

Y A T E
S O T A V E N T O

Construído especialmente
para el
Presidente de México
por la
HIGGINS, INC.
de New Orleans, La.

Botado al agua el 19 de Noviembre de 1947

El yate "Sotavento", de 168 pies de eslora, diseñado y construído por la casa Higgins, Inc. para uso de Su Excelencia el Señor Don Miguel Alemán, Presidente de la República Mexicana, puesto en servicio activo el día 19 de noviembre de 1947.

El "Sotavento" es la última palabra en construcción y diseño moderno — el resultado de la acumulación de conocimientos por Arquitectos Navales durante el período de 400 años. El primer yate que se construyó en el mundo fué el "Mary", fabricado por los holandeses en el año 1660 para Carlos II de Inglaterra. Antes de esto no existía la palabra "yacht" (yate) en el idioma inglés. Pocos años después, la primera embarcación con cubierta que llegara a ser fabricada en Estados Unidos fué construída como yate en la Colonia Holandesa de Nueva Amsterdam, hoy Nueva York. Su nombre era el "Onrust", cuya traducción al inglés es "restless" (y al castellano, "inquieto"). En el intervalo transcurrido entre la construcción del "Onrust" y del "Sotavento", un período de casi cuatro siglos, los constructores de barcos de los Estados Unidos han creado algunos de los yates más bien conocidos del mundo. El yate "América" se ganó como premio la copa de plata por la cual los constructores de barcos y deportistas de yates ingleses han gastado fortunas por hace cerca de un siglo, para llevársela a Inglaterra.

Los millonarios norteamericanos de cada generación han gastado fortunas para obtener los mejores yates que los astilleros norteamericanos pueden producir. Tenemos por ejemplo el yate "Nourmahal" de Vicente Astor sobre cuyas cubiertas el Presidente Franklin D. Roosevelt pasó varias vacaciones. Carl Fisher gozó de su "Shadow K" en el Biscayne Bay durante los días de bonanza en Miami. Arthur Curtiss James, quien fué dueño de más millas ferroviarias que cualquier otro norteamericano, vagó por los siete mares en su "Aloha". Quizá el yate más bien conocido de todos los yates norteamericanos fué el "Corsair" de J. P. Morgan. El General Cornelius Vandervilt, dueño del ferrocarril New York Central, disfrutó de sus días desocupados a bordo del "Winchester". John Wanamaker, Jr., hijo del gran Príncipe Mercader, pasó todo momento desocupado a bordo de su "Nirvana". John Charles Thomas, amado barítono de este país, pasó muchas horas felices en Palm Beach a bordo de su "Masquerador". Todos estos famosos yates han navegado a través del horizonte, la mayor parte de ellos revistiéndose con la pintura de guerra gris de la Armada del Tío Sam. Todos ellos tenían todas las conveniencias, toda comodidad conocida en sus días, todo artificio de seguridad y todo auxilio a la navegación, pero el comparar cualquiera de ellos con el yate "Sotavento", que fue puesto en servicio activo hoy, es como si se comparara el antiguo Curtis JN4D "Jenny" de la primera guerra mundial con el moderno Constellation de las líneas aéreas modernas.

El crédito por la creación del "Sotavento" debe darse al Cuerpo de Diseños de la casa Higgins. La mayor parte de los laureles corresponden a los Sres. H. E. Breit, Arquitecto Naval del Cuerpo de Diseños, George Huet, Jefe del Departamento de Ingeniería y Andrew J. Higgins, Jr., Vice-Presidente.

El "Sotavento" es la respuesta moderna, aerodinámica a la plegaria de post-guerra del deportista de yates. Combina rudeza, utilidad y belleza sin sacrificar los esenciales de cualquiera de las tres. Si bien la embarcación es de diseño moderno, tanto por dentro como por fuera, no es una versión extravagante aerodinámica Buck Rogers que era el resultado obtenido en la mayor parte de las embarcaciones de recreo ultra-modernas previamente diseñadas.

Al ver el deportista de yates esta embarcación moderna, su primera impresión es la de robustez. El alto bordo libre, el abocinado de la proa, el yugo de popa, dan la impresión de que ésta es una embarcación de recreo que puede soportar aún las peores tempestades de invierno del Atlántico del norte. Es el tipo de barco al cual aún la nerviosa Tía "Matilde" aceptaría sin vacilar una invitación a un viaje transoceánico.

En el yate usual el asta bandera a proa y el asta de bandera (de popa) a popa son tan delgados como palitos de fósforos; los del "Sotavento" tienen el diámetro del más-

til principal de un yate goleta. Este es solamente un pequeño detalle pero el diseño completo del barco, por dentro y por fuera, da la misma impresión de fuerza, robustez y seguridad.

La cubierta del bote se extiende sobre las cubiertas de los lados usando el cantilever principal, eliminando los candeleros de cubierta usuales desde roda hasta popa. La chimenea de escape es parte moldeada de la superestructura, contribuyendo al hermoso perfil del buque en general y dando la impresión de que no hay nada adherido al buque que no aumente a su utilidad o belleza de diseño.

Un vistazo al perfil de esta embarcación alegraría el corazón de cualquier marinero. La primera impresión de la eficiencia moderna de este barco se obtiene al ver las dos anclas Danforth a proa, de 750 libras cada una, que cuelgan de las bocinas de los escobenes a proa del barco. El ensanchamiento curvo del cortabrisas en el Puente de Navegación le indica a uno que ésta es una embarcación fuerte y resistente.

Por encima de la timonera vemos, no uno sino dos reflectores de 12 pulgadas de tres millones de velas de fuerza, controlados desde la timonera y detrás de ellos la horquilla de la antena del radar. Sobre la playa de popa vemos, en cada lado, un par de pescantes aerodinámicos, sólidos, listos y rápidos para botar al agua, al instante, un bote a Motor Higgins, de cada lado.

Subamos ahora a bordo de este paraíso del deportista de yates. El diseño interior es más o menos convencional. Tenemos el comedor usual, espacioso, en una camareta sumida, hacia proa. Tenemos la espaciosa sala social usual, posterior a la camareta alta, con la convencional y espaciosa playa de popa, a popa, por supuesto, pero allí termina toda semejanza entre el "Sotavento" y los otros yates anteriormente diseñados.

El comedor, hacia proa, tiene una mesa que puede acomodar a un grupo de doce personas. La mesa, sillas, aparador y otros muebles son de roble blanqueado, los asientos de las sillas están forrados con cuero color verde amarillento. Los paneles de la pared son color azul oscuro; el cielo, blanco; la alfombra roja y las cortinas floreadas cuelgan sobre las extraordinariamente grandes portillas de luz fijas. Estas portillas de luz, de vidrio cilindrado grueso, son ovaladas, aproximadamente de 30" x 60". sus gruesos cierres de bronce dan la impresión de que ningún alborde del mar jamás podría romperlas. Ellas no se abren, están permanentemente cerradas ya que todo el buque tiene aire acondicionado.

Hay que darle mucho crédito a la Sra. de Higgins por la belleza del diseño interior ya que ella personalmente dirigió la selección de la ornamentación interior. Las cortinas, alfombras y lámparas fueron adquiridas de la Crumb Interior Decorating Shop de Nueva Orleans y los muebles fueron especialmente diseñados y construídos por la Martin-Parry de Nueva York. La Señora de Higgins aplicó al interior del barco el mismo gusto de elegancia tranquila que usó en el adornamiento de su propia casa. Todo marinero dará las gracias a la Señora de Higgins por haber olvidado, convenientemente, instalar una chimenea francesa en la sala social. Por qué los arquitectos navales de antes de la guerra insistían en colocar una chimenea francesa simulada en un yate, está fuera del alcance de la imaginación del marinero común. Para el marinero, una chimenea francesa en alta mar es tan impropio como el usar zapatos color de canela y calcetines rojos con smoking. El comedor está alumbrado con iluminación indirecta fluorescente.

Al lado estribor de la camareta alta principal hay un pasaje ancho de proa a popa que conecta al comedor a proa con la sala social a popa. Esta es una comodidad en diseño que será más bien apreciada durante una temporada de mal tiempo en alta mar. En tiempos pasados era necesario que los huéspedes en un yate de este tamaño confrontaran al viento y el mar tres veces al día al ir de los alojamientos de los huéspedes a popa hasta el comedor a proa.

En medio del navío está el espacio usual inusitado, sobre la maquinaria principal de propulsión, tan importante cuando se hacen necesarias reparaciones de grande escala. Inmediatamente atrás del comedor, a estribor, hay una escalera de babor a estribor, con escaleras que conducen arriba a la timonera. A estribor están ubicados los alojamientos para el despensero y maquinista con baño e inodoro al lado opuesto de la escalera de la cámara.

A babor está la grande, espaciosa cámara del Capitán, con escritorio grande, litera de tres cuartas, amplios armarios y cajones, y una contrahoja grande de aproximadamente 20 por 30 pulgadas. Adjunto a la cámara del Capitán está el cuarto del Jefe de Maquinistas con las mismas amplias facilidades habiendo también un baño común entre los alojamientos de estos oficiales, con retrete, baño de lluvia y lavabo.

Inmediatamente hacia proa de la sala social, a popa de la camareta alta en la cubierta principal, está una espaciosa cantina construida de caoba de Honduras, un enfriador de bebidas y fabricante de hielo, construido dentro de la misma. Esta cantina es tan espaciosa como la sala de cocktail de cualquier hotel Metropolitano de diseño moderno. La sala social tiene paredes de color gris, alfombra verde, cortinas floreadas, iluminación indirecta fluorescente y orificios de salida para el aire-acondicionado. Los muebles consisten de un gabinete-radio de roble blanqueado, armario para libros, mesa para cockteles y escritorio así también como un canapé con acojinado hondo y sillas.

La camareta alta tiene tres puertas dobles, anchas. Una de ellas conduce del pasaje interior a la cubierta a estribor; otra conduce de la sala social principal a la playa de popa y la otra a babor, no solamente es parte del diseño, sino que también sirve otro objeto muy útil, el de abrirse a formar un armario muy espacioso.

Los arquitectos navales de yates de este tamaño previamente diseñados nunca sirvieron de braceros en algún yate, de lo contrario, no habrían tratado de diseñar el armario para pertrechos de cubierta tan pequeño como una casilla telefónica. En el armario para pertrechos de cubierta en el yate "Sotavento" tenemos mucho espacio. Trincada a la pared está la tercer ancla Danforth, de 750 lbs., del barco, mangueras para incendio adicionales, pescantes, escalera de abordaje y otros aparejos de cubierta.

En la cubierta principal a proa hay un molinete Markey para anclas gemelas, con cabezas perforadas que maneja a las dos anclas de a proa a razón de 36 pies por minuto. Esto es muy diferente al antiguo cabrestante el cual necesitaba toda la tripulación, incluyendo al mozo de cámara y al cocinero del buque, para el manejo de palancas del cabrestante dando vuelta y vuelta estirando al aparejo de anclaje a razón de solamente dos a tres pies por minuto.

La playa de popa y las cubiertas de los lados son de madera de teca con juntas empalmadas y fijaciones machadas. Las cubiertas de los lados son anchas. Los grifos de incendio, cornamusas de amarre y tapones para llenar, en la espaciosa cubierta de paseo, están todos bajo el guardariel donde no ofrecen obstrucción al paso. Los huéspedes pueden gozar de su paseo matutinal alrededor de la cubierta, de proa a popa; doce vueltas alrededor de la cubierta principal de esta embarcación es equivalente a un paseo de una milla reglamentaria.

Inmediatamente a popa del comedor, al lado a babor, hay una despensa para servir, que contiene un refrigerador muy grande, un lavaplatos doble de acero inoxidable con tableros de desecación, armarios y una fuente de agua para beber, eléctricamente enfriada. Esta despensa es servida por un ascensor doméstico conectado con la cámara de abajo.

Habiendo inspeccionado todas las partes de la cubierta principal, pasemos abajo por la escalera de la despensa, a la cámara de cocina. Nada se ha olvidado en la cocina para hacer a este un barco feliz en un largo viaje. Hay una grande estufa General Electric Hot Point con horno, dos tostadores de pan, marca General Electric, una cafetera

General Electric, cuatro armario-aparadores empotrados, con tapas de acero inoxidable y lavaplatos un refrigerador eléctrico muy grande, al cual se puede entrar, con compartimiento para carnes frescas, legumbres y productos lácteos, completo con platos para distribución y suficientemente amplio para poder almacenar suficiente carne y provisiones frescas para el dueño, tripulación y huéspedes para un largo viaje transoceánico. Hay un armario extraordinariamente grande para acopio de alimentos secos capaz de acomodar suficientes conservas alimenticias y otros alimentos secos para un viaje de ida y vuelta a la América Pequeña.

A proel de la cocina está el rancho de la tripulación el cual es del tipo convencional. El castillo de proa tiene 8 literas, cielo de 9 pies de altura y armarios individuales para cada miembro de la tripulación. Las contrahojas son fijas pues aquí está por fin un castillo de proa donde, gracias al moderno acondicionamiento de aire, la temperatura nunca sube arriba de 70° Fahrenheit aun en el ecuador.

A proa de los alojamientos de la marinería e inmediatamente a popa de la caja de cadenas está la lavandería con una máquina de lavar y planchar eléctrica, automática, moderna, marca Bendix, así también como las tinas de lavar usuales de piedra.

Visitemos ahora a la cámara de máquinas. Las dos máquinas de fuerza motriz principales, Diesel, son de 900 H.P., Enterprise DMG-38 y desarrollan toda su fuerza a la baja velocidad de 450 revoluciones por minuto. La "cuadrilla negra" de trabajadores indudablemente apreciará el espacio de 48 pulgadas para andar alrededor de estas dos máquinas principales. Además de estas máquinas de propulsión principales hay accesorios fijos y separados tales como enfriadores de aceite, enfriadores de agua dulce y otros auxiliares incluyendo tres generadores eléctricos Crocker Wheeler de 75 kilovatios, 3 fases, 440 voltios, 60 ciclos, corriente alterna, directamente impulsados por tres máquinas Diesel General Motors Modelo 6-71 con todos los accesorios necesarios, incluyendo arrancadores. Un compresor de aire Quincy estilo eléctrico, una bomba de incendio Viking, una bomba marítima transversalmente conectada a la bomba de incendio Viking, y dos bombas y depósito cloacales, un juego sanitario de presión para agua dulce, un juego de presión sanitario para agua de beber con dos bombas y una bomba de trasiego para aceite combustible. Todas estas bombas son eléctricamente accionadas y automáticamente controladas por arrancadores de presión.

Hay un soplador eléctrico para la cámara de máquinas de capacidad de 10,000 pies cúbicos por minuto, también hay un ventilador eléctrico para escape con capacidad de 3,000 pies cúbicos por minuto, una bomba de trasiego para aceite lubricante de manejo a mano y demasiados otros accesorios y artículos de cámara de máquinas para mencionarse. Tanto la cubierta de arriba como la de abajo es de acero sólido antirresbaladizo. lo que quiere decir que cuando un aceitero deje caer un destornillador, no tiene que pescarlo de la sentina.

En medio de las dos máquinas y del lado a proa de la cámara de máquinas hay un tablero de control de máquinas singular que le recuerda a uno del tablero de los ingenieros de vuelo en la cubierta de vuelo de un Constellation. En este tablero están los mandos usuales, delantero, centrado e invertido, indicadores de temperatura, indicadores de presión, contadores de velocidad y numerosas luces indicadoras. Detrás de este tablero de control está un panel de interruptores con frente sólido que es tan grande como el panel de interruptores en la planta motriz de una pequeña ciudad. Toda tubería en la cámara de máquinas está marcada con listas dobles de color de una pulgada de ancho usando verde para el agua, rojo para el vapor, azul para el escape, etc.

La cámara del dueño y habitaciones de los huéspedes están bajo cubierta, a popa. Se llega a ellas por medio de una escalera de cámara a babor de la sala social. La cámara del dueño ocupa todo el ancho del vapor bajo la playa de popa. Hay dos camas

para dos personas, dos amplios guardarropas empotrados así también como dos roperos, un tocador para dama, a estribor, y una cómoda para caballero, a babor.

En el camarote del dueño hay un sistema de inter-comunicación telefónica para barcos. Este sistema telefónico de barcos es singular debido a que se pueden llevar a cabo tres conversaciones distintas simultáneamente. En el yate ordinario de este tamaño, si el capitán está hablando en la timonera con el Jefe de Máquinas, el dueño, en su cámara, no puede comunicarse con los alojamientos de la marinería. Este es un detalle menor, pero muestra que el diseño del yate y todos sus accesorios y aparatos han sido basados sobre años de experiencia de modo que en el "Sotavento" se han eliminado muchas de las censuras hechas a los yates previamente diseñados. En la cámara del dueño, el cielo es blanco, las paredes verde claro, la alfombra roja y la iluminación indirecta fluorescente usual.

A popa, contiguo al pañol de popa, está el baño del dueño, el cual también se extiende por todo el ancho de la embarcación. El baño está completamente hecho en azulejos y lujosamente equipado.

Adyacente a la cámara del dueño se encuentra un armario grande para armas de fuego y avíos de pescar.

A proa de la cámara del dueño hay dos habitaciones para huéspedes, una a babor y otra a estribor. Ambas habitaciones son amplias y provistas con camas anchas, mesas de tocador para damas, cómodas para caballeros, estantes para libros y sillas acojinadas. Cada pieza para huéspedes tiene baño privado con baño de lluvia, letrina y lavabo; cada cuarto tiene un armario grande con cuatro repisas hondas. Lo más notable y extraordinario de estas habitaciones para huéspedes es que cada una tiene su baño privado; son espaciosas y tienen armarios amplios y comodidades que sobrepasan aun a las de los dueños de embarcaciones de recreo diseñadas antes de la guerra. Por todo, hay siete camarotes para dos personas cada uno y seis baños, para los huéspedes del dueño, todos completamente aire-acondicionados.

En cajas embutidas con puertas de vidrio, que se encuentran esparcidas por los distintos corredores, pasajes y sobre cubierta, hay mangueras para incendio unidas a grandes tubos de agua de modo que hay disponible al instante mangueras para incendio para toda parte del barco.

Visitemos ahora a la timonera y a la cubierta del bote. La timonera es una vista maravillosa. Un lugar que sorprendería al deportista de yates de antes de la guerra. Es una lástima que el finado Arthur Curtiss James, hombre poderoso de los ferrocarriles y deportista de yates de alta mar, no haya llegado a vivir hasta tener el placer de visitar la timonera del "Sotavento". Arthur Curtiss James tenía licencia de Marinero Perito. Pasó muchos de sus últimos años en alta mar a bordo de su "Aloha" el cual era solamente tres pies más chico que el "Sotavento". El era un navegante consumado y navegó en su embarcación por los siete mares. Habría gozado él si hubiera hecho una jira de inspección de los instrumentos de navegación del "Sotavento".

A bordo de esta embarcación hay dos brújulas magnéticas y bitácoras. Una en la timonera y otra en el puente volante, ambas fabricadas por George E. Hand & Co. de Filadelfia. En la pared de la timonera está una campanilla de reloj para barcos, barómetro, barómetro aneroide, y un clinómetro. Hay una mesa de mapas del navegador, de caoba, extraordinariamente grande, con varios cajones para los mapas, una caja para cronómetro y dos luces fluorescentes de cubierta para uso de la mesa de mapas. Próximo a la mesa de mapas hay un aparato de radar de tres centímetros, una pantalla de 12 pulgadas de la Radio Marine Corporation, equipada con un giroscopio repetidor el cual da una orientación justa en la pantalla del radar; un aparato Lorain de la Radio Marine Corporation para encontrar la posición exacta del barco hasta 1400 millas de la costa; un indicador de profundidad gráfico Bendix para indicar la profundidad del agua

bajo la quilla, a todos tiempos; un Giroscopio Sperry con conexión del indicador del rumbo al servo-motor del motor para gobierno automático; dos estantes para peloros con brújula giroscópica repetidora; un círculo azimut y una brújula giroscópica repetidora armada en el puesto de gobierno. Directamente al frente del timonero está un indicador eléctrico Sperry Sincromotor del timón. Junto a la mesa de mapas hay un buscador radiodireccional fabricado por la Radio Marine Corporation y equipado con un giroscopio repetidor con indicación de posición justa.

Con este equipo el "Sotavento" puede navegar a su velocidad de 17 nudos por las bahías más traicioneras en lluvias muy espesas. Muchos deportistas de yates y marineros peritos han envejecido diez años siguiendo la costa o entrando a puerto en noche oscura y brumosa.

El marinero de antes de la guerra tomaría sondajes a intervalos de 15 minutos indicándolos en un pedazo de papel de calco y pasándolos a través de la superficie del mapa hidrográfico tratando de coordinar los sondajes en el papel de calco con las cifras en el mapa hidrográfico.

El capitán del "Sotavento" solamente tiene que dar un vistazo al indicador de profundidad automático el cual no solamente indica la profundidad del agua bajo la quilla al momento sino que también el perfil de la profundidad del curso seguido por el buque.

El marinero de antes de la guerra avanzaba cautamente a media o cuarta velocidad con dos vigías a proa, otro en la cofa y uno en ambos extremos del puente de navegación. Todavía aún así ponía su vida en manos de su suerte y esperaba en que el hombre a proa no gritara "rompientes a proa" demasiado tarde para detener al buque, o que el vigía en el puente a estribor gritara horrorizado al salir por la niebla el sobresaliente y amenazante casco de otro barco.

El capitán del "Sotavento" podría aún pintar de negro los vidrios de las ventanas de la timonera y proceder con confianza a toda velocidad viendo en la pantalla del radar la línea de la costa, las irregularidades de la bahía, todo faro y boya o cualquier otra embarcación que se encontrare dentro de diez millas de su buque. Aproximándose al puerto él podría observar en la pantalla del radar, cada aro de la misma indicando distancias de diez millas entre sí. Al torcer una perillita las distancias serían de cinco millas, otra torcida de la perillita y las distancias entre los aros indicadores de distancias serían solamente de una milla y finalmente, al entrar a la bahía y al aproximarse a los muelles, una última torcida a la perilla y la pantalla del radar mostraría los aros a distancias de media milla. El capitán del "Sotavento" no debe encanecer prematuramente debido a preocupaciones ocasionadas por dificultades de navegación.

A fines del siglo próximo pasado, el capitán de todo buque llevaba una brújula fijada a la cabecera de su litera. Podía leerse de abajo y era conocida como brújula "dícelo todo". Podía él ver hacia arriba durante la noche y ver si el timonero llevaba una ruta justa y estable o si iba "escribiendo su nombre en la superficie del agua con la estela del buque". El capitán del "Sotavento" solamente necesita dar un vistazo al registrador de ruta en la timonera para determinar si la embarcación ha guardado una ruta justa y estable. Pero el capitán del "Sotavento" no necesita preocuparse, como los marineros de las embarcaciones de antes de la guerra, de que el buque guarde o no una ruta estable. No hay timonero. El cuartelmaestre no toca la rueda del timón mientras el aparato automático de gobierno de la dirección Sperry Gyroscope está en funcionamiento. Ningún cuartelmaestre, no importa qué tan fuerte o alerta, podría competir con este aparato.

Los archivos indican que se ahorra el 10% del combustible sobre una ruta predefinida cuando se usa el timonero automático. Esto quiere decir que sin el aparato de gobierno de la dirección automático, la embarcación nevaga una ruta sobre el fondo 10% más larga que lo necesario.

Es casi sobrenatural el observar a una embarcación como el "Sotavento" en mar gruesa. A medida de que el mar azota la proa y trata de desviar a la embarcación de su ruta prescrita, el aparato automático de gobierno de la dirección entra en acción y, sin ser tocado por mano humana, refrena al desviamiento y pone a la embarcación sobre su curso verdadero.

El encontrador de dirección de radio y el aparato Lorain dan a la embarcación posición y estabilidad precisa, aún en medio océano, sin cuidado de que las estrellas y el sol brillen o no.

Inmediatamente detrás de la timonera está el cuarto de radio y alojamientos para dos radiotelegrafistas. El aparato de radio consiste de un transmisor de radio Westinghouse "Toda Onda" tipo armada TCE-2 y radioteléfono. El transmisor tiene un alcance de frecuencia de 300 a 18,000 kilociclos, y producción de fuerza de 125 vatios. El receptor "Toda Onda" fué fabricado por la National Radio Co. y puede ser actuado ya sea de la instalación de fuerza motriz del buque o baterías independientes. Se ha proporcionado una batería de emergencia de 50 vatios para este fin.

El receptor de radiodifusión también fué fabricado por la National Radio Co. con cinco bandas de frecuencia para manejar el alcance completo de radio. Estos tres radios están ajustados a operar de una sola antena. El receptor en la sala esta armado en un gabinete especialmente construído a casar con los muebles de la misma y está equipado con un fonógrafo empotrado dentro del mismo. Las unidades de radio en la cámara del dueño y en el comedor están armadas en gabinetes especialmente diseñados a casar con los muebles de las piezas individuales y son del tipo consola.

Hay un espacioso cuarto de almacenaje en la cubierta del buque alrededor del conducto de escape de la máquina Diesel. A popa y a estribor de la cubierta del buque hay una lancha a motor Higgins de 23 pies, denominada Sport Speedster, con capota transformable y otra de 17 pies, denominada Sport Speedster también, a babor. En medio del navío hay dos lanchas a motor fuera de bordo Higgins de 14 pies denominadas Moulded Out board Motor Boats. Además de estas pequeñas embarcaciones hay dos grandes balsas salvavidas y una cantidad adecuada de chalecos flotadores y salvavidas.

Esto termina nuestra excursión por el yate "Sotavento" diseñado y construído por la casa Higgins.

Características del yate "Sotavento"

Eslora total	168 pies (51.20 metros)
Manga	28 pies (8.53 metros)
Puntal	16 pies 6 pulgadas (5.06 metros)
Calado	10 pies 6 pulgadas (3.23 metros)
Alcance en crucero	4,000 millas
Capacidad de combustible	24,000 galones (90,840 litros)
Capacidad de agua dulce	15,000 galones (56,775 litros)
Velocidad de crucero	17 nudos
Potencia de los dos motores	1,800 H.P.

La HIGGINS, INC. construye toda clase de embarcaciones para distintos usos, tales como Remolcadores de todos tamaños, lanchas pesqueras, balleneros, dragas, lanchones para carga seca o para líquidos, barcos tanques, barcos para transportar pasajeros en los ríos y otras muchas de acuerdo con las necesidades requeridas. La Higgins ha construido también varios tipos de embarcaciones para las fuerzas armadas de los Estados Unidos y de otros países.

Mr. J. Petarente

Disenador y Construido
por

Higgins Inc.

San Francisco, Ca. U.S.A.



SECRETARIA DE HACIENDA
OFICINA DE ESTADÍSTICA
Y CENSOS
SOLIMEDA 2577A

Puesto En Servicio Activo El Dia 19 De Noviembre De 1947

CARACTERISTICAS DEL M/V SOTAVENTO

ESLORA - 51.21 M. MANGA - 8.53 M. CALADO - 3.2 M
PUNTA - 5.06 M. RADIO DE CRUCERO - 6437.2 KM.
CABIDA DE COMBUSTIBLE - 5034 LITERS CABIDA LENGUA DULCE - 56,775 LITERS
3 JUEGOS DE GENERADORES, 94 KVA, 1800 RPM, 450 VOLTIOS. 60 CICLOS, 3 FASE

FACILIDADES

CASCA	CUBIERTA PRINCIPAL	CUBIERTA DE BOTE
CAMAROTE PARA EL DUEÑO	1- CAMAROTE PARA UNA PERSONA - CAPITAN	1- CAMAROTE PARA UNA PERSONA - RADIO
6- CAMAROTES PARA DOS PERSONAS - PASAJEROS	1- CAMAROTE PARA DOS PERSONAS - JEFE DE MAQUINAS Y AYUDANTES	TELEGRATISTA
1- CAMAROTE PARA DOS PERSONAS - COCINERO Y CAMARERO	1- CAMAROTE PARA DOS PERSONAS - 1 ^{ER} Y 2 ^{ER} OFICIAL	
2- CAMAROTES PARA DOS PERSONAS - TRIPLICANTES		

NAVEGACION

SISTEMA DE GOBIERNO SPERRY GYROSCOPE - BRÚJULA GIROSCÓPICA - RADAR
BUSCADOR DE DIRECCION - APARATO LORAIN





































