrados de velamen. Con 675 toneladas de carbón en los «side bunkers», la autonomía de estos buques era siete días de mar a la máxima, catorce a 11 nudos y veintisiete a 8.

En septiembre de 1860, la flamante «Gloire» escoltó al yate en que Napoleón III y la emperatriz Eugenia se trasladaron a Argel —con sólo la mitad de las calderas encendidas dio media de 11 nudos— y, dos años más tarde, tomó parte en la expedición de Bazaine a Méjico, expedición que fue preludio de la entronización de Maximiliano de Austria en aquel país.

La «Normandie» fue la primera fragata blindada que navegó al Sur del Ecuador —era entonces insignia de Jurien de la Gravière— y, en 1863, las tres fragatas formaron una fuerza naval al mando del almirante Penaud.

Aquellas fragatas pronto fueron superadas por buques más modernos, rápidos y mejor artillados y, en 1868 —y también según diseños de Dupuy de Lome— apareció el «Océan», prototipo del acorazado de cintura completa y artillería en barbetas. Este, de 7.750 toneladas y 13,7 nudos, presentaba ya claramente

tilleros de la Forges et Chantiers de la Méditerranée, en La Seyne, y —botado el 13 de febrero del año siguiente— fue entregado a la Marina el 10 de octubre de 1866. Zarpó entonces rumbo a Casablanca y Dakar y, a su regreso a Francia, pasó al Grupo de Acción Antisubmarina que, al mando del vicealmirante Cabanier, estaba basado en Tolón.

Tras el ataque de las fuerzas israelitas sobre el Sinaí y el Canal de Suez, el jefe del

completo repaso de casco y máquinas en Sidi-Abdallah y terminadas las obras, volvió a su base de Tolón. Fue entonces cuando se le utilizó para experimentar nuevas técnicas y armas antisubmarinas puestas a punto por la Commission d'Etudes Pratiques des Armes Sous-Marines.

El «Le Normand» se encontraba en Fréjus cuando, el 4 de diciembre de 1959, se rompió la presa de Malpasset y las aguas embalsadas, al despeñarse hacia el valle, arrasa-

minándoles a que retiraran sus tropas a diez millas del Canal para, así, salvaguardar de la guerra a dicha vital línea de comunicación. En el caso de que uno o los dos bandos contendientes se negaran a cumplir los términos del ultimátum, las fuerzas anglofrancesas intervendrían.

Actuó luego la denominada Force Navale d'Intervention a la que, el 7 de diciembre, se integró el «Le Normand», el cual permaneció en aguas del Mediterráneo Oriental hasta que, el 22 de diciembre, las tropas anglofrancesas entregaron los territorios conquistados a las fuerzas de la ONU. El día 27 del mismo mes, el «Le Normand» dio fondo nuevamente en su base metropolitana.

El «Le Normand» participó en los diversos ejercicios y actividades de las fuerzas navales destacadas en Tolón y, en 1958, realizó un crucero de prácticas a puertos de África del Norte, España y Portugal, de donde luego siguió a Rouan, ciudad que le apadrinó oficialmente.

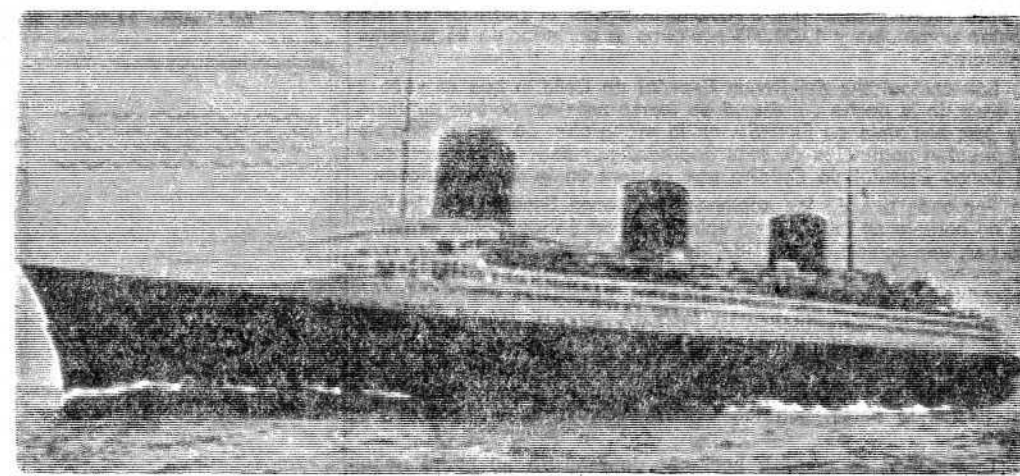
Entre 1958 y 1959, el «Le Normand» fue sometido a un

Poco después, el «Le Normand» realizó una serie de patrullas en aguas del Norte africano y, en 1960, participó en la captura de uno de los barcos que llevaban a cabo el contrabando de armas. Un año después fue sometido a nuevo repaso —esta vez en Tolón— y, destinado a la Escadre Légère basada en Brest, con dicha agrupación naval participó en un crucero a puertos de Estados Unidos y Canadá, crucero que le llevó hasta los Grandes Lagos.

Desde junio de 1965 a septiembre del año siguiente, el «Le Normand» quedó en reserva en la base de Tolón y, a fines de 1968, en Lorient se le sometió a una completa modernización y mejora de su equipo de detección submarina. Al año siguiente, con la Escadre de l'Atlantique marchó al Báltico e hizo escala en Leningrado y, en 1971, marchó a las Antillas.

Desde 1970, el «Le Normand» ha sido insignia del jefe de la 1.ª División de Escoltas Rápidos. Un año después, este buque superó las 266.000 millas navegadas en el curso de 1.360 días de mar, etapa ésta en la que estuvo al mando de doce comandantes.

Las principales características del «Le Normand» son 1.250 toneladas standard y 1.700 a plena carga; 99,8 metros de eslora total —95 entre perpendiculares— por 10,3 de manga y, con dos grupos de turbinas que toman vapor de dos calderas Indret, alcanza máxima de 27 nudos con



El magnífico «Normand», también de la Transatlántica Francesa, uno de los mejores «liners» que en el mundo han sido.

20.000 S.H.P. sobre dos ejes. Esta velocidad fue notablemente superada en las pruebas de mar donde, con facilidad, alcanzó y sostuvo —como todos sus gemelos— casi los 30.

Con 310 toneladas de combustible, el radio de acción es de 4.500 millas a la velocidad económica de 15 nudos y, normalmente, su tripulación la integran 205 hombres.

El armamento está compues-

(Pasa a la página 21)

CELOSOS

LA SALIDA DEL BARRIO IRES DE ESTA CAPITAL

OBRAS, UN AUTOMOVIL CHOCA CONTRA
CANZA UNA PIERNA DE UN PEATON

DE LAS MERCEDES COLISIONAN UN TU-
MOTO, RESULTANDO HERIDA UNA PER-

bién trabajadores Antonio Galvez Prada y Gabriel Simón Requena, que quedaron internados en el mencionado centro hospitalario.

El accidente ocurrió cuando los tres obreros realizaban un trabajo de reparación en la fachada del inmueble número 31 de la calle Sanz. Cuando los accidentados se encontraban a la altura del cuarto piso, en un tablón sujeto por tres tirantes, se rompió uno de ellos, precipitándose los trabajadores al vacío.

DESCUBRIMIENTO TRAFICO DE VISADOS

IRUN (Guipúzcoa), 26 (Cifra).—La Policía francesa descubrió un tráfico de visados falsos de contratos de trabajo que les eran facilitados a súbditos marroquíes en Melilla para trabajar en Alemania. La falsificación se efectuaba en Melilla, previo pago de 3.000 francos o su equivalente en pesetas, unas 40.000 y fue comunicada oficialmente a la Policía española por parte de la francesa.

SINDICATOS

APROBADO EL CONVENIO COLECTIVO SINDICAL INTERPROVINCIAL PARA LAS EMPRESAS DE LA FOTOGRAFIA

Por resolución de la Dirección General de Trabajo, ha sido homologado el convenio colectivo sindical interprovincial para la industria fotográfica y publicado en el Boletín Oficial del Estado de fecha 21 del actual.

El referido convenio contiene, entre las mejoras salariales conseguidas, jornada laboral de cuarenta y cuatro horas semanales, participación en beneficios en la cuantía del 10 por ciento del salario del convenio, cuatrienios del 10 por ciento también sobre el salario del convenio; en incapacidad laboral transitoria, por enfermedad o accidente, y hasta un máximo de diecisiete meses, la empresa abonará la diferencia entre el importe de las prestaciones económicas de la Seguridad Social y el salario de convenio que corresponda a su categoría profesional.

También se han conseguido gratificaciones por nupcialidad y jubilación, y un subsidio, en función de los años de servicio, en caso de muerte del trabajador en activo.

INCENDIO FORESTAL

GUECHO (Vizcaya), 26 (Cifra).—A última hora de esta tarde se declaró un violento incendio en unos montes del vecino término municipal

de Sopelana. A las once y media de la noche, el fuego no había cesado.

Un portavoz del Parque Provincial de bomberos de Gucho informó a «Cifra» que el siniestro alcanzaba un frente de tres a cuatro kilómetros de monte. Parece ser que la vegetación del lugar afectado está compuesta sobre todo de maleza, si bien hay plantaciones de eucaliptos y pinos.

Miembros de «Icona», Guardia Civil y vecinos del lugar trabajan igualmente en las tareas de extinción.

Rechazada por el Gobierno la petición de ayuda a los sub- normales mayores de 25 años

MADRID, 26 (Cifra).—El Gobierno ha rechazado una moción de las Cortes por la que se solicitaba que la ayuda a la infancia subnormal se amplíe a los adultos mayores de 25 años, según el «Boletín Oficial» de las Cortes.

En la actualidad, las ayudas concedidas por el Fondo de Asistencia Social se refieren a niños y jóvenes minusválidos, menores de 25 años, para su atención en centros especializados, privados o públicos, debidamente reconocidos. Su concesión viene determinada por la formalización de un baremo que tiene en cuenta la situación familiar y su cuantía está en función del centro y régimen en el que el interesado sea atendido. No

se otorgan ayudas para la atención en familia.

Por otra parte, se conceden ayudas a disminuidos o enfermos desamparados que sean pobres o desvalidos. Su cuantía es de 1.500 pesetas mensuales y permite su aplicación, tanto para atención en centros especializados como en la familia. Se exige igualmente que el beneficiario no perciba otras pensiones o ayudas. A través de esta segunda modalidad pueden ser atendidas las personas mayores de 25 años que se encuentren en los supuestos definidos.

Para atender a la moción de las Cortes —expone el Gobierno— había que estudiar la oportuna modificación del decreto del 14 de junio de 1962.

LA ISLA Y LOS BARCOS

(Viene de la página 4)

lo por seis cañones de 57 milímetros, para tiro naval y anti-aéreo, en tres torres dobles, una a proa del puente y dos a popa. Monta también dos anti-aéreos de 20 y un mortero séxtuple, del tipo Bofors, para la lucha antisubmarina; este equipo se completa por dos lanzacargas y un varadero y, a banda y banda, lleva doce tubos —en cuatro montajes triples— para el lanzamiento de torpedos Mk-K2 y L3.

El radar de descubierta es del tipo DRBV-22A y, para control de fuego, lleva dos, uno DRBV-32 y otro DRBV-31. Los sonares —también dos— son de los tipos DUBC-24 y DUBA-1.

La estampa marinera es fina y elegante, con un casco de cubierta corrida y ligero arrufo, rematado por las superestructuras, chimenea en candela y palo de cañosa.

Al mando del «Le Normand» viene el capitán de corbeta Robert Montaigne de Poncins que, nacido en Lyon en junio de 1935, en 1954 ingresó en la Ecole Navale. Tres años más tarde fue destinado al portaviones «La Fayette» y, en 1958, pasó a una de las brigadas de Fusiliers Marins destacadas en Argelia. Nuevos destinos en la mar —avisó «Commandant Amyot d'Inville», escolta «L'Attentif»— y, tras un curso de armas antisubmarinas, en 1964 embarcó en el escolta de escuadra «Jaureguiberry» y, dos años después, en el «Le Brestois».

En 1967, el actual comandante del «Le Normand» tomó el mando del dragaminas «Mar guerite» —que luego fue devuelto a la Navy USA y es el actual «Río Negro» de la Armada uruguaya— del que luego fue destinado, también como comandante, al «Pervenche», gemelo del anterior.

En 1969, el capitán De Poncins pasó a la fragata «Suffren» y, en 1971, a la Ecole Supérieure de Guerre Navale. En 1972 fue destinado al Estado Mayor de la Marina y, el 20 de agosto del pasado año, tomó el mando del «Le Normand».

El comandante Montaigne de Poncins es caballero de la Orden Nacional del Mérito y está en posesión de la Cruz al Valor Militar.

LOS «NORMANDIE» MERCANTES

Largo y tedioso sería tratar de ocuparnos de todos los mercantes que han honrado a Normandía y a los normandos pero, por su importancia, algunos bien merecen ser tenidos en cuenta.

En abril de 1865, la Société Generale de Transport Maritimes encargó la construcción de nueve vapores para el transporte del mineral de las minas de Mokta El Hadid a los puertos de Marsella y Sete. Estos, mixtos de vapor y vela —estaban aparejados de goletas de velacho— tenían su base en el puerto de Bona y, en 1866, entró en servicio el «Normandie».

De casco de hierro y unas 2.000 toneladas, lucía sus cuatro palos con ligera caída y, con sus gemelos —«Lorraine», «Alsace», «Bretagne», «Franche Comte», etc.— hizo la ruta del mineral hasta que, el 18 de febrero de 1875, se perdió en las costas del Sur de Francia.

El 28 de octubre de 1882, en los astilleros de la Barrow Shipbuilding Co. Ltd. se botó el nuevo «Normandie», un «liner» que, encargado por la Compagnie Générale Transatlantique —iba a llamarse primeramente «Ville de New York»— se destinaba a la línea del Atlántico Norte. De casco de hierro, era un trasatlántico de 6.283 toneladas, 459,3 pies de eslora y 49,2 de manga; disponía de acomodación para 200 pasajeros en primera, 10 en segunda y 1.000 en tercera y, en pruebas, —realizadas en el Clyde el 19 de febrero de 1883— logró media de 17,25 nudos.

Su estampa marinera era la clásica de la época —dos chimeneas y cuatro palos con aparejo auxiliar— que, años después, cambió totalmente al ser modernizado. El 5 de mayo de 1883 zarpó en viaje inaugural y, diez años más tarde, se le equipó con una nueva alternativa triple. Su último viaje había sido con media de 14 nudos y, cuando volvió a la mar —ya con sólo dos palos y su nueva máquina— alcanzó y sostuvo sin dificultad los 16,5.

En 1900 pasó a la línea de las Antillas y, en agosto de 1912, se vendió a la Forth Shipbreaking Co. —que pagó

20.500 libras— la cual lo desguazó en sus factorías navales de Bo'ness.

En 1899, en los astilleros de la firma Dubigeon se botó una fragata de tres palos, del tipo «Grande-Duchesse Olga», que un año antes había sido encargada por el armador M. Raoul Guillon. La fragata lucía el nombre de «Normandie» y, al mando del capitán Provost de la Mossonnière, sólo hizo un viaje pues —al regreso del inaugural a San Francisco de California— se perdió por varada en unos arrecifes cercanos a la isla de Ascensión, arrecifes no señalados en las cartas náuticas y que, con anterioridad, habían causado la pérdida de la fragata «Soudan», de bandera inglesa.

El siguiente y siempre bien recordado «Normandie» fue un «liner» con resonancias mundiales. Su quilla se arboló el 26 de enero de 1931 en los astilleros de Saint Nazaire y, botado el 29 de octubre de 1932, zarpó en viaje inaugural a Nueva York el 29 de mayo de 1935; cruzó el Atlántico en cuatro días y once horas y media —con media mínima de 29,9 y máxima de 31,55— y, así, ganó para Francia el «Gallardete Azul».

El «Normandie», de 313,15 metros de eslora por 35,9 de manga, disponía de acomodación para 930 pasajeros en primera, 680 en turista y 560 en tercera. La tripulación estaba compuesta por 1.320 plazas —de capitán a paje— y, con propulsión turbo-eléctrica, la potencia total era de 170 mil H.P. sobre cuatro ejes.

El «liner», orgullo de Francia, costó unos 800 millones de francos y, cuando comenzó la guerra, la naviera lo amarró en Nueva York. Incautado por el Gobierno USA, el «Normandie» fue rebautizado «Lafayette» y, cuando se trabajaba en su transformación en transporte de tropas, el 9 de febrero de 1942 sufrió un terrible incendio. El «liner» escoró y luego volcó y, tras año y medio de trabajos —en la hasta entonces mayor operación de salvamento— quedó completamente adrizado.

Había sido preciso la completa demolición de la superestructura y, ante el casco calcinado, se planteó la posibilidad de su reconstrucción como «trooper». Eran precisos nueve meses de trabajos y muchos millones de dólares y, como la guerra tomaba un nuevo giro, nada se hizo y, en octubre de 1946, por sólo 161 mil 680 dólares, lo adquirió para desguazar la firma Lipsett Inc., de Nueva York.

CURSO DE PRIMEROS AUXILIOS PARA ALUMNOS DE E. G. B.

La Delegación Provincial de la Juventud, a través de su Sección de Actividades Deportivas y la colaboración de la Federación Tinerfeña de Salvamento y Socorrismo organiza un curso de Primeros Auxilios y Salvamento acuático, que tendrá lugar entre los días 3 y 22 del próximo mes de marzo.

Ha sido programado para alumnos de E. G. B. nacidos entre los años 1961 y 1964, ambos inclusive. Tendrá lugar, en régimen teórico-práctico, en la Ciudad Juvenil «Luis Moscardó» y la Piscina Municipal «Acidilio Lorenzo» de

IAG EL CENTRO DE CONFIANZA
PARA UNA ELECCION DE CALIDAD

GRAN LIQUIDACION

Armarios modulares
en Moabi y Teck.