

news

 **STP**
SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS

n.º 1 - 2009



Superando expectativas



THE NEXT GENERATION OF SPEED

SPAIN

+34 971 729325
+34 664 406868
+44 (0) 1489 583 583
+353 (0) 21 4831 505/4
+39 055 895 1219
+39 045 676 7792
+39 0187 631 515
+386 5 618 11 00
+385 51 287 200
+36 843 40 705

UNITED KINGDOM

peter@onesails.com

IRELAND

gbr@onesails.com

ITALY

ireland@onesails.com

SLOVENIA

firenze@onesails.com

CROATIA

verona@onesails.com

HUNGARY

laspezia@onesails.com

slovenia@onesails.com

croatia@onesails.com

hungary@onesails.com

onesails.com





one COMPANY, one SOLUTION.

ELECTRICAL ENGINEERING

MAIN PANELBOARDS
SHORE POWER FREQUENCY CONVERTERS
AC/DC CONTROL SYSTEMS UPGRADES
GENERATORS & INVERTERS
ELECTRICAL ENGINEERING DESIGN
BATTERIES-CHARGERS & ISOLATORS
ALTERNATORS
INSULATION TESTS
LOAD CALCULATIONS
OVER-CURRENT PROTECTION
AC/DC MOTOR AND PUMP CONTROL
INSTALLATION & BREAKDOWN SERVICE
CONVERSION 110v INTO 220v
TROUBLESHOOTING
WIRING
MONITORING AND CONTROL SYSTEMS
BONDING AND CATHODIC PROTECTION

LED'S

LED'S FOR BIMINIS
LED'S FOR STEPS
LED'S FOR DECKS
UNDERWATER LED'S
LED'S NAVIGATION LIGHTS
WATER PROOF LED STRIPS
RGB CONTROLS & DIMMERS
ELECTROLUMINESCENT PANELS
NON STANDARD PRODUCTS

C/Muelle Viejo s/n - STP - Edificio Talleres, 1º piso - 07012 - Palma de Mallorca - Spain

Tel +34 971 213 617 - Fax +34 971 21 36 17 - Mob +34 661 015 015 / +34 661 082 082 / +34 647 790 790

e-mail: info@one-marine-electric.com

one-marine-electric.com

MASTER MARINE UPHOLSTERERS

Our aim is your satisfaction

Complete interior and exterior refits and renovations



Established since 1971



Our 1000sq mts workshop includes parking for our customer's convenience, based in Molinar 10 mins from all the important marinas. You are welcome to visit our new showroom in STP, where you can choose from an extensive range of colours & fabric samples, including: carpet, sunbrella, soft furnishing fabrics...

Workshop: VELAS FERRA C/ Capitán Ramonell Boix, 152 Bjs 07007 El Molinar Palma de Mallorca

Showroom: FERRA GROUP: Espigón exterior del muelle viejo S/N 07012 Palma de Mallorca Baleares

Tel + (34) 971 242 115 Mobiles + (34) 672 023 601 (+34) 636 462 525

amanda@ferragroup.com

www.velasferra.com

Rolling Stock



TOTAL YACHT SERVICE • PALMA DE MALLORCA

When you pull in to Palma, chances are you will be needing supplies and services for your yacht. To help make life easier, we offer you a wide range of services including chandlery, yacht painting, rigging, shore support and carpet cleaning. We can help find what you need or who you need, and find solutions to your problems.



RS Finishing & Refinishing

RS Finishing & Refinishing's specialist yacht painting team has over 20 years of experience on some of the world's most prestigious yachts. Palma de Mallorca is our headquarters while maintaining a fully mobile team to carry out contracts in different locations around the world for both new-build and refinishing contracts. We are based within the STP yard with 240m² of offices and workshops and in addition we have our specialist painting & training facility of 800m² in "Son Oms" with two climate controlled paint cabins for subjects up to 14mtrs. We ensure our attention to detail and exacting standards are maintained on every project in every location.



RSB Rigging Solutions

RSB Rigging Solutions provide complete service for the maintenance, repair and replacement of standing and running rigging. RSB work with all the major spar builders and the leading rigging suppliers to produce high quality running rigging for all size vessels. RSB can advise you on all your rigging requirements and carry out rig pulling/stepping /tuning, service of all deck gear and hydraulics. RSB have recently joined forces with Southern Spars Rig Pro to become their European service centre and in addition are agents for Future Fibres, Navtec and Hampidjan Ropes.



Rolling Stock Chandlery

Rolling Stock offers a complete marine supply service through our two shops and a fleet of Rolling Stock chandlery vehicles delivering direct to your berth. Our yard shop is conveniently located within STP next to the fuel station. Our other shop is located in Club de Mar and in addition to chandlery items you will find an extensive range of Designer Nautical Clothing & Accessories. Anything we do not hold in stock can be ordered from anywhere in the world and delivered by the fastest method possible. Fax or email us in advance of your arrival and we shall have things ready for you for a faster solution.



Rolling Stock Shore Support

RS Shore Support can offer a full range of services anywhere in the Balearics, including executive airport transfers, product sourcing, logistics, translations, provisioning, flowers, berthing, private jet/helicopter charter, laundry / carpet cleaning, bunkering, catering, crew placement and temporary labour etc.



Rolling Stock ProClean

RS ProClean uses specialists equipment to offer a complete professional interior and exterior cleaning service for canvas, carpets, upholstery, curtains, rugs, leather and spot cleaning in addition to odour removal and protective treatments. With our mobile unit we offer a customized service to suit your needs.

The Rolling Stock Group | STP Shipyard Muelle Viejo | www.rollingstock.es

Rolling Stock S.L.
Edificio Nuevo STP
Tel: +34 971 711 728
office@rollingstock.es

R.S. Finishing & Refinishing S.L.
Edificio Nuevo STP
Tel: + 34 971 213305
info@finishing-refinishing.com

RSB Rigging Solutions S.L.
Espigon Exterior
Tel: + 34 971 495931
info@rsb-rigging.com

SUMARIO

news

Editor Tomeu Berga **Director** Juan Antonio Fuster **Fotografía** Walter Oriol **Edición y Producción** GBC Comunicación · Tel. 653 85 19 66 · tomeuberga@telefonica.net
Diseño y maquetación Estudio GBC · G. Domenici **Marketing y Dpto. Comercial** Susan Farren · Med. Nautical Consulting · Tel. 669 49 64 54 · mnconsulting@telefonica.net
Impresión y encuadernación Loyse, S.L. · D.L. PM-XXXX/2009

5**Carta del Editor**

El nacimiento de una nueva publicación

24**Reportaje**

Importantes compañías de pinturas radicadas en STP

6**Reportaje**

STP, las mejores instalaciones en el Mediterráneo

Entrevista

J.M. Campuzano: "El reto de STP es mantener el nivel de calidad"

30**40****Regata**

El "Glyss" se adjudicó la Horus Superyacht Cup celebrada en Palma

Entrevista

Francesc Triay, presidente de la APB: "El trabajo de STP ha mejorado el puerto de Palma"

48**Reportaje gráfico**

La botadura de un yate de 53 mts. y 680 tn.

104**Entrevista**

Miguel Puigserver: "STP presta un servicio a grandes eslora, reconocido internacionalmente"

58**Viajar**

Ocho "Atlánticos" y una "Vuelta al Mundo" en un "yawl" de madera

116**Guía**

Recorrido interior por la ciudad de Palma

C A R T A D E L E D I T O R

EL NACIMIENTO DE UNA NUEVA PUBLICACIÓN es siempre un hecho emocionante para una empresa editora. En nuestro caso, la publicación de esta nueva Revista significa un importante paso adelante. Este número 1 de "STP News", que sobrepasa el número de páginas que habitualmente tienen nuestras publicaciones, representa para nosotros un importante compromiso en cuanto a calidad de impresión, calidad fotográfica y calidad periodística.

La importancia de esta publicación, que nos honra producir y editar, viene dada también por estar dirigida a un gran cliente como es STP, pero también a sus proveedores industriales, a las 1.500 personas que trabajan en el recinto y, cómo no, a las tripulaciones de los barcos de grandes esloras de todas las nacionalidades que recalcan en Palma en las instalaciones de STP.

Más allá de lo que pudiera ser una publicación puramente corporativa, esta revista nace con la pretensión de albergar contenidos multi sectoriales interesantes para los lectores.

En este ejemplar, por ejemplo, hemos incluido reportajes sobre regatas de grandes esloras como la Superyachts, historias de grandes navegantes alrededor del mundo, entrevistas a personajes de interés como el presidente de la Autoridad Portuaria y el presidente de APEAM, y reportajes sobre destinos mágicos a los que viajar, entre otros contenidos.

Esperamos que continente y contenido resulten interesantes para todos y deseamos larga vida a esta publicación que nace con vocación de permanecer cerca de ustedes dos veces al año.

*La comunicación de
un gran proyecto*



Tomeu Berga
Editor GBC Comunicación

THE LAUNCH OF A NEW PUBLICATION is always an exciting event for a publishing house, and setting sail with this Magazine is the start of an important voyage for us.

Issue One of STP News, with more pages than most of our other publications, spotlights our all-out commitment to quality journalism, photography and printing.

What's more, we are honoured to publish and edit this magazine, as it is geared towards such an important client, STP, as well as its collaborators, the 1,500 people who work on site, and - of course - the crews on superyachts from around the world visiting Palma and the STP facilities.

Yet this magazine goes beyond the typical style of corporate publications. Readers will find interesting articles on an array of subjects. Just look at this issue, which includes reports about superyacht racing, articles about experienced sailors, interviews with prominent figures such as the Chairman of the Port Authority and the Chairman of APEAM, and guides to idyllic tourist destinations, to name just a few. We hope that everyone enjoys the contents included in this 'maiden voyage' of STP News and from now on we'll be calling at port twice a year.



16 millones de inversión para la más moderna instalación del Mediterráneo

STP: más que un servicio de TRAVELIFT

Servicios Técnicos Portuarios (STP) es la más moderna y más grande instalación portuaria de Baleares, especializada en mantenimiento y reparación de embarcaciones. Está considerada una de las más importantes del área Mediterránea en cuanto a superficie de tierra y espejo de agua destinados a reparación y mantenimiento de embarcaciones de recreo de vela y motor, de mediana y gran eslora.

TEXTO: REDACCION GBC / FOTOS: WALTER OBIOL Y ARCHIVO STP

POCOS SON LOS VARADEROS que cuentan con 105.000 metros cuadrados de área de trabajo. Esta gran amplitud permite la reparación y mantenimiento de yates de todo tipo, desde las más pequeñas hasta las

STP: MORE THAN JUST A TRAVELIFT SERVICE. Servicios Técnicos Portuarios (STP) is the largest and most modern port facility in the Balearic Islands, specialising in yacht refit and repair.



Primera prueba de carga del travelift de 70 TN. / First capacity test of 700 TN travellift.



Bella estampa de uno de los yates de gran eslora que han realizado sus labores de mantenimiento en STP. / The sleek lines of one of the many super-yachts refitted at STP.

embarcaciones de gran eslora. Las instalaciones fueron renovadas en 2008 incorporando la más moderna tecnología y bajo el criterio de máxima seguridad y eficacia. Si a esto se suma la calidad y experiencia de las

It is considered one of the most important in the Mediterranean with regard to surface area and berths dedicated to the refit and repair of medium to large power and sailing yachts.



Grandes neumáticos para soportar 700 TN. / Enormous tyres to support 700 TN.

empresas de reparación y mantenimiento de embarcaciones que están ubicadas en STP y la perfecta coordinación de los recursos y profesionales propios y externos, STP se convierte en la opción ideal para su yate.

ESTÁ SITUADA EN UN LUGAR PRIVILEGIADO

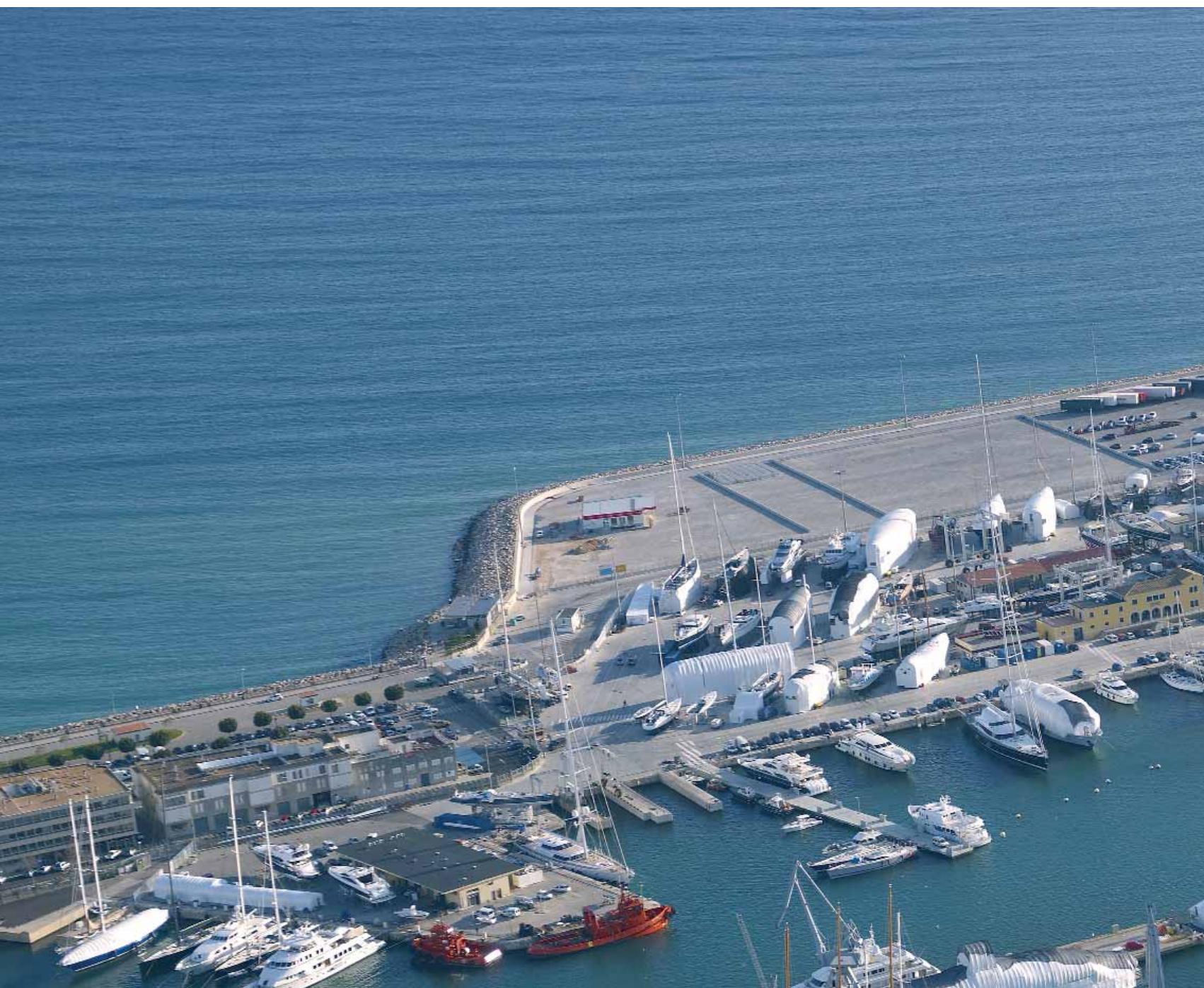
En el corazón del puerto de Palma, a escasos 500 metros del centro de la ciudad, a 10 Km. del aeropuerto internacional y a 10 minutos andando del cosmopolita Paseo Marítimo. Como empresa concesionaria de un varadero de 75.000m² de superficie en tierra para depósito de embarcaciones hasta 60 metros de eslora y más de 50 amarres hasta 120 m. de eslora destinados a la reparación y mantenimiento de yates por empresas de gran profesionalidad y experiencia. La empresa cuenta con los medios más eficaces, modernos y seguros que los usuarios de un varadero puedan desear.

There are few boat yards offering a working area of 105.000 m². Due to its size it enables refit and repair works of all types of vessels - from the smallest ones to the large sailing and motor yachts.

STP facilities were renovated in the year 2008 using the most modern technology, trying to reach the highest level of safety and efficiency. If you add to this the quality and the experience of all the refit and repair companies located inside of STP as well as the perfect coordination between the available resources and the internal/external professionals, you will see that STP offers you the perfect solution for your yacht.

IN THE HEART OF THE PORT

It commands a privileged location in the heart of the port of Palma, just 500 metres to the city centre, 10km from the international airport and 10



Vista aérea de las instalaciones de STP. El área de servicios de STP ocupa una superficie de 105.000 metros cuadrados. / Birds eye view of STP. The STP service zone covers an area of 105,000 square metres.

El área de servicios de STP ocupa una superficie de 105.000 metros cuadrados, de los cuales 75.000 conforman la superficie en tierra y el resto (35.000 m²) es espejo de agua. El completo abanico de servicios profesionales y tecnológicos son espectaculares y representan fielmente la voluntad de la empresa de ofrecer a los clientes las instalaciones más avanzadas. Una inversión de 16 millones de Euros garantiza el más perfeccionado diseño de varada para reparaciones y mantenimiento que se pueda desear

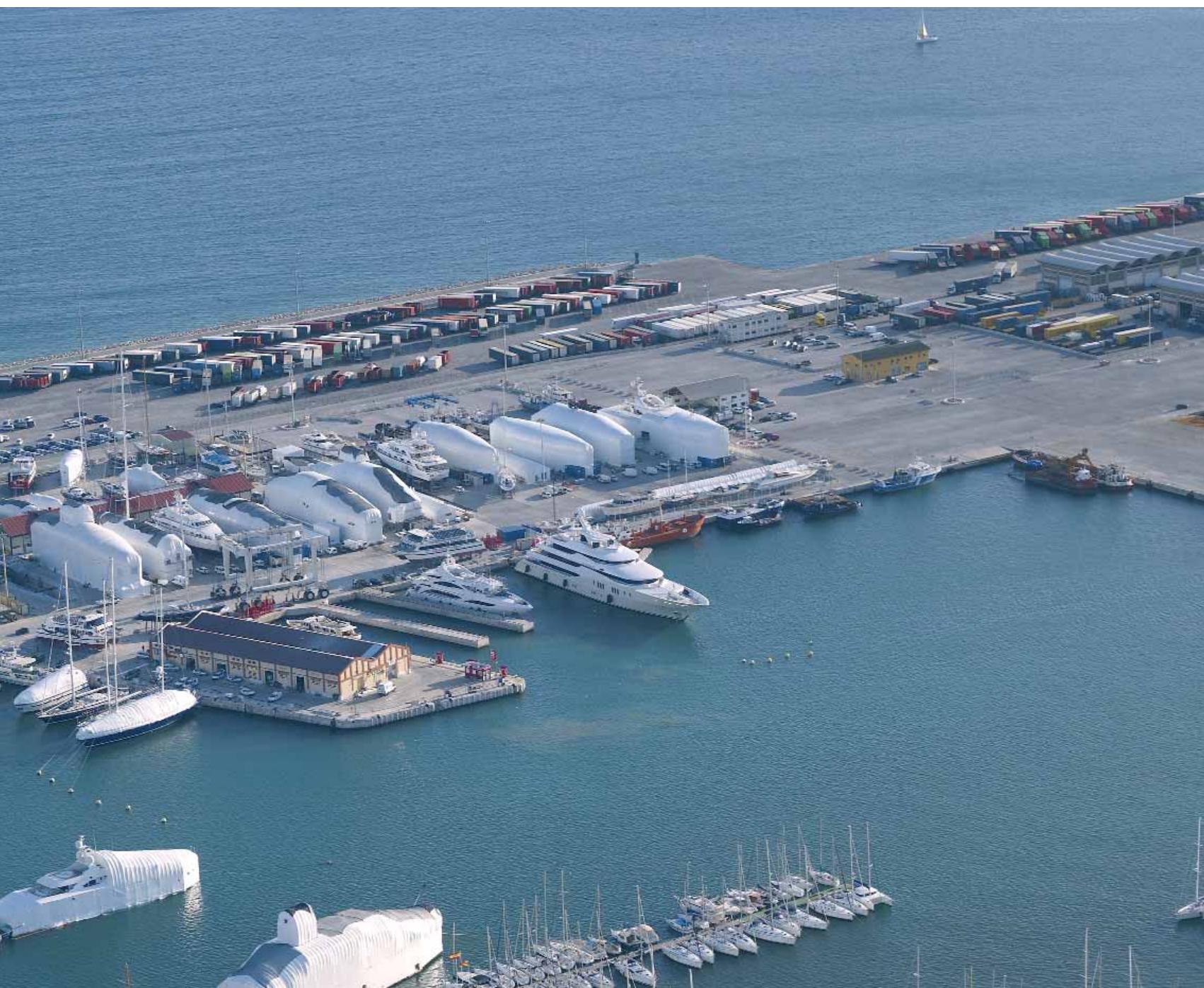
MEDIOS MATERIALES

A grandes rasgos, la radiografía de STP refleja los siguientes medios:

minutes walk to the cosmopolitan Paseo Marítimo.

STP are the operators of 75,000m² of hard standing for yachts up to 60 metres and over 50 berths for yachts up to 120 m geared towards the repair and maintenance of yachts by highly professional and experienced companies. The facilities boast the most efficient, modern and safest services and infrastructure a shipyard user may require. The STP service zone occupies an area of 105,000 square metres, 75,000 of which are hard standing with the rest (35,000m²) being water surface.

The full range of professional and technological services is outstanding and underlines the company's desire to offer clients state-of-the-art facilities.



Un emplazamiento ideal para los grandes yates. A 500 metros de la ciudad y a diez minutos del aeropuerto internacional de Palma. / An ideal location for superyachts. Just 500 metres from the city centre and ten minutes from Palma international airport.

5 Travelift con capacidades de 700, 200, 150, 100 y 30 toneladas que operan de forma independiente y aseguran la inexistencia de esperas para el inicio de los trabajos en el recinto. Esto permite la inmediata botadura de las embarcaciones, una vez llegadas al puerto de Palma. En STP se mueven al año unas 1.500 embarcaciones, la mayoría de ellas con esloras superiores a los 30 metros.

Superficie de tierra: 75.000m²

Amarres: 50 amarres hasta 90m de eslora

An investment of 16 million euros guarantees the optimum shipyard design conceivable for refits and repairs.

SERVICES

STP offers the following services:

5 Travelifts with capacity for 700, 200, 150, 100 and 30 tons. Independent operation eliminates waiting time for start of works on site. This ensures the immediate haul-out of boats once they arrive in the port of Palma.

Pasa a la pág. 14

Continue on page 14

EMPRESAS RADICADAS

En el recinto de STP disponen de oficinas y talleres las más importantes empresas del sector servicios náuticos de Baleares. La relación es la siguiente:

- Rolling Stock
- Nautipaints
- Rigging Mar
- Astilleros Mallorca
- E-Tech
- Technocraft
- Pinmar
- Revival
- One Marine Electric
- Bultec
- K & M Maritime
- Metalnox
- Varadero Palma
- Ecoloma
- Latitud 39
- Talleres Guidet
- Pure Superyacht Refit
- Yachts Projects
- Mademar
- Palma Refit
- Palma Watch
- Blue Sea Management
- Velas Ferra
- A + Rigging
- Carpinser
- IB'S Marine
- One Sails
- Indi-clean
- Shinemar
- Portcall
- Yacht Painters
- Blue Ocean Management



PLANO VARADERO SHIPTYARD MAP

39° 33' 50" N
2° 38' 23" E





Plano general de las instalaciones de STP. La superficie de tierra ocupa 75.000 metros cuadrados. El resto (35.000 m.) es espejo de agua / General layout of STP facilities. 75,000 square metres of hardstanding and 35,000 square metres of water surface.

COMPANIES LOCATED ON THE PREMISES

The leading companies from the Balearic nautical services industry have offices and workshops on the STP premises.

They are:

- Rolling Stock
- Nautipaints
- Rigging Mar
- Astilleros Mallorca
- E-Tech
- Technocraft
- Pinmar
- Revival
- One Marine Electric
- Bultec
- K & M Maritime
- Metalnox
- Varadero Palma
- Ecoloma
- Latitud 39
- Talleres Guidet
- Pure Superyacht Refit
- Yachts Projects
- Mademar
- Palma Refit
- Palma Watch
- Blue Sea Management
- Velas Ferra
- A + Rigging
- Carpinser
- IB'S Marine
- One Sails
- Indi-clean
- Shinemar
- Portcall
- Yacht Painters
- Blue Ocean Management





Cinco máquinas travelift, con capacidades que van de las 30 TN a las 700 TN. / Five Travelifts, with capacities ranging from 30 TN to 700 TN.

Viene de la pág. 11

From page 11

Fosos: 6 Fosos para varada de veleros hasta 60m de eslora

Servicios náuticos: 2.000m² de talleres de servicios náuticos

Vigilancia: Vigilancia y seguridad 24h

Agua potable

Agua salada: para varada de las embarcaciones de grandes esloras que necesitan en tierra suministro constante para sus maquinarias

Electricidad: hasta 600A trifásico

Aire a presión

Telefonía

Internet/ WiFi

Parking

Over 1,500 yachts pass through STP each year, most over 30 metres LOA.

Hard standing: 75,000m²

Berths: 50 berths 90m LOA max

Keel pits: 6 keel pits for sailing vessels 60m LOA max

Nautical services: 2,000m² of nautical workshops

Surveillance: 24hr surveillance and security

Drinking water

Sea water: for large yachts needing constant onshore supply for machinery

Electricity: supply up to 600A 3 Phase

Compressed air main

Telephone

Estación de servicio: Dispone de depósitos de 100.000 litros, con seis surtidores capaces de dispensar hasta 80 litros por minuto y otros para grandes esloras que dispensan 250 litros por minuto. Su línea de atraque permite proveer de carburante a barcos de hasta 120 metros de eslora

Limpieza de embarcaciones

PERSONAL PROPIO Y EMPRESAS AUXILIARES

En las instalaciones de STP trabajan a diario más de 1.500 personas especializadas en mantenimiento de embarcaciones. De ellas, 44 pertenecen a la plantilla de la empresa y el resto están ligadas laboralmente a las 300 empresas náuticas auxiliares externas, algunas de las cuales están radicadas en los 3.000 metros de talleres y oficinas existentes en el recinto.

La plantilla de STP está integrada por personal debidamente formado y dedicado exclusivamente a ese control.

Conscientes de la importancia por la seguridad en el trabajo y el respeto del medio ambiente, la empresa dispone de los medios materiales y huma-

Internet/ WiFi

Car parking

Fuel dock: 100,000 litre tanks with six pumps able to dispense up to 80 litres per minute, and others for larger yachts which dispense 250 litres per minute. Its berthing line allows fuel to be supplied to yachts up to 100m LOA.

Cleaning of yachts

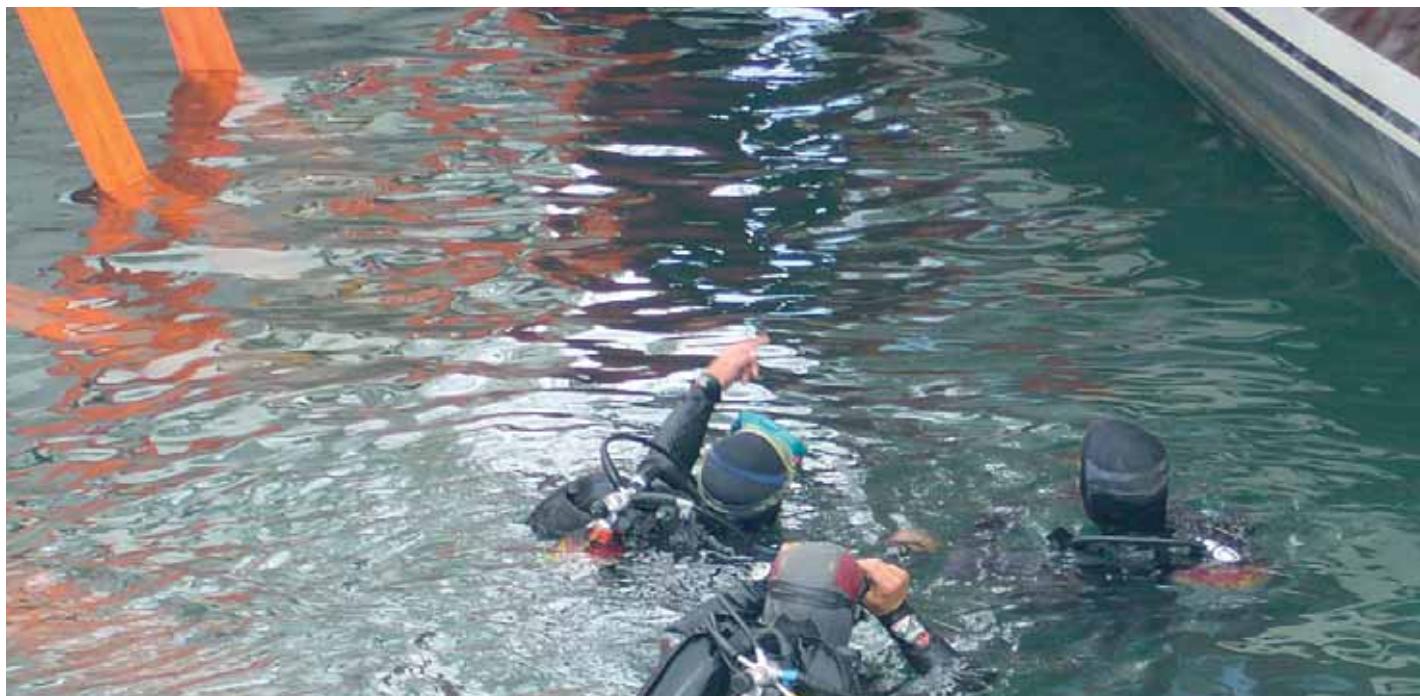
STP WORKFORCE AND EXTERNAL COMPANIES

Over 1,500 yacht maintenance specialists work at the STP facilities.

Forty-four are directly employed by STP and the rest are employed by 300 external nautical companies, some of which work from the 3,000m² of workshops and offices on the premises. The STP workforce consists of highly-trained professionals dedicated exclusively to yacht maintenance. Fully aware of the importance of workplace safety and respect towards the environment, the company has



Impresionante proa de un mega yate, abarloado en los muelles de STP en Palma. / The spectacular bow of megayacht, moored at STP Palma.



Arriba, imagen de los buzos trabajando en la colocación de las fajas. Abajo, foto de familia del personal de STP. / Top, view of divers fitting support strips. Bottom, the STP team.

nos para el cumplimiento de estos aspectos, tanto del propio personal de STP como de los demás usuarios y empresas que actúen en la instalación.

SEGURIDAD, CALIDAD Y RESPETO POR EL MEDIO AMBIENTE

Consciente de la importancia que adquieren hoy en día la seguridad en el trabajo y el respeto del medioambiente, STP dispone de los medios técni-

the material and human resources to comply with these aspects, both by the STP workforce and companies operating within the facilities.

SECURITY, QUALITY AND RESPECT OF THE ENVIRONMENT

Conscious of today's importance of safety in the workplace and care of the



Los fosos son un elemento más de la seguridad del recinto de STP. / The keel pits are yet another security measure installed on the STP site.

cos y humanos para actuar con el máximo rigor. Para ello cuenta con profesionales debidamente titulados y experimentados con dedicación exclusiva al control de estos aspectos. Las instalaciones están dotadas de red de drenaje en todo el recinto, depósitos de decantación, red de recogida de aguas oleaginosas y negras, centro de recogida y selección de residuos, barreras anti contaminación, centro de formación, seguridad las 24 horas y

environment, STP implements both technical and human resources to act in the most rigorous manner. To reach this goal STP counts with qualified and experienced professionals who dedicate their time exclusively to these tasks. STP counts with a perimeter drainage system through all the facility, separation tanks, pump-out facilities for oily and black waters, waste material collection and separation centre, anti-contamination barriers, profes-



Las dimensiones del "travel" de 700 TN son descomunales. / The colossal 700TN Travelift.

CCTV. Certificados por Lloyd's Register en Calidad ISO 9.001, Medio Ambiente ISO 14.001 y Salud y Seguridad Laboral OHSAS 18.001. Más de 1.500 embarcaciones al año confían en STP para contar con la garantía del trabajo bien hecho y la comodidad de concentrar todos los servicios necesarios en un mismo lugar. STP reúne todos los servicios necesarios para el perfecto mantenimiento o reparación de embarcaciones, ya sea realizado directamente por STP o a través de las empresas de reparación ubicadas en el astillero.

ional training centre, 24-hour security and CCTV surveillance. Certified by Lloyd's Register for Quality ISO 9001, Environment ISO 14001 and Health&Safety in the workplace OHSAS 18001. Each year more than 1500 boats trust STP with the guarantee of a welldone job, enjoying the comfort of receiving all the services from one place.

In STP you will find all the services you need to refit and repair any yacht, whether carried out directly by STP employees or through any of the yacht repair companies located in the yard.



METALNOX - HEAD OFFICE-CENTRAL

C/ Islas Canarias, 30 - Polígono Son Bugadelles - 07180 Santa Ponsa-Calvia
Tel: +34 971 69 40 11 - Fax: +34 971 69 56 9 - mobiles: 619099114
info@metalnox.com

METALNOX - PUERTO DE PALMA

Instalaciones STP - Muelle viejo s/n - 07012 Palma de Mallorca
Tel: + 34 644 260 165 - Fax: + 34 971 49 54 14 - mobiles: 619099114
palma@metalnox.com



Así estaba el RECINTO antes de la llegada DE STP

SE CUMPLEN TRES AÑOS desde que Servicios Técnicos Portuarios se hizo cargo de los 105 mil metros cuadrados, otrora gestionados como servicio de varadero. Con anterioridad a la concesión, las instalaciones presentaban el aspecto que aparece en las imágenes que ilustran estas páginas. Junto a la falta de normativas y seguridad, mucha suciedad y abandono. Lamentable aspecto de unas instalaciones que contribuían no sólo a la mala imagen de Palma, sino que también implicaban un elevado riesgo para los barcos y para la propia zona portuaria.

THE SITE BEFORE STP ARRIVED. Three years have passed since Servicios Técnicos Portuarios took over the 105,000 square metre site, previously operated as a dry dock service. Before the concession, the facilities offered the run-down appearance shown on these pages. Non-existent regulations and a lack of safety and security, alongside dirtiness and neglect. The sorry sight of a yard that both tarnished the image of Palma and posed a real risk to yachts and the port itself.



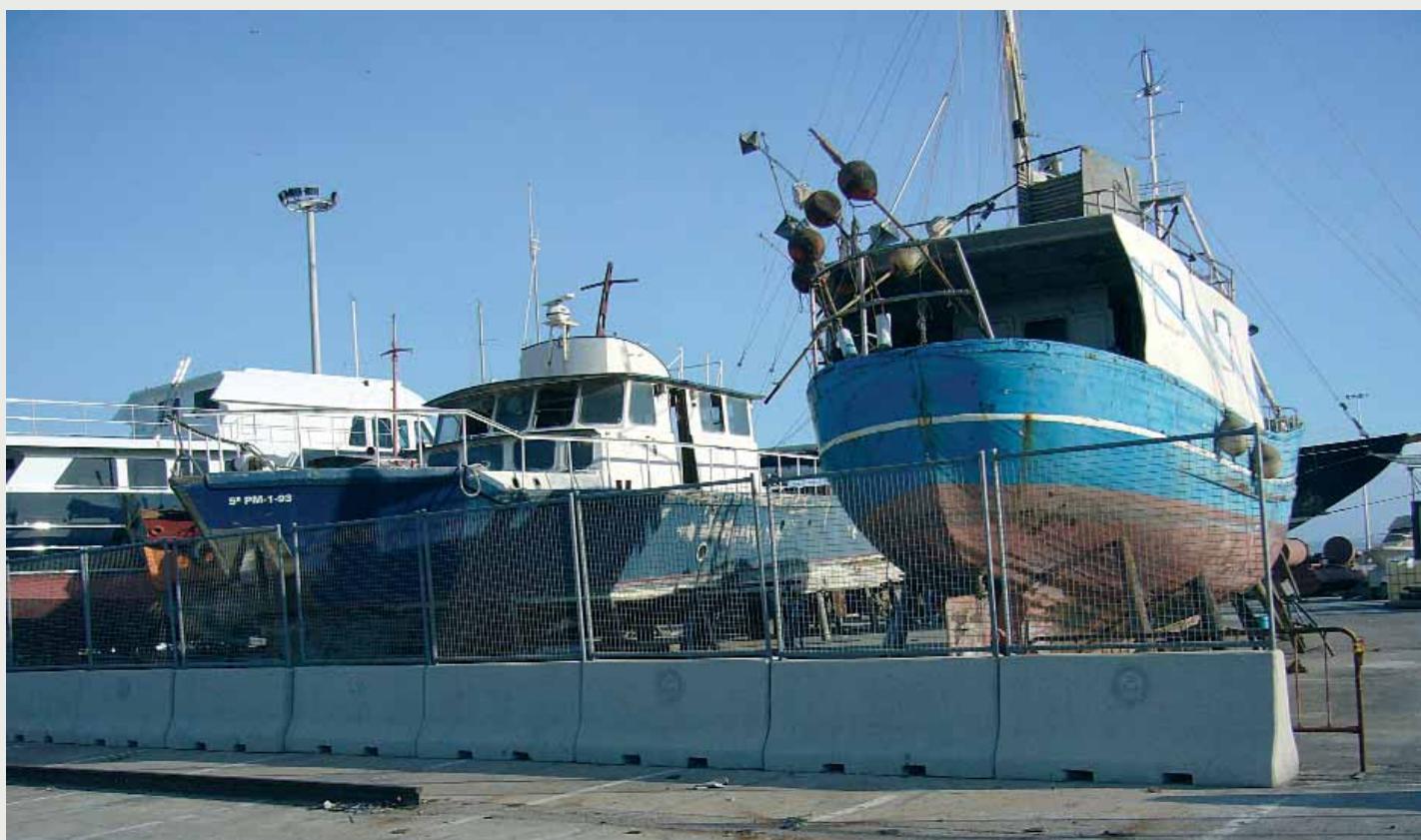
Tubos de plástico, cables de acero, resto de viejos tanques oxidados, latas, cartones y papeles en uno de los rincones. / Plastic pipes, steel cables, the remains of rusty old vats, cans, boxes and paper piled up in one of the corners.



Productos inflamables, junto a grandes bolsas contendoras de basuras. El riesgo era elevado. / Inflammable products next to industrial-size rubbish bags. The risk was substantial.



Planchas de hierro, caballetes abandonados, restos de motores marinos, junto a una de las naves. / Top, iron sheets, abandoned trestles and engine parts next to one of the workshops.



Barcas de todo tipo, algunas de ellas en un estado de práctico abandono. / Bottom, all types of boats, some of them in a near state of abandonment.



EN STP: tres de las más grandes compañías de PINTURA

TEXTO: REDACCION GBC / FOTOS: ARCHIVO PINMAR Y STP

STP ES UN CENTRO DE VARADA Y ASISTENCIA náutica que oferta un completo abanico de servicios profesionales y tecnológicos en sus novísimas y modernas instalaciones, realmente impresionantes. El varadero tiene capacidad de poner en seco barcos de hasta 700 toneladas con cinco

STP IS A SHIPYARD AND REFIT AND REPAIR CENTRE which boasts a full range of professional and technical services at its impressive state-of-the-art installations. The yard has a maximum hoist capacity of 700 tons using a combination of 5 independent Travelifts, ensuring clients receive

PINMAR: más de 300 empleados en todo el MUNDO



PINMAR ES LA COMPAÑÍA de pintado de yates más eficaz a nivel mundial. Tenemos delegaciones con oficinas, tiendas y talleres en Palma, Barcelona y Fort Lauderdale (Florida).

Nuestras instalaciones en **Palma** han gestionado proyectos desde los inicios de Pinmar en 1975 y aquí hemos mejorado la capacidad y la tecnología de que disponemos. En **Barcelona, MB92** disponemos de la mayor instalación de su tipo en el Mediterráneo, con la mejor tecnología y el hangar sobre agua más grande de Europa. Por otra parte, el astillero Rybovich en **West Palm Beach**, Florida es una instalación vital para Pinmar USA. Las mejores instalaciones de la costa Este.

Nuestra excelente relación con los astilleros punteros implica que a menudo estemos involucrados en los proyectos desde el principio, desde el plano hacia delante. Esto significa que somos capaces de gestionar proyectos altamente innovadores y complicados. Nuestra experiencia, nivel de estructura de apoyo, inversión y compromiso no tienen igual en la industria.

Tenemos más de **300 empleados en todo el mundo**, dirigidos por nuestros experimentados jefes de equipo. Tenemos un departamento propio de prevención de riesgos laborales.

Tenemos nuestra propia compañía de andamios y cubrimientos. Ofrecemos una garantía total.

Nos preocupamos por el medioambiente. Invertimos constantemente en tecnología y formación para mejorar nuestro servicio. Pinmar ha pintado cientos de los mejores yates del mundo, al mismo tiempo estamos involucrados, junto con los mejores astilleros, en la construcción de algunos de los más increíbles superyates.

PINMAR: OVER 300 EMPLOYEES

WORLDWIDE. Pinmar is the most comprehensive yacht painting company in the world. We have branch offices, stores and workshops in Palma de Mallorca, Barcelona and Fort Lauderdale. Our Palma facility has been handling major refinishing projects since Pinmar started, and we've increased capacity and constantly kept up with technical innovations.

In **Barcelona, MB92** is the largest resource of its kind in the Mediterranean, boasting state-of-the-art technology and the largest covered in-water painting facility in Europe.

The Rybovich Yard in **West Palm Beach**, Florida, is a major resource for Pinmar USA, offering the finest refit facility on the Eastern Seaboard. Our excellent relationships with the world's leading shipyards mean we're often involved right from the start - from the planning stages onwards. This gives us the opportunity to pioneer innovative techniques and resources.

Our experience, level of support structure, investment and commitment to the industry are second to none.

We have over **300 employees worldwide**, managed by first-rate team leaders. We have a dedicated Health and Safety department. We have our own yacht covering company. We offer full Quality Assurance. We are committed to solving environmental issues. We are constantly investing in new technology and staff training to improve our service. Pinmar has refinished hundreds of the world's finest yachts and increasingly we are finishing some of the most exciting new builds in many leading superyacht building yards around the world.



Travelifts de izada que operan de modo independiente, facilitando la más inmediata atención al cliente. De la misma manera que sus completas redes de agua, electricidad, aire a presión, telefonía y WiFi permiten a los capitanes de las embarcaciones recién arribadas cubrir cómodamente todas estas importantes necesidades.

Entre los servicios más demandados, como no podría ser de otra forma, están la limpieza de carena y la aplicación de pintura y antifouling, ambas tareas imprescindibles para mantener cualquier barco en óptimas condiciones. No hay que olvidar que la permanencia prolongada de un barco en agua salada hace que en el casco se vayan creando incrustaciones que en suficiente cantidad pueden llegar a ofrecer resistencia al avance y provocar

immediate attention on arrival. Likewise, the yard is fully equipped with electricity, drinking water, compressed air mains, telephones and Wi-Fi connection, enabling captains to cover their every need.

Naturally, amongst the most requested services are hull cleaning and the application of paint and antifouling, both essential to maintain any yacht in optimum conditions. Remember that prolonged contact with saltwater causes enough fouling on the hull to lead to additional drag and increased fuel consumption. Hence the need for regular cleaning, repainting and application of antifouling technology, especially if the yacht remains at sea all year round. Depending on the yacht's location and how often she sails, the hull should be cleaned once or twice a year. After all, the hull is the

ROLLING STOCK: hacia la excelencia en PINTURA náutica



ROLLING STOCK FINISHING & REFINISHING SL ha invertido fuertemente para llegar a ser la primera compañía de Aplicación de Pintura en Yates del mundo en ser galardonada con las dos certificaciones del **ISO 9001 y 14001** de Gestión de Calidad y Medio Ambiente. En suma a estos certificados hemos abierto nuestro Centro de Formación y Pintura "Son Oms", cerca de aeropuerto de Palma. Este centro de excelencia puede enorgullecerse de estar equipado con la más alta tecnología y aulas de formación, aplicando todas las últimas tecnologías en la industria de la pintura y abriendo un futuro de mejora continua en este negocio.

El nivel de calidad exigido por los clientes hoy en día es más alto que nunca. Una empresa que se dedica a la pintura de yates debe estar equipada con su propia infraestructura que le permita realizar los controles de calidad para monitorizar e inspeccionar todos los aspectos del proceso de aplicación de pintura. Seguimos protocolos estrictos para tener un registro completo y documentamos todo el proceso de principio a fin. Es muy importante mantener el Control de Calidad independiente de la Dirección del Proyecto para evitar un conflicto de intereses, programación versus calidad. Para alcanzar el incremento de exigencias es esencial tener una buena infraestructura, invirtiendo en personal especializado, herramientas, maquinaria y formación. Hay que estar al día haciendo uso de las últimas tecnologías disponibles, manteniendo una buena relación con los fabricantes de pintura, equipos de rociado, astilleros y proveedores. La formación continua de los empleados es muy importante en cualquier empresa de Aplicación de Acabados. Las empresas tienen que esforzarse cada día para alcanzar la perfección con procedimientos estrictos, métodos y un énfasis especial en alcanzar los más altos estándares e intentar sobrepasarlos.

AT ROLLING STOCK FINISHING & REFINISHING SL, we have invested heavily into becoming the first yacht finishing company worldwide to be awarded both the International Standards Certifications ISO 9001 -2000 and the ISO 14001 -2004 for Quality & Environmental Management Systems. In addition to these certificates, we have just opened our Son Oms Training and Painting Facility near the airport at Palma de Mallorca. This centre of excellence boasts full state of the art infrastructure and classroom facilities to pave the way to the future of improved paint application. For continuous improvement one requires a good management structure based on quality and the ability to fulfil ones objectives and in doing so lessen the environmental impact of our practices. Quality is aligned with environmental policies and directed towards supplying a service with product that is sustainable.

The standard of quality demanded by clients today has never been higher. In order to meet these increasing demands, it is essential for a finishing company to have a good infrastructure in place while investing in skilled personnel, tools, machinery, and training. One must keep up to date, making use of the new technologies available by managing a close relationship with paint manufacturers, spray equipment manufacturers, yards and suppliers. Continued training for employees is of the utmost importance in any yacht finishing company. Finishing companies must strive to get closer to perfection each day by following strict procedures, preparation methods and special emphasis to set high standards and try to excel at them. One thing is for sure, we the paint application industry will never achieve more than what we aspire to.



QUALITY WITH RELIABILITY

Nautipaints

Tel: +34 606 969 783
e-mail: tonisalom@nautipaints.com

mayor consumo de combustible. De ahí la necesidad de su limpieza periódica, de su repaintado y de la aplicación de las patentes antifouling, muy especialmente si la embarcación permanece todo el año navegando.

Dependiendo de la zona geográfica y la frecuencia del uso del barco, es recomendable limpiar la carena de una a dos veces por año. Al fin y al cabo, el casco es el componente más importante de cualquier embarcación.

Siempre hay que tener presente que un casco con problemas puede representar el fin de la nave. Porque un casco cuidado, cabe recordar, evita que entre agua en el interior del barco, lo mantiene a flote y es la base de sustentación de todos los demás componentes. Si existe una avería gruesa en el palo, el motor o la cubierta, todos estos elementos pueden ser reempla-

most important component of any boat.

Always bear in mind that a hull with problems could mean the demise of a yacht. A well-maintained hull prevents water from entering the yacht, keeps her afloat and is the support for all other components. If there is a problem with the mast, the engine or the deck, for example, the solution is to replace them. However, a hull with serious problems could be the first step to the salvage yard.

That's why a hull requires meticulous attention.

At STP, this service is provided by specialist companies such as Pinmar, Rolling Stock and Nautipaints, present at all the main ports around the world, Palma included. Experts in cutting-edge paint technology, at STP

NAUTI PAINTS, pioneros en BALEARES

NAUTI PAINTS & CHANDLERY es una compañía pionera en Baleares fundada en el año 1971 por Miguel Salom "Ca'n Miquel", que se estableció en la plaza de Atarazanas. En 1991 trasladó a Contramuelle Mollet su tienda de efectos navales dedicada al mega-yate. Están dedicados a la comercialización de todo tipo de accesorios, caballería y pinturas navales con una amplia experiencia en este sector.

En el año 1997, crearon una división dedicada a la aplicación de pinturas de acabado para yates de grandes esloras. Hoy es una realidad consolidada que ofrece la mayor calidad existente en pintura de acabados de exteriores, lacado y barnizado de interiores y restauración.

La división está reconocida internacionalmente como empresa aplicadora y distribuidora de pinturas de la marca Awl-Grip, International, Devoe y Jotun

Con la llegada del siglo XXI, ampliaron los servicios con la adquisición de una empresa dedicada a la mecánica y al mantenimiento de todo tipo de embarcaciones. La empresa se encuentra dentro del recinto de **STP**, antiguo Varadero de Palma. Allí ofrecen los siguientes servicios: División de pintura de acabado; Taller de mecánica; Entregas de accesorios; Trabajos de carpintería; Trabajos de acero inoxidable; Trabajos de electricidad y electrónica; Travel lift hasta 150 Toneladas; Trabajos de jarcia.

Actualmente, realiza trabajos de lacado y barnizado, teniendo además a su cargo la cabina de pintado, para su gestión y realización de los trabajos propios de pintura de acabado. Dispone además de su propio equipo y sistema de recubrición, el cual trabaja conjuntamente con su equipo de mecánicos para desmotar y montar todos los accesorios del barco y así poder ofrecer la máxima calidad en todos los trabajos.



NAUTI PAINTS & CHANDLERY,

groundbreakers in the Balearics. Nauti Paints & Chandlery is a groundbreaking company in the Balearics, set up in central Palma as "Ca'n Miquel" by Miguel Salom in 1971. Its chandlery, which specialises in superyachts, relocated to Contramuelle Mollet in 1991, building on its wide experience in the supply of all types of accessories, ropes and yacht paints.

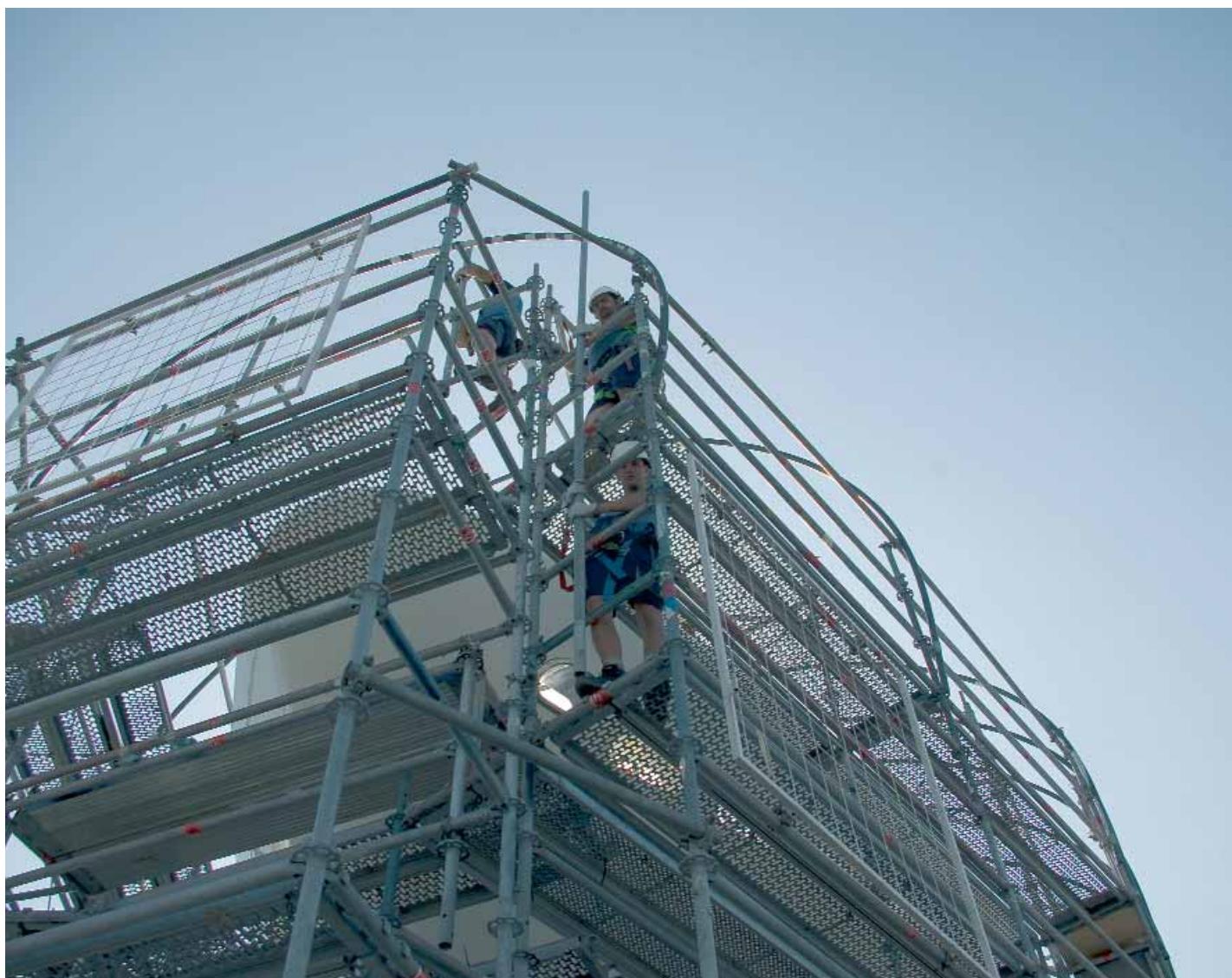
In 1997, a superyacht painting division was launched, which now is a leader in high-quality painting and refinishing services, interior lacquering and varnishing, and refit.

This division is internationally recognised as a distributor and applicator of Awlgrip, International, Devoe and Jotun paints.

With the arrival of the new millennium, Nauti Paints & Chandlery expanded its range of services following the takeover of a boat maintenance and repair company. From the company's premises within the STP shipyard, it offers the following services: Painting and refinishing, Engineering workshop, Chandlery deliveries, Carpentry, Metalwork, Electrical and electronic work, Travelift with 150T capacity, Upholstery

Nauti Paints & Chandlery carries out all the lacquering and varnishing work and has its own 90m² paint shed on site for painting and refinishing work.

Nauti Paints & Chandlery also boasts its own yacht covering system, along with a team of mechanics to remove and replace all exterior yacht hardware, thus guaranteeing optimum quality in all work produced.



La calidad de los acabados de pintura ha alcanzado unos niveles que rozan la perfección. / The quality of painting and refinishing has reached near-perfect levels.

zados, pero un casco con problemas graves puede la antesala de su inexorable desguace.

Por esta razón, el casco precisa de las principales atenciones.

En STP este servicio es prestado por compañías especializadas como Pinmar, Rolling Stock y Nautipaints, entre otras, presentes siempre en los principales puertos del mundo y, en consecuencia, también en el varadero del puerto de Palma, en donde aplican las últimas técnicas tecnológicas de pintado. Estas tres expertas compañías cuentan además en todo el recinto con una amplia red de drenaje con depósitos decantadores subterráneos para la recogida medioambiental de los residuos contaminantes de los trabajos de limpieza, pintura y antifouling realizados bajo la cobertura de scaffolding, así como con puntos limpios zonales que facilitan la selección y reciclaje de cualquiera otro residuo. Esta tecnología permite al varadero de STP implementar en todas sus instalaciones la gestión medioambiental más rigurosa protegiendo todo el entorno y a los cientos de operarios que diariamente que trabajan en las mismas.



these three companies boast a drainage network with underground decanters to collect harmful waste from cleaning, painting and antifouling works, as well as areas where other waste is separated and recycled. This technology means that STP can implement rigorous environmental management standards across the entire facilities to protect the environment and the hundreds of employees working there on a daily basis.

José M. Campuzano, consejero delegado de Servicios Técnicos Portuarios

“El reto de **STP** es mantener el nivel de **CALIDAD**”

José María Campuzano, actual consejero delegado de STP, hace una valoración del trabajo realizado por la empresa en el Muelle Viejo. A Campuzano que, con anterioridad, había desempeñado una dirección general de Sanidad en el Govern, lo define como un profesional de la gestión. No sólo de la gestión, sino de la excelencia en la gestión. Su reto y el de su grupo es mantener en el futuro la calidad del servicio. Su orgullo, el trabajo realizado en dos años para alcanzar estos altos estándares de Calidad.

TEXTO: JAF / FOTOS: WALTER OBIOL

P: ¿Cómo llega STP al muelle viejo?

R: "La APB sacó en el año 2006 el concurso público de explotación de las instalaciones con destino a servicio de varada y botadura de embarcaciones y STP se presentó al concurso con una oferta bastante seria, integradora y completa, donde se compaginaba: calidad, servicio, inversión y un gran proyecto."

P: ¿Cómo se encontraban las instalaciones objeto de concurso?

R: Nos encontramos un área técnica, donde sólo se había dado a gestión indirecta, (en concesión) a la actividad del travelift. Esto implicaba no poder desarrollar una política de gestión conjunta, donde sólo hubiese un responsable que aglutinase y garantizase una política de servicio de calidad, segura, regulada y de acuerdo a las directrices de la A.P.B. Nos encontramos una área técnica donde su nivel de instalaciones no se correspondía al potencial que tiene Baleares para desarrollar a su máxima expresión, la actividad reparadora, actividad que por otro lado está teniendo cada vez más peso en el conjunto de la industria náutica y por tanto en su aportación en el P.I.B. Balear."

P: Recuerdo que esto estaba muy abandonado ¿quién lo gestionaba?

R: " Yo entiendo que antes existía un problema, si bien es verdad que la APB al gestionar directamente la superficie tenía un control sobre la explanada, pero la empresa concesionaria tan sólo tenía la exclusividad de la izada y botadura no controlaba el área técnica. ¿Qué ocurría? Pues que casi no se

"**STP'S AIM IS TO MAINTAIN OUR QUALITY CREDENTIALS**" . José

María Campuzano, CEO of STP, offers us an overview of the company's operations at the Muelle Viejo dock. A former director of the Balearic health department, Campuzano is a management professional. Not just management, but excellence in management. His goal is to maintain top-quality service levels in the future. He is extremely proud of STP's quality credentials attained during his two years at STP.

Q: How did STP end up at the Muelle Viejo in Palma?

A: "The Balearic Port Authority (APB) offered a public tender for shipyard and yacht haulout services in 2006. STP competed for the tender with a comprehensive, all-embracing offer which combined quality, service, investment and a serious project".

Q: What were the up-for-tender facilities like?

A: We encountered a technical area with just a PPP-operated travelift. This prevented the development of a joint management policy, with a sole operator controlling and guaranteeing regulated, safe, quality services in accordance with APB guidelines. The facilities didn't correspond to the potential of the Balearics to fully develop refit and repair services, which now has proved to be a driving force of the nautical industry and an important source of GDP for the Balearic Islands".



"STP ha hecho una inversión enfocada al armador y también al industrial que trabaja con nosotros". / "We've made an investment geared towards yacht owners as well as the companies working here".

aplicaba la normativa en vigor, ni medioambiental, ni de riesgos laborales, ni ningún tipo de reglamento de actuación interno. Esto daba una inseguridad tremenda, un riesgo altísimo. Muchas veces ni siquiera el capitán, que venía con el barco, era consciente del riesgo, porque no se cumplía ninguna normativa. Todo esto ha cambiado radicalmente, afortunadamente para bien, y esto a sido posible gracias a que la APB, con buen criterio sacó a concurso la gestión conjunta de esta área técnica.

P: ¿STP se presentó al Concurso con un proyecto ya consolidado?

R: "Efectivamente, nos presentamos al Concurso y lo ganamos con un proyecto que acarreaba fundamentalmente como ya había apuntado anteriormente varios pilares: una oferta de servicio de alta calidad, una oferta con una inversión adecuada a las necesidades (de 18 millones de euros) y una oferta con un proyecto ambicioso como se merece la náutica balear."

P: ¿16 ó 18 millones?

R: "Es cierto. Con el IVA incluido son 18, pero netos son 16 y pico millones de Euros los que se han invertido en el recinto."

P: ¿No es muchísimo dinero para 14 años de concesión?

R: "Es mucho dinero, es cierto, pero esta área técnica no podría abordarse sin este volumen de inversiones, aquí se tenían que realizar unas inversiones importantes y necesarias en maquinaria e instalaciones para poder permitir que el volumen, nivel y calado de reparaciones se incrementase de manera cuantitativa y cualitativa como así ha sido.

Aquí antes los barcos en tierra podían rondar los 15 - 20 metros de eslora

Q: I seem to remember that the yard was quite run-down. Who was in charge before?

A: "I understand there used to be a problem. Even though the APB directly controlled the hardstanding, the concessionaire only had direct control over haulouts. So what was the result? Well, there were no environmental, risk-prevention, operational or internal regulations in force. This led to massive insecurity and entailed serious risks. Often not even the harbourmaster, who would moor the client's boat, was aware of the level of risk, because no type of regulation would be observed. Thankfully, all of this has changed radically and for the better, thanks to the APB offering the tender for the joint operation of the technical area".

Q: Did STP bid for the tender with a firm project in mind?

A: "Yes, we bid for the tender and won it with a project that was based around three cornerstones: high-quality service, a well-needed investment (of 18 million euros), and an ambitious project that the Balearic nautical industry so well deserves".

Q: 16 or 18 million?

A: "True. 18 million with VAT included, giving a net total of just over 16 million that was invested into the yard".

Q: Isn't that an awful lot of money for a 14-year concession?

A: "Indeed. It's a lot of money, but the technical side couldn't have coped without this level of investment. Major investment into machinery and facilities was needed to enable the volume, level and significance of repairs



"Esta área técnica no podía abordarse sin un mínimo de inversiones de 16 millones de Euros". / "The technical area couldn't have coped without the minimum investment of 16 million euros".

media, esto implicaba unos niveles de reparación ``medios, por tanto se creía necesario cambiar al alza la oferta de reparación para ello se hacia imprescindible poner sobre la mesa las herramientas e instalaciones necesarias para poder incrementar la oferta y el calado de las reparaciones en Mallorca. Y esto implica inversión."

P: ¿Cuándo se refiere a maquinaria qué quiere decir exactamente?

R: "Fundamentalmente a los Travelifts. Aquí había hasta un máximo de travelift de 150 toneladas y ahora la capacidad de izada se ha incrementado hasta 700 toneladas (4 o 5 veces más) combinado con 4 travelift más de 30, 100, 150 y 200 toneladas que operan en los 70.000m² de explanada destinada a la varada de barcos."

P: ¿Esto qué implica?

R: "Que hemos cambiado el producto, de alguna manera. Nosotros sacamos del agua barcos de 680 toneladas, y de hasta casi 60 metros de eslora. El nivel de reparación de estos barcos no tiene nada que ver con los niveles de reparación que se podían hacer en barcos de menor eslora, que eran los únicos que se podían izar con un Travelift de 150 Toneladas. Con lo cual ¿quién sale ganando? En mi opinión todo el sector náutico. Los propios industriales se están capitalizando con unas herramientas que son capaces de sacar un barco de gran eslora en los que ellos pueden trabajar. Las empresas que tenían capacidad de por sí, ahora tienen la posibilidad de trabajar en barcos muy grandes y hacer ofertas en un segmento al que antes no podían acceder porque no tenían las herramientas suficientes."

to increase as they have done. There were 15- to 20-metre boats here before and a fair-to-middling level of refit and repair. That had to be changed, and the only way was to provide the tools and facilities necessary to boost the offer and significance of refit and repair in Mallorca. And that entails investment."

Q: When you say machinery, what exactly are you referring to?

A: "Basically, Travelifts. There used to be just the one Travelift with a capacity for 150 tonnes. Now we have a 700T Travelift (between four and five times greater capacity), alongside the 30T, 100T, 150T and 200T Travelifts operating on the 70,000m² hardstanding".

Q: What does that mean?

A: "That we've changed the product, to a certain extent. We can easily haul out a 60-metre 680-tonne superyacht. The refit and repair of these yachts has got nothing to do with that of smaller boats, which were the only ones a 150-tonne Travelift could cope with. So, who comes out winning? In my opinion, the entire nautical sector. Companies are making the most out of having the facilities to haul out a S/Y. Sector leaders can now work on superyachts and offer their services to this market, something they couldn't do before because they didn't have the sufficient tools to do so".

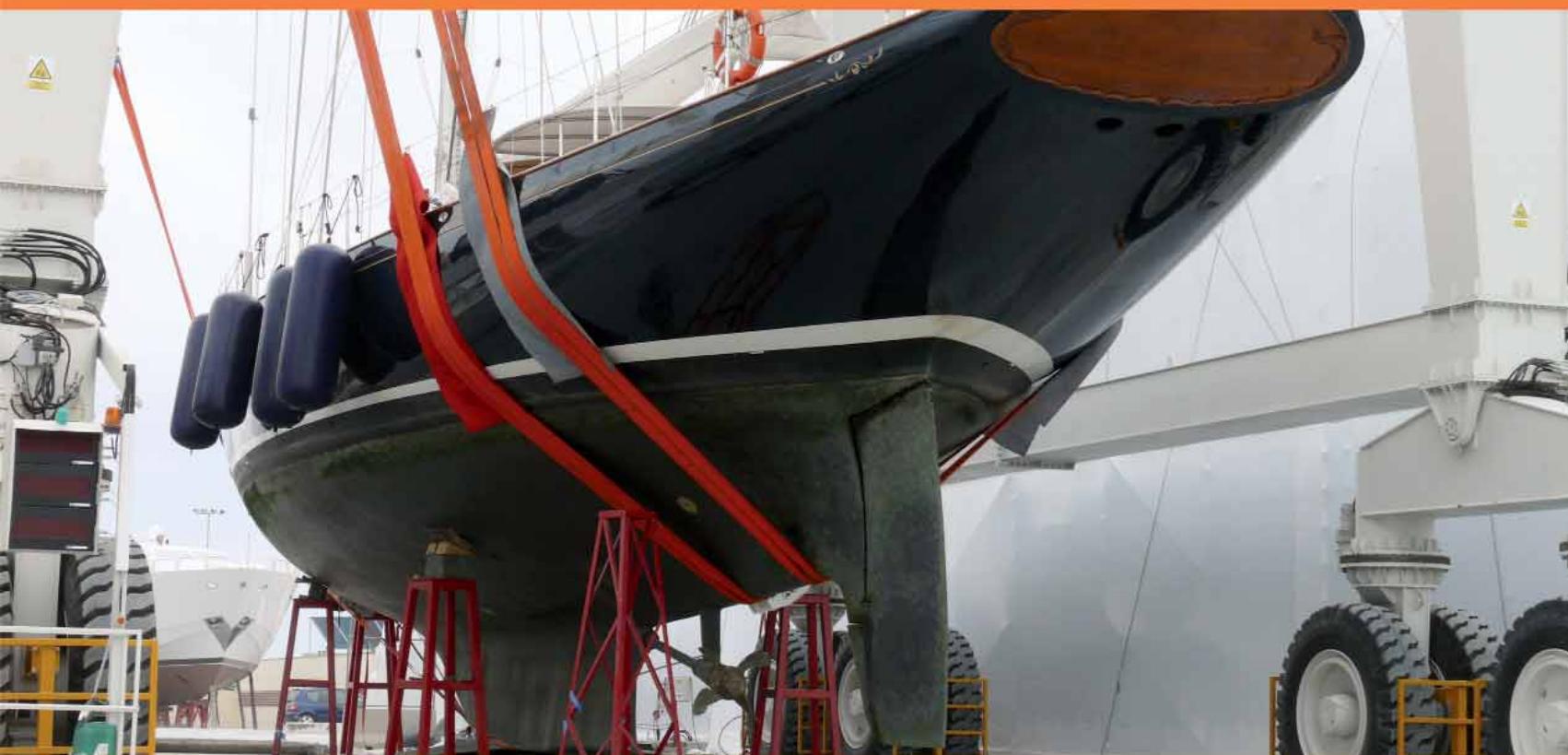
Q: But didn't Astilleros Mallorca offer these services?

A: "Astilleros Mallorca is a refit and repair yard with 4 cranes that can haul out large yachts, but just for the demand it receives."

STP is conceptually different as it manages a technical area offering trave-



THE ASTILLEROS DE MALLORCA REFIT TEAM
NOW OFFER PROFESSIONAL SUPPORT
IN BOTH ASTILLEROS AND STP



Astilleros STP Office: Ivan Salas
Astilleros Main Office: Stefan Enders

T. +34 971 71 06 45
info@astillerosdemallorca.com



www.astillerosdemallorca.com

A S T I L L E R O S D E
M A L L O R C A

The Mediterranean Refit and Repair Yard for Luxury Yachts, Sales & Power, Classic & Modern

P: ¿Pero Astilleros Mallorca no tenía esa capacidad?

R: "Astilleros Mallorca que es una empresa de reparación tiene 4 carros que le permiten sacar barcos de un alto tonelaje, pero es para atender su propia demanda de reparaciones. STP es conceptualmente diferente ya que es una empresa que gestiona esta área técnica donde se prestan a los industriales los servicios de travelift, varada, amarre, agua, electricidad, aire a presión, coberturas etc. A todos los industriales del sector de reparación incluido Astilleros de Mallorca. Esto ha permitido que STP haya dado un impulso importantísimo al sector de reparación náutico, dando las herramientas necesarias para poder desarrollar y realizar un trabajo de reparación y mantenimiento por parte de las empresas reparadoras que teniendo una buena calidad industrial, no podrán realizar por falta de toda esta infraestructura".

P: ¿Cuál es la media de esloras que se sacan ahora en STP?

R: "Tenemos una media de 30 a 40 metros de eslora, pero hemos sacado un barco de 55 y otro de 60 que pesaba 680 Toneladas, por tanto la media ha aumentado considerablemente y esto es muy importante porque el nivel de reparación y el volumen de trabajo es exponencial a la eslora".

P: ¿Aquí hay 1.500 personas trabajando o estoy mal informado?

R: "Efectivamente aquí entre 1.400 y 1.500 personas que en plena temporada trabajan en el recinto. Pero hay más. Aquí no entra nadie que no esté debidamente censado y acreditado, ni ningún trabajador que no esté dado de alta, con S.S. y todos los requisitos que establece la Ley para poder trabajar".

P: ¿En qué régimen trabajan y qué relación mantienen con STP?

R: "Aquí empresas o autónomos. Hay seis mil metros cuadrados en naves, de los cuales nosotros gestionamos directamente dos mil y el resto es utilizado por unas 24 empresas que tienen aquí sus locales u oficinas. Tenemos censadas 340 empresas. Aquí no puede trabajar cualquiera que no esté debidamente censado por nosotros y por la Autoridad Portuaria. A partir de ahí, si cumple todos los requisitos puede desarrollar su actividad en el recinto. De hecho, sólo se puede entrar con una autorización, expedida a las empresas autorizadas. Todo el recinto está perimetrado, y vallado y con 24 horas de seguridad".

P: Es algo que se percibe inmediatamente en la garita de entrada.

R: "La razón es sencilla. Esto es un polígono industrial náutico, donde hay mucha actividad, donde se trabaja con maquinaria y con producto que tienen niveles complicados de riesgo. O se tiene todo en regla o aquí podríamos tener niveles indeseados de problemas. Aquí trabajamos con andamiajes elevados, con barcos, gente que está encaramada, con pistolas de presión, etc.

P: ¿Los fosos son elementos de seguridad?

R: "Los fosos son importantísimos. Aquí antes había tres fosos y ahora tenemos seis de una envergadura importante con medidas escalonadas de 20 a 60 metros. El foso es esencial para los veleros de gran eslora, ya que te permite una protección adicional que no tienes con el apuntalamiento estándar".

P: ¿En seguridad dónde se han dado los pasos más importantes?

R: "Vigilancia 24 horas, todo el tema contra incendios sobredimensionado, la normativa interna que establece la forma de trabajar y los procedimientos

lifts, hardstanding, mooring, water, electricity, compressed air, yacht coving, etc., to the entire refit and repair sector, including Astilleros de Mallorca. This has enabled STP to give an important boost to the nautical refit and repair sector by providing the means for refit and repair companies to operate and guarantee top quality, which they wouldn't be able to do without this infrastructure".

Q: What's the average length of yachts hauled out at STP now?

R: "Between 30 and 40 metres, but we've hauled out a 55-metre S/Y and another 60-metre 680-tonne S/Y, so the average length has increased considerably. This is important because the level of refit and repair is proportional to LOA".

Q: Am I right in thinking that around 1,500 people work here?

A: "Yes, in high season between 1,400 and 1,500 people work on site. It goes without saying that all of them are duly authorised, registered for social security and meet all the legal requirements to work".

Q: What's their employment situation and what relation do they have with STP?

A: "There's a mix of companies and freelancers. Out of a total of six thousand square metres of workshops, we directly manage a third and the rest are used by 24 companies whose premises or offices are here. There are 340 registered companies altogether. First you must register with STP and the Port Authority. Then, if all requirements are met, you can start operating on site. In fact, you can only access the shipyard with an authorised ID card. The premises are enclosed by a perimeter fence and there's 24-hour security".

Q: You can notice the security straight away at the entrance barrier.

A: "The reason for that is simple. This is a nautical industrial estate, where there's a lot of activity with high-risk materials and machinery being used. If everything is well controlled, we avoid any undesirable problems. Here we work on high scaffolding, with yachts, compressors, and so on".

Q: Are the keel pits a safety measure?

A: "The keel pits are vital. There used to be three, but now we have six ranging from 20 to 60 metres. Keel pits are essential for superyachts, as they provide extra protection you don't have with conventional shoring".

Q: What have been the most important steps taken regarding safety and security?

A: "24-hour security, the extensive fire protection system, the internal policy specifying not only work practice, but also all the incident action plans, and all internal policies, in fact. In our two years here, we've been ISO 9001 and ISO 14001 certified, and approved by the Lloyd's Register for Health and Safety in the Workplace. We've made a sizeable investment. Our ultimate goal is the client."

Q: And they're not any old clients, are they? They are discerning clients who could choose any port in the world...

A: "Exactly. Unless we provide quality, it's not worth embarking on such a



HIGH GLOSS & PROTECTION FOR PAINT AND GELCOAT SURFACES



Before - Shinemar Treatment



After - Shinemar Treatment

Constant research and development in the fields of **Polymers** and **Nanotechnology** has created the reliable **SHINEMAR SYSTEM**.

- Extends the life of your finish.
- Reduces maintenance.
- Prevents impurities sticking to the surface.
- Quality service at a cost effective price.



C/ Muelle Viejo SN - 07012 Mallorca (SPAIN) Tel.: 00 34 652 991 392
www.shinemar.com – email: info@shinemar.com

para incidencias, toda la regulación interna. En los dos años que llevamos nos hemos certificado en ISO 9.001, en ISO 14.001 y en ISO 18001 de Riesgos Laborales. No por cualquiera. Nos ha certificado Lloyd's que es la empresa que certifica a nivel náutico. Hemos hecho una inversión importante. Tenemos claro que el objetivo final es el cliente."

P: Qué no es un cliente cualquiera. Es un cliente selectivo que puede elegir cualquier puerto del mundo...

R: "Efectivamente. O damos calidad o mejor no embarcarse en este nivel de empresa. O damos calidad absoluta con industriales, cualificados y homologados por la CEE, o estamos condenados al fracaso."

P: ¿Cuál es el nivel de servicio directo que presta STP a los barcos?

R: "Depende. Una vez que el barco viene, bien a través del Capitán que nos ha contactado directamente o bien a través de una empresa reparadora que ha contactado el armador, empieza nuestro trabajo. Le pondré un ejemplo: Pinmar o Astilleros Mallorca nos hace una petición de varada en nuestras instalaciones, entonces nosotros solicitamos toda la documentación necesaria, de qué barco se trata, características, quién es el responsable etc. Una vez que tenemos todo esto en regla sacamos el barco del agua y lo apuntalamos de acuerdo con una normativa completa. STP dispone de un servicio de ingeniería que certifica la izada del barco y su apuntalamiento de acuerdo con los planos. Una vez que está apuntalado con la certificación del Ingeniero Superior y Estructurista, le damos agua, electricidad, aire a presión, servicio de seguridad y toda la normativa STP. No pueden subir abordo sin escalera"

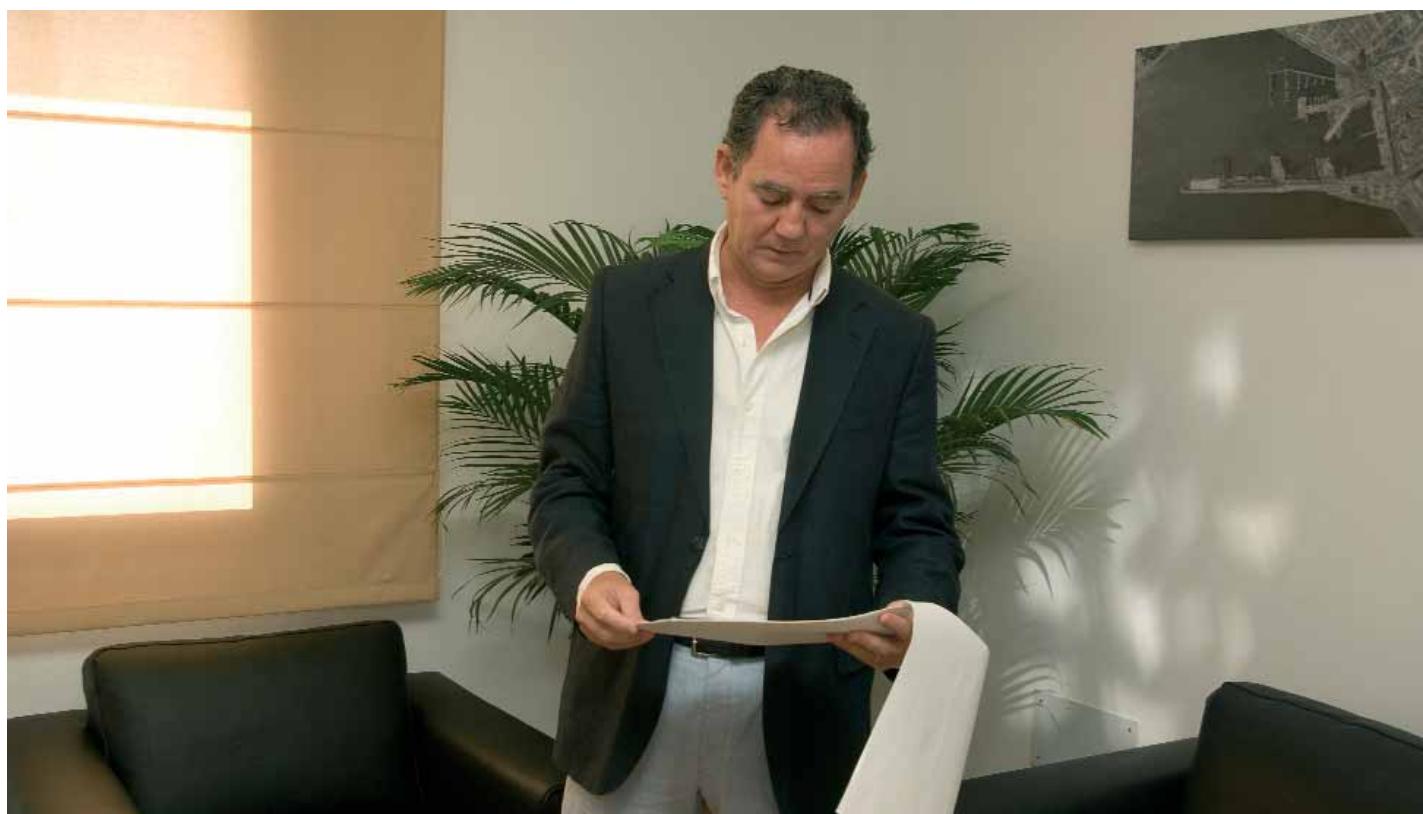
high-level business. If we didn't offer outstanding quality with specifically chosen experts meeting all EU standards, we'd be doomed to failure".

Q: What are the direct services that STP offers to yachts?

A: "It depends. Sometimes, but not always, we do topside repairs. Once a yacht comes in, either because the captain contacted us directly or the owner got in touch with a repair company, our work begins. Let me give you an example: Pinmar or Astilleros Mallorca tell us that a yacht needs a dry dock at our facilities. We then ask for all the necessary paperwork, the yacht's name, her owner, etc. Once we have sorted this out, we lift the yacht out of the water and shore her in accordance with regulations. STP has an engineering service that registers the haulout and shoring according to the boat's plan. Once the yacht is ashore, we supply her with water, electricity, compressed air and a surveillance service. All STP regulations are applied, for example, authorised boarding ladders must be used, any structures fitted must be STP-certified and properly regulated. If wind conditions were fierce, a waterspout for instance, things could get very complicated. That's why everything must be regulated and controlled".

Q: The STP insurance policy must be enormous.

A: "You could say that! Four billion euros cover and two billion loss rate. One thing is clear: we know this is a technical area, a nautical industrial estate, where tricky work is undertaken and the only way to reduce risks is by prevention. This entails the implementation of suitable regulations, standards and action plans. It's important not to let certain things take place



"STP garantiza una política de servicio de calidad, segura, regulada y de acuerdo con las directrices de APB". / "STP guarantee regulated, safe, quality services in accordance with APB guidelines".



"Para un armador venir a Mallorca es facilidad y tranquilidad". / "For an owner, a stay in Mallorca is relaxing and trouble-free".

homologada, si ponen estructura debe estar certificada por nosotros. Caso de que haga viento, un cap de fíbló por ejemplo, en definitiva condiciones climatológicas adversas, la cosa podría complicarse mucho y es por eso que toda esta actividad tiene que estar regulada, controlada y normatizada.

P: Me imagino que la póliza de STP debe ser gigantesca.

R: "Importantísima. Seis millones de cobertura de siniestralidad. Una cosa está clara: sabemos que esto es un área técnica, un polígono industrial náutico, donde se trabaja con temas delicados. La única manera de reducir riesgos es la prevención. El establecimiento de normativas y la reglamentación adecuados. Es importante no dejar que se hagan según que cosas, y que todo lo que no es reparación pura y dura quede centralizado en nosotros. Con ello minimizamos el riesgo que pudiera existir."

P: ¿Gestionan ustedes las reparaciones que no están previamente planificadas y contratadas?

R: "STP no gestiona las reparaciones, esto corresponde al capitán, armador o la empresa de "management", STP gestiona el espacio tanto en tierra como en amarre. Piense que aquí las reparaciones son muy importantes y no viene casi nadie a pedir qué pasa o cuánto cuesta. Como tampoco viene nadie a trabajar por su cuenta. A quienes asesoramos más es a las empresas radicadas en el recinto sobre si pueden estar más tiempo del inicialmente estipulado o si pueden trabajar con una determinada maquinaria. En STP no se permite trabajar con ninguna maquinaria que no esté controlada. Aquí antes trabajan varias empresas de grúas, por ejemplo, de forma aleatoria, se cruzan

and to ensure that anything that isn't pure refit and repair falls on our shoulders. That's how we can minimise any potential risks".

Q: Do you carry out on-the-spot or non-contracted repairs?

A: "STP doesn't manage the refit and repair, that corresponds to the captain, owner or management company. Remember that refit and repair is very important here and hardly anybody stops by for a quote or to see what's going on. Neither does anybody come along to work independently. Who we advise the most are companies located on site about whether they can extend their initial contract or work with certain machinery. At STP, machinery can't be used unless there's a strict control. There used to be several crane operators here operating haphazardly, getting in each other's way and causing never-ending disputes. That's all water under the bridge now".

Q: Apart from safety, security and machinery, which other improvements would you highlight?

A: "There's a whole range of improvements across the facilities. We've fenced off the entire site, we've fitted the entire boatyard - a total of 105,000 square metres, of which 70,000 is hardstanding - with 40cm double wire mesh for concrete reinforcement to support the weight of the Travelifts. We've installed a waste collection and separation system, as well as an extensive fire protection system, we've made the workshops secure, we've installed a pressurised seawater main for the yachts, we have state-of-the-art pedestals with Wi-Fi, telephones, electricity, compressed air, etc. In summary, investment geared towards the user, albeit the client, as well as

ban por medio, había conflictos permanentes. Esto se acabó."

P: Además de la seguridad, la maquinaria, el control del recinto ¿qué otros elementos de mejora destacaría?

R: "En lo que es la explanada tenemos muchas mejoras más. Hemos perimetrido todo el recinto, hemos hecho toda la explanada nueva, en total 105 mil metros cuadrados, de los cuales 70 mil son terrestres, con doble mallazo en zonas con 40 centímetros de hormigón con movimiento para poder aguantar el travelift. Hemos puesto canalización de residuos para que vayan a decantadores, hemos puesto una instalación importante contra incendios, hemos dotado de seguridad a las naves, damos servicio de agua salada a los barcos, tenemos torretas de última generación con WIFI, telefonía, agua, electricidad, presión, etc. Por lo tanto hemos hecho una inversión enfocada al usuario, al cliente, y también al industrial para que pueda desarrollar de manera profesional su actividad."

P: ¿La estación de servicio es de reciente construcción?

R: "Dentro de la oferta que planteamos, se incluyó una estación de servicio. Primero hicimos la obra y, al final de ésta, construimos la estación de servicio, con dos depósitos de 50 mil litros con sus surtidores. Dos de gran caudal, con 250 litros por minuto y seis que dan una caudal de 80 litros minuto. Además esta estación dispone de una gran área de maniobrabilidad que no tiene ninguna otra estación de servicio."

P: ¿Se nota la crisis con clientes de estos niveles?

R: "Bueno ... la crisis está presente en éste y en todos los segmentos. Aquí

towards the companies so they can offer highly-professional services".

Q: Was the fuel dock built recently?

A: "Part of the bid we made included a fuel dock. We project managed and constructed the fuel dock, which features two 50,000-litre tanks. There are two high-flow 250 litres per minute pumps and four 80 litres per minute pumps. What's more, the manoeuvring space is unlike any other fuel dock".

Q: Have you noticed the crisis hitting this high-level clientele?

A: "Well, the truth is that the crisis is pretty much affecting all sectors to a certain extent. Here it's not as hard-hitting, though. Where is it more obvious? Well, sometimes payments are late and sometimes yachts stay here for less time, as the refit and repair is less extensive. But in general, the companies we work with are more than happy".

Q: What's the average stay of a boat at STP?

A: "We're talking about three months if refit or repair is involved".

Q: With another 10 years of concession to go, what's on the horizon?

A: "Eleven years to be exact. From the outset, we have strived to provide quality and we aim to continue in this direction. The initial project involved an investment of 16 million euros. Our goal is to keep on offering top-quality facilities for our clients and the companies working here. Already the number one boatyard in the Mediterranean, we now want to be known as one of the best in the world. This is truly possible, not only because of the high-rate technical services we offer, but also because Palma boasts unbeatable infrastructure and logistics: an international airport just ten minutes



Campuzano frente al edificio de STP conversando con uno de los operarios. / Campuzano in front of STP building talking with an employee.

se nota menos. ¿Dónde se nota? Pues que a veces se tarda más en pagar y que la estancia en varada como consecuencia de las reparaciones es más corta, debido a que este año muchas reparaciones son más pequeñas o menos voluminosas. Pero en general, los industriales que trabajan con nosotros están encantados."

P: ¿El tiempo medio de estancia de un barco en STP?

R: "Cuando hay reparación estamos hablando de tres meses."

P: Aún quedan 10 años de concesión ¿qué proyectos tienen?

R: "Quedan once. Nosotros desde el principio hicimos una apuesta importante por la calidad. Queremos seguir dando calidad. El proyecto básico se ha entroncado con una inversión de 16 millones de Euros. Nuestro objetivo de futuro es seguir dando Calidad, seguir ofreciendo las mejores instalaciones para los clientes y las empresas industriales que trabajan aquí. Nuestra meta es que esta área técnica siga siendo no sólo la mejor del Mediterráneo, sino una de las mejores del mundo. Ello es posible porque estamos en el top como área técnica, pero también porque Palma dispone de una logística e infraestructuras immejorables: aeropuerto internacional a escasos diez minutos de STP, climatología, hoteles, restaurantes, campos de golf, cultura náutica y cultura industrial en el sector náutico. Para un armador o capitán de barco, venir a Mallorca es facilidad y tranquilidad. Nos hemos puesto a un nivel que muy pocos sitios en el mundo pueden ofrecer. Nuestro reto es mantener ese nivel de Calidad que no se da en ningún sitio."



"Hemos cambiado el producto". / "We've changed the product".

from STP, an incredible climate, hotels, restaurants, golf courses, it's an important yachting hub, and it offers an array of nautical services. For an owner or captain, a stay in Mallorca is relaxing and trouble-free. We have credentials that few others in the world can match. Our aim is to maintain these quality credentials that are unavailable anywhere else".



Pure and simple

Pure's specialist project management and simple hands-on approach...

...will ensure a clear, accurate and complete client service...

...to the highest possible standard, on-time and on-budget.

What could be simpler than that?

Contact Nic Clarke for the uncomplicated facts



Mobile +34 627 813 580
E fax +44 (0)845 127 5095
office@pureyacht.com

www.pureyacht.com



Tomaron parte 18 megayates, con esloras entre 24,5 y 51,6 metros

GLYSS **dominó la** **HORUS SUPERYACHT**

El impresionante Gliss de 32 metros de eslora, diseñado por Phillippe Briand y construido por Royal Huisman, resultó vencedor en la clasificación general de la Horus Superyachts 2009 celebrada en la bahía de Palma los días 24 a 27 de junio.

TEXTO: JAF / FOTOS: WALTER OBIOL Y ARCHIVO SUPERYACHT CUP

A NIVEL DEPORTIVO, LA GRAN NOVEDAD de esta edición ha sido la participación de toda la flota en una única clase que regida por el 'Bucket Rating System', usado para establecer tiempos de salida individuales para todos los veleros.

Se trata de un sistema probado con éxito en la St. Barth Bucket, en Guadalupe, y que según cuentan favorece que las clasificaciones generales sean muy ajustadas, a pesar de la vasta diferencia de diseños y esloras habitual en la flota de megayates, donde hay veleros que tienen literalmente el doble de eslora que otros. En esta edición han tomado parte 18 megayates, con esloras entre 24,5 y 51,6 m.

A lo largo de los días de competición los yates abandonaban el puerto entre las 11:00 y las 12:00 y a las 13:00 se daba la salida a la regata: el primero en salir era el yate más lento, seguido por todos los demás en orden inverso a su velocidad media.

Entre las 16:00 y las 18:00 todos los barcos volvían a atracar para que las tripulaciones pudieran disfrutar de los eventos sociales planificados por la organización de la regata.

Una barbacoa caribeña ofrecida por la revista The Yacht Report y una paella gigante fueron algunas de las oportunidades de "networking" y distensión previstas. Fiestas, barbacoas y cócteles acompañaron las salidas al mar, en un evento que, en 2007, -según apunta la Cámara de Comercio-

GLISSL DOMINATES HORUS SUPERYACHT CUP. The impressive 32-metre Royal Huisman Gliss, designed by Phillippe Briand, was the outright winner of the 2009 Horus Superyacht Cup, held in the Bay of Palma between 24th and 27th June.

On a sporting level, new this year was the 'Bucket Rating System', which provides yachts with an individual starting time for each pursuit race. The idea was successfully tried out at the Saint-Barths Bucket Regatta and streamlines overall classifications, despite the huge difference in design and length in a typical superyacht fleet, where some boats are literally twice as long as others. Eighteen superyachts between 24.5m and 51.6m took part in this year's SY Cup.

On competition days, the yachts would set sail from the port between 11am and midday, and at 1pm the race would get underway: the first to set off would be the slowest yacht, followed by the others in reverse order according to their average speed.

Between 4pm and 6pm all yachts would return to port, so crew members could enjoy the social events scheduled by the race organisers. A Caribbean-themed barbecue held by The Yacht Report magazine and an enormous paella were just some of the networking opportunities and chillout times programmed. Parties, barbeques and cocktails mixed with three spectacular days of racing at an event which in 2007, according to



A pesar de lo que puede apreciarse en la imagen, la distancia entre ambos barcos era más que segura. / Although the photo may hint otherwise, the distance between both boats was more than safe.

movió en Mallorca 30 millones de euros.

A lo largo de los tres días la competición transcurrió con normalidad, pero el último día resultó ideal desde el punto de vista meteorológico, con un embat de 17 nudos que se mantuvo constante a lo largo de la jornada.

La clasificación final quedó como sigue:

1º - Gliss · 2º - Antara · 3º - Wally Open Season.

La regata había comenzado oficialmente el 24 de junio con un cóctel de bienvenida reservado a participantes, autoridades locales. A la recepción asistieron entre otros el presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares,

the Mallorca Chamber of Commerce, brought 30 million euros to the island. Two light to moderate days were followed by a sparkling day blessed with 18 knots of onshore breeze, giving the fleet excellent racing conditions. The final classification was as follows:

1st - Gliss · 2nd - Antara · 3rd - Wally Open Season.

The regatta officially kicked off on 24th June with a welcome cocktail exclusively for participants and the local authorities. The reception was attended by Francesc Triay, Director of the Balearic Port Authority, Miquel Nadal, Minister of Tourism, and Patrick Whetter, Director of the

Francesc Triay, el conseller de Turisme, Miquel Nadal y Patrick Whetter, director de la regata. También representantes del sector, entre ellos la presidenta de la Asociación de Empresas Náuticas de Baleares, Margarita Dahlberg. Este año la Horus Superyacht Cup ha tenido un nuevo emplazamiento. Gracias al acuerdo alcanzando con la Autoritat Portuària de Baleares por tres años, la regata ha pasado del Dique del Oeste, donde se celebró en los últimos años, al Moll Vell, justo enfrente de la Llotja. Esta situación ha facilitado una interesante proximidad con el centro de la ciudad a los aproximadamente 500 tripulantes y participantes (propietarios, patrocinadores, invitados...). El acceso al Moll Vell, durante el evento, estuvo supeditado a acreditación previa. Pero el sábado 27 se abrieron las puertas al público en general. Una de las novedades de este año ha sido ver la regata desde una golondrina por sólo 10 Euros.

HISTORIA DE LA SUPERYACHT CUP

En 1993, dos ex capitanes de yates, Patrick Whetter y su compañero Spike Thompson, pusieron en marcha un negocio de limpieza y reparación de

Superyacht Cup, amongst others. Sector representatives present included Margarita Dahlberg, Director of the Association of Balearic Nautical Companies.

This year the Horus Superyacht Cup also settled into a new venue. Thanks to a three-year agreement signed with the Balearic Port Authority, the regatta moved from the Dique del Oeste, where it was held in recent years, to the Moll Vell dock, just opposite La Llotja in the heart of Palma. An unrivalled location for the approximately 500 crew members and participants (owners, sponsors, guests, etc.). Access to the Moll Vell during the event was subject to prior accreditation, but doors opened to the general public on Saturday 27th June. Another new feature of the 2009 Cup was the opportunity to follow the race from a cruiser for a fee of just ten euros.

HISTORY OF THE SUPERYACHT CUP

In 1993, two former yacht captains, Patrick Whetter and Spike Thompson, launched a sail service and repair company. They decided to arrange an end-of-season party for their friends who were about to



Preciosa imagen tomada desde la aleta. Invita a dar un par de vueltas al mundo. / Breathtaking photo taken from astern. It makes you want to sail the seven seas.

Casi 500 tripulantes y participantes

Almost 500 crew members and participants

Una regata diferente a las demás

A regatta unlike no other



velas. Decidieron organizar una fiesta de final de temporada para todos sus amigos, que estaban a punto de dejar el mar Mediterráneo para dirigirse hacia el Caribe. La fiesta se convirtió en un evento anual y, como todos los invitados trabajaban en yates o eran sus clientes, lo lógico era organizar una sencilla competición de yates, dándole así una razón a la fiesta: la entrega de premios. La primera regata 'Big Boat Cup' se celebró en 1995 con cuatro yates participantes.

La idea de participar en la regata se tomaba muy en serio y muchos de los yates participaban en ella sin que sus propietarios estuviesen presentes. Por ello se concibió una nueva estrategia, más segura y sencilla. Los yates más pequeños y más lentos salen primero, los grandes y más rápidos salen después, a intervalos temporales específicos, y tratan de alcanzarlos. Modificando los intervalos y horarios en función de los resultados, después de las competiciones del día 1 y 2, el horario de salida de los yates del día 3 se podría calcular de forma más precisa, consiguiendo que todos los yates terminasen "casi juntos" para poder proclamar un ganador.

La 'Big Boat Cup' se hizo cada vez más conocida, el número de participantes aumentó cada año y la entrega de trofeos se convirtió en la excusa excelente para quitarle el polvo a la americana elegante y, para las chicas, para comprar un nuevo vestido de noche. El evento adquirió prestigio y muchos se enteraron de esta regata tan diferente a las demás.

Las empresas náuticas locales año tras año habían aumentado su apoyo y presencia en el evento, y gracias a su colaboración fue posible hacer frente a unas exigencias de catering y organización más complejas debidas a un

leave the Mediterranean and set sail for the Caribbean. The party turned into an annual event and, seeing that all guests worked on yachts or were clients, the next logical step was to organise a simple yacht race, giving the party a focal point: the prize-giving ceremony. The first 'Big Boat Cup' took place in 1995 with four yachts taking part.

The idea of participating in a race was taken very seriously and many yachts took part without their owners being present. Therefore, a new strategy was born - safer and more simple. Smaller yachts would set sail first and, at specific time intervals, larger and faster yachts afterwards in an attempt to catch them up. By modifying the intervals and timetables according to results, after competition days 1 and 2, the starting time on day 3 could be calculated more precisely, meaning that all yachts would finish "almost together" in order to proclaim a winner.

The 'Big Boat Cup' became more and more famous, the number of participants increased year by year and the prize-giving ceremony turned into the perfect excuse to dust off that stylish jacket from the back of the wardrobe, and for the girls a chance to splurge out on a new evening dress. The event gained prestige and many people cottoned on to this regatta unlike no other.

INCREASING SUPPORT

Year by year, local nautical companies increased their support and presence at the Cup and thanks to their collaboration, the increasingly com-

IB'S Marine Electric



TIENDA ESPECIALIZADA EN MATERIAL ELECTRICO NAVAL

Distribuidor de componentes electrónicos,
eléctricos, industriales y de mantenimiento.

Empresa eléctrica especializada en
reparaciones e instalaciones navales.

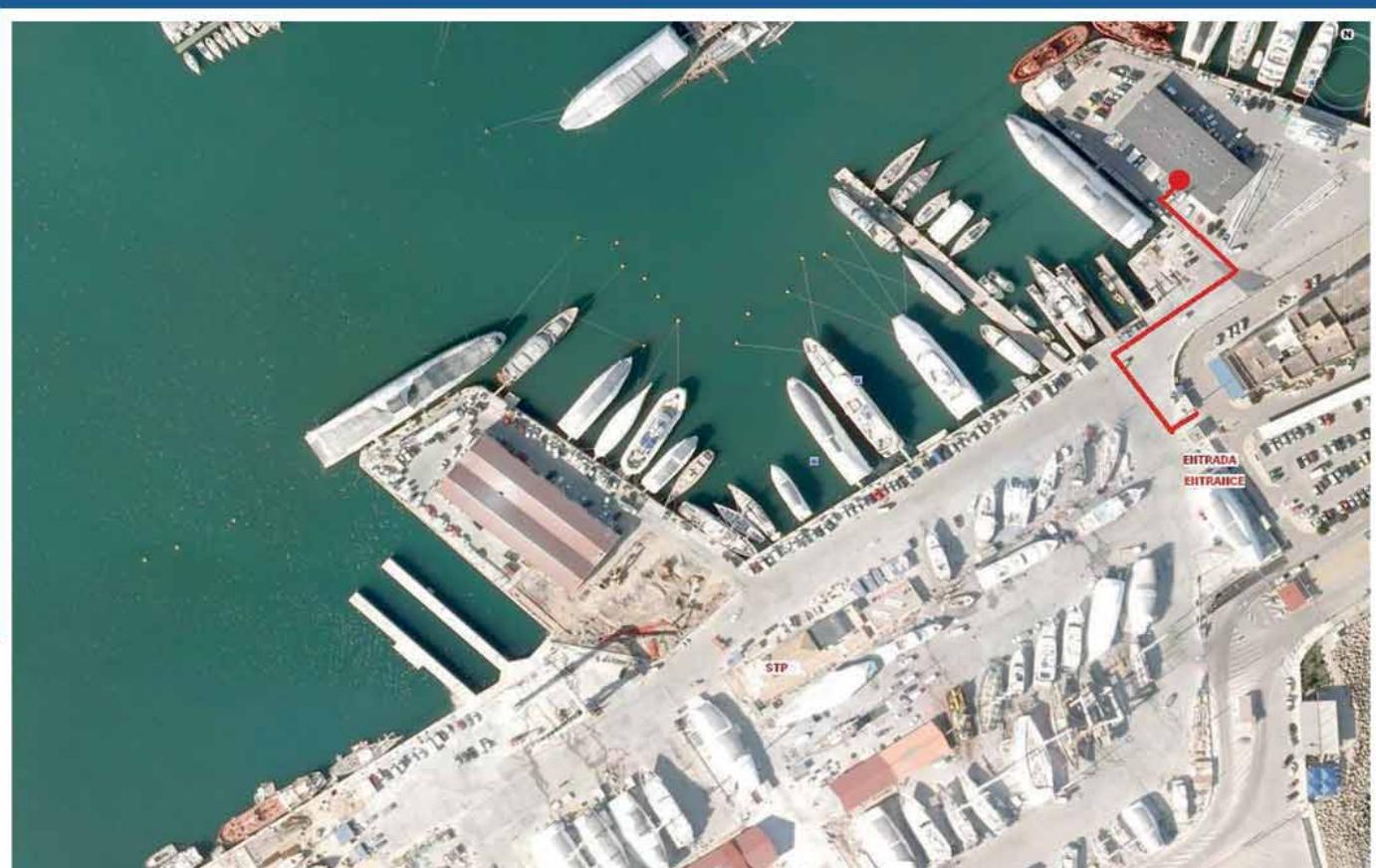
LOCALICENOS EN MUELLE VIEJO
(VARADERO PALMA)

MARINE ELECTRICAL SHOP

High service supplier of electronic components,
electrical parts, industrial and maintenance.

Our company carries out complete marine
electrical fittings and installations.

LOCATE US AT MUELLE VIEJO
(OLD QUAY)



IB'S MARINE ELECTRIC S.L.
Muelle Viejo-Espigón Consigna, s/n
07012 Palma de Mallorca - Islas Baleares (Spain)
Tel. / Fax: +34 971 72 90 76

Móvil:
+34 649 708 708
+34 669 496 520
www.MarineElectric.es

E-mail:
info@MarineElectric.es
David@MarineElectric.es





Condiciones ideales para cualquier barco, aunque la goleta, con todas sus velas, necesitará algo más que brisas. / Ideal conditions for any boat, although schooners - with their many sails - will need more than just a light breeze.

número de yates muy superior con respecto a las primeras ediciones. Aún así, el espíritu del evento siguió siendo el mismo: disfrutar de unos días de navegación en la preciosa Bahía de Palma y divertirse en los actos sociales de la tarde y de la noche.

Durante los años siguientes a su apertura, el negocio de reparación y restauración de yates se había convertido en una empresa de producción de velas, que se vendió en 2007. Patrick continuó trabajando en la Superyacht Cup, ahora con un equipo de cuatro personas a tiempo completo. El calendario de la final de la America's Cup en Valencia proporcionó la oportunidad perfecta para subir la regata de nivel, introduciendo a más patrocinadores, mejorando la calidad de los eventos sociales, del entretenimiento y las instalaciones para una flota de más de 50 superyates y 3000 personas. La Superyacht Cup 2007 rompió todos los records y llamó la atención de los medios en todo el mundo.

Después del éxito de 2007, el equipo organizativo de la Superyacht Cup se integró en Informa Yacht Group, la empresa especializada en eventos náuticos de IIR, una de las agencias de organización de congresos, ferias y eventos a nivel mundial.

plex catering and organisation demands due to the ever-growing number of participating yachts could be met. Yet the spirit of the event remained the same as day one: to enjoy a few days of sailing in the stunning Bay of Palma and to have a ball at the evening and night-time social events.

The sail service and repair company eventually became a sail production facility and was sold in 2007. Patrick continued working for the Superyacht Cup, by then helped by a team of four full-time staff. The final of the America's Cup in Valencia provided the perfect opportunity to upgrade the regatta, introducing more sponsors, improving the quality of the social events, entertainment and facilities for a fleet of over 50 superyachts and 3,000 people.

The 2007 Superyacht Cup broke all records and received media attention from around the world.

After the success of 2007, the organising team of the Superyacht Cup joined the Informa Yacht Group, the company specialised in nautical events belonging to IIR, one of the world's leading agencies in event, congress and trade fair organisation.

THE COMPLETE SERVICE



Full underwater protective and antifoulings paint application specialist. Roller and airless. Services and repairs organized and carried out quickly, efficiently, on time, and in budget. Un rivalled “between season” quick turnaround mini refits.

Full refits, “a la carte” over 8 successful years of providing full shipyard services, specialising in refitting while undergoing paint and refinishing projects.

Please call or e-mail for a quick detailed budget and time estimate.





Francesc Triay, presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares

“El trabajo realizado por STP es una MEJORA para el puerto”

Francesc Triay, veterano político socialdemócrata que milita en las filas del PSIB, ha estado en casi todas las batallas y refriegas políticas de las últimas décadas. Como presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares ejerce su segundo mandato y esto le confiere una autoridad y unos conocimientos añadidos sobre los temas que trata.

TEXTO: JUAN A. FUSTER / FOTOS: WALTER OBIOL

EN ESTA ENTREVISTA FRANCESC TRIAY nos habla del puerto de Palma, de sus problemas y de un futuro a medio plazo que pasaría por la ampliación del Dique del Oeste, por la ampliación del muelle de Pelaires y por la reconfiguración del puerto para el amarre de grandes eslora. También nos

"STP'S WORK HAS BEEN A VAST IMPROVEMENT FOR THE PORT".

Francesc Triay Llopis, veteran left-wing politician and active member of the Balearic Socialist Party, has been involved in almost all political battles and wrangles over recent decades. Now in his second term as president of the



"La náutica deportiva en todos sus conceptos supera el 25% de nuestros ingresos". / "25% of our revenue comes from the yachting sector".

habla de las instalaciones de STP, valorando muy positivamente el trabajo realizado. Esta es la entrevista:

Pregunta: ¿Cree usted que algún día serán transferidos a las Comunidades Autónomas los puertos dependientes del Estado? ¿Qué opinión le merece la propuesta en este sentido que Unión Mallorquina hizo en el Parlament de Baleares? ¿Cómo está la situación?

Respuesta: "Esta es una decisión que es totalmente ajena a la Autoridad Portuaria. Corresponde al Gobierno español y al Parlamento español. Pero más allá del aspecto formal, lo que sí puedo decirle es que hoy por hoy esto no es previsible. No hay en las Comunidades Autónomas españolas una demanda de transferencia de los puertos de interés general a las CA".

P: Pero se solicitan transferencias de aeropuertos y han sonado voces en Cataluña y Baleares reclamando también los puertos, ¿cómo ve el tema?

R: "No es lo mismo. En los aeropuertos no existe ninguna participación de los organismos y poderes locales en la gestión. Ni siquiera existe una estructura a nivel de cada comunidad autónoma. Existe eso sí un poder centralizado en AENA, incluso con toda su financiación centralizada. En los puertos ya tenemos una larga experiencia de funcionamiento con una estructura descentralizada. Para los aeropuertos sería un gran paso adelante tener un sistema de gestión como el portuario. En los puertos de interés general el presidente es

Balearic Port Authority, he is a true expert within the nautical sector.

In this interview, Francesc Triay tells us about the port of Palma, its problems and its medium-term future, which will see the Dique del Oeste (West Dock) and the Pelaires Wharf extended and the port itself reorganized to berth superyachts.

He also talks about the STP facilities and rates the work carried out very positively. Here is the interview:

Question: Do you think the state-operated ports will ever be transferred to the autonomous communities? What's your view on the proposal made by Unión Mallorquina in the Balearic Parliament? What's the current situation?

Answer: "That's a decision totally out of the Port Authority's hands. It corresponds to the Spanish government and the Spanish parliament. Formalities aside, what I can say is that right now it's not on the cards. There's no demand for public-run ports to be transferred to the autonomous communities".

Q: But airports are being transferred and in Catalunya and the Balearics people are also asking for ports to be transferred. What's your view on the subject?

A: "It's a different kettle of fish. Local authorities and bodies play no role

nombrado por el Gobierno de la Comunidad Autónoma. En su Consejo de Administración, la Comunidad Autónoma tiene muchos más miembros que el propio Estado. El Estado está presente pero no para imponer decisiones, sino para tener un conocimiento permanente de lo que se está realizando. Es un sistema que podríamos llamar de cogestión y que muchos ministros han considerado como que estuviera ya transferido ya que realmente su capacidad de decisión sobre cada puerto es limitada".

P: Y los ingresos que se recaudan ¿adónde van a parar?

R: "La APB genera sus ingresos y los invierte".

P: ¿Es un ente autónomo en este sentido?

R: "Especialmente la APB. Porque con respecto al Fondo de Compensación Interportuario que existe, aunque no es de gran volumen, los puertos de Baleares de Interés General tienen tienen un saldo favorable. Es decir que recibimos más de lo que aportamos. Por tanto, todos los recursos que generamos todos se invierten y se gastan en la gestión de nuestros puertos y naturalmente en las inversiones que hay que realizar".

P: ¿Cómo a su juicio sería el puerto ideal de Palma?

R: "El puerto ideal sería un puerto que diera satisfacción a todos los sectores emergentes que son la náutica deportiva, lo que es la reparación y mantenimiento, los cruceros turísticos. Ello unido a ofrecer un servicio moderno, confortable cómodo a los pasajeros de las líneas regulares que

whatsoever in the management of airports. There's not even a structure on a regional level. Centralised power does exist in the form of AENA (Spanish Airports and Air Navigation), with fully centralised funding too. As for the ports, we have long operated with a decentralised structure. It would be a major step forward for the airports to be operated like the ports are. The president of a public-run port is appointed by the autonomous government. On a port's board of directors, there are many more members representing the autonomous community than the central government, the latter being there not to enforce decisions, but to have working knowledge of what is happening. It's a system we could call co-management and many ministers already consider that powers have been transferred as their decision-making capacities are actually rather limited".

Q: And where does the revenue earned end up?

A: "The BPA generates its revenue and then invests it".

Q: Is it a self-sufficient entity, then?

A: "The BPA especially so, because with respect to the Inter-port Compensation Fund, the state-operated ports in the Balearics have a positive balance, though it isn't a great amount. In other words, we receive more than we contribute. Therefore, all the revenue we generate is re-invested and spent on the management of our ports and, naturally, on any necessary investments".



"Los puertos de Baleares de Interés General tienen tienen un saldo favorable. Es decir que recibimos más de lo que aportamos". / "The state-operated ports in the Balearics have a positive balance. In other words, we receive more than we contribute".

ABSOLUTE



BOAT CARE



**PAINTWORK • VARNISH
POLISHING • ANTIFOULING**

MALLORCA BASED - EUROPE WIDE
Tel. +34 660 696 200 and +34 649 989 909
Email. info@absoluteboatcare.net
www.absoluteboatcare.net

Sole importers of



Seippel & Light Marine Insurance Broker SL • C/ Benito Feijoo 2, L6 • 07181 Portals Nous • Mallorca • tel +34 971 100 070 • www.seippelandlight.com
IB-S-046-MA

vian en buques que, a su vez, dan servicio en el suministro de mercancías. Este el puerto ideal, lo que ocurre es que después hay que dibujarlo, hay que financiarlo y hay construirlo".

P: ¿Complicado, no? Cada vez que se quiere hacer una actuación en el puerto se inician debates interminables.

R: "Claro. Es muy complicado. Es un régimen muy garantista. Todas las cuestiones medioambientales tienen un peso muy grande en todas las decisiones y autorizaciones para hacer obras en el mar, en el puerto. Tenemos un sistema muy participativo. Normalmente todas las obras son objeto de debate público y polémica que es tenida en cuenta a la hora de tomar las decisiones medioambientales. El tema medioambiental es clave. Y lo es a un nivel distinto, porque la Comunidad Autónoma no tiene competencia en materia medioambiental sobre los puertos de interés general, pero informa de una manera importante sobre la realización de las obras. Quiero decir con ello que la decisión final le corresponde al Estado. No al Ministerio de Fomento del que orgánicamente dependemos, sino al Ministerio de Medio Ambiente Rural y Marino. Esto, que es realmente es muy positivo porque garantiza el cumplimiento de las normativas, ralentiza mucho todos los procesos y la realización de las obras, aún cuando dispongamos ya de los recursos necesarios para hacerlas".

P: Es curioso como algunos proyectos portuarios no pasan del nivel de debate mediático. Algo de esto ocurrió con la reconversión del muelle viejo en zona de ocio ¿es así?

R: "Este proyecto no se llevó adelante por propia voluntad del jurado que debía dirimir las bases del concurso. Eran unas bases muy exigentes ya que el rendimiento económico de la zona de ocio debía financiar las obras de ampliación precisas para reponer las superficies que se habían sustraído a la actividad portuaria".

P: Difícil...

R: "No cuadraba".

P: Cambiemos de tercio. Nueva Ley de Puertos. He leído artículos, aquí y allá, que hablan de un malestar en el sector náutico de recreo ¿qué opina?

R: "Hay un proyecto del Gobierno que está en el Congreso de Diputados que yo entiendo no perjudica a la náutica deportiva. No dificulta ninguna de las trayectorias que hasta ahora se han mantenido pero es posible, no lo sé, que no recoja todas las expectativas en el sector que se habían creado. Este proyecto está sometido a un trámite parlamentario de pacto entre PSOE y PP y, por tanto, hoy por hoy no sabemos cual va a ser la redacción final de esta Ley".

P: ¿Cuál es el volumen de ingresos que representa la náutica deportiva y de recreo para la Autoridad Portuaria de Baleares, cual es la proporción con respecto a otros ingresos?

R: "La náutica deportiva es una actividad que está cogiendo peso dentro de los ingresos totales de la Autoridad portuaria. Principalmente porque los concursos que tenemos para la adjudicación de las concesiones que terminan, actua-

Q: In your opinion, what would the ideal port of Palma be like?

A: "The ideal port would satisfy all the up-and-coming sectors, by which I mean yachting, refit and repair, and cruise ships. Add to this a modern and comfortable service for ferry passengers and commercial ships alike. This would be my ideal port. What comes next is to plan, finance and construct it".

Q: Complicated, isn't it? Whenever any plan is suggested for the port, never-ending debates arise...

A: "Indeed, it's very complicated. We're dealing with a strong public-interest philosophy. Environmental issues carry substantial weight when planning and authorising works at sea or in the port. Public opinion plays a major role. All works are usually subject to public debate and controversy and this is taken into account when making decisions which affect the environment. The question of the environment is crucial but on a different level. Autonomous communities have no powers when it comes to environmental issues in state-run ports, yet they do monitor and report on the works in progress. What I mean by this is that the ultimate decision is taken by central government. However, not by the Ministry of Public Works, which is responsible for ports, but by the Ministry of the Environment and Rural and Marine Affairs. Although this is excellent because it guarantees that all regulations are observed, it also seriously delays processes and ultimately the works, even though we may have the necessary resources to carry them out".

Q: It's strange how some projects never get past the media discussion stage. That's what happened with the conversion of the Muelle Viejo into a leisure zone, isn't it?

A: "That project didn't go ahead due to the express wish of the jury responsible for the terms of the bid. The terms were highly demanding as revenue from the leisure zone would have had to finance the necessary extension work to replace the surface area taken away from port activity".

Q: Difficult...

A: "It just didn't balance out".

Q: Moving on to the new Ports Law. I've read the odd article mentioning certain unease in the yachting sector. What do you think?

A: "There's a government bill awaiting approval that I understand is not against the interests of the yachting sector. It doesn't upset any of the advances made so far, but maybe, I'm not too sure, it doesn't exactly include what the sector had hoped for. This bill is subject to a joint PSOE-PP parliamentary motion, so we still don't know what the final text of the Law will include".

Q: What is the turnover from the yachting sector for the Balearic Port Authority, and what is it in percentage terms of total revenue?

A: "Yachting is an activity with increasing importance in the Port Authority's turnover. Mainly because the tenders we put out for expiring licences really boost the annual fees. Alongside this, there's the increase in

THE SUPERYACHT CUP



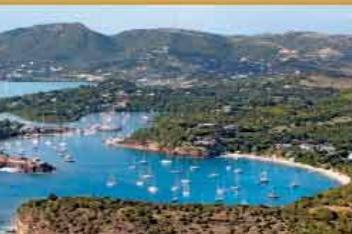
**THE SUPERYACHT CUP
ANTIGUA
January 27th - 30th 2010**



**THE SUPERYACHT CUP
PALMA
June 23rd - 26th 2010**

PALMA 2010

Open to yachts over 24m



Further information and entry forms are available on
the website or send an email to kate@thesuperyachtcup.com
Event Office Palma: +34 971 708 795 • Fax+ 34 971 401 753

www.thesuperyachtcup.com

lizan muchísimo los Cánones. Esto ha dado un salto importante como también lo ha dado la actividad de reparación de embarcaciones, y el hecho de que en las concesiones hay barcos de mayor tamaño. Todo ello ha provocado que hoy seamos una Autoridad Portuaria puntera en materia de náutica deportiva. Estamos muy por delante en cuanto al peso que tiene esta actividad ya que supera el 25% de nuestros ingresos".

P: ¿Si en cuanto a ingresos de APB la náutica deportiva va en primer lugar, en segundo lugar quién va?

R: "En segundo lugar va lo que iba antes en primer lugar: las mercancías, que ha perdido peso con respecto a la importancia que ha cogido el sector de la náutica deportiva que ha pasado a ser un capítulo puntero, integrándolo todo: Los cánones, las instalaciones de varadero, las zonas de reparación, las tarifas T-0 que pagan las embarcaciones de recreo".

P: He leído en algún sitio que la Asociación De Navegantes (ADN) ha solicitado la derogación de la normativa de los 8 metros. ¿Qué opina?

R: "No es una normativa. Es un criterio que aplicamos. Pero no deberían estar en contra porque esto lo que hace es favorecer que las embarcaciones de menos de 8 metros, más modestas, puedan disponer de un amarre a un precio relativamente económico, que no es de mercado. Como tenemos una barrera de falta de espacio, pues tenemos que poner el lístón en alguna parte. Entendemos que este criterio permite a muchas familias tener una amarre asequible. A partir de ahí, hay amarres en instalaciones náuticas que pueden dar servicio a las embarcaciones de más de 8 metros".

P: La inversión de 16 millones que ha realizado STP en el Muelle Viejo ha incrementado la llegada de grandes esloras y ha generado más trabajo de calidad para las industrias náuticas de Mallorca ¿qué opinión le merece?

R: "Una opinión positiva. STP es un concesionario de la Autoridad Portuaria que obtuvo el concurso. En este concurso no sólo estableció el plazo y el Canon que iba a pagar sino también la inversión que iba a realizar. Entonces esta inversión se ha realizado y es una mejora sustancial para el puerto de Palma. Es un gran servicio que ofrece el puerto de Palma, gracias a STP, y a toda la industria náutica de reparación y mantenimiento que allí trabaja. Y además es una actividad puntera. Es verdad que esta actividad ya existía pero no hay duda de que le ha dado un impulso muy grande y yo creo que en este momento es la mejor instalación que tenemos en España de reparación de barcos".

P: Algunos proveedores la catalogan como una de las mejores del mundo.

R: "En este caso, seguro que no me equivoco al decir que es la mejor de España. Las informaciones que me llegan es que es de las mejores del

refit and repair and the fact that licences are being granted for larger yachts. The outcome is that today we are a leading Port Authority when it comes to yachting, with over 25% of our revenue coming from this sector".

Q: If yachting is the number one source of revenue for the BPA, what's number two?

A: "In second place now is the former number one: cargo. This has lost significance only due to the yachting sector becoming such an important source of revenue encompassing annual fees, shipyard facilities, refit and repair services, the T-0 rates that yachts pay, etc.".

Q: I've read somewhere that the Yachting Association has asked for the 8-metre regulation to be reversed. What's your opinion on this?

A: "Well, it's not a regulation, it's a yardstick we apply. But they shouldn't be against it, as it enables boats under 8 metres to have a berth at a relatively economical price and not the market price. As we're limited by space, we have to put the cut-off point somewhere. We understand that this yardstick allows many families to enjoy an affordable berth. Based on this, there are berths that can welcome boats of over 8 metres".

Q: STP's investment of 16 million euros into the Muelle Viejo has attracted more superyachts and created more work for Mallorca's nautical industry. How would you rate this?

A: "Very positively. STP is a licence-holder that won the Port Authority's tender. Not only did this tender establish the licence period and annual fees to be paid, but also the necessary investment. This investment was duly made and the result is a vast improvement for the Port of Palma. The port now offers

high-quality service thanks to STP and to all the refit and repair companies operating there. What's more, it's a groundbreaking service. True, the service was already available but there's no doubt that it has been given a major boost and I believe that right now it's the best refit and repair service in the whole of Spain".

Q: Some suppliers rate it one of the best in the world.

A: "There's no question that it's the best in Spain. From what I have heard, it one of the best in the Mediterranean and yacht owners rate it very highly".

Q: It's clear that the controls now at STP, with regard to security, safety, cleanliness and environmental protection, have dramatically improved the quality of the Port itself...

A: "Indeed. These are Port Authority requirements to guarantee compliance with environmental and workplace health and safety regulations on a site where many companies and employees work. It's a prime example of how



"Para los aeropuertos sería un gran paso adelante tener un sistema de gestión como el portuario". / "It would be a major step forward for the airports to be operated like the ports are".

Mediterráneo y que además realiza el trabajo con gran satisfacción de los armadores".

P: Parece claro que los controles que hay ahora mismo en STP, en cuanto a entradas, a seguridad, limpieza y cuidado medioambiental han contribuido a mejorar notablemente la Calidad del Puerto...

R: "Efectivamente, esto son exigencias de la Autoridad Portuaria para garantizar el cumplimiento de las normativas medioambientales y de riesgos laborales en una zona donde trabajan muchas empresas y muchos trabajadores. Y esto está funcionando muy bien. Es un ejemplo de cómo deben resolverse este tipo de cuestiones en áreas con confluencia de tantas actividades empresariales".

P: ¿Las grandes esloras no frecuentaban tanto el puerto de Palma antes de la llegada de STP?

R: "El mercado de la reparación de las grandes esloras es como mínimo Mediterráneo. Compite con otras zonas españolas y no españolas. Otra cosa es si en Mallorca o en Baleares disponemos de los amarres suficientes para estas

to resolve such matters in areas where so many different lines of business are carried out".

Q: Superyachts didn't use to visit Palma as much before the arrival of STP, did they?

A: "The superyacht refit and repair market is pan-Mediterranean. Palma competes with other Spanish and non-Spanish ports. Another thing is whether in Mallorca or the Balearics we have enough berths for these yachts to be repaired here. We haven't got as many as we would like. Our idea is to develop the superyacht question".

Q: Is any project underway regarding this?

A: "This question is linked to and dependent on extending the Port of Palma. Assigning an area at the Muelle Viejo for superyacht berths means relocating activities to other areas that don't exist yet. Nevertheless, our goal is to become a leader in this area".

Q: So, is there still a need for berths?

embarcaciones que se reparan aquí. No tenemos todo lo que quisiéramos. Tenemos la idea de desarrollar temas para estas grandes esloras".

P: ¿Hay algún proyecto en marcha en este sentido?

R: "Este tema está vinculado y escalonado en la ampliación del Puerto de Palma. Para destinar un área en el Muelle Viejo para el amarre de las grandes esloras hay que desplazar actividades que se producen aquí a otras zonas que aún no existen. Así y todo tenemos permanentemente presente el objetivo de situarnos en un lugar preferente en este sentido".

P: Entonces ¿sigue habiendo necesidad de amarras?

R: "Es un mercado difícil que se mueve un poco por modas de destinos, pero que está también influido por cuestiones fiscales".

P: ¿Muchos de estos barcos tienen banderas no comunitarias?

R: "Hay cuestiones que no están resueltas. La Ley española establece un marco que desanima a veces a que muchos de estos barcos tengan en nuestras aguas sus bases".

P: ¿Cómo está el proyecto del nuevo Dique del Oeste?

R: "Este es un proyecto que es muy grande y es muy difícil de parcelar, de hacer por fases. La primera fase se come gran parte del total. Es un proyecto que requiere unos recursos muy superiores a los que puede aportar o generar la Autoridad Portuaria. Y por otro lado es un proyecto que es novedoso porque es el primer plan de Infraestructura al que ya le es aplicable la nueva Ley de Evaluación Estratégica. Es un paso más en lo que son las evaluaciones de impacto ambiental".

P: ¿Quién aportaría los recursos para este proyecto?

R: "Hasta ahora gran parte de los recursos venían de los Fondos de Cohesión Europeos. Con estos fondos hemos hecho muchas obras en los puertos de Baleares. Nunca superaban el 50 por ciento. Lo que pasa es que esta etapa se ha terminado para los puertos de Baleares. El ministerio de Hacienda considera que la comunidades que superen la media europea de la Renta Per Cápita no podrán acceder a estos fondos de inversión. A partir de ahí tenemos una dificultad para tirar adelante un proyecto de estas dimensiones".

P: ¿Será este un proyecto a muy largo plazo?

R: "Bueno el plazo depende de la capacidad financiera. Si no disponemos de fondos externos no la podremos alcanzar y el proyecto supera nuestras posibilidades".

P: Si no hay capacidad financiera, no puede abordarse el proyecto pero, ¿cómo queda entonces el puerto?

R: "Es evidente que no hay que renunciar al proyecto. Hay que pelear todos los aspectos medioambientales y hay que verlo como una necesidad de la Comunidad Autónoma, como una necesidad para Baleares. A partir de ahí, si se asume, como parece que así es esto es una bandera política que el Govern debe tener siempre sobre la mesa para obtener, en la coyuntura que sea, esos recursos externos que complementen la capacidad para generar recursos que tiene la Autoridad Portuaria, que no sólo atiende al Puerto de Palma, sino también a los del resto de las islas y que no puede dejar de destinarnos a los otros puertos los recursos que requieren".

A: "It's a difficult market which is dependent on which destinations are in fashion, but is also influenced by tax matters".

Q: Do many superyachts sail under non-EU flags?

A: "There are unresolved questions about this. Spanish law sets a framework that sometimes discourages superyachts from registering in Spain".

Q: How is the new West Dock project shaping up?

A: "This is an enormous project and very difficult to divide into stages. Phase one takes up a big chunk of the total. It's a project that requires

resources far superior to those the Port Authority can contribute or generate. On the other hand, it's an innovative project as it is the first infrastructure project subject to the new Strategic Environmental Assessment directive. It's yet another step forward when it comes to the assessment of environmental impact".

Q: Who would contribute the resources for this project?

A: "Until recently, most resources came from the European Cohesion Fund. With this money we have carried out a lot of projects in Balearic ports, although it never exceeded 50 percent. Now those funds are no longer applicable to the Balearics. The Treasury Department has ruled that autonomous communities which have a per capita income above the European average cannot access these investment funds. This means we're going to find it hard to go ahead with such a large-scale project".

Q: Will it be a very long-term project?

A: "Well, the timescale depends on financial capacity. If we don't receive external funding, we won't be able to afford it and the project will end up beyond our means".

Q: If there's no financial capacity, the project can't be taken on board. But, how will the port end up, then?

A: "There's no way we can give up on the project. We have to argue all the environmental aspects and see it as a necessity for the Balearics. The autonomous government, regardless of the party in power, must keep playing the political card in order to receive external resources which complement the revenue generated by the Port Authority, which serves not only Palma but also the rest of the ports on the islands, and cannot stop providing the other ports with the resources they need".





Imagínelo... Nosotros lo hacemos posible

Ofreciendo una solución integral para el transporte de su embarcación

En cualquier lugar del mundo donde Ud. quiera su barco

Nosotros se lo llevamos...

Al mejor precio, sin retrasos, más allá de sus expectativas.

REINO UNIDO • ANTIGUA • AUSTRALIA • FRANCIA • ALEMANIA • NUEVA ZELANDA • SUDÁFRICA • ESPAÑA
EMIRATOS ÁRABES • ESTADOS UNIDOS • MÁS UNA EXTENSA RED DE AGENTES EN TODO EL MUNDO



petersandmay.com

Palma: +34 971 717 406

Valencia: +34 96 367 36 48

spain@petersandmay.com

The section features the De Cabo Yacht Painting logo, which includes a stylized blue ship icon above the company name "De Cabo" and the tagline "Yacht Painting". Below the logo is a collage of five images showing various aspects of boat maintenance and painting, including a close-up of a boat's hull, a large dark hull being painted, a boat's interior, and two boats docked at a marina.

SERVICIOS

PINTURAS Y PULIMENTOS

- Especialistas en perlados y metalizados
- Pintura obra muerta, acabados
- Barnices
- Antifouling
- Prevención osmosis
- Pulimentos
- Gel-coat
- Fibras

> SERVICIO DE MANTENIMIENTO DE BARCOS EN EL AGUA O EN VARADERO.

SERVICES

PAINTING AND POLISHING

- Specialists in metallic and pearl effect finishes
- Painting of freeboard, finishes
- Varnishing
- Antifouling
- Osmosis prevention
- Polishing
- Gel-coat
- Fibre

> BOAT MAINTENANCE SERVICE IN THE WATER OR DRY DOCKED.

Aipila.com



Fco. Estarellas, 8 Atlánticos y una vuelta al mundo en un yawl de madera

“No llevar gadgets
ELECTRÓNICOS tiene
muchas **VENTAJAS**”

TEXTO: JAF / FOTOS: ARCHIVO GBC

EL NAVEGANTE FRANCISCO ESTARELLAS nació en Palma el 2 de septiembre de 1938 y es uno de los pocos mallorquines que ha dado la vuelta al mundo en un velero. Desde chico ha navegado en aguas de la bahía de

"DON'T CARRY ELECTRONIC GADGETS IT IS A GREAT ADVANTAGE". Francisco Estarellas, , was born on the 2nd of September 1938, and is one of the few Majorcans to have circumnavigated the globe under

Palma con buenos patrones: "Mis recuerdos de la infancia están relacionados con el mar. Vivía en el Molinar y salía con el Ilaüt de mi padre. Con doce años participaba ya en regatas de vela por la bahía de Palma... Siempre he navegado con buenos marinos. He tenido buena escuela".

Xisco Estarellas es hoy un navegante legendario. A bordo del "Sirah" ha cruzado ocho veces el Océano Atlántico y ha dado la Vuelta completa alrededor del mundo: "Lo mío no tiene mucho mérito porque no he dobrado ni el Cabo de Hornos, ni el de Buena Esperanza. Yo, un buen día decía: me voy a Brasil a tomar un café que está más barato que en Palma. Y cuando llegaba a Brasil me tomaba el café, daba la vuelta y volvía a Mallorca". Lo de la vuelta al mundo, sin embargo, era una inquietud que estaba latente: "Desde pequeño, siempre soñé con dar la vuelta al mundo, lo que pasa que tuve que esperar la ocasión de poder hacerlo. Esta me llegó cuando cumplí sesenta años. Soy hijo único, y cuando murieron mis padres, que eran grandes aficionados al mar, decidí honrarles con la vuelta al mundo. Mientras tanto llegaba la oportunidad crucé el Atlántico varias veces. Esto me sirvió de entrenamiento porque yo antes de la vuelta al mundo había cruzado el Atlántico, ida y vuelta, hasta cinco veces".

El Barco de Xisco Estarellas no es un velero cualquiera. El "Sirah" es un barco excelente, diseñado por Kim Hollman. Se trata de un yawl de madera de 38 pies construido, en los años sesenta, en el astillero de Pau Ferrer en Pollensa. Un barco rápido y seguro que lleva un equipamiento de lo más espartano: una única batería, dos GPS, una radio baliza, una balsa de salvamento, un piloto automático, un sextante y una emisora de VHF. Ni

sail. Since a boy he has sailed in the Bay of Palma with good skippers: "My memories of infancy are related to the sea. I lived in Molinar and went out in a yacht with my father. At twelve years old I took part in sailing regattas in the Palma bay.... I have always sailed with good sailors. I've had a good schooling".

Today Xisco Estarellas is a legendary sailor. He has crossed the Atlantic Ocean eight times in his boat "Sirah", and gone around the world: "My trip doesn't carry much merit as I neither went around Cape Horn or the Cape of Good Hope. One day I said: "I'm going to Brazil to have a coffee as it's cheaper than in Palma. When I got to Brazil, I had a coffee, turned around and returned to Majorca".

Without doubt, the thought of going around the world must have been unsettling: "Since a young boy, I always dreamed of going around the world, and what happened was that I had to wait for the right moment to be able to do it. This arrived when I was seventy years old. I was an only child, and when my parents, who were great lovers of the sea, died I decided to honour them with a circumnavigation of the globe. In the meantime many opportunities arose to cross the Atlantic. This served as good training, as I made the two-way crossing of the Atlantic up to five times before going around the world".

Xisco Estarellas's boat isn't just any old sailing boat. The "Sirah" is an excellent boat designed by Kim Hollman. "Sirah" is a 38 ft wooden yawl, built in the seventies at the boat builders of Pau Ferrer in Pollença. She is a fast and safe ship that is equipped in a very spartan manner: only one

MALLORQUINES que han dado la vuelta al MUNDO en sus propios veleros

LOS MALLORQUINES que han dado la vuelta al mundo en velero son pocos:

- **Toni Nicolau**, que invirtió dieciocho meses con su barca "Encís" (hechizo) y lo hizo en solitario.
- **Buby Sansó**: en regata
- **Sinto Bestard**, que es ciego desde hace unos años por culpa de una enfermedad. La hizo con un Oyster de diecisiete metros, llamado "Snoopy Fox", naturalmente con tripulación.
- **Guillermo Martí Socias**, a bordo del Gipsy, la hizo la mitad acompañado de su mujer e hijo y la otra mitad, en solitario.
- **Francisco Estarellas**, con el "Sirah", acompañado en gran parte del trayecto por sus hijos Antonio, toda la vuelta y Miguel, parte de ella.

MAJORCANS WHO HAVE SAILED

AROUND THE WORLD. The Majorcans who have sailed around the world are few people:

- **Toni Nicolau** who took eighteen months solo in his boat "Encís" (The Spell).
- **Buby Sansó**: racing
- **Sinto Bestard**, who has been blind for several years due to an illness, did it in his seventeen-metre boat "Snoopy Fox" and naturally with a crew.
- **Guillermo Martí Socias** made the trip accompanied by his wife and son half way, and solo for the rest.
- **Francisco Estarellas** did it in "Sirah" with his two sons, Miguel who came part way, and Antonio who made the whole trip.



A pesar de su condición de navegante, Francisco Estarellas es hombre sociable y fue feliz en su vuelta al mundo. / Sailor Francisco Estarellas is a gregarious man and thoroughly enjoyed sailing round the world.



radar, ni nevera eléctrica, ni potabilizadora: "No llevar nevera o gadgets electrónicos tiene muchas ventajas. La primera es que ya sabes que no se va a romper. Nos guste o no, es un agobio menos. La otra gran ventaja es que las bebidas a bordo y, especialmente las cervezas, duran cuatro o cinco veces más. Si sacas una cerveza fresquita a la bañera, al cabo de dos minutos ya ha volado. Pero si la lata está a temperatura ambiente, a casi 30 grados, puedes dejarla tranquilamente un par de horas sin que nadie sea capaz de echarle un trago. Puedo dar fe de que el invento funciona estupendamente".

La primera etapa del viaje alrededor del mundo fue Palma, Puerto de Andratx. Total, quince millas. Xisco es así. Quería disfrutar en Andratx de una cena con su mujer y comprar cuatro cosas en el supermercado. Después, navegarían desde Canarias a Cabo Verde, desde allí a Panamá, pasando por las Pequeñas Antillas. Más tarde a las Islas Marquesas, hasta

battery, two GPS, a radio beacon, one life raft, an automatic pilot, a sextant and a VHF radio. No radar, no electric fridge nor water purification system. "I don't carry a fridge or other electronic gadgets, which has a great advantage. The first is that you know that they're not going to break. Like them or not, it's one less worry. The other great advantage is that the drinks on board, and specially the beer, will last four or five times longer. If you take a nice cold beer into the cockpit, it vanishes in two minutes. But if the tin is at room temperature, about 30 degrees, then you can calmly leave it for a couple of hours without anyone taking a swig. You can have faith in that the invention works fantastically". The first stage of the round the world was from Palma to Puerto de Andratx. A total of fifteen miles. Xisco is like that. He wanted to enjoy a dinner in Andratx with his wife, and buy a few things in the supermarket. Then he sailed from the Canaries to Cabo Verde, then to Panama by way

Fidji, después Farwin, Bali, Singapur, Islas Maldivas, Aden, Port Said, Atenas y de nuevo a casa, en Palma: "La vida tiene unas cosas... Recuerdo que después de dos años de dar la vuelta al mundo, con el casco del barco pelado a causa de una tormenta de arena en el Mar Rojo, avistamos, a pocas millas de la costa mallorquina, a unos pescadores. Nos acercamos y nos preguntaron de donde veníamos: "De fer sa volta al mon" respondí. Los pescadores se miraron unos a otros y uno de ellos contestó: "Sa volta al mon, sa volta al mon ... ¿i que no es un poc prest per anar xerumbat? La vida está llena de contrastes."

Frente al viaje de muchos kilates que protagonizó Sinto Bestard Francisco Estarellas desenfatiza al máximo el suyo: "Le dije a mi mujer que iba al barbero y, al volver, después de dos años le he dicho que había mucha gente". Buen amigo de Sinto Bestard y conocedor de su proyecto, él también decidió realizar su sueño: "Sinto nos ha dado a todos una gran lección. Nos ha enseñado que el mundo no se termina por el mero hecho de quedarse ciego. Detrás de la ceguera estás tú, como persona y como hombre. Y si tú no realizas tus propios sueños, puedes tener la certeza de que no sobrevivirán a tu muerte. Se irán contigo y tú con ellos, de una forma muy triste. Yo, desde niño, ya quería dar la Vuelta al Mundo. Con Sinto lo habíamos hablado muchas veces. Y también lo habíamos comentado con otros amigos que, lamentablemente, han ido muriendo. Entonces sucedió

of the Lesser Antilles. Later he went to the Marquesas Islands, Fiji, Farwin, Bali, Singapore, the Falkland Isles, Aden, Port Said, Athens and finally home to Palma. "Life has some moments.... I remember two years into circumnavigating the world, with the hull of the boat peeled by a sandstorm in the Red Sea, we caught sight of some fishermen a few miles off the Majorcan coast. They came over to us and asked where we had come from "De fer sa volta al mon" I replied. The fishermen looked at each other, and then one of them replied "Sa volta al mon, sa volta al mon ... ¿i que no es un poc prest per anar xerumbat? Life is full of contrasts".

Compared with the many amazing voyages of Sinto Bestard, Francisco Estarellas plays down his own: "I said to my wife that I was going to the barbers, and on returning after two years, I told her that there had been a lot of people". A good friend of Sinto Bestard and knowing about his project, Francisco also decided to make his dream come true: "Sinto gave us all a good lesson. He showed that the world doesn't end merely because you become blind. Behind the blindness there is you, as a person and a man. And if you don't make your own dreams come true, you can be sure that they will not out-live your death. They will go with you, and you with them, a very sad state. Since I was a child I wanted to go around the world. I have talked many times about this with Sinto. We

RIGGING MAR

rigging systems - deck hardware - winch service - hydraulics - yacht ropes

- Workshop located inside of STP shipyard.
- Standard and custom Rigging hardware for rod and wire.
- Cold heading press machine for all rod sizes.
- Swaging machine for all wire diameters.
- Splicing all kind of ropes.
- Mechanical design.

Riggingmar.com T: + 34 871 934 352 Fax: + 34 971 918 599






BLUE WAVE®
 RIGGING HARDWARE

Riggingmar is an authorized agent:
 Blue Wave South Europe
 Mobile +34 676 55 35 43 - Fax +34 972 82 09 61
 bwse@telefonica.net

Head office located very close to: RCN of Palma & STP shipyard.c. cerdá nº 7 (esquina c. san magí 22) 07015 palma de mallorca



En compañía de Sinto Bestard en una mesa redonda sobre circunnavegaciones. Moderó la mesa el malogrado Angel Zorrilla, buen navegante y regatista.
/ With Sinto Bestard at a panel discussion on circumnavigation, which was chaired by the late Angel Zorrilla, keen sailor and racer.

que un día mis hijos y yo tomamos la decisión de hacerlo y, al poco tiempo, ya nos estábamos despidiendo de familiares y amigos. Las despedidas no me gustan, así que las hicimos lo más divertidas y breves posibles". Pero hacerse a la mar durante tanto tiempo no es fácil. Embarcarse una temporada es relativamente sencillo, pero encontrar el tiempo necesario para dar la Vuelta al Mundo fue para Francisco Estarellas bastante más complicado de lo que, en principio, parecía: "Cuando estás en tu trabajo, en tierra firme, no llegas a darte cuenta de lo atado que estás a las cosas, a las propiedades, y a los negocios. Muy atado. Tú te crees que posees cosas y no es así. Las cosas te poseen a ti y te quitan una parte importante de la vitalidad y de la capacidad de iniciativa. Irse dos años no es nada fácil y, en menos de dos años, no se puede hacer un gran viaje. Si tienes un fin de semana te vas a Cabrera. Si dispones de dos meses recorres el Mediterráneo. Con medio año te vas al Caribe, pero si quieres, de verdad, dar la Vuelta al Globo necesitas dos años o más. Es lo mínimo que necesitas para hacerlo como toca.... Así que, como decía anteriormente, un buen día del mes de octubre de 1997, mis hijos y yo nos fuimos a un hipermer-

also commented on this with other friends, who, unfortunately have been since died. It happened that one day my sons and I made the decision to do it, and in a short time we found ourselves saying good-bye to our families and friends. I don't like farewells, so we make them as much fun and as brief as possible". To be at sea for such a long time isn't easy. To spend a season at sea is relatively easy, but to find enough time to go around the world was for Fransisco Estarellas much more complicated than it first appeared: "When you're working on dry land, you don't realise how tied you are to things, to properties, and to a business. Very tied. You believe that you possess things and it's not so. The things possess you, and they take away an important part of your vitality and initiative. To go off for two years is not easy, and in less than two years you can't make a good voyage. If you have a weekend then you go to Cabrera. If you have two months then you can go around the Mediterranean. With half a year you can go to the Caribbean, but if you truly want to circumnavigate the world then you need two years or more. It's the minimum that you need to do it, however it goes.... So, as I said before, one fine day in October of



"Le dije a mi mujer que iba al barbero y, al volver, después de dos años le he dicho que había mucha gente"

"I said to my wife that I was going to the barbers, and on returning after two years, I told her that there had been a lot of people"

"En tierra, te crees que posees cosas y no es así. Las cosas te poseen a ti"

"When you're working on dry land you believe that you possess things and it's not so. The things possess you"

cado, compramos cuatro cosas, nos despedimos de los amigos y salimos a dar la Vuelta al Mundo, como quien se va de excursión a Cabrera".

"Tormentas, piratas y tiburones" es el título del libro que escribió el hijo de Xisco, Antonio Estarellas. En él relata esta increíble aventura de dos años, en la que hubo prácticamente de todo, incluso tormentas, piratas y tiburones. Es un libro de lectura fácil que recomendamos a todos los que sueñan con estar en el mar más tiempo del que habitualmente disponen para el ocio y el deporte.

1997, my sons and I went to the hypermarket, bought some things, said goodbye to our friends and set off around the world, just as anyone going for an excursion to Cabrera". "Storms, pirates and sharks" is the title of the book written by Xisco's son, Antonio Estarellas. In it he relates the incredible two-year adventure that had practically everything, including storms, pirates and sharks. It's an easy book to read that we recommend to all sailors who dream of being at sea for more time than they would normally have for their leisure or sport.



Un paraíso soñado. Naturaleza salvaje, climatología benigna y una gran belleza. / A paradise on earth. Unspoilt wilderness, perfect climate and stunning landscapes.

Guía de destinos "Eyos" **Las salvajes SEYCHELLES: el otro paraíso para NAVEGAR**

TEXTO Y FOTOS: TIM SOPER / EYOS

SEGUNDO QUE TODO NAVEGANTE ha soñado alguna vez con llevar su embarcación a las mágicas Islas Seychelles. De una famosa belleza bien merecida, las islas Seychelles se enhebran a lo largo de las profundas aguas azules del océano Índico. La combinación de granito liso y redondeado, exuberante vegetación tropical y arena blanca coralina conforma algunos de los costas y paisajes más divinos del mundo.

Esta belleza natural, combinada con la riqueza histórica y cultural de las islas ha convertido las Seychelles en un destino turístico popular desde que se abrió el aeropuerto internacional de Mahé en 1971. Las islas interiores, a un paso de Mahé, están bien dotadas con unos buenos servicios de hotel y puerto deportivo, mientras que muchas de las más lejanas disponen de exclusivos centros turísticos y lodges de pesca. Hay muchas atracciones para los yates transeúntes y la navegación por las Seychelles sólo se culmina al visitar la playa de Source d'Argent en La Digue o el Vallée de Mai en Praslin, el único lugar donde crece la palmera coco de mar. Sin embargo, unas 600 millas náuticas al sudoeste, se respira un aire distinto al de las Seychelles. Aquí, más cerca de Madagascar que Mahé, se extienden las salvajes y misteriosas islas de los archipiélagos de Aldabra y Farquhar. Estos remotos puestos de avanzada del territorio están casi siempre deshabitados, sólo cuentan con un puñado de científicos que controlan la exuberante fauna y flora de las islas junto con el personal de

WILD SEYCHELLES: ANOTHER PARADISE TO SAIL. There can be no yachtsman who has not dreamed of taking his vessel to the magical Seychelles. Islands strung like beads across the deep blue waters of the Indian Ocean, the Seychelles are justifiably famed for their beauty. The combination of smooth, rounded granite, lush tropical vegetation and white coral sand creating some of the most exquisite beaches and landscapes in the world. This natural beauty, combined with the rich history and culture of the islands, has made the Seychelles a popular tourist destination since the opening of the international airport on Mahé in 1971. The inner islands, just a short hop from Mahé, are well developed with good hotel and marina facilities, while many of those further away are home to exclusive resorts and fishing lodges. There are plenty of attractions for passing yachts, and no cruise of the Seychelles would be complete without a visit to Source d'Argent beach on La Digue or the Vallée de Mai on Praslin where the unique coco de mer palm flourishes. However, about 600 nautical miles to the southwest, there is a different flavour to the Seychelles. Here, closer to Madagascar than Mahé, lie the wild and mysterious islands of the Aldabra and Farquhar groups. These far-flung outposts of the territory are mainly uninhabited, with only a handful of scientists monitoring the abundant wildlife of the islands, along with support staff who maintain the remote airstrips and weather



Los tenederos, con muy pocos barcos, junto a las playas vírgenes. / Just a handful of yachts anchor off the secluded beaches.

soporte que mantiene las remotas pistas de aterrizaje y estaciones meteorológicas. No hay servicios en la costa, así que el único modo de visitar estas islas es por mar. Como está tan lejos de Mahé, sólo los yates de navegación más aventureros llegan hasta aquí y aparte de algún crucero de expedición transeúnte o barco de buceo, reciben pocas visitas y su tranquilidad no se quebranta. Estas islas deshabitadas con vastas extensiones de arena perfectamente blanca y arrecifes inexploradas permanecen a la espera de intrépidos navegantes y buceadores dispuestos a aventurarse más allá del camino marcado para explorar los remotos rincones sureños de las Seychelles.

EL GRUPO DE ALDABRA

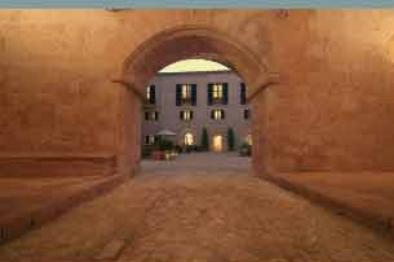
Aldabra es por sí misma la joya de la corona de las Seychelles y una de las islas más espectaculares del planeta. Con 34 km de longitud es el atolón de coral emergido más grande del mundo, ya que el arrecife coralino fósil ha sufrido cambios por el nivel del mar alrededor del monte submarino de 4.000 m cuya cumbre es la isla.

Aunque no es tan grande como algunos de los gigantescos atolones del Pacífico, la laguna de Aldabra es inmensa, tiene su propio horizonte y es tan grande que en su interior tranquilamente cabría Mahé. Esta vasta

stations. With no shore-based facilities to speak of, visiting these islands is only possible by sea. Being so far from Mahé, only the most adventurous sailing yachts make it here, and apart from the occasional passing expedition cruise vessel or dive boat, they remain rarely visited and undisturbed. Uninhabited islands with vast expanses of perfect white sand and unexplored reefs await intrepid yachtmen and divers willing to venture away from the beaten path to explore the remote southern corners of the Seychelles.

THE ALDABRA GROUP

Aldabra itself is the jewel in the crown of the Seychelles and one of the most wonderful islands on Earth. At 34km long, it is the world's largest raised coral atoll, meaning that the fossil coral reef has been exposed by sea-level changes around the 4,000m seamount of which the island is the summit. Although not as large as some of the giant atolls of the Pacific, Aldabra's lagoon is massive, with its own horizon and large enough to comfortably fit Mahé inside. This vast expanse of shallow turquoise water creates a green tint on the underside of overhead clouds. Visible from much further away than the island itself, this proved a useful navigation aid to passing dhows, al-khadra, "The Green" in Arabic,



El hotel Hilton Sa Torre Mallorca está ubicado en una de las más encantadoras propiedades, una finca histórica que del siglo XIV en la zona de Sa Torre, Llucmajor. Dispone de 90 habitaciones, incluyendo quince suites distribuidas en diferentes edificios. Todas sus habitaciones están diseñadas y equipadas con todo lo necesario para disfrutar de una placentera estancia.

Los restaurantes Arxiduc y Santacilia aportan un toque culinario internacional y mediterráneo con un punto de inspiración regional. Sa Claster Bar es el lugar ideal para relajarse mientras se degusta una amplia selección de vinos espumosos, cavas y champagnes así como café y té.

Sa Torre Pure Spa cuenta con tres salas de tratamientos, área termal, piscina interior y gimnasio abierto 24 horas. Dos pistas de tenis y dos piscinas exteriores están asimismo a su disposición.

Sa Torre Conference Centre, con unas instalaciones inmejorables, cuenta con diez salas de reuniones "Hilton Meeting", dos salas de juntas con acceso a Internet de alta velocidad, además de dos salones para banquetes.

Hilton Sa Torre Mallorca is located in one of the most charming properties, a historic finca from the fourteenth century in Sa Torre, Llucmajor. It offers 90 rooms, including fifteen suites located in different buildings. All rooms are designed and equipped with everything needed to enjoy a memorable stay.

Restaurants Arxiduc and Santacilia bring an International and Mediterranean touch with a regional inspiration. Sa Claster Bar is the ideal place to relax while sipping a selection of sparkling wines, and champagnes as well as coffee and tea.

Sa Torre Pure Spa has three treatment rooms, a Spa area, an indoor pool and fitness centre opened 24 hours. Two tennis courts and two outdoor pools are also at your disposal.

Sa Torre Conference Centre, with superb facilities, has ten "Hilton Meeting Rooms", two boardrooms with high speed Internet access and two ballrooms.



Cuatro imágenes de las Seychelles. Exotismo y exclusividad. / Four images of the Seychelles. An exotic and exclusive destination.

extensión de agua turquesa superficial da un tono verde a la parte inferior de las nubes superiores. Es visible desde mucho más lejos que la isla y por eso siempre sirve de ayuda a la navegación de dhows transeúntes, al-khадра, en árabe "El Verde", quizás un origen del nombre.

Con cada marea entra y sale una enorme cantidad de agua de la laguna sólo a través de cuatro angostos pasos. La corriente en estos canales puede llegar a ser espectacular y esto la convierte en un lugar excepcional para hacer inmersiones o bucear con tubo. Grandes bancos de peces entran y salen de la laguna con la marea, los tiburones y otros predadores merodean en el extremo del mar. Los fuertes movimientos del agua contribuyen al hábitat de corales en ambos lados de los canales y en el fondo arenoso se pueden ver cientos de rayas. Fuera de los canales se extienden 85 km de arrecifes a lo largo de la isla.

Desembarcar más allá de las polvorrientas playas es algo parecido a entrar en "El mundo perdido". Aquí, entre matorrales impenetrables y rocas irregulares, se encuentra el reino de la tortuga gigante - con un caparazón que puede superar el metro de longitud y un peso de hasta 300 kilos. Hay más de 100.000 de estos reptiles prehistóricos viviendo en Aldabra.

Aldabra es una isla mágica. En 1981 la UNESCO la declaró una reserva y está protegida como lugar de patrimonio de la humanidad. En el extremo

being one possible origin of the name. With each tide a tremendous volume of water flows in and out of the lagoon through just four narrow passes. The current in these channels can be spectacular, making for an exceptional drift dive or snorkel. Vast shoals of fish commute in and out of the lagoon with the tide, sharks and other predators lurk at the seaward end. The strong water movement makes for healthy corals on either side of the channels, and hundreds of rays can be found on the sandy bottom. Outside the channels, the reef stretches for 85km around the island. Aldabra is a magical island. Having narrowly escaped destruction when proposed for the site of an air base during the cold war, Aldabra was declared a reserve in 1981, and is protected as a UNESCO World Heritage Site. A small research station is located at the western end of the island, to monitor the wildlife and discourage illegal fishing. The other islands of the Aldabra group are less well known but also fascinating, and all have world-class beaches and reefs. Nearby Assumption is the only other inhabited island in the group, a small team who maintain an airstrip and weather station. If you arrive in the Seychelles from the South, clearance officials can be flown in to meet your vessel here. Cosmoledo atoll consists of several islands around a large lagoon, and is home to some large seabird colonies. Astove atoll



ASTILLEROS DE
MALLORCA

 **MASTER
COVERS**

MARINE UPHOLSTERY

COVER MAKING

DECK CUSHIONS

CARPETS

BIMINIS & AWNINGS

SOFT FURNISHING

DESIGN

For any enquires or further information please CONTACT:

MASTER COVERS · Contramuelle Mollet,11 · 07012 Palma de Mallorca · Tlf: +34 609 393146 - +34 971 721877 · info@mastercovers.es - jo@mastercovers.es



EYOS

Discover another world.

Specialist tender suppliers to the world's finest yachts

www.super-yacht-tenders.com

EYOS Paseo Marítimo 36 Palma de Mallorca Spain
+34 971285074 info@super-yacht-tenders.com

Super yacht itinerary and voyage planning: www.expeditionvoyage.com

Los nativos siguen utilizando medios de transporte tan rudimentarios como "ecológicos". / Locals still use basic yet environmentally-friendly means of transport.



oeste de la isla hay un pequeño centro de investigación que supervisa la fauna y la flora e impide la pesca ilegal.

Las otras islas del Grupo de Aldabra son menos conocidas pero también fascinantes y todas tienen arrecifes y playas de talla mundial. En la cercanía Asunción es la otra única isla deshabitada del grupo, salvo un pequeño equipo que mantiene una pista de aterrizaje y la estación meteorológica. Si llega a las Seychelles por el sur, los funcionarios de la aduana pueden dirigirse al encuentro de su barco. El atolón de Cosmoledo consiste en varias islas a lo largo de una gran laguna y habitan algunas grandes colonias de aves marinas. El atolón de Astove es el más sureño del grupo, tiene el arrecife más fantástico con un espigón vertical sumergiéndose en las profundidades apenas costa afuera.

En las Seychelles los propietarios o invitados del yate más curiosos disfrutarán mucho más que sólo en las islas interiores. Esta zona idílica para navegar la conocen muchos, pero los tesoros de verdad están reservados para los que elijan explorar un poco más.

EYOS EXPEDITIONS

CONOCIMIENTOS LOCALES PARA EL MUNDO

EYOS Expeditions está especializado en la asistencia a viajes de yates de exploración privados a los destinos más fascinantes y remotos del mundo, de las regiones polares a los trópicos.

EYOS Expeditions, Passeig Marítim 36, Local B, 07014, Palma, España
+34 (616) 225 143 · www.expeditionvoyage.com · info@expeditionvoyage.com





Estas rocas suavemente pulidas por el viento son conocidas como los champiñones. / These gently-weathered undercut islands are named champignons for their shape.

the most southerly of the group, has the most fantastic reef, with a vertical wall plunging to the depths just offshore. For the inquisitive yacht owner or guests, there is far more to enjoy in the Seychelles than just the inner islands. This idyllic cruising ground is known to many, but the real gems are reserved for those who choose to explore a little deeper.

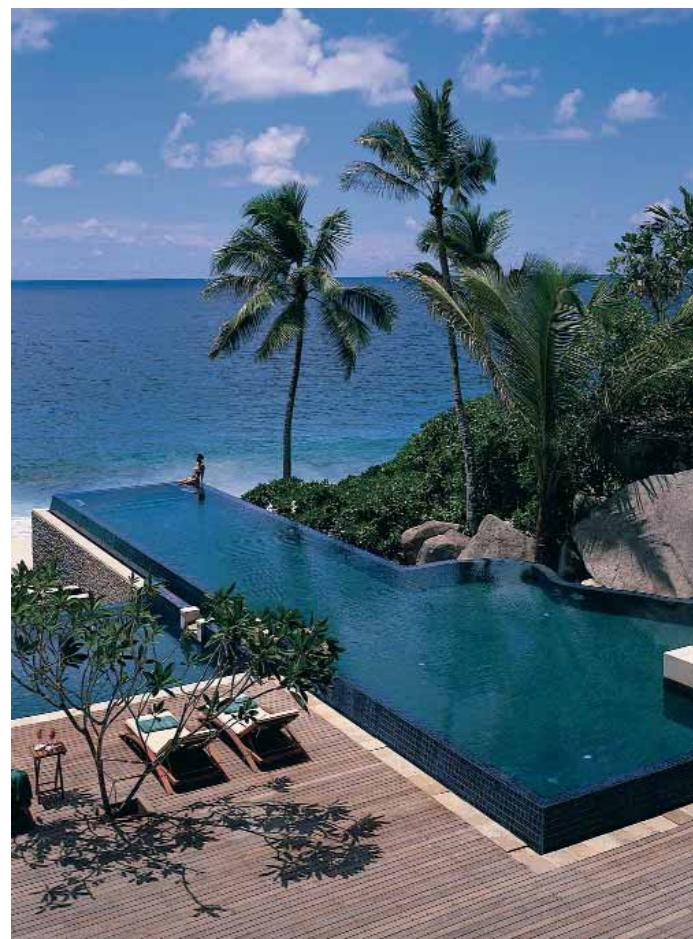
EYOS EXPEDITIONS

LOCAL KNOWLEDGE FOR THE WORLD

EYOS Expeditions specialises in assisting the voyages of private exploration yachts to the world's most extraordinary and remote destinations from the Polar Regions to the tropics.

EYOS Expeditions, Passeig Marítim 36, Local B, 07014, Palma, España

+34 (616) 225 143 · www.expeditionvoyage.com · info@expeditionvoyage.com





LOS CAPITANES DE YATE PODRÁN SER PATRONES PROFESIONALES

El Consejo de Ministros aprobó, a propuesta del Ministerio de Fomento, un real decreto por el que regula las titulaciones profesionales de la marina mercante y que incluye, en el ámbito de la náutica de recreo, la creación de un certificado de especialidad de patrón profesional de embarcaciones de recreo que permitirá a los capitanes de yate el gobierno profesional de estas embarcaciones.

Con su publicación en el BOE este real decreto se plasmará detalladamente la nueva normativa. La decisión tomada por el Gobierno abre la puerta a una vieja reivindicación de los patrones de recreo, fundamentada en la falta de homologación de sus atribuciones con las de otros países europeos, pero también envuelta en una vieja polémica con los titulados profesionales, poco dispuestos a admitir la intrusión de competencia laboral a su juicio poco cualificado.

SUELTA DE CRANCAS EN CABRERA

Un total de 55 cangrejos de Córcega, de los que 19 son hembras y el resto machos de 15 a 22 centímetros de envergadura de cefalotórax, fueron soltados este verano en un lugar de la reserva integral de Cabrera, dónde se espera que los ejemplares de 'maja squinado' puedan encontrar un fondo marino adecuado para reproducirse y, posteriormente, colonizar el fondo marino del resto de islas. El resto de animales traídos de Córcega se conservarán en la sede del Laboratorio de Investigación Marina y Acuícola (Limia), en Andratx, para continuar el proyecto de cría en cautiverio. A principios de mayo, un equipo del Limia se desplazó a Córcega, de dónde se llevaron 100 ejemplares adultos de cangrejo para continuar con el proyecto de reintroducción en nuestras aguas. Estos ejemplares deben servir para la cría y posterior reintroducción en las reservas marinas de Baleares y en el Parque Nacional de Cabrera. La suelta de cangrejos coincide con el primer periodo de posta de los animales, que se inicia en la primavera y se alarga hasta los meses de julio y agosto. En este sentido, una parte importante del proyecto contempla la cría del cangrejo mediterráneo a partir de los ejemplares adultos obtenidos, así como el mantenimiento y la alimentación de juveniles en la fase de crecimiento mediante dietas naturales.



NACE UN NUEVO PERIÓDICO DIGITAL NÁUTICO

El Periódico www.elperiodiconautico.com ofrece toda la información relativa al mundo náutico del área geográfica de la costa mediterránea. Esta página web nace con la vocación de generar, ordenar y recopilar en tiempo real todas las noticias, artículos y entrevistas que genera la globalidad del sector. Desde el punto de vista de las competiciones deportivas, pero también desde una visión social, medioambiental, turística, industrial, cultural y económica.

BALEARES LIDERA LA CAÍDA DE LAS MATRICULACIONES DE BARCOS

La matriculación de embarcaciones de recreo durante el primer trimestre descendieron un 70% con respecto al mismo periodo del año pasado, al pasar de 401 unidades a las 120 registradas en los tres primeros meses del año, lo que convierte a las islas en la comunidad que experimentó una mayor caída.

La difícil situación económica ha provocado un hundimiento de las matriculaciones de las embarcaciones de recreo, que en el primer trimestre del año se situaron en 1.172, un 50% menos que en el mismo periodo del año pasado, según el Informe sobre el Mercado de Embarcaciones de Recreo en España de la Asociación Nacional de Empresas Náuticas (ANEN).

Además, en el caso del archipiélago balear continúa en la segunda posición con mayor cuota de mercado con un 10,24% del mismo -si bien en 2008 acaparaba más del 17%-, aunque la comunidad autónoma presentó el descenso más acusado en cuando al número de embarcaciones.

Ante esta situación, la asociación instó al Gobierno a crear un "plan de apoyo", sin el cual "este mercado continuará arrojando cifras todavía más negativas en los próximos meses".

Por tipo de embarcaciones, el segmento que ha experimentado la mayor caída ha sido el de embarcaciones neumáticas plegables, con un descenso del 54,20% en el primer trimestre, seguido de los barcos a motor (-50,88%), vela (-50,49%), las motos de agua (-47,22%), y las embarcaciones neumáticas semirrígidas (-39,22%).



NAUTIC DECOR



Nautic Decor con el afan de servirle cada vez mejor. Les ofrecemos nuestra especialidad y experiencia en tapicería de interiores y exteriores, toldos, biminis, fundas y moquetas. Siempre con la calidad y puntualidad que usted se merece. Para más información visitar nuestra página web: www.nauticdecor.com

Nautic Decor with the desire to provide a constant improvement in our service. We offer our specialty and experience in upholstery of interiors and exteriors; awnings, biminis, covers and carpets. Always with the quality and punctuality that our clients deserve. For more information: www.nauticdecor.com

NOTICIAS · NEWS

YACHT CAPTAINS WILL BE ABLE TO BE PROFESSIONAL SKIPPERS

The Council of Ministers approved a royal decree, proposed by the Ministry of Development, that regulates the professional qualifications for the merchant marine and includes, in the area of recreational sailing, the creation of a certificate for the speciality of professional skipper of pleasure boats, which will permit yacht captains to sail these boats professionally. With the publication of this royal decree in the Official State Gazette we are going to know the new regulations in detail. The decision taken by the government opens the door to resolving a long-term claim by skippers of recreational boats, which was based on the lack of standardization between their qualifications and those in the other countries in Europe and was also entangled in the old argument with those with professional qualifications, who are unwilling to admit the intrusion into their field of competition that is, in their opinion, basically unqualified.

**CRABS RELEASED IN CABRERA**

A total of 55 crabs from Corsica, of which 19 are females and the rest males and measuring between 15 and 22 centimetres across the shell, were released this summer at a spot in the Cabrera reserve, where it is hoped that these examples of the European spider crab (*maja squinado*) can find a suitable place on the seabed to reproduce and later on will colonize the seabed of the rest of the islands. The other animals that were brought over from Corsica will be kept at the headquarters of the Marine and Aquaculture Research Laboratory in Limia to continue the project of breeding them in captivity. At the beginning of May, a team from Limia went to Corsica, and brought back 100 adult crabs to continue the project of reintroducing them into our waters. These specimens will be used for breeding and later on for reintroduction into the marine reserves off the Balearic Islands and the Cabrera National Park. The release of the crabs coincided with the beginning of their laying season, which starts in the spring and goes on through July and August. An important part of the project, therefore, involves the breeding of the Mediterranean crab from these adult specimens and caring for the baby crabs and feeding them with a natural diet while they are growing.

A NEW DIGITAL YACHTING NEWSPAPER STARTS UP

The newspaper at www.elperiodiconautico.com offers all the information related to the world of boating on the Mediterranean coast. This new web site has the aim of creating, organizing and bringing together in real time all the news, articles and interviews generated by this sector as a whole, not only from the point of view of sporting competitions but also from a social, environmental, touristic, industrial, cultural and economic perspective.

THE BALEARIC ISLANDS LEADS THE**DROP IN BOAT REGISTRATIONS**

During the first quarter of the year, the registration of pleasure boats fell by 70% compared to the same period last year, going from 401 boats registered in the first three months of the year to 120. This makes the islands the Community with the greatest decrease. The difficult economic situation has caused pleasure boat registration to plummet, with 1,172 boats registered in the first quarter of the year, or 50% less than in the same period last year, according to the Report on the Pleasure Boat Market in Spain from the National Association of Nautical Companies (Spanish initials, ANEN). Also, the Balearic archipelago continues to be in second place in market share with 10.24% - in 2008 it had over 17% - although the autonomous community had the greatest decrease in the number of boats.

Faced with this situation, the association



has asked the government to create a "support plan" without which "this market will continue to bring out even more negative figures in the next few months".

By type of boat, the segment that has seen the greatest drop is folding inflatable boats with a decrease of 54.20% in the first quarter, followed by motorboats (-50.88%), sailboats (-50.49%), jet skis (-47.22%) and semi-rigid inflatable boats (-39.2%).



smooth
going...



Revival has over fifteen years of experience with interiors and yachting, which has taught us the special care, personal service and attention to detail needed to keep a project on course, on time and on budget.

From yacht interior refits, new builds and complete interior design projects to deck cushions, upholstery, covers, tonneaux, biminis, cleaning, carpentry and teak furniture.

The whole process ... as smooth as silk.

 **REVIVAL**
experience inspired interiors

Tel +34 971 692 919 • Fax +34 971 695 611 • revival@revival.es • www.revival.es
STP, Espigón Exterior, 07012 Palma de Mallorca • C/Islands Baleares 41, Polígono Son Bugadellàs, 07180 Santa Ponça • MB 92, Juan de Borbón 92, Edif. Vulcano D8003 Barcelona



BLUE OCEAN

PROJECT MANAGEMENT & ENGINEERING

Professionals for Super Yacht Refits & Maintenance Periods

- **T.P.A. Importation for carrying out works free of I.V.A.**
- **Full Planning, cost projections and supervision**
- **Technical consultation, with experience.**
- **Contact Mike Sizeland +34 650411688**

C- Muelle Viejo, Espigón Exterior, Local 5A, 07012 Palma de Mallorca, Illes Balears, Spain.

Tel/fax: + 34 971 713 682

Email: info@blueoceanprojects.net • Web: www.blueoceanprojects.net



PESCA RESPONSABLE

TEXTO: TOMEU BERGA / FOTOS: ARCHIVO GBC

EL CONCEPTO DE PESCA RESPONSABLE que promueve la Confederación Española de Pesca Marítima de Recreo Responsable se resume en poder pescar lo que sea razonable en una actividad de ocio y soltar con vida las piezas que no cumplan con las tallas mínimas, las piezas de especies protegidas o que no excedan el sentido común del propio pescador. Con estos parámetros que a nadie mínimamente concienciado con conceptos de conservación de la naturaleza, pueden parecerle excesivos, los pescadores de recreo de hoy son los primeros que aceptan estas normas porque la captura y suelta no la entienden como una modalidad de pesca sino como la expresión de una actitud ética y una herramienta para que la pesca de recreo sea una actividad sostenible y pueda ser practicada por las generaciones futuras.

RESPONSIBLE FISHING. The philosophy of responsible fishing promoted by the Spanish Confederation for Responsible Sport Fishing entails catching what is considered reasonable in one outing and throwing back alive any protected species or any fish less than the minimum size allowed. Nobody with common sense and environmental awareness could consider these measures excessive. Today's recreational fishermen are the first to heed these norms. Rather than seeing 'catch and release' as simply a category of fishing, they understand it as an ethical pursuit that guarantees the sustainability of fishing and its enjoyment by future generations. The sector has made important headway towards the goal of responsible fishing in recent years. For seven years running, the Mediterranean Challenge has proved that a fishing competition can be staged without



Llampuga/Dorado de 105 cm capturada por el barco Robert I. / 105cm seabass caught by Robert I.

Tenemos que reconocer que el sector de la pesca de recreo está lejos de este objetivo pero mucho se ha avanzado en estos últimos años en este aspecto. Hoy ya es posible una competición de pesca sin la muerte de las capturas como ha demostrado el Desafío Mediterráneo siete años seguidos. Hoy, muchos pescadores están integrados en campañas científicas de marcaje colaborando estrechamente.

Durante 2008, mediante convenio con el Instituto Oceanográfico Español se impartieron cursos de marcaje a pescadores deportivos. En el trascurso

killing catches. What's more, many fishermen today are actively involved in scientific tagging campaigns and the Spanish Institute of Oceanography (SIO) held tagging courses for recreational fishermen throughout 2008. During the Mediterranean Challenge, a total of 275 bluefin tuna measuring between 50 and 130cm were tagged. Another initiative is the 'Migratun' project, jointly organised by the University of Cádiz, the SIO and the World Wildlife Fund. Thanks to the collaboration of recreational fishermen, 33 computer-monitored tags were attached last year in order to



del Desafío Mediterráneo disputado en puertos diversos del Mediterráneo se marcaron 275 atunes rojos de tallas comprendidas entre los 50 y 130 cm. Asimismo dentro del proyecto Migratun que promueve la Universidad de Cádiz, el IEO y WWF se colocaron, gracias a la colaboración de los pescadores recreativos, 33 marcas electrónicas que permiten un seguimiento continuo de las especies marcadas y este 2009 en una campaña que está cerca de su fin esta actividad colaboracionista se ha triplicado. Hoy las campañas de marcaje de túnidos y de lampugas, las campañas de avistamiento de medusas y de cetáceos cuentan ya con un aliado seguro, los pescadores recreativos que se mueven alrededor de la Confederación Española que preside Esteban Graupera.

El paso siguiente es la consolidación de la postura particular de pesca responsable. Todo pescador de recreo debe respetar las tallas mínimas y las vedas. Sin pescar más de lo que el sentido común aconseja y asumir una postura exigente y combativa.

Lo contrario servirá de argumento a otros sectores pesqueros en sus posicionamientos y lo más importante que nuestros hijos no tendrán la oportunidad de practicar esta actividad que tanto nos gusta.

En la modalidad de captura y suelta, los peces son medidas antes de ser devueltos al mar. / In the 'catch and release' category, fish are measured before being thrown back into the sea alive.

monitor species around-the-clock, and this year's campaign has seen collaboration triple. The current campaigns to tag tuna and dolphinfish and monitor jellyfish and dolphins have a staunch set of supporters: the recreational fishermen involved with the Spanish Confederation, led by Esteban Graupera.

The next step is to anchor the concept of responsible fishing. All recreational fishermen must respect the minimum catch sizes and off-seasons, use common sense not to overfish and take a defensive stance to protect our seas. Doing so will set the example for other fishing sectors. And let's not forget the most important point: that our children will have the opportunity to do this sport that we enjoy so much.



SolMallorca.com
inmobiliaria_real estate agent



Pollença _ Port de Pollença

Via Pollentia, 17; Pollença - 971 53 50 45 _ Joan XXIII, 94; Port de Pollença - 971 86 57 67



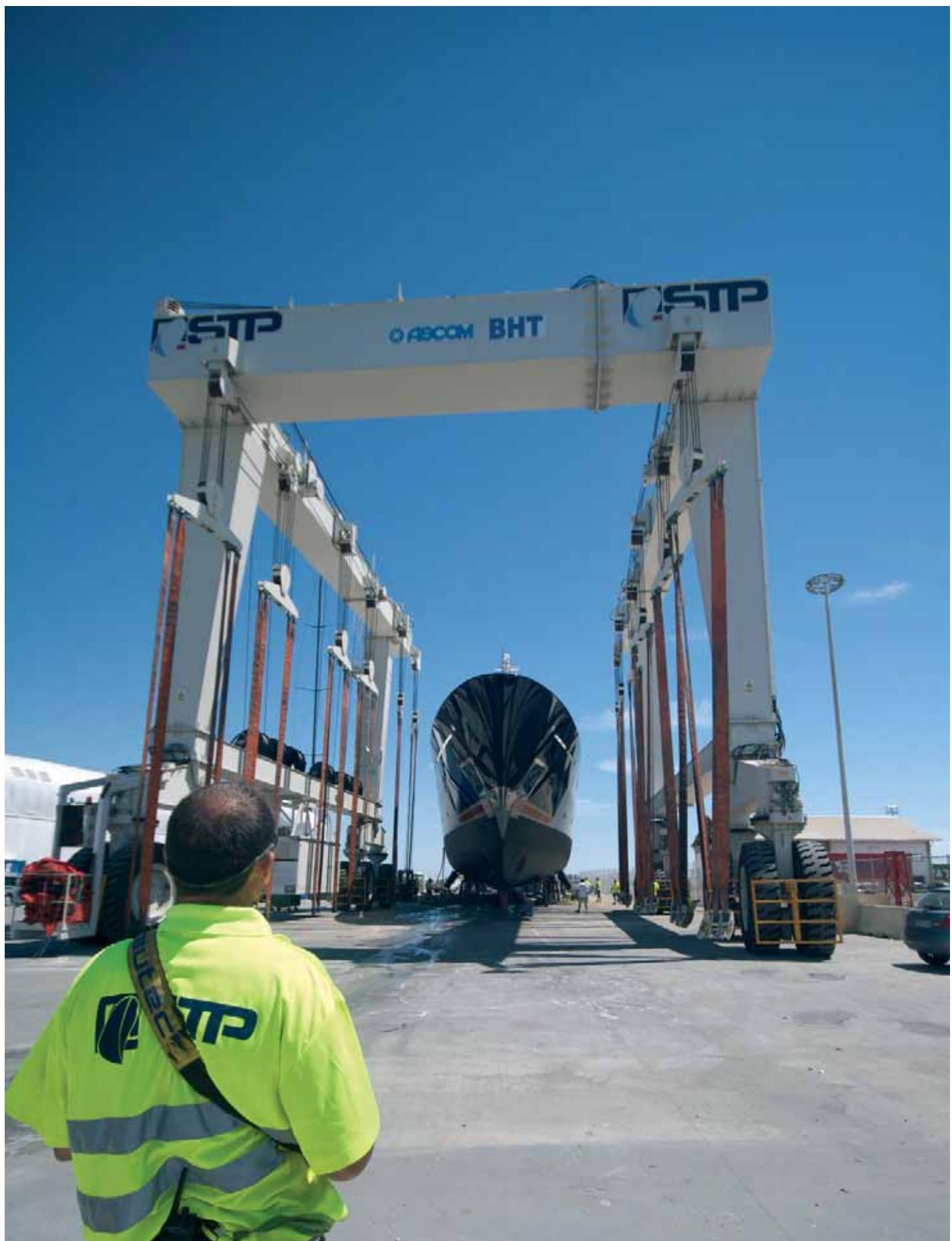
La botadura de un mega yate de 53 mts. y 680 tn., en imágenes

Cinco TRAVELIFTS hasta 700 TONELADAS

TEXTO: REDACCIÓN GBC / FOTOS: PURE SUPERYACHTS REFIT

STP DISPONE DE CINCO Travelifts y seis fosos para varada de embarcaciones de hasta 60 metros de eslora. En opinión de los expertos aquí reside su fuerza. Cinco grandes máquinas con capacidades de 700 TN, 200 TN, 150 TN, 100 TN, y 30 TN para mover con seguridad los yates. Los ingenieros de STP analizan las estructuras de cada embarcación para que los anclajes sobre la explanada resulten altamente seguros. Hoy les mostramos la botadura de un barco excepcional. Impresionante trabajo.

HAUL-OUT OF A MEGA YACHT. STP boasts five Travelifts and six keel pits for yachts up to 60 metres LOA. Here lies the shipyard's true strength in the eyes of experts. Five large boat hoists with 700tn, 200tn, 150tn, 100tn and 30tn capacity to safely move yachts. STP engineers analyse each craft's structure to ensure maximum security when berthed. Here you can see the haul-out of an exceptional yacht. Impressive work.



El apuntalamiento del yate se realiza de acuerdo con las instrucciones, estudios técnicos y certificación de un Ingeniero Superior de STP. / Yachts are hauled out and shored under the supervision of an STP engineer.



El mega yate, en toda dimensión. / M/Y in her full glory.



Cinco destinos, un rumbo

Los puertos de Palma, Alcudia, Mahón, Eivissa y La Savina (Formentera) son los 5 destinos que la Autoridad Portuaria de Baleares gestiona. Todos ellos, piezas clave de la economía de la comunidad.



Ports de Balears

Autoritat Portuària de Balears



Dos pasos previos a vuelta al agua. / Two stages prior to relaunching.

Your refit in Palma



PALMAWATCH

YACHT MAINTENANCE AND REPAIR SERVICES

Palma de Mallorca - office/shop, tel: (+34) 871 932 249, fax: (+34) 871 933 494,
- workshop in STP, tel: (+34) 971 726 782, or at info@palmawatch.com

WWW.PALMAWATCH.COM



Marine systems
Propulsion systems
Steering systems
All plumbing systems
Hydraulic systems
Boarding systems
Haul out works
Engine mechanics
Marine electrics
Carpentry
Material supplies
Project management

multiplex®

AQUAGIV
the watermaker company

LED's



Ebanistería
Carpintería de Ribera
Pintura
Barnices
Poliester

Travelift 30/650 t
Limpieza agua a presión
Tratamiento osmosis
Chorro de arena

CARPINSER

S E R V I C I O S N A U T I C O S

36 años de Experiencia Profesional

Cuidamos su embarcación como una obra maestra

We treat your boat like a masterpiece

Wir pflegen Ihre Yacht wie ein wertvolles Meisterwerk

Muelle nuevo s/n
Tel. 971 725 079 - Fax 971 717 384
07012 Palma de Mallorca
www.carpinser.com
administracion@carpinser.com

El Grupo GUIDET, más de 20 años de experiencia en servicios náuticos

El Grupo Guidet se inició en los años 80 dentro de la zona donde ahora se encuentra las instalaciones de STP. Combinando los diferentes servicios náuticos en un grupo de diferentes nacionalidades y culturas. De forma de que los barcos empezaron a venir a Mallorca con la específica razón de efectuar reparaciones. Hoy día la mayoría de estas empresas pioneras siguen allí, bajo la misma dirección de entonces.

Yacht Painter Mallorca: Especializando en pintura bajo la dirección de su propietario, Diondado Temprano.

Ecoloma: Trabajando con una maquinaria de alta tecnología temas de "composites" y "Plexiglas" con el propietario Ernesto Coloma.

Talleres Guidet: Con Pepe Guidet, en trabajos metalúrgicas de diversas metales y con una extensa selección de maquinaria.

Mademar: una empresa dedicada a trabajos de madera interior y exterior bajo el mando de Carlos Huerta.

Blue Sea Management: La empresa de Bernardo von Borsel, que se encarga de los numerosos proyectos del grupo.

GRUPO GUIDET, OVER 20 YEARS' EXPERIENCE IN NAUTICAL SERVICES

Group Guidet started business in the 1980s on the site of the present STP installations.

A group of international experts offering nautical services which soon attracted yachts to Mallorca to specifically undergo refit and repair. The majority of these pioneering companies are still run by the same management as back then.

Yacht Painter Mallorca: Finishing and antifouling specialists run by owner Diondado Temprano.

Ecoloma: Specialists in plastic composites and Plexiglas with state-of-the-art machinery. Owned by Ernesto Coloma.

Talleres Guidet: With Pepe Guidet at the helm. Metalwork with a wide range of specialist machinery.

Mademar: Interior and exterior yacht carpentry firm run by Carlos Huerta.

Blue Sea Management: Owned by Bernardo von Borsel, responsible for many of the group projects.



ECOLOMA

Composite work
Plexiglas and Lexan work
Glass and Window work

Tel. 971 71 87 88 - Fax. 971 78 81 19
www.ecoloma.com - e-mail: spolima@ecoloma.com
Espigón exterior del Muelle Viejo, 9-N
07012 - Palma de Mallorca
ECOLOMA, S.A. - CIF. A 07 285 447

ECOLOMA
PLÁSTICOS REFORZADOS
FIBERGLAS ARBEITEN
REINFORCED PLASTICS

yacht painter mallorca

TEL. + 00 34 971 71 81 09 - FAX + 00 34 971 72 65 30
www.yachtpaintermallorca.com - info@yachtpaintermallorca.com

STAINLESS STEEL & ALUMINIUM CONSTRUCTION
METALWORK LATHE & MILLING
"MAX PROP" PROPELLORS
NAUTICAL REPAIRS

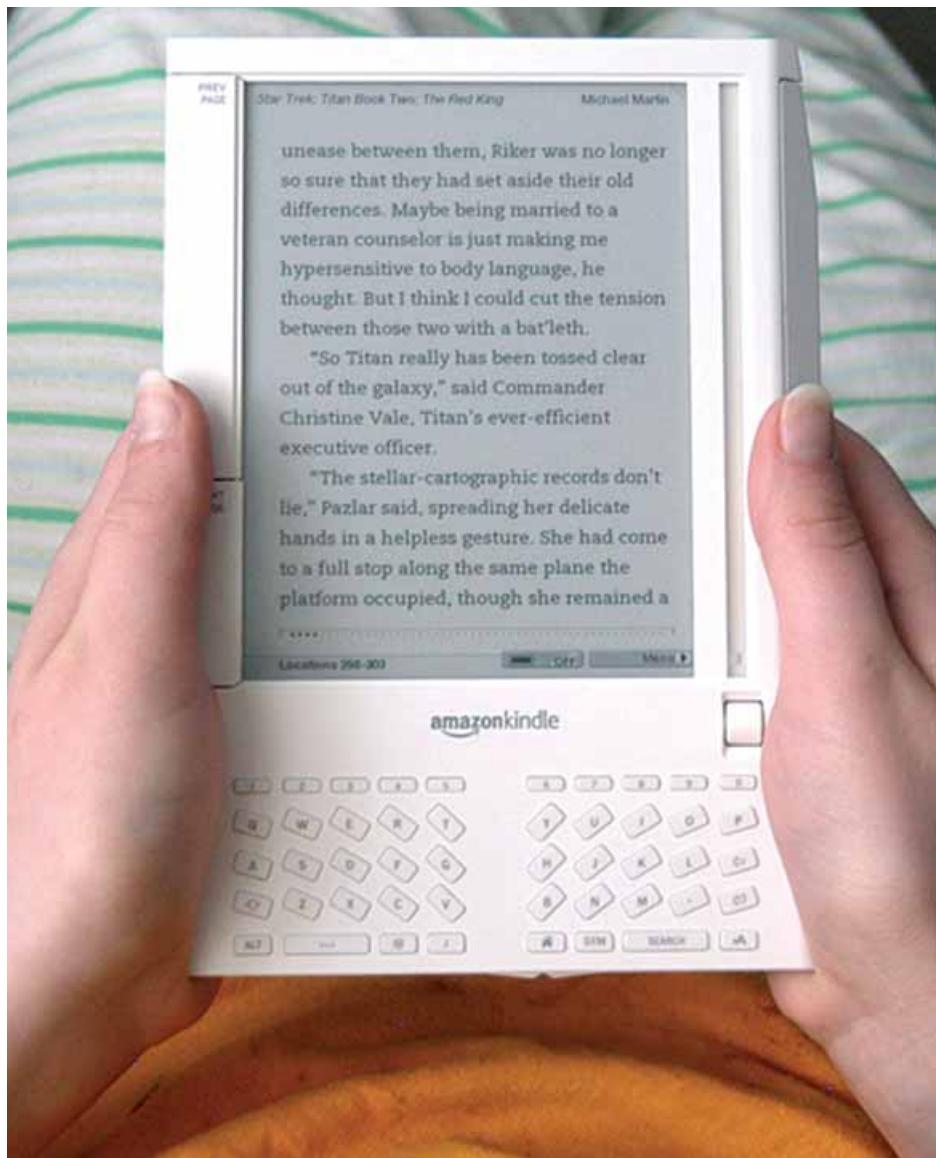
CONSTRUCCIONES ACERO INOXIDABLE Y ALUMINIO
TRABAJOS DE TORNO Y FRESA
HELICES "MAX PROP"
REPARACIONES NÁUTICAS

C/. Muelle Viejo, Espigón ext., s/n - Palma de Mallorca
Tel. 971 71 83 43 - Fax 971 72 05 77
Móvil: 670 303 713 - 687 771 922
e-mail: t_guidet@yahoo.es

mademar
YACHT CARPENTERS

todo tipo de carpintería náutica, construcción, reparación, cubiertas de toka, interiores...

Muelle Viejo, Edificio Delmitur, s/n, 07012 Palma de Mallorca
Mov. 687 540 468. Tel. 971 22 72 72. Fax 971 22 72 70
mademar@mademar.info



No cargue el barco con LIBROS, el E-BOOK es la solución

TEXTO: JAF

¿CUÁNTAS VECES NO SE HA PREGUNTADO USTED por qué lleva una pequeña biblioteca a bordo que consume espacio, que laстра el barco, que atrae la humedad y los bichos pero que es raramente consultada, salvo por sus invitados ocasionales? ¿Cuántas veces no se ha preguntado si no sería

DON'T WEIGH DOWN YOUR BOAT WITH BOOKS: THE E-BOOK IS THE WAY FORWARD. How many times have you wondered why you have a mini-library onboard, weighing down your yacht and attracting damp and all sorts of creepy-crawlies, yet only the odd guest actually

mejor llevar un ordenador a bordo con el que leer los libros? ¿Cuántos reportajes ha leído sobre energía, y problemas de los ordenadores en los barcos? Pues bien, si está usted en esta fase, quizás le interesaría saber que el fabricante Taiwanes Asus acaba de anunciar en septiembre que prepara el lanzamiento de una gama revolucionaria de libros electrónicos para diciembre de 2009. El objetivo es competir con los modelos ya disponibles de Amazon, Sony, o incluso con el Papyre que se vende en España. Es un paso más en la guerra comercial de los libros electrónicos, que empezó hace unos 4 años de años con la creación del Ereader de Sony y el Amazon Kindle. Para quienes no lo sepan, los lectores de libros electrónicos suelen tener el tamaño de un libro de bolsillo, pero con la diferencia de que pueden almacenar cientos de libros digitales y transmitir la apariencia del papel mucho mejor que las pantallas de los portátiles. La capacidad de algunos dispositivos más recientes para acceder a Internet y descargarse versiones digitales de periódicos y revistas han sido decisivos para llegar al público de masas.

Algo se está moviendo muy deprisa en el mundo de los libros y la electrónica. De momento sin embargo quien quiera adquirir un libro electrónico sólo tiene estas opciones: Kindle Amazon, Sony eReader, IREX, Papyre y el Asus. Estas son algunas de las diferencias entre estos nuevos 'gadgets'. El secreto de todos ellos está en este tipo de escritura que cansa menos la vista que las pantallas de los ordenadores, además son todos dispositivos ligeros pensado para viajar con ellos y que permiten leer en la cama, además de poder almacenar un montón de obras en un espacio mínimo.

KINDLE AMAZON, EL GENUINO

No está disponible en España. Kindle es un lector de libros o dispositivo portátil que permite almacenar y leer libros digitalizados. Creado por la tienda virtual Amazon, fue lanzado comercialmente a fines del 2007.

Kindle cuenta con una pantalla electrónica de 800x600 y 5 escalas de grises y es completamente inalámbrico. Los títulos de los libros se compran en forma electrónica desde cualquier lugar en que haya servicios de teléfonos móviles de la compañía Sprint, aunque de momento no se pueden descargar libros con la conexión inalámbrica fuera de Estados Unidos (si pueden descargarse con otro dispositivo para cargarlos posteriormente al Kindle). Su peso es de sólo 300 gramos y la batería puede durar hasta 30 horas. El precio ronda los 300\$.

SONY EREADER, 3 GENERACIONES

Es el principal competidor de Amazon. Sony ya lleva tres generaciones de este lector que parte de un precio de 299,99 dólares. Su gran diferencia es



Tienen el tamaño de un libro de bolsillo, pero pueden almacenar cientos de libros digitales

Size of a paperback but able to store hundreds of digital books

bothers to consult it? How many times have you thought it would be better to have a laptop onboard on which you could read your favourite novels? How many articles have you read about energy and problems with computers on boats?

If this is your case, you might be interested to hear that the Taiwanese manufacturer Asus has just announced the December launch of a revolutionary range of e-books to compete with Amazon, Sony or Papyre, which is marketed in Spain.

This is another chapter in the e-book war that broke out four years ago when the Sony Reader and Amazon Kindle burst onto the scene. For those not in the know, electronic book readers are usually the size of a standard paperback, the difference being that hundreds of digital books can be downloaded onto them and they resemble paper far more than a laptop screen. With the latest models offering digital versions of newspapers and magazines via download, the mass audience has started to sit up and take note. Things are moving fast in the world of books and electronics, though for now, potential e-book readers can only choose from the Amazon Kindle, Sony eReader, IREX iLiad, Papyre and the soon-to-be-launched Asus. Below we list some of the differences between these new gadgets. The secret they all share lies in the eye-friendly text used, as well their light weight, suitability for holiday and bedtime reading alike, and the potential to store a wealth of reading material in not much space at all.

KINDLE AMAZON, THE ORIGINAL

Unavailable in Spain.

Kindle is a portable reader device that stores digital books and was launched by the online store Amazon at the end of 2007. Kindle has an 800x600 screen with five scales of grey and is totally wireless. Books are purchased online from any location covered by the Sprint mobile network, although for now books cannot be downloaded with wireless connection outside the USA (they can be downloaded with another device and then uploaded onto the Kindle, though). It weighs a mere 300 grams and its battery lasts up to 30 hours. Kindle 2 costs 299 dollars and each book is sold for around 10 dollars.



En los veleros clásicos o en los cruceros, el espacio y el peso son siempre escasos. Los libros reúnen las dos características y absorben humedad y bichos. / Books take up limited space and weigh down sailboats or cruisers, as well as attracting damp and creepy-crawlies.

que permite trabajar con formatos más variados de documentos incluido el PDF o Word. Esto da una mayor libertad para poder acceder a obras de otras webs. Otra gran diferencia es que no tiene conexión inalámbrica por lo que las descargas de libros hay que realizarlas siempre a través del ordenador. Su última versión, el PRS-700 BC, ha dado el salto a las pantallas táctiles, tiene capacidad para almacenar 350 libros electrónicos y cuesta 399,99 dólares. Sony no tiene una fecha planeada para su introducción en nuestro país.

IREX ILLAD, EL MÁS GRANDE Y EL MÁS CARO

Es el lector digital más grande con una pantalla de 10,2 pulgadas. Es táctil, tiene conexión inalámbrica y tiene una capacidad de almacenamiento de un 1GB, pero a través de una tarjeta de memoria. Acepta la gran mayoría de los formatos e incluso permite tener una visión de documentos en A4. La versión más avanzada, la 1000 S, se comercializa con un puntero que permite tomar notas en el Iliad pues tiene reconocimiento de escritura. En Francia se vende por 699 euros.

PAPYRE, EN ESPAÑA

Es el único de estos lectores que se vende en España, distribuido por la

SONY EREADER, 3 GENERATIONS

Amazon's main rival.

Sony has already launched the third generation of this reader which starts at \$299.99. Its unique selling point is the possibility to work with a wider range of documents including PDF and Word. This offers greater freedom to access books from other websites. However, it doesn't have wireless connection so books must be downloaded via a computer.

The latest version, the PRS-700 BC, features a touch screen and can store a total of 350 e-books. No date has been announced for its launch in Spain, but it is available in the USA for \$399.99.

IREX ILLAD, THE LARGEST AND MOST EXPENSIVE

The largest digital reader on the market, boasting a 10.2 inch touch screen. It has wireless connection and a 1GB memory through a memory card. It accepts the vast majority of formats and even allows A4 documents to be viewed. The most advanced version, the 1000 S comes with a stylus pen to make notes, as this Iliad has handwriting recognition software installed. On sale in France for 699 euros.

BULTEC BALEAR



BULTEC BALEAR S.L.
MECANICA
HIDRAULICA
SOLDADURA
647 96 76 04

ENGINEERING
HYDRAULICS
WELDING



Mecánica Naval Hidráulica Soldadura

Marine Mechanics Hydraulics Welding

C/ Fco. Martí Mora, 30 Muelle Viejo s/n. · 07012, Palma
07011, Palma Espigón Exterior - Taller, 8

Tel. 971 735 513 - Fax 871 944 391
Móvil 647 967 604

info@bultec-balear.com

excellence through experience

refit
management



MASTER YACHTS
REFIT MANAGEMENT

MASTER YACHTS is located in the refit centre of the Mediterranean, Palma Mallorca. This is our headquarters and the location of a strong team of Project Managers and Accountants with comprehensive support services. We are well established and have access to a complete range of accredited sub-contractors.

Our Project Managers monitor contractor's work to ensure timely quality of service. We regularly report on the progress and financial status of the refit.

The following services are provided:

- Condition Appraisal
- Shipyard Booking
- Preparation of Work List and Programmes on Customised Data Base
- Budget Preparation and Financial Monitoring
- Contractor Selection and Contract Negotiations
- On Site Project Management
- Cost Monitoring and Reporting
- Progress Reports
- Regulatory Surveys Management
- Trials
- Condition Report on Completion
- Management of Warranty Claims

Address: Paseo Marítimo 21, 07014, Palma de Mallorca, Spain

Tel. +34 971 220 562 Fax: +34 971 281 480

email: info@masteryachts.com web: www.masteryachts.com



Escaso grosor y poco peso son elementos comunes a todos los e-books. / Slimline and lightweight: characteristics all e-books have in common.

empresa granadina Grammata. No es el más avanzado en prestaciones pero sí tiene una buena relación calidad precio pues cuesta 299 euros. Su pantalla es de 6 pulgadas y se vende con una tarjeta de memoria de 1GB con 400 libros ya cargados y una suscripción a la tienda de Grammata.es.

ASUS, EL ÚLTIMO Y EL MÁS BARATO

El mundo de los libros electrónicos está a punto de comenzar un nuevo capítulo en su historia con la llegada del lector digital más barato del mercado, que desembarcará de la mano de Asus, uno de los principales fabricantes de electrónica de consumo. La firma ha confirmado que tiene previsto concretar el mercado del mismo modo que lo hizo cuando lanzó el primer netbook, la alternativa de bajo coste al portátil. Asus afirma que su lector de libros electrónicos será más inteligente y versátil que los actuales modelos disponibles en el mercado de firmas. La firma pretende que el dispositivo esté listo antes de finales de 2009. Habrá dos versiones del producto, una para presupuestos más reducidos y otra para clientes más exigentes. Así, la versión más económica del lector de Asus se mantendrá más en línea con la reputación de la firma taiwanesa de vender productos a precios ajustados. Apodado como el Eee Reader, por la conocida gama de netbooks de la firma, Eee PC, aparecerá en el mercado compitiendo en precio más que en capacidades técnicas. El rival más barato al que tendrá que hacer frente es el Cool-er, que tiene un precio que ronda las 189 libras. Todo parece indicar que Asus se situará en torno a las 100 libras.

PAPYRE, IN SPAIN

The only reader on sale in Spain, distributed by the Granada-based company Grammata. Not the most technically advanced, but the price tag of 299 euros gives it a good quality/price ratio. Features include a 6-inch display, a 1GB memory card with 400 bestsellers already downloaded, and subscription to the Grammata.es online store.

ASUS, THE LATEST AND CHEAPEST

The world of e-books is about to turn a new page with the arrival of the cheapest reader on the market, manufactured by Asus, one of the world leaders in consumer electronics. The firm aims to revolutionise the market, just as it did with the launch of the first netbook, the low-cost alternative to a laptop.

Asus claims its e-book reader will be more intelligent and versatile than other models currently available. Set to arrive before 2009 is out, there will be two versions of the product: one for lower budgets and another for more discerning clients.

The more economic Asus reader will live up to the Taiwanese company's reputation as a provider of low-cost technology. Known as the Eee Reader, cousin of the firm's well-known family of netbooks called Eee PC, it will compete more on price than specifications. Its closest rival is the Cool-er, priced around 189 pounds sterling, yet rumour has it that the Asus will go on sale at roughly 100 pounds.

custom-made interior & exterior soft furnishings
design manufacturing installation
yachts | residential



S O F T
I N T E R I O R

T:+34 971 710 630 M:+34 661 889 160 E:info@softinterior.com W:www.softinterior.com C/Alex. Laborde 26 nave 5 Can Valero Spain

seasafe

Proveedor de Equipamiento de Seguridad Náutica desde 1987

Supplying Marine Safety Equipment since 1987

C/ Alicante, 3
Polígono Son Bugadelles - Santa Ponsa - Mallorca

971 69 55 07 - 659 322 202
www.seasafe.es - e-mail: info@seasafe.es





METEO on line en BALEARES

TEXTO Y FOTOS: JAF

EL SEGUIMIENTO DE LA INFORMACIÓN meteorológica siempre ha sido uno de los graves problemas a la hora de iniciar un crucero en barco. Los viejos marinos profesionales conocían el color del cielo, la gravedad de los vientos y poseían una gran intuición y experiencia gracias a las muchas horas de navegación. Sin embargo no hace tantos años que los aficionados a la náutica deportiva o de recreo se las veían y deseaban para obtener a través de periódicos y televisión o radio una buena predicción.

Las emisoras de onda corta y las radios con BLU eran los instrumentos más sofisticados para conectar a horas determinadas con los partes de meteo de las grandes cadenas de comunicación internacionales. El proceso era engorroso porque la cobertura no siempre era la idónea.

Hoy, sin embargo, gracias a los avances tecnológicos de las comunicaciones inalámbricas cualquier aficionado puede conseguir una excelente información meteorológica con fiabilidad de casi el 100%, a dos días vista.

ONLINE WEATHER FORECASTS FOR THE BALEARICS. Monitoring the weather has long been one of the most taxing problems faced when getting ready to set sail. Professional sailors in the past would judge the colour of the sky and the force of the winds using their intuition gained from years of sailing experience. Not so long ago, with the rise of watersports as a popular pastime, yachters would use the radio, TV or newspapers to check a reliable weather forecast. Shortwave channels and SSB radios were the most sophisticated devices available to connect to major international channels and listen to weather reports. The process would be tedious because reception wasn't always ideal. Today though, with advances in wireless communications, any sailing enthusiast can acquire near-perfect meteorological forecasts for the following two days.

In coastal areas with telephone reception, you can enter specialised websites that provide highly-reliable weather forecasts with just an onboard

En zonas costeras, con cobertura telefónica, si dispone a bordo de un pequeño ordenador y un módem o teléfono móvil puede acceder a portales de internet muy fiables especializados en información meteorológica.

La cosa se complica algo en alta mar, aunque gracias a los teléfonos de cobertura por satélite o con aparatos de radio de onda corta conectados a un ordenador, ello también es posible, aunque por un precio bastante más elevado. No tratamos aquí de descubrir nada nuevo. Simplemente aportamos algunas direcciones muy útiles por si usted navega en aguas de Baleares.

UN CLIMA BENIGNO, TÍPICO DEL MEDITERRÁNEO

La meteorología de Mallorca y de las Baleares refleja un clima típicamente mediterráneo, lo que significa altos volúmenes de humedad, combinado con veranos cálidos pero no extremadamente calurosos, suaves y en ocasiones húmedos otoños, y placenteros inviernos con temperaturas que rara vez descienden de los cero grados. La media anual de temperaturas es de 21 grados centígrados. Los días de sol son muchos, en torno a los 300 por año.

Mirando con detalle la meteorología y las temperaturas de Mallorca, la estadística muestra una media de precipitación entre 450 y 650 litros por año. La mayor parte de ella cae en otoño y más concretamente el 40% se produce entre septiembre y noviembre. Sólo el 25% cae en primavera, al igual que en invierno que registra un 25% de precipitación. En verano, entre junio y agosto, cae el 10% restante.

La estadística nos muestra que las cifras no son exactamente iguales cada año y pueden variar enormemente con años excepcionales. La meteorología en otoño es particularmente impredecible. A veces la lluvia se concentra con fuerza en una semana o en días dispersos.

Las temperaturas en la costa, exceptuando la sierra de la Tramontana se mueven entre los 16 y los 21 grados centígrados de media anual, y suben a 29/31 grados en verano. La temperatura nocturna en invierno se mueve en torno a los 5/9 grados. No hay registros de temperaturas máximas superiores a los 41 grados ni por debajo de los 6 bajo cero.

computer and a mobile phone or modem. Things are a little trickier out at sea but thanks to satellite phones or short-wave radios connected to a computer, it is still possible although the cost does tend to rise. We don't aim to reveal anything groundbreaking here. We'd simply like to provide some extremely helpful links if you're sailing around the Balearics.

A GOOD WEATHER, TIPICALLY MEDITERRANEAN

The weather in Majorca and the Balearics experience a Mediterranean climate which means good high humidity combined with not too extremely high summer temperatures, mild and sometimes wet autumns and pleasant cool winters with temperatures rarely drifting below zero. The year round average temperatures for Majorca and the Balearics is 21 degrees centigrade on the coast. Taking a closer look at Majorca's weather and Majorca temperatures, this Mediterranean island has between 450mm and 650mm of precipitation/rainfall annually. Most of it falls in autumn, 40% of it to be exact between the months of September and November; with only 25% falling in the spring months between March and May. Hence, the cyclists and walkers often come to Majorca and the Balearics in the spring. Only 25% of the rainfall falls in winter, from December to February, with the peak summer months from June to August getting only about 10% of the annual rainfall. To add to this, it's not necessarily the same pattern every year in Majorca, as the rainfall can vary and some years may even experience drought conditions! The weather in the autumn months particularly can be most unpredictable. Often the rain in autumn falls heavily for a concentrated number of days. Temperature predictions from various sources do vary, but overall around the Majorca coast (excluding inland Tramuntana mountain areas) the average annual temperature floats between 16°C and 21°C, shooting upwards in summer to an average of 29-31° C. Winter night-time temperature are around 5-9° C Majorca temperatures have even occasionally been recorded as reaching up to 41°C in summer and falling to a low of -6°C in winter.

DIRECCIONES ÚTILES EN BALEARES / HELPFUL LINKS FOR THE BALEARIC ISLANDS

Wind guru: <http://www.windguru.cz/es/>

Weather on line: <http://www.weatheronline.co.uk/sailing/wind?&10&LANG=en&WIND=g199&KUST=00057>

CNN weather: <http://weather.edition.cnn.com/weather/intl/forecast.jsp?locCode=LEI6&zipCode=23876627723>

Infomet: http://www.infomet.fcr.es/t_catalunya/

GRIB US: <http://www.grib.us/Home/tabid/36/Default.aspx>

Mallorca viento: <http://www.mallorcaviento.com/>

Aemet: <http://www.aemet.es/es/eltiempo/prediccion/maritima>

Meteo France: <http://france.meteofrance.com/>

Thalassa on line: <http://www.thalassa-online.com/revista/guiateumatica.phtml?id=35>

Passage weather: <http://www.passageweather.com>



Las materias primas básicas son: poliéster, poliamidas, aramidas y carbono

Velas: del ALGODÓN al CARBONO

LOS TEJIDOS SINTÉTICOS, descubiertos en los años 50 a partir de derivados del petróleo, provocaron el abandono de las velas de algodón y una revolución en el mundo de la náutica. En seis décadas, los avances tecnológicos han sido impresionantes y han contribuido a la creación de nuevos materiales sobre todo en la vela de competición.

En términos simples pueden clasificarse todas las velas en dos grandes grupos: los tejidos convencionales y los laminados.

Las materias primas utilizadas se resumen en cuatro grandes grupos poliéster (Dacron, Mylar, Vectran, Pentex,...), poliamidas (Nylon), aramidas (Kevlar, Twaron, Technora,...) y carbono

En cuanto a fabricantes de tejidos, no excede de complicación pues tan sólo son tres o cuatro los proveedores de todas las velerías del mundo: Dimension Polyant, Contender; Bainbridge y North Sails.

SAILCLOTH: FROM CANVAS TO CARBON FIBRE. Basic raw materials are polyester, polyamides, aramids and carbon fibre. Synthetic fibres, discovered in the 1950s from oil derivatives, took the sailing world by storm and led to the gradual disappearance of canvas sailcloth. In six decades, technological advances have been spectacular and have unveiled the creation of new materials, especially in competition sailing.

In layman's terms, sails can be classified into two main groups: conventional materials and laminates.

The raw materials used fall into four major categories: polyester (Dacron, Mylar, Vectran, Pentex, etc.); polyamides (Nylon); aramids (Kevlar, Twaron, Technora, etc.), and carbon fibre.

Just a handful of sailcloth manufacturers supply sailmakers from across the world: Dimension Polyant, Contender, Bainbridge and North Sails.



En las regatas de Club, son pocos los barcos que no utilizan velas tecnológicamente muy avanzadas. / In regattas, nearly all boats use state-of-the-art sailcloth.

DACRON: LA BASE

"Dacron" es un nombre comercial. En sus inicios, tan sólo se aplicaba al sistema convencional de tejer, totalmente estandarizado por la industria textil, con bobinas de longitudes variables. Los telares parten de un hilo. En su fabricación se determina la orientación molecular lineal del material y los niveles de estiramiento posible.

Una vez fabricado el hilo con sus propiedades específicas, se fabrica el tejido con urdimbres longitudinales, entrelazados de forma transversal, formando el tejido tafeta con ligamentos uno a uno entrecruzados.

En el proceso de fabricación tiene mucha importancia el hecho de que el tejido de poliéster se somete a temperaturas de unos 200 grados centígrados para compactarlo hasta reducir la superficie un 20%.

Este tejido, de comportamiento similar en sentido longitudinal o transversal puede variar en función del grosor del hilo empleado en la trama o la urdimbre o por la disposición de éstos.

EL PROBLEMA DE LA RESISTENCIA DIAGONAL

Estas ligazones le dan fuerza contra el estiramiento transversal y longitudi-

DACRON: THE BASE

"Dacron" is a trademark of a polyester fibre. Originally its sole application was for the conventional method of weaving with variable length bobbins - totally standardised by the textile industry. Looms held threads in place. The combed high-modulus orientation of the fibre and the amount of possible stretch are determined during production.

Once the thread is manufactured, the fabric is produced with lengthwise cross-cut warps, forming a taffeta layer with intertwined filaments. The manufacturing process places great importance on the polyester fibre being heat-set at a temperature of 200°C in order to shrink its surface area by 20%.

This fabric, with similar attributes either lengthwise or cross-cut, may vary depending on the thickness of the thread used in the weft or warp or on the thread design.

THE PROBLEM OF DIAGONAL RESISTANCE

This type of weave protects against lengthwise or cross-cut stretch but cannot support diagonal tensions to such an extent.

nal pero no soporta tan bien las tensiones en sentido diagonal.

El problema en las velas de proa es que su forma triangular con el gratal en diagonal, implica tensiones que deforman el tejido.

A fin de lograr mayor resistencia se han empleado materiales de relleno en la tela para disminuir así el movimiento entre los hilos, reduciendo consecuentemente el estiramiento en la diagonal.

Pero no fue hasta la aparición del proceso de impregnación que se lograron notables mejoras en este sentido. En el proceso de calentamiento de la pieza tejida, ésta se sumerge en una solución de melamina, químicamente similar al hilo empleado en el tejido. Al calentarla, los materiales se unen molecularmente, formando fibras mucho más resistentes al estiramiento diagonal y manteniendo similares los longitudinales y transversales determinados en el proceso de tejido.

Posteriormente, se aplican los revestimientos, cuyo objetivo es disminuir aún más el estiramiento diagonal, manteniendo intactos el longitudinal y transversal. La tela de Dacron ya impregnada, es bañada en una solución uretanada y posteriormente es introducida a la fuerza en el tejido mediante

The problem with headsails is that their triangular form with diagonal luff causes tension which deforms the fabric.

In order to ensure greater resistance, fill yarns were used in the fabric to reduce inter-thread movement and thus diagonal stretch.

It wasn't until the dawn of the impregnation process that notable improvements were seen. During the heating process, the woven fabric is submerged in a melamine solution which is chemically similar to the thread used during weaving. When heated, the material joins molecularly and forms fibres which are much more resistant to diagonal stretch whilst keeping the lengthwise and cross-cut fibres the same as during the weave process.

The material is then coated, further reducing diagonal stretch but keeping lengthwise and cross-cut stretch in tact.

The impregnated Dacron material is dipped into a urethane solution and then extruded into the fabric with a hot blade which compresses it.

The coating fills the minuscule holes, thus providing a uniform finish to the sailcloth.



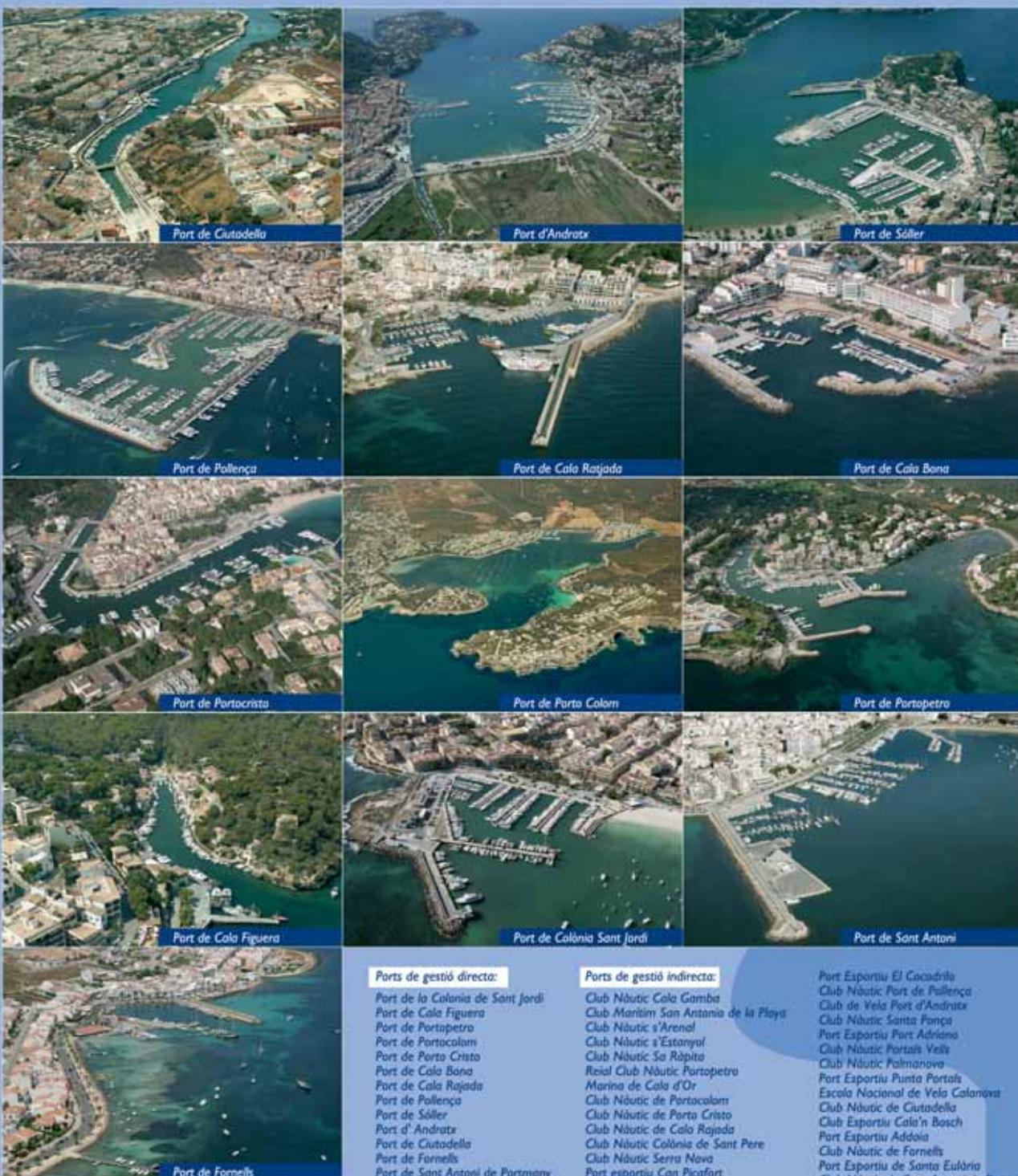
Kevlar, Pentex o carbono eliminan peso y garantizan un aumento de las prestaciones del velero. / Kevlar, Pentex or carbon fibre keep down weight and maximise the boat's performance.



Ports

Govern de les Illes Balears
Conselleria de Medi Ambient

Milloram dia a dia.



Una xarxa de ports integrada a l'entorn, eficient i de qualitat.

www.portsib.es

una cuchilla caliente que lo comprime. El revestimiento rellena los pequeños huecos, obteniendo así un acabado uniforme en la tela.

LAMINADOS: EL MYLAR, UN PASO ADELANTE EN EL POLIÉSTER

A principios de los años 70, con un poliéster parecido al utilizado en el Dacron, inventaron el "Mylar" un material aparentemente similar pero esta vez con una orientación molecular en todas direcciones, permitiendo así no obtener un hilo sino una superficie uniforme homogénea con igual estiramiento

LAMINATES: MYLAR, ONE STEP ON FROM POLYESTER

With a polyester similar to the one used in Dacron, Mylar was invented at the start of the 1970s. An outwardly similar material but with biaxial molecular orientation, thus providing not only a homogeneously uniform thread but also on the entire surface, with equal stretch in all directions, as its molecular structure is formed that way. The application of Mylar on its own was completely futile, seeing that the films were over-fragile and cumbersome and prevented sails from

NOVOSAIL: mucho más que el lavado profesional de las VELAS



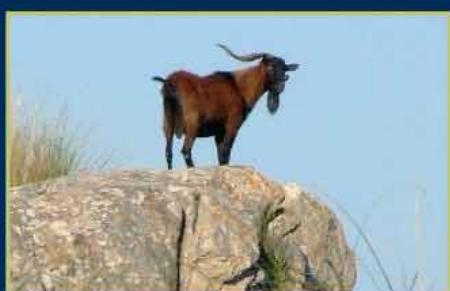
EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, en NovoSail han lavado y reacondicionado más de 200.000 m² de velas de todo el mundo, con su único y patentado sistema NovoSail HS9000. Con este sistema han tratado velas desde la alta competición y fabricadas con materiales modernos hasta velámenes completos de barcos clásicos de gran porte, todo desde sus plantas operacionales de NovoSail, Sail Cloth Cleaning S.L., en Mallorca, NovoSail Ltd. en Southampton UK y NovoSail GmbH, Schönberg, Alemania. Además, no sólo han reacondicionado velas sino que además han lavado y tratado toneladas de cabos, capotas, biminis, fundas, toldos, y así hasta un largo etcétera de textiles y accesorios. El NovoSail Group, dirigido por la NovoSail Management AG con base en Suiza, desde 2008 trabaja con el objetivo de desarrollar e implantar este único y revolucionario sistema por todo el mundo ya que aparte de la primera NovoSail fundada en Mallorca en 2006, las dos nuevas plantas NovoSail Ltd. en Southampton UK y NovoSail GmbH en Schönberg Alemania, están en pleno funcionamiento y bien introducidas en el mercado desde la primera mitad de 2008 y se sigue la expansión con otras en Europa (Francia, Grecia y Turquía) así como también en Nueva Zelanda y E.E.U.U.

NOVOSAIL, NOT JUST PROFESSIONAL SAIL CLEANING

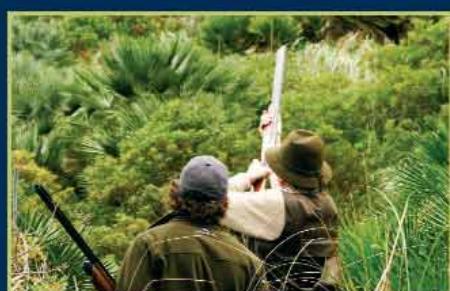
In the last few years, NovoSail has cleaned and treated over 200,000 m² of sails across the world with its revolutionary HS9000 system. With this unique patented technology, the company has treated everything from ultra-modern regatta sails to classic schooner sails at its plants NovoSail Sail Cloth Cleaning S.L. in Mallorca, NovoSail Ltd. in Southampton and NovoSail GmbH in Schönberg, Germany. And it's not just sails that NovoSail cleans and treats, but also ropes, spray hoods, biminis, boat covers, awnings, and many other textiles and yachting accessories. Managed by the Swiss-based NovoSail Management AG, the NovoSail Group's mission is to develop and introduce this pioneering system across the world. The first NovoSail was launched in Mallorca in 2006 and plants have since been opened in Southampton and Germany. The company now has its sights on other European markets (France, Greece and Turkey) as well as New Zealand and the USA.



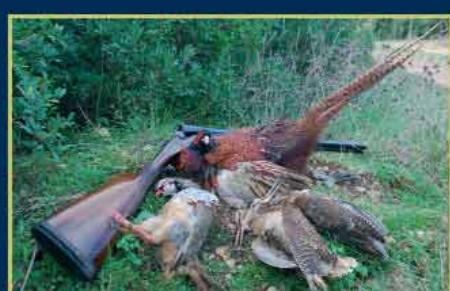
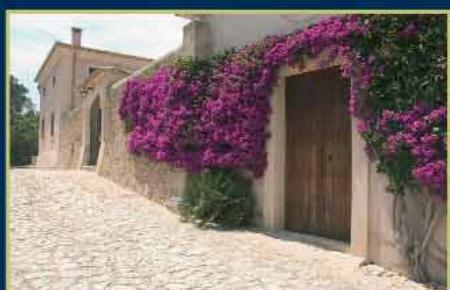
CAZA EN MALLORCA EN FORMENTOR



En el extremo norte de la isla de Mallorca, en la península de Formentor que limita la Punta de l'Avançada, el Colomer y el Faro de Formentor, se encuentra el primer y más exclusivo coto privado de caza mayor de las Islas Baleares. Cerca de 2.000 hectáreas forman este coto de caza que desde finales del 2008 cuenta con la homologación para la caza de el apreciado Balearian Boc (cabra salvaje mallorquina). Es a su vez un área emblemática de la Sierra de Tramuntana para el tiro al vuelo de otras especies como la becada (*Scolopax rusticola*), la perdiz roja (*Alectoris rufa*), el faisán (*Phasianus colchicus*) ... con perros de muestra o al ojo. Caza en estado puro en el paraíso natural de Formentor, junto al famoso Hotel Formentor, en la Bahía de Pollença y con las Cases Velles de Formentor convertidas en un espectacular refugio de cazador.



In the far north of the island of Majorca, on the Formentor peninsula, which is bounded by the Punta de l'Avançada, Colomer Island and the Formentor lighthouse, is the leading, and most exclusive, hunting preserve for big game on the Balearic Islands. Since the end of 2008, this preserve, which covers almost 2,000 hectares, has been authorised for trophy hunting for the prized Balearen Boc or wild Majorcan goat. This is also an emblematic area in the "Serra de Tramontana" for wing shooting other species, such as woodcock (*Scolopax rusticola*), red-legged partridge (*Alectoris rufa*), pheasant (*Phasianus colchicus*), etc., using either pointers or driven game shooting. This is hunting in its purest form in the natural paradise of Formentor, on the Pollença Bay close to the famous Hotel Formentor and the "Cases Velles de Formentor", the country house that has been converted into a spectacular hunters' refuge.



- Servicios de armería
- Guías con perros de muestra y cobro
- Cargadores, secretarios y monitores



- Estancias en el coto
- Desayunos, meriendas, comidas, tacos...
- Vestuario
- Tienda de caza

en todas sus direcciones, pues su estructura molecular así está formada. La aplicación del Mylar por si sola fue totalmente infructuosa, pues las láminas eran demasiado frágiles e inmanejables, pues impedían el trimado de las velas al convertirlas en totalmente estáticas.

La solución definitiva apareció con la combinación de los dos conceptos. Aparecen los laminados que en su concepto más simple son un bocadillo donde el pan son finas láminas de Mylar y el relleno una infinidad de posibles materiales tejidos o simplemente hilos estibados y ordenados. Las distintas capas son unidas entre sí mediante colas. El resultado obtenido es muy satisfactorio, pues siendo mucho más ligero que los tejidos convencionales consigue resistencias similares.

Este simple concepto de fabricación ha permitido utilizar infinidad de materiales tecnológicos con elevadísimas prestaciones en la fabricación de velas laminadas.

ARAMIDAS: KEVLAR, VECTRAN, PENTEX, DYNEMA, SPECTRA

Kevlar, Twaron o Technora, todos ellos distintos nombres comerciales para las aramidas, unas fibras de poliamida de módulos elevados, han sido un sustrato perfecto para los laminados, al igual que el Vectran, PBO o Pentex, una fibra de poliéster de módulos elevados o Dyneema y Spectra, polietilenos también de módulos elevados.

La disposición de estos materiales así como su combinación, ha resultado una infinidad de laminados distintos, cada uno con nombre propio, con

being trimmed as they were totally static.

The ultimate solution arrived when the two concepts were combined. Laminates appeared and were likened to a trusty sandwich: the pieces of bread were sheer Mylar films and the filling could be an array of woven fibres or simply scrim and strands. Each layer is joined by resins. The result gained is highly satisfactory, due to them being much lighter than conventional sailcloth and with similar resistance.

This simple manufacturing concept opened the door for a wealth of state-of-the-art materials in the production of laminated sailcloth.

ARAMIDS: KEVLAR, VECTRAN, PENTEX, DYNEMA, SPECTRA

Kevlar, Twaron and Technora are all trade names for aramids, high-modulus polyamide fibres, which are a perfect support for laminates, in the same way as Vectran, PBO and Pentex, high-modulus polyester fibres, or Dyneema and Spectra, equally high-modulus polyethylenes. The design and attributes of these aramids has produced a wide range of laminates, each with its own name, properties and price tag; so much so that an owner must carefully weigh up his budget and the intended use of the sail before choosing the suitable laminate, as prices can vary greatly depending on individual characteristics.

The different properties of these elements can be grouped into four main characteristics: tenacity, flexibility, ultra-violet resistance and creep. Tenacity indicates the breaking strength or stress-strain which



El I+D ha permitido utilizar infinidad de materiales tecnológicos con elevadísimas prestaciones en la fabricación de velas laminadas. / R&D has led to the use of high-performance fibres in the production of laminated sailcloth.



diferentes propiedades y precios. Es en este momento, cuando el armador de un barco debe plantearse en función del presupuesto que dispone y la utilización que va a dar a la vela que laminado es el adecuado, pues los precios en función de las prestaciones son muy variados.

Las distintas propiedades de estos elementos, se podrían tabular en 4 grandes rasgos: tenacidad, flexibilidad, resistencia al sol y elongación hasta rotura. La tenacidad es un indicativo de la carga de rotura o fuerza que debemos aplicar para romper una fibra; el valor indica la carga a aplicar para romperla. La flexibilidad, expresada en porcentaje, nos muestra la capacidad de mantener la tenacidad después de ser doblada un ciclo de 60 veces. La resistencia UV, es un indicativo del deterioro del material por el efecto del sol; sometidos a rayos UV, el valor indica el tiempo que tarda en perder el %0% de sus propiedades. La elongación, nos muestra la longitud de estiramiento del material antes de romperse expresada en porcentaje de su longitud inicial. La aparición de nuevos materiales desarrollados para ser utilizados en otras áreas, principalmente y por desgracia en el campo militar, permiten al cabo del tiempo que su coste disminuya y pueda ser aplicado en la vida civil. El más famoso de los ejemplos ha sido el Kevlar utilizado en los chalecos antibalas.

El Dracón sigue siendo utilizado como material básico para las velas de crucero, aunque no para las regatas

Dacron is still the base for cruiser sailcloth, but not for racers

must be applied for a fibre to reach the point of rupture. Flexibility, expressed as a percentage, shows us the ability to maintain tenacity after a 60-fold cycle. UV resistance indicates deterioration of the material following exposure to the sun's UV rays. Creep describes the long-term stretch of a fibre before breaking and is expressed as a percentage of its original length. The arrival of new materials developed for other industries, unfortunately above all in the military, meant that costs eventually would fall and said materials could be used in civilian fields. The most famous example is Kevlar, which was used originally for bulletproof vests.

Miguel Puigserver, presidente de "Apeam"

"La gran eslora es una **ASIGNATURA** pendiente del **GOBIERNO**"

Licenciado en Derecho, consignatario y transitario y agente de aduanas, Miguel Puigserver es desde hace dos años presidente de APEAM, la Asociación Provincial de Empresas de Actividades Marítimas. Esta entidad representa a los quince principales sectores industriales y empresariales del sector náutico de Baleares.

TEXTO: PEPE QUIROGA / FOTOS: WALTER OBIOL

HEREDERO Y GESTOR DE LA MÁS IMPORTANTE firma en las islas dedicada a la prestación de servicios logísticos, comerciales y operacionales a clientes del sector marítimo portuario, Miguel Puigserver, de 59 años de edad, tiene fama de ser un hombre serio y tranquilo, de talante muy conciliador, que le ha hecho merecedor de recibir la total confianza de todo el sector, en el que cabe recordar, la competencia es, entre empresas rivales, muy viva. Hoy viene a estas páginas para destacar la importancia que tiene para Baleares poder disponer de buenas instalaciones para dar acogida a las grandes esloras, así como, también poder tener la infraestructura portuaria de grada y varada necesaria para su reparación y mantenimiento. Este es subsector

"GOVERNMENT MUST TACKLE SUPERYACHT ISSUE THE SOONER THE BETTER". Law graduate, shipbroker, forwarding agent and customs agent, Miguel Puigserver has been Chairman of the APEAM (Asociación Provincial de Empresas de Actividades Marítimas - Provincial Association of Companies Engaged in Maritime Activities) for the past two years. The entity represents the fifteen main industrial and business sectors of the nautical industry in the Balearic Islands. Manager of the Balearics' most important maritime logistics, commercial and operations company, 59-year-old Puigserver is renowned for being serious, composed, and a talented middle-man. Proof of this can be seen in the industry-wide trust he has gained in a sector we mustn't forget is



Miguel Puigserver en su despacho de Consignatario de Buques. / Miguel Puigserver in his shipbroker's office.

emergente en todo el Mediterráneo que, a su juicio, no se le está dando por parte de las autoridades españolas el valor que merece, a pesar que aquí, en Baleares, y más concretamente en Palma, ya ha demostrado que es un nicho económico de primer orden, creador de riqueza y de puestos de trabajo.

P: Cuando habla de grandes esloras, supongo que se está refiriendo, en lenguaje de la calle, a los llamados superyates. De barcos recreativos de más de 23 metros de eslora que son tratados como buques mercantes, según la legislación española.

R: Así es. La gran eslora es una asignatura pendiente del Gobierno español que debería diferenciar a los barcos recreativos, tengan la eslora que tengan, de los buques mercantes. El Gobierno debería darse cuenta que la tendencia actual es la construcción de barcos recreativos más grandes. Tanto de vela como de motor. Y no lo tiene en cuenta.

P: Tampoco los gobiernos autónomos están por la labor. Sin ir más lejos, el Gobierno balear es totalmente reacio a permitir construir marinas para grandes esloras.

fraught with competition. Today he is with us to underline how important it is for the Balearic Islands to offer top-notch superyacht facilities and shipyard installations for yacht refit and repair. This is a booming subsector in the Mediterranean which he believes is not commanding the respect it deserves from the Spanish authorities, despite the fact that here in the Balearics, and more specifically in Palma, it has proven to be an indisputable niche market creating wealth and employment.

Q: When talking about superyachts, I suppose we mean private yachts from 23 metres and up, which Spanish legislation defines as commercial vessels. Is that so?

A: Indeed. The Spanish government still needs to mark the difference between private yachts, whatever their LOA is, and commercial vessels. They should realise that the current trend, for both sailing and motor yachts, is towards the definition of a superyacht. Yet they don't take this into account.

Q: Neither are the autonomous governments on the case. We need look no further: the Balearic government is totally reluctant to allow

"Astilleros de Mallorca y STP prestan un servicio de reparación de grandes esloras reconocido internacionalmente"

"Astilleros de Mallorca and STP offer internationally-renowned super-yacht refit and repair"

"El sector náutico balear es muy profesional y el segundo en importancia detrás del turístico"

"The Balearic nautical sector is highly professional and second only to tourism"



R: Es cierto. La oferta de amarres para grandes esloras es escasa en Baleares. Faltan amarres para este tipo de barcos. Pero en cambio y por el contrario, cada vez es mayor en otros puertos mediterráneos, incluidos algunos que se han construido expresamente para acoger a las grandes esloras en otras comunidades autónomas españolas. Ahí está el ejemplo de Valencia.

P: Lo que significa que además de la competencia de los puertos extranjeros, los españoles nos hacemos la competencia a nosotros mismos con el favor o el disfavor de nuestros propios gobiernos autónomos.

R: Podría entenderse así, pero yo prefiero entenderlo de otra forma. Hay que partir de la base que la competencia siempre es buena y más entre españoles. El quid de la cuestión es que mientras tengamos la legislación vigente, las grandes esloras van a rehuir de nuestros puertos, porque encuentran en los países vecinos una legislación más permisiva y más favorecedora a las grandes esloras. De ahí su éxodo y que muchos no vengan a España.

P: O sea, que mientras el Gobierno no la cambie y no la homologue con el resto de Europa, el problema perdurará y perderemos la oportunidad de hacer negocio con las grandes esloras.

R: Efectivamente. Tenemos un restrictivo sistema impositivo sobre los grandes yates que no tiene ningún país de la Unión Europea. Un impuesto de matriculación que obliga a pagar un 12% del valor del barco en el momento

the construction of superyacht marinas, isn't it?

A: True. Superyacht berths are few and far between in the Balearics and more are definitely needed. Yet on the other hand, more and more are springing up in other Mediterranean ports, including certain custom-built superyacht bases in other parts of Spain. Take Valencia, for example.

Q: Let alone competition from foreign ports. Here in Spain we're competing against each other either with or without the backing of our very own autonomous governments, right?

A: You could say that, but I'd prefer to look at it from a different angle. Remember that competition is always healthy and even more so within Spain itself. The crux of the question is that whilst the current legislation is in force, superyachts are going to turn their sterns on our ports, as legislation in neighbouring countries is far more relaxed and welcoming. Hence their exodus and decision not even to berth in Spain.

Q: So, whilst the government keeps this legislation in force and refuses to standardise it with the rest of Europe, the problem will drag on and we'll miss out on the opportunity to do business with superyachts, won't we?

A: Exactly. We have a restrictive tax system for superyachts like no other European Union country. A registration tax that enforces the payment of 12% of the yacht's value on purchase, plus VAT. As for charters, boats

Nauti Space for
Nauti people®

extraSpace
SELF STORAGE



STORAGE WHEN YOU NEED IT!!!

Do you need **Space** on board during a refit or need to keep some things clean, dry and secure? **ExtraSpace Self Storage** have specially constructed storage unit's ideal for the Boating fraternity! With extra wide corridors for easy loading high ceilings and 24Hr Access.



Special discounts for Nauti crew available for long term use with the **Lowest Prices Guarantee!** We won't be beaten on price and that's a promise!

Jet bike's Jet Ski's, Boats, tenders, spare kit, spare parts if you don't need it to hand then we can store it.

Crew storage available, from only **9€ per month!**
Self-storage available from only **9€ per week!**
Bulk storage available from only **5€ per week!**

Get a quote! And let us deal with it for you.

Units from 1m² to 200m².

FREE Dockside pick-up and delivery service.

Boxes & packaging materials in our shop.

Call us now to reserve your unit, e-mail us on or visit our website.

+34 971 25 40 30 • repcion@extraspace.es

www.extraspace.es



DIGUI

RESTAURACIÓ



taller
&
de tapas
a la
carta

“**VERY NICE
TAPAS & MENU**”

Avda. COMTE SALLENT, 17

07003 PALMA DE MALLORCA

RESERVAS 971 901 189

WWW.DIGUIRESTAURACIO.COM

FÁCIL APARCAMIENTO

de la compra, además del IVA. Y en el caso de alquiler, a los barcos de bandera no española que quieran alquilar en nuestras aguas, se les obliga también a pagar un impuesto de matriculación que en sus países no tienen. De tal forma que no están dispuestos a hacer chárter en aguas españolas, con lo que perdemos los grandes ingresos que representa su alquiler. Cabe recordar que un reciente informe del European comité for Professional Yachting estimaba que debido a nuestras restricciones administrativas y fiscales, España deja de ingresar alrededor de 600 millones de euros al año. Hay que tener presente que estamos hablando, en el caso del chárter de gran eslora, de turistas náuticos de alto poder adquisitivo.

P: También perdemos la oportunidad de mantenerlos y repararlos.

Otro monto importante de dinero, así como

la posibilidad de crear mucho empleo.

R: Sí. Así es y es lamentable, porque es industria de nueva creación. Menos mal que tenemos grandes empresarios emprendedores y que a pesar de todas estas pegas han apostado por crear unas instalaciones modélicas, inmejorables, para cubrir estos servicios. Aquí mismo en Palma tenemos a Astilleros de Mallorca y a STP, que los prestan con una alta calidad reconocida internacionalmente.

P: En definitiva, que estamos hablando de un problema nacional ¿Son conscientes las demás comunidades autónomas costeras que han de reunirse para tener una sola voz ante el Gobierno para que haga algo al respecto?

R: Se tendrá que llegar a ello. Y cuanto antes mejor. El sector náutico ya ha denunciado la situación: los ingresos y puestos de trabajo que estamos perdiendo con la legislación actual. Ahora quienes tienen que mover ficha son las administraciones autonómicas porque cambiarla es un asunto político.

P: Para acabar ¿Cómo valora en conjunto al sector náutico balear?

R: Como un sector muy profesional y el segundo económico en importancia detrás del turístico. En este aspecto, he de añadir que no deben olvidarse dos cosas. La primera, que las islas están cautivas de sus puertos de interés general, porque por ellos entran y salen la casi totalidad de las mercancías. Es decir, que las islas dependen para sobrevivir de estos puertos. Y la segunda, que las islas son muy atractivas para el turismo, tanto para el turista de gran crucero y el turista recreativo como para los propios residentes. De ahí el alto número de cruceristas que tenemos y también el alto número de embarcaciones amarradas en todos los puertos. Tenerlo en cuenta permite tener una visión adecuada de la importancia de nuestro sector náutico. Importancia que no siempre se reconoce, pero que es mucho mayor de lo que, en general, la gente cree.

without a Spanish flag wishing to charter within Spanish waters are made to pay a tax that doesn't exist in their countries. The result is that they're not willing to charter here, and so we forfeit the lucrative business involved. Look no further than a recent European Committee for Professional Yachting report which estimated that Spain loses out on roughly 600 million euros per year due to our administrative and tax restrictions. And let's not forget that superyacht charters attract tourists with a high spending power.

Q: Aren't we also missing out on the refit and repair market?

Another significant sum of money, as well as the possibility to create lots of jobs.

A: Yes, and that's the sad truth, because it's a recently-established industry.

It's a good job we have some excellent entrepreneurs who, despite all odds, have set up first-class, unbeatable facilities to cover these services. Right here in Palma we have Astilleros de Mallorca and STP, both offering high-quality internationally-renowned services.

Q: All in all, what we're talking about is a nationwide problem. Are the other

coastal autonomous regions aware of the need to join forces to make the government sit up and take note?

A: That's the goal. And the sooner, the better. The nautical sector has already made its voice heard with regard to the revenue and employment being lost due to the current legislation. Now it's the turn of the autonomous governments to lay their cards down on the table and make it a political issue.

Q: One last question. How would you evaluate the Balearic nautical industry as a whole?

A: As an extremely professional sector and, economically-speaking, second only to tourism. On that note, I'd like to add that two things mustn't be overlooked. First, that the islands depend on the ports for the import and export of goods, in other words, for survival. Second, that the Balearics are a prime destination for cruise passengers, yachters and locals alike. Hence the high number of cruise ships we welcome and the array of yachts visiting Mallorca, Menorca, Ibiza and Formentera. With this in mind we can clearly see the importance of our nautical sector. An importance that may not always be recognised, but that is far more than people generally believe.



"En Palma tenemos a Astilleros de Mallorca y a STP, que los prestan con una alta calidad reconocida internacionalmente". / "In Palma we have Astilleros de Mallorca and STP, both offering high-quality internationally-renowned service".

Professional Cleaning and Finishing of Sails & Yacht Textiles.



NovoSail - The unique and effective way to clean and protect: Sails, Ropes, Biminis, Covers, Sailing clothes

Our unique and patented system not only cleans effectively and with care, it also protects your sails and yacht textiles, re-impregnating them with water proof and other protecting agents, necessary to guarantee the protection of textiles exposed to severe climate and environmental conditions, increasing the lifetime of material up to 40%.

At NovoSail we have cleaned and finished more than 200.000 sqm of sails of all types, and tons of covers, ropes, biminis, clothing, amongst many other items, all to our customers full satisfaction.

Sail Cloth Cleaning S.L.
c/ Pou Sa Torre, Nave 4
Pol. Ind. Binissalem
07350 Binissalem, Mallorca

Phone: +34-971-886654
Fax: +34-971-886533
Mobile: +34-689-264575

Results

- Sails and yacht textiles cleaned shiny and protected
- Textiles are protected against climate and environmental changes.
- Lifetime is substantially lengthened
- Simply a delight



perfect, clean, protected
www.novosail.com



Hotel Mirador

Situado en pleno Paseo Marítimo de Palma de Mallorca y a escasa distancia de los principales puertos deportivos y campos de golf más próximos a Palma. 87 confortables habitaciones con todos los servicios. Spa con piscina climatizada, cafetería, parking privado, sala de conferencias y conexión wifi.

Situated in Palma de Mallorca's Paseo Marítimo and at only a short distance from the main marinas and golf clubs. 87 comfortable bedrooms with full services. Spa with a acclimatized swimming pool, coffee bar, private parking, conference room and wi-fi connection.

Paseo Marítimo 10 - 07014 Palma de Mallorca - 34 971 73 20 46
mirador@hotelmirador.es • www.hotelmirador.es





“La INNOVACIÓN llega a las salas de MÁQUINAS”

TEXTO: GABRIEL BIBILONI / FOTOS: ARCHIVO GBC

Presentadas en el marco de los más importantes salones internacionales de náutica aquí ofrecemos un pequeño resumen de algunas de las principales innovaciones en los motores marinos en 2009.

EVINRUDE: 14 NOVEDADES EN EL CENTENARIO

Evinrude ha celebrado su centenario con un total de 14 novedades, si bien los modelos totalmente nuevos son los E-Tec de 25, 30 y 130 Hp, todos ellos con el ciclo de 2 tiempos e inyección directa de combustible E-Tec, que permite optimizar el consumo mediante gestión electrónica. Los dos nuevos motores de 25 y 30 Hp se basan en un mismo bloque de dos cilindros y 576 cc, que son sumamente ligeros (146 kilos en las versiones más livianas). La diferencia entre los E-Tec de 25 Hp y de 30 Hp estriba en la limitación de la alimentación inyectada, ya que ambos pueden trabajar en un rango entre las 5.000 a 6.000 rpm; ambos cuentan con una relación de engranajes de 2.15 a 1, un

INNOVATIVE ENGINES LAUNCHED. Unveiled at the leading international boat shows, here we offer a summary of some of the latest marine engine innovations.

EVINRUDE: 14 NEW MODELS IN THE CENTENARY

Evinrude kicks off its centenary year with a total of 14 new or revised models. Launched this year are the E-TEC 25, 30 and 130 hps, all featuring a 2-cylinder design with a precision E-TEC fuel injector electronically optimising fuel consumption. The two new 25 and 30 hp engines are based on a single 576cc twin-cylinder block providing the lowest in-class weight (146 kilos in the most lightweight versions). The difference between the E-TEC 25 hp and 30 hp lies in the limitation of fuel injection, since both have a full throttle range of between 5000 and 6000 rpm. The two models have a gear ratio of 2.15:1, a 15-amp alternator, a multi-point oiling system and steering is

Yacht Center Palma

Yacht Chandlery

Real Club Náutico, Palma

tel: +34/ 971 715 612

fax: +34/ 971 711 246



Marine Superstore

Inflatable Specialist

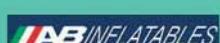
Pol. Son Bugadelles, St.Ponsa

tel: +34/ 971 690 684

email: info@yachtcenterpalma.net



www.yachtcenterpalma.net



multiauto Palma



**Van & car rental.
Automotive Mechanics
and Auto Body Repair**

971 45 90 91

www.multiautopalma.com

C/. Gremi Sabaters, 12. (esq. Teixidors)
Pol. Ind. Son Castelló • 07009 Palma
multiauto@multiautopalma.com

Ancalfe

Talleres



**Bosch car service.
Starters Rewinding
and rebuilding.
Batteries.**



971 430 767

Gran Via Asima, 27 - Pol. Ind. Son Castelló
07009 PALMA (Baleares)



**PORTCALL
YACHT & SHIP AGENTS**

Con más de 15 años de experiencia Portcall Ship Agents ofrece servicios de alta calidad, tales como búsqueda y reserva de amarres, asesoría legal, contable y de seguros; gestiones aduaneras, importación Temporal (TPA), aprovisionamiento, envío y recepción de mercancías y contenedores, entre muchos otros. Por favor contáctenos para más información.

Portcall has over 15 years of experience as Yacht & Shipping agents, and offer an exclusive top service for Harbour & Customs formalities, Temporary Importation (TPA), Berth Reservations, Provisioning & Catering, Services & delivery of spare parts, Container Clearance, Accounting, Tax advice and Insurance. Please contact us for more information.

www.portcall.org

info@portcall.org

Telf. 00-34-971213348 - Fax 00-34-971213615

Edificio Espigón Ext. 1er Piso

Muelle Viejo s/n

07012 - Palma de Mallorca - Spain

alternador de 15 amperios, sistema de engrase multipunto y la posibilidad de ser gobernados mediante dirección con volante o con un nuevo mando popero. Este mando popero cuenta con un interruptor del trim, un sistema de inclinación y fijación del brazo, y un interruptor para seleccionar la velocidad a un determinado régimen de vueltas. Todo ello supone una gran facilidad a la hora de gobernar pequeñas embarcaciones. Además, son los únicos motores a inyección que pueden funcionar con arranque manual o eléctrico, como ya sucedía con el 40 E-Tec. Por su parte, el Evinrude E-Tec de 130 Hp presenta un bloque de cuatro cilindros en V y 1,7 litros de cilindrada que, con 177 kilogramos es el de menor peso de su categoría. Por otra parte, la marca anunció la aparición en breve de su motor de 300 Hp, que tendrá un bloque de 6 cilindros en V y 3.441 cc, con todas las características del sistema E-Tec, y una caja de cambios de alto rendimiento y gran solidez, con una relación de engranajes de 1,85 a 1.

HONDA: NUEVAS VERSIONES

El fabricante japonés Honda, pionero en fuera bordas de 4 tiempos, presenta nuevas versiones de sus motores BF40 y BF50. Ambos motores conservan su ciclo de 4 tiempos, con un bloque de tres cilindros y 808 cc, pero mejorados con una serie de características innovadoras, como la inyección electrónica de combustible PGMFI, la tecnología exclusiva de relación aire/combustible, el avance del encendido Honda BLAST (Boosted Low Speed Torque) y el control de mezcla pobre LearnBust, que posibilitan una arrancada y aceleración potentes y un ahorro de hasta el 22% de combustible en navegación.



MAN: NUEVA FAMILIA DE MOTORES

La novedad MAN es el nuevo motor V121800, de 1.800 Hp. Se trata de un motor de 12 cilindros en V, 24.240 centímetros cúbicos, que alcanza su potencia nominal a 2.100 vueltas y la mantiene constante hasta su régimen máximo de 2.300 rpm. Equipa biturbo y alimentación por rail común. Es el primer motor de la nueva familia de motores de dos litros por cilindro, de la cual se presentarán en breve unos modelos de ocho cilindros. El motor cuenta con un sistema de diagnóstico y ofrece un bajo nivel de consumo y emisiones.

MERCRAISER: NUEVA VERSIÓN MPI CON INYECCIÓN MULTIPUNTO

Entre los dentro fuera bordas a gasolina de reducida potencia de Mercruiser llega la nueva versión MPI del 3.0L con inyección de combustible multipunto. Este motor tiene cuatro cilindros en línea y ofrece 135 Hp, con un régimen máximo 4.400-4.800 rpm. Su peso es de 695 kilogramos (motor y transmi-

manual o con un mando popero). Esta versión MPI es más eficiente que la anterior, con un consumo de combustible de 10.5 litros por hora a 4.000 rpm. La inyección multipunto proporciona una combustión más completa y una respuesta más rápida al acelerador.

Además, el motor incluye un sistema de control electrónico que optimiza la potencia y el torque, así como un sistema de enfriamiento avanzado que permite una mayor durabilidad. El motor es compatible con aceites de síntesis y es adecuado para uso en aguas saladas y dulces.

HONDA: COMPLETE REDESIGN

The Japanese manufacturer Honda, pioneer in 4-stroke outboards, has presented new versions of its BF40 and BF50 engines. Both retain the 808cc

4-stroke in-line 3-cylinder spec, and are enhanced with a series of innovative features such as PGM-FI electronic fuel injection, Honda's revolutionary BLAST (Boosted Low Speed Torque) air/fuel ratio and ignition-timing technology, and lean burn control to deliver powerful start-up and acceleration together with outstanding fuel economy during cruising.

MAN: LAUNCH OF NEW ENGINES

The latest MAN engine is the 12-cylinder 2.4 litre V12-1800, which generates a constant 1800 hp at between 2100 and 2350 rpm. It also features two-stage turbocharging and common rail direct injection. The first engine of

the new two litres per cylinder family, which will soon see the birth of 8-cylinder models. The engine has a diagnostic monitoring system and offers low consumption and emission levels.

MERCRAISER: LATEST MPI WITH MULTI-PORT INJECTION

Within the MerCruiser petrol sterndrive range is the redesigned 3.0L MPI with multi-port fuel injection. This in-line 4-cylinder engine provides 135 hp at a maximum of 4400-4800 rpm. Weighing in at 695 kg (engine and gearcase), it features Alpha drive, PCM09 electronic control module, crankshaft position sensor and exhaust catalyst system. The 3.0L MPI also has Engine Guardian Protection and dual oxygen sensors to monitor air/fuel ratio, a spin-on oil filter and water-separating fuel filter and standard power steering. Other features include ElectroDeposition Painting (EDP) for better protection from corrosion and optional SmartCraft gauges and displays.

Axius is the new joystick-controlled package from MerCruiser, which uses



A division of
MERCANAUTIC
Palma's Largest Marine
Supply Store

a reliable, fast service
at great prices

For anything you need - Call Mike
Mobile: (+34) 607 938 098
Email: onboard@mercanautic.com
Address: Paseo Marítimo 38, Palma



Nuestra especialidad es el sector náutico:

- Tapicería y decorado interior y exterior • Toldos • Biminis • Fundas

Además:

- Interiores de casas • Interiores de coches

Palma de Mallorca

Tel. 871 966 986 · Fax 871 944 331

Móviles: 654 021 961 · 627 826 384

E-mail: andree.nautica@gmail.com

www.nautica-andree.com

Nuevas tendencias y soluciones óptimas para un excelente resultado.

sión) y equipa transmisión Alpha, centralita de motor PCM09, sensor de posición del cigüeñal y sistema de escape con catalizador. Además, tiene una dotación estándar de sistema de protección mediante alarmas y sistema de combustible refrigerado, con dos bombas de combustible para evitar la vaporización de la gasolina. Tiene el filtro de aceite en el bloque y filtro separador de agua y combustible, y dispone de dirección asistida de serie. Entre otras características destaca también por el pintado por electrodepositación (EDP) para prevenir la corrosión. Puede adoptar la relojería Smartcraft.

El Axius es el nuevo sistema de maniobra mediante joystick de Mercruiser, que permite que las dos colas Bravo Three de una embarcación giren por separado. Este sistema es aplicable a motores de 260 a 425 Hp. Cuenta con una caja de mandos de aceleración y cambio digital DTS SmartCraft y un mando de maniobra denominado Joystick Docking System (sistema de atraque), incorpora dirección asistida variable y el sistema Skyhook, que permite a la embarcación mantenerse en un mismo lugar, incluso contra viento y corriente, sin necesidad de echar el ancla. El sistema Axius estaba ya montado en la Rio 900 Day Cruiser que, con dos motores Mercruiser 5.0 de 260 Hp, fue exhibida en el pasado Salón Náutico Internacional de Barcelona.

STEYR: HÍBRIDO

La novedad de Steyr es el motor diésel MO 54 NA 33, de 2.133 cc, 54 Hp y 2.000 rpm. Pero llama especialmente la atención el nuevo sistema de propulsión híbrida: una pieza integrada en el volante del motor que, además de poder utilizarse como generador, con una capacidad de hasta siete kilovatios, puede convertirse en propulsor eléctrico. De este modo, sin grandes modificaciones, se puede tener en el mismo conjunto el propulsor diésel, el generador, el sistema de puesta en marcha y un propulsor eléctrico absolutamente silencioso y respetuoso con el entorno.



twin individually articulating Bravo Three sterndrives. Available for engines between 260 and 425 hp, it incorporates SmartCraft Digital Throttle and Shift (DTS) and Joystick Docking System, electronic/hydraulic power steering and the Skyhook system, a station-keeping function that maintains both position and heading, even in the presence of wind and current. The Axius system was fitted on the Rio 900 Day Cruiser, with twin 260 hp MerCruiser 5.0 engines, which was on show at last year's Barcelona Boat Show.

STEYR: HYBRID

Steyr's latest product is the 54 hp 2133cc MO 54 NA diesel engine with maximum idle speed at 2000 rpm. Particularly attention-grabbing is the hybrid drive system: installed on the engine, it can be used as a 7kw generator and in electric drive mode. Therefore, one unit contains the diesel engine, generator, ignition system and a noiseless environmentally-friendly electric drive.



A Premium Service in Luxury Yacht Brokerage

Arrival Yachts S.L.
C/ Benito J. Feijoo 2A

Puerto Portals
07181, Mallorca

T: +34 971 67 62 88
M: +34 638 90 40 40

info@arrivalyachts.com
www.arrivalyachts.com

ARRIVAL
YACHTS

Shore Services sl
yacht agents

We understand your requirements.
In Palma, Save time, Call us.

- Berth Reservations
- Fuel Bunkering
- Parts Sourcing
- Crew Placement and Services
- Engineering Supplies
- Refit & Repair Services
- Freight Forwarding
- Financial and Administrative Services
- Documents and Permits
- Provisioning and Catering
- Travel Arrangements
- Hotel Reservations
- VIP Services

Paseo Marítimo 16, Local 10 - 07014 Palma de Mallorca
Tel: +34 971 73 07 49 - Fax: +34 971 45 84 89 - Mob: +34 664 47 29 84
E-mail: info@shoreservicessi.com - Página web: www.shoreservicessi.com

MALLORCA CLOTHING COMPANY

YACHT UNIFORMS AND CASUAL WEAR

Whether it is 1 or 100 items,
all orders will be treated with the same personal and professional service as always.

Visit us in the shop, on line,
or call for a personal meeting at your convenience.

CENTRO COMERCIAL ILLETES, 8-b - MALLORCA
Tel/Fax: 971 40 39 91 - Mobile: 607 98 86 59
E-mail: mcc@mallorcaclothing.com - www.mallorcaclothing.com

HH HELLY HANSEN **MUSTO** PERFORMANCE **SLAM** **HENRY LLOYD HARVEST** **CLIQUE** **Hanes**

HOTEL RURAL SON XOTANO

Tranquilidad en tierra firme
Tranquility on land

Ctra. Pina - Sencelles, km 1.5
07220 - Pina - Mallorca
Tel. 971 872 500
www.sonxotano.es



La ciudad de PALMA, por DENTRO

TEXTO: JAF / FOTOS: WALTER OBIOL

LA CAPITAL DE LA ISLA DE MALLORCA ES PALMA, que lo es también de la comunidad Autónoma de Baleares. Las lenguas oficiales son castellano y catalán. Gracias al turismo, los idiomas inglés y alemán son de uso diario entre los profesionales. Mallorca tiene una población de un millón de habitantes. La isla mide 3.640 Km². Se recorre fácilmente en coche. Ofrece rutas para senderistas, para cicloturistas, campos de golf, deportes náuticos de todo tipo, museos, iglesias, montañas, sus playas, ambiente nocturno con muchas discotecas y pubs de moda con mucha diversión, y muchas excursiones para hacer con pueblos pintorescos.

Palma tiene casi 400 mil habitantes. Está situada en la espalda de la bahía, en una llanura rodeada por la Sierra de Tramuntana al oeste, por las montañas

INSIDE PALMA. The capital of Mallorca and the Balearic Islands autonomous region is Palma. The official languages are Spanish and Catalan and, thanks to tourism, English and German are used on a daily basis across the island. Almost one million people live in Mallorca. With an area of just 3,640 km² the island is easily covered by car.

Mallorca offers hiking and cycling trails, golf courses, all types of aquatic sports, museums, churches, mountains, beaches, exciting nightlife with a wealth of clubs and trendy bars, and the possibility of day trips to picturesque villages.

Palma has almost 400,000 inhabitants. It lies on the Es Pla plain in the Bay of Palma and is bordered by the Sierra de Tramuntana to the west and the

del Pla, y al este por la Marina de Llucmajor. Temperatura media anual 17º.

Tiene 300 días al año de sol.

La historia revela que en 1.229, el Rey catalán Jaime I la conquistó a los árabes e instaló el gobierno en la ciudad. También hizo construir la universidad en 1.249. Palma y las islas estuvieron bajo el reinado de Jaime I, Jaime II, Jaime III, los cuales repartieron las tierras entre los nobles catalanes, colonizándola durante 114 años. Luego volvió a manos del reino aragonés en 1343. Más tarde, en 1.716 Felipe V, pasó a llamarla Palma.

PASEOS EN LA CIUDAD

El centro de Palma gira en torno al Passeig des Born, Jaume III, C/ Unió, La Rambla, barrio de San Jaime y calles céntricas adyacentes. La zona, a unos 500 metros de STP, es el centro comercial y el lugar de encuentro. Está repleta de tiendas, bares y restaurantes. Unos cientos de metros más arriba, en los aledaños de la Catedral, el visitante puede encontrar una ciudad antigua absolutamente restaurada, llena de casas señoriales de los siglos XVII-XVIII-XIX, espléndidas mansiones (en las que se nota la influencia italiana), iglesias, que rebosan elegancia y autenticidad. Otro paseo el que recorre la zona portuaria del paseo Marítimo y el Paseo de Sagrera. En bicicleta es posible ir desde el extremo del Paseo Marítimo hasta la playa El Portixol, El Molinar, Coll d'En Rabassa, Can Pastilla y toda la Playa de Palma. En la propia ciudad hay un carril bici de 25 kilómetros de longitud.

Marina de Llucmajor to the east. The annual average temperature is 17°C and the city enjoys 300 days of sun per year. History reveals that in the year 1229 King James I of Aragon recaptured the city from Arab rule and installed his government there. In 1249 he also ordered the construction of the university. Palma and the Balearics remained under the reign of Kings James I, James II and James III, who shared out land amongst Catalan nobles, colonising the city for 114 years. In 1343, it returned to the rule of the Kingdom of Aragon. It wasn't until 1716 that King Philip V named the city Palma de Mallorca.

WALKS AND CYCLING

The centre of Palma is roughly delimited by the Passeig des Born, Jaume III, c/. Unió and La Rambla, the Sant Jaume neighbourhood and adjacent streets. Just 500 metres from STP, this is the main shopping area and is brimming with bars and restaurants. A few hundred metres uphill, at the foot of the Cathedral, visitors can find a fully-restored old town full of palaces from the 17th, 18th and 19th centuries, stunning mansions (with a clear Italian influence) and churches oozing elegance and originality. Another popular walk is along the port, following the Paseo Marítimo and the Paseo de Sagrera. By bike you can set off from the start of the Paseo Marítimo and cycle to the beaches of El Portixol, El Molinar, Coll d'En Rabassa, Can Pastilla and Playa de Palma. The city itself has a 25 kilometres of bicycle lanes.



El Bar Gibson, un compromiso entre la buena copa y el buen servicio, en un ambiente clásico. / Bar Gibson: leisurely drinks, excellent service and an elegant décor.



La heladería Can Miquel ofrece exquisiteces elaboradas artesanalmente. / Can Miquel sells delicious home-made ice cream.

MONUMENTOS DE INTERÉS

Palau de l'Almudaina, Castell de Bellver, La Catedral-La Seu; Museo de Mallorca, Fundació Pilar i Joan Miró, La Fundació La Caixa, Museo de Arte Moderno y Contemporáneo o Es Baluard; Palau March, La Llotja, Baños Arabes.

GASTRONOMÍA

Basada es buena materia prima con muchos matices aromáticos del Mediterráneo, es una cocina de mucha elaboración. Una peculiaridad es la utilización del aceite de oliva y de la manteca de cerdo, lo que le da a sus platos un sabor especial. Se utilizan mucho los sofritos, las verduras y las setas, la caza, el cerdo, el conejo, las aceitunas autóctonas, las sopas, el pa amb oli (pan con aceite) con jamón, queso, o cualquier embutido (sobrasada, los butifarrones, el camaiot). En lo concerniente a los pescados y mariscos habría que destacar las excelentes gambas de la costa de Tramontana (Sóller), los meros, los cap roig, los delicados raors, las llampuges (de temporada), los verderols, el sabroso jarret, los calamares de potera, los serrans, las langostas, las almejas y las sabrosas cigalas. De la cocina tradicional mallorquina habría que destacar platos como: tumbet (berenjenas, pimientos, patata, calabacín y salsa de tomate), sopes de verdura y pan moreno, frit mallorquín (asadura, sangre de cerdo, patatas y cebolla), lomo de cerdo con col, cassola de peix (cazuela de pescado), anfós a la mallorquina (mero con verduras), anfós con porcella, salmonetes al horno con salsa, caldereta de langosta, huevos al estilo de, Sóller (huevos

SIGHTSEEING IN PALMA

Almudaina Palace, Bellver Castle, Palma Cathedral (La Seu, Mallorca Museum, Pilar i Joan Miró Foundation, La Caixa Foundation, Es Baluard Museum of Modern and Contemporary Art, March Palace, La Llotja, Arab Baths.

CUISINE

Based on quality raw products with an array of aromatic Mediterranean flavours, Mallorcan cuisine is highly elaborate. A distinctive characteristic is the use of olive oil and pork lard, which provides a unique taste. Common ingredients include a tomato and garlic salsa base, wild mushrooms, game, pork, rabbit, locally-harvested olives, soups, and "pa amb oli" (bread drizzled with olive oil) served with ham, cheese or cured meats (sobrasada, butifarrones, camaiot).

As for fish and seafood, local specialities feature delicious prawns from the Tramuntana coast near Sóller, grouper, scorpionfish, the delicate pearly razor-fish, seasonal dolphin-fish, greater amberjack, the exquisite caramel fish, jig-caught squid, sawfish, lobster, clams and mouth-watering crayfish.

Highlights of traditional Mallorcan cuisine include 'tumbet' (a ratatouille of aubergine, peppers, potato and courgette), vegetable soups with Mallorcan-style brown bread, pork loin with cabbage, 'cassola de peix' (fish stew), 'anfós a la mallorquina' (grouper with vegetables), baked red mullet, lobster stew, Sóller-style eggs (fried eggs served on sobrasada with a cream of vegetable



Camilo José Cela, 14 - 07014 Palma de Mallorca (Spain)
Tel. +34 971 73 57 48 - Fax +34 971 45 17 13
shogun@shogunmallorca.com - www.shogunmallorca.com



En Barcelona presumen de La Boquería. Aquí en Palma, el mercado del Olivar es un espectáculo diario que vale la pena ver y degustar. / Barcelona has the Boquería market. Here in Palma, the Mercado del Olivar offers an array of colours and tastes definitely worth experiencing.

fritos hechos sobre la sobrasada y cubiertos con crema de verduras). También son curiosos los arrossos bruts y los fideos de vermar que se elaboran durante la vendimia.

En la fiesta de Sant Antoni en enero se comen en Mallorca las famosas espinagades de Sa Pobla, hechas a base de anguilas salvajes de la Albufera de Muro y espinacas y acelgas de la tierra. Con un punto de picante están exquisitas. En la **pastelería Reina Marina Cristina** de Palma las hacen buenísimas. También recomendamos las buenas cocas (especie de pizzas) de trempó, o de perejil con boquerones o arenques o las visualmente magníficas cocas de pimientos rojos, que pueden adquirirse en cualquier panadería de la isla. En Pascua, son famosas las empanadas de cordero dulces o saladas, que en la bombonería **Can Frasquet** de Palma las bordan. En Navidad también hacen unos huevos hilados excelentes, que son perfectos para acompañar carnes asadas o fiambres. En postres hacen también muy buenos los cuartos embatumats, una especialidad autóctona.

Postres destacados de la isla son: gató con almendras (tarta hipercalórica similar a la tarta de Santiago) que se acompaña con helado de almendra tostada o cruda, tarta de requesón, ensaimada (bollo muy especial, hecho con harina y manteca de cerdo y que puede ir relleno de cabello de ángel, de crema, de albaricoques, de nata o simplemente a palo seco), duquesas con requesón, crespells de confitura, robolis, y las curiosas cocas de patata, especialmente la de Valldemossa. Con respecto a lo dulce recomendamos una

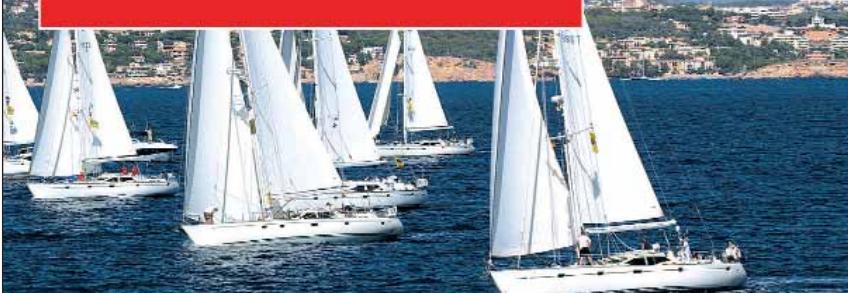
soup). Typical dishes served during the wine harvest are 'arros brut' (broth-like rice with cinnamon, saffron and chicken liver) and 'fideos de vermar' (noodles with rabbit, snails and sobrasada).

Eaten throughout Mallorca at January's 'Fiesta de San Antonio' are the famous 'espinagades de Sa Pobla', pastries filled with wild eels from Albufera de Muro, spinach and chard. Add a touch of spice and they are heavenly. The **Reina Maria Cristina bakery** in Palma makes some of the best in the island. We also recommend the excellent pizza-style 'cocas' topped with 'trempó' (onion, green pepper and tomato), parsley and anchovies or herring, or the visually-stunning cocas with roasted red peppers. All are available at any bakery across the island.

An Easter tradition is to eat sweet or savoury lamb pastries, with excellent ones produced by the **Can Frasquet** bakery in Palma. At Christmas they also make exquisite 'huevos hilados' (egg yolk garnish), which is the perfect side dish for roast meats or cold meats. For the sweet-toothed, try their fantastic 'cuartos embatumats', a Mallorcan speciality of meringue on a biscuit base.

Continuing with the sweet theme, the island has a range of mouth-watering desserts: 'gató con almendras' (a calorie-laden almond cake) served with toasted almond ice-cream; 'tarta de requesón' (curd tart), 'ensaimada' (the pastry par excellence, made from flour and pork lard and filled with either candied pumpkin, cream, apricots or custard, or simply on its own); 'duquesas con requesón' (flour and pork lard pies filled with curd); 'crespells de confitura' (jam-

Limpieza profesional de velas y textiles náuticos.



NovoSail - La forma efectiva para lavar y proteger:
velas, cabos, capotas, biminis, fundas y trajes de agua

Nuestro sistema único y patentado, no sólo lava, sino además vuelve a proteger sus velas y demás textiles náuticos, impregnándolos de nuevo con protectores repelentes del agua y otros aprestos necesarios para garantizar la protección de los tejidos en el medio marino, aumentando con ello hasta en un 40% la vida útil del material.

En NovoSail hemos lavado y tratado más de 200.000 m² de velas y miles de accesorios del mundo náutico a plena satisfacción de nuestros clientes.

El resultado del tratamiento:

- Las velas y demás accesorios, limpios, radiantes y ennoblecidos
- El tejido vuelve a estar protegido contra las influencias climatológicas y medioambientales
- La vida útil del material aumenta sustancialmente
- Sencillamente, más placer navegando



Sail Cloth Cleaning S.L.
c/ Pou Sa Torre, Nave 4
Pol. Ind. Binissalem
07350 Binissalem, Mallorca

Phone: +34-971-886654
Fax: +34-971-886533
Mobile: +34-689-264575

perfect, clean, protected
www.novosail.com

YACHT ENGINEERING SOLUTIONS SL

THE PALMA SUPERYACHT REFIT AND REPAIR SPECIALIST

TELEPHONE: +34 678 899 038
FAX: +34 971 254 383
EMAIL: MICHAEL@YESYES.ES



YACHT ENGINEERING SOLUTIONS

Now! IN PARTNERSHIP WITH

YACHTGLASS

GLASSFIX

SUPERYACHT GLAZING

REPLACEMENT - REPAIR - PROTECTION

A PARTNERSHIP PROVIDING TOTAL SERVICE

corta visita a la palmesana **Can Juan de S'aigo** (Santa María del Sepulcro), especialistas en chocolate con ensaimadas. Un lugar muy curioso. En cualquier pastelería de la ciudad también son muy interesantes los humildes cremadillos con relleno de crema. En noviembre son famosos los buñuelos de viento que se venden en los chiringuitos de la calle, o los panaiets de piñones, que son tradicionales en la Fiesta de Todos los Santos en Noviembre. En la fiesta del jueves lardero, poco antes de iniciarse la Cuaresma, se degustan las ensaimadas con taiades (pequeños trozos de sobrasada y de calabaza confitada). Una mezcla interesante de dulce y salado. Para comer buenos helados recomendamos visitar **Can Miquel** en avenida Jaume III de Palma.

RESTAURANTES EN PALMA

Nos parecen buenos restaurantes de Palma los siguientes:

La Cuchara (buena cocina española),
 Los Rafaelés (un clásico en el centro de Palma),
 Sa Roqueta (recoleto, buen pescado),
 Bodega Santurce (entrañable buena cocina vasca),
 La Bodeguilla (cocina española),
 Rodeo Grill (gran formato, carnes a la parrilla),
 El Burladero (buenas tapas españolas),
 Restaurante Digui (Taller de Tapas y "a la carta"),

topped biscuits); 'robiols' (crescent-shaped pastries); and the peculiar 'coca de patata' (sweet coca made from a potato dough). We highly recommend a detour to the Can Juan de S'aigo bar in Palma, specialists in hot chocolate with ensaimadas. Well worth a visit. All bakeries across town sell the basic but delicious cream-filled 'cremadillos' (puff pastry pies with brown sugar). When November comes, street stands across Palma serve up the famous 'buñuelos de viento' (small profiteroles filled with cream, custard or chocolate) or 'panellets de piñones' (marzipan cakes covered with pine nuts), traditionally eaten on All Saints Day. On the Thursday before Lent, Mallorcans typically savour ensaimadas with 'taiades' (small chunks of sobrasada with candied pumpkin). An interesting mix of sweet and savoury. To enjoy a good ice-cream, we recommend stopping by Can Miquel on Avenida Jaume III in Palma.

RESTAURANTS IN PALMA

Must-visit restaurants in Palma we recommend include:

La Cuchara (tasty Spanish cooking),
 Los Rafaelés (a classic in the centre of Palma),
 Sa Roqueta (quiet ambience, good fish),
 Bodega Santurce (exquisite Basque cuisine),
 La Bodeguilla (Spanish cuisine),
 Rodeo Grill (grilled meats),
 El Burladero (excellent Spanish tapas),
 Restaurante Digui (Taller de Tapas & "a la carta"),



La Bodega Santurce aparece en pocas guías, pero es un lugar emblemático que hay que visitar. / Bodega Santurce is listed in only the odd guidebook, but it's an emblematic place you simply have to visit.



Centrepoint

Finest Interior Supplies

Outfitting - Restocking - Refitting?

Your one stop contact for all the exclusive brands of

LINENS - TABLEWARE - CRYSTAL - GALLEY EQUIPMENT - TOILETRIES

We specialize in made to order table linen and bedding.
We ship worldwide.

Please contact us on:

Tel : +34 971 284056 Mob:+34 626 815 611

info@centrepointmallorca.com

www.centrepointmallorca.com

NEW **PETROL STATION**

IN THE PORT OF PALMA

(DIESEL)

- 4 PETROL PUMPS (80L/MINUTE)

- 2 PETROL PUMPS WITH HIGH FLOW-VOLUME (250L/MINUTE)

- 100 METERS OF MOORINGS

OPENING HOURS: MONDAY TO SUNDAY

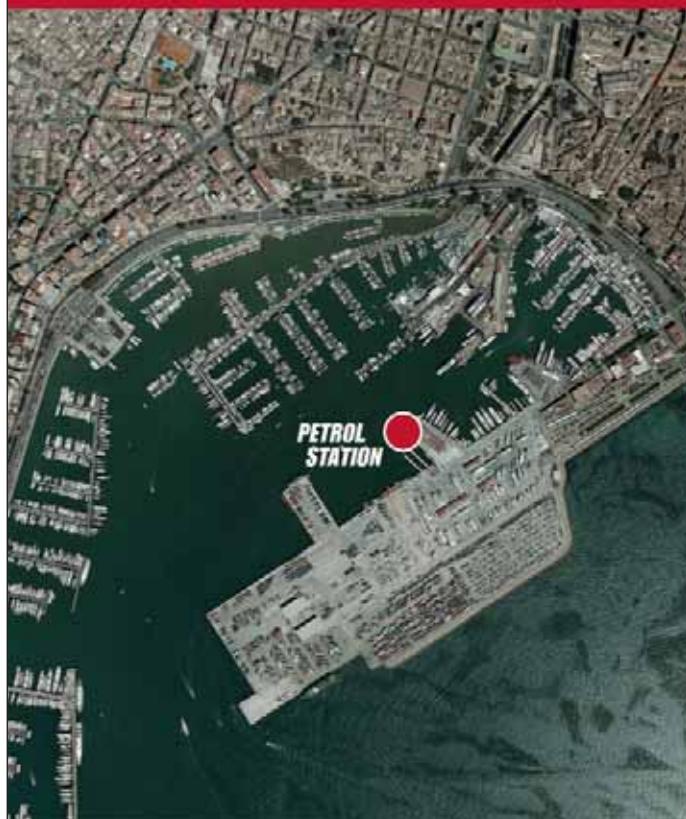
SUMMER (JULY / AUGUST): FROM 8:00 AM TO 8:00 PM

REST OF THE YEAR: FROM 8:00 AM TO 5:00 PM

RESERVATIONS FOR SPECIAL SUPPLY SERVICES

TEL: +34 971 21 47 47

OR E-MAIL TO info@stp-palma.com



"The Dutch connection in Palma de Mallorca"

We are well connected to DUTCH shipyards and suppliers...
...which will guarantee quick and excellent service.

MARITIME

Yacht Service

Project management - Technical service - Refits

MARITIME YACHT SERVICE S.L
Office: +34 871 934 434 Mob: +34 667 795 999
info@maritime-yachtservice.com

Service Agent:
Van Driel Cranes
Service and
Technical inspections

vandriel

Representative Mallorca

Treatment of glass,
aluminium, stainless steel
and paintwork

nauticare



Muelle Viejo, Edificio Espigón Exterior s/n, 07012 Palma de Mallorca, Illes Balears, Spain
t: +34 971 21 47 47 - f: +34 971 71 09 30, info@stp-palma.com - www.stp-palma.com

Anaita (cocina japonesa),
 Shogún (cocina japonesa),
 Fosh Food (buenos menús),
 Asador Baserri (carnes y pescados a la brasa),
 Can Pedro (popular con gracia, Génova)
 Can Carlos (cocina mallorquina),
 Malvasía (excelente bodega, buena cocina mallorquina),
 Can Tito (pescados y derivados, en Portitxol),
 Sa Cranca (especialistas en arroces),
 Can N'Andreu (gran surtido pescado y marisco fresco en Playa de Palma)
 Can Nofre (cocina mallorquina tradicional).

En Mallorca destacamos:

en Puerto Andratx, Miramar; (pescado, muy cosmopolita)
 en Pollença, Restaurante Club Náutico Pollensa; (bien en todo)
 en Deià, Restaurante Jaume
 en Puerto de Sóller, Es Canyís (buen pescado fresco de la zona)
 en Valldemossa, Ca na Marió (un sitio seollo, muy especial)
 en Randa, Es Recó de Randa (un lugar serio, muy mallorquín)
 en Puerto de Alcúdia, Miramar; (pescado)
 en Illot (Manacor) La Gamba de Oro, cocina clásica;
 en Porto Colom, Celler Sa Sinia excelente cocina
 en Cala d'Or, Port Petit cocina tradicional mallorquina;
 en Cala Sant Vicenç, Cavall Bernat cocina de autor;
 en Cala Ratjada, Ses Rotges cocina de autor;
 en Calvià, Tristán cocina tradicional e innovadora;

COMPRAS

En Palma se pueden comprar interesantes productos autóctonos como: perlas, zapatos y complementos en marroquinería, cerámica, objetos de vidrio artesanal, y artesanía del olivo. Para abastecer el suministro diario hay una variada oferta de pequeños comercios, supermercados e hipermercados de muy sencilla localización en cualquier punto de la isla.

GOLF

Las suaves temperaturas invernales hacen posible jugar a golf todos los días del año. Actualmente hay 18 magníficos campos de golf que se extienden en la variada orografía de Mallorca, teniendo la mayoría de ellos el mar azul como horizonte. Los campos de golf son: Aucanada Golf, Andratx Golf, Son Antem Golf (Este y Oeste), Real Golf Bendinat, Canyamel Golf, Capdepera Golf, Maioris Golf, Son Muntaner Golf, Puntiró Park Golf., Pollensa Golf, Pula Golf, Santa Ponsa (1, 2 y 3), Son Servera Golf, Son Termens Golf, Son Vida Golf, Golf, y Vall d'Or Golf.

VELA

Palma es punto de referencia mundial para los amantes del deporte de la

Anaita (Japanese restaurant),
 Shogún (Japanese cuisine),
 Fosh Food (good lunchtime menus),
 Asador Baserri (charcoal-grilled meat and fish),
 Can Pedro (popular and quirky, in Génova)
 Can Carlos (Mallorcan cuisine),
 Malvasía (excellent wines, good Mallorcan cuisine),
 Can Tito (fish dishes, in Portitxol),
 Sa Cranca (specialists in rice dishes),
 Can Andreu (wide selection of fish and seafood in Playa de Palma)
 Can Nofre (traditional Mallorcan cooking).

In Mallorca we suggest:

in Puerto Andratx, Miramar; (fish, very cosmopolitan),
 in Pollença, Restaurante Club Náutico Pollensa; (good all-round food)
 in Deià, Restaurante Jaume,
 in Puerto de Sóller, Es Canyís (good freshly-caught local fish),
 in Valldemossa, Ca na Marió (simple but very special),
 in Randa, Es Recó de Randa (a serious place, quintessentially Mallorcan),
 in Puerto de Alcúdia, Miramar; (fish),
 in Illot (Manacor) La Gamba de Oro, (classic cuisine),
 in Porto Colom, Celler Sa Sinia (gourmet cuisine),
 in Cala d'Or, Port Petit (traditional Mallorcan cuisine),
 in Cala Sant Vicenç, Cavall Bernat (signature cuisine),
 in Cala Ratjada, Ses Rotges (signature cuisine),
 in Calvià, Tristán (traditional and innovative cuisine).

SHOPPING

In Mallorca you can buy interesting local products such as pearls, shoes and leather accessories, ceramics, hand-made glassware and olive wood handicraft. For daily supplies, there is a wide range of shops, supermarkets and hypermarkets across the entire island.

GOLF

The mild winter temperatures make playing golf a year-round possibility. There are currently 18 magnificent golf courses spread across the Mallorcan countryside, most having the deep blue sea as a stunning backdrop. The golf courses are: Aucanada Golf, Andratx Golf, Son Antem Golf (East and West), Real Golf Bendinat, Canyamel Golf, Capdepera Golf, Maioris Golf, Son Muntaner Golf, Puntiró Park Golf., Pollensa Golf, Pula Golf, Santa Ponsa (1, 2 and 3), Son Servera Golf, Son Termens Golf, Son Vida Golf, and Vall d'Or Golf.

SAILING

Palma is a world reference for lovers of sailing, be it at competition level,



Can Joan de S'Aigo es una referencia obligada para degustar buenas ensaimadas con chocolate en un ambiente propiamente local. / Can Joan de S'Aigo is famous for its chocolate ensaimadas and authentic Mallorcan atmosphere.

vela, tanto en la competición, como en crucero o vela ligera. Aquí se celebran importantes competiciones internacionales de vela y aquí se dan cita miles de amantes de este deporte. Una importante flotilla de embarcaciones charters y una gran variedad de puertos de recalada hacen de Mallorca un punto de encuentro del turismo internacional de Yates de recreo.

PLANTA HOTELERA

La central de reservas más importante de Mallorca "Mallorca Hotel Guide", a la que se accede a través de www.visitmallorca.com tiene asociados 1.010 establecimientos de alojamiento hotelero, que representan a 218.000 plazas y constituyen el 80% del total de plazas de alojamiento hotelero de la isla. La mayor parte de estas plazas están ubicadas en hoteles de tres y cuatro estrellas situados en las zonas turísticas del litoral.

En Palma ciudad hay interesantes hoteles de todos los precios y calidades, situados en el centro o en el paseo Marítimo y alrededores.

En Palma nos gustan el hotel Son Vida, el Avenidas, el Jaume III, el Puro Hotel, el Valparaiso, el Arabella, el Hotel San Lorenzo, el Hotel Es Convent, el Hotel Victoria, Hotel Portitxol y el Hotel Isla de Mallorca.

AMBIENTE DE BARES

En Palma ciudad coexisten muchísimos y variados tipos de ambiente. En el casco antiguo, por los alrededores de la Lonja, conviven infinidad de cafeterías

cruising or dinghy sailing. Important international regattas are held here and attract thousands of sailing fanatics.

A large fleet of charter yachts and a wide variety of stopover ports make Mallorca a rendezvous for international yachting tourism.

HOTELS

Mallorca's leading reservations centre, the Mallorca Hotel Guide (www.visitmallorca.com), groups together 1,010 hotels with a total of 218,000 beds - almost 80% of the island's entire hotel supply. Most of this accommodation is in three- and four-star hotels located in tourist areas along the coast.

In the city of Palma there are attractive hotels of all categories and facilities, located in the centre and on or around the Paseo Marítimo.

Our favourite hotels in Palma are Hotel Son Vida, Hotel UP Palacio Avenida, Hotel Jaume III, the Puro Hotel, the Valparaiso, the Arabella, Hotel San Lorenzo, Hotel Es Convent, Hotel Victoria, Hotel Portitxol and the Hotel Isla de Mallorca.

NIGHTLIFE

Palma has a whole range of diverse nightlife to offer. In the old town, around La Llotja, there is an array of cafés and bars. Along the Paseo Marítimo, a more stylish and at the weekends livelier atmosphere.

y pubs. En la zona del Paseo Marítimo, ambiente de copas más elegante y más marchoso sobre todo los fines de semana. Por último, la zona de la Playa de Palma una amplísima oferta de bares, dicotecas y ambiente cosmopolita, con gentes de todos los lugares del mundo.

Para escuchar buena música o tomar una copa recomendamos:

El Garito: Café Dàrsena de Can Barbarà. Agenda musical muy variada durante toda la semana, dj invitados cada semana, también se puede cenan.

Harlem: Jazz club Cafè-Concert. Sor Isabel Cifre, 24. Es Molinar FREE 23h. Buen sitio para ir a cenar y escuchar música un poco más relajada de lo que es habitual en palma:jazz, funk, reggae, los jueves suelen hacer monólogos con el club de la comedia, para gente a partir de 25 años.

Garlic & Shots: Carrer Cotoner. Curioso local cerca del mercado de Santa Catalina, música rock, y más de 100 chupitos caseros, muchos de ellos llevan ajo, de hecho casi toda la comida y la bebida de este local se basa en el ajo.

Cultura club: Cultura Club De copes. Avinguda Gabriel Roca. Zona: Passeig Marítim. Buen club para ir después de cenar ubicado en el Paseo Marítimo ofrece una amplia variedad de música desde los 80s hasta lo más electrónico del momento, es un lugar donde se encuentra gente muy variada.

King Kamehameha: Paseo Marítimo Discoteca abierta hasta las 06:00 de la mañana con música house-minimal- techno etc.

En cuanto a bares para tomar una copa o algo más, nos gustan el Bar Abaco, la Bodeguita del Medio, el Bar Bosch, el Bar Dry, el Bar Barcelona con música en vivo, el centro Riskal de reciente creación, la discoteca Titos, el bar Pesquero, los bares Cappuccino, el Café Lírico, el bar del hotel Portitxol, el bar Gibson, ... También hay algún "table dance" interesante, pero ésta es otra historia.

And in Playa de Palma there is a huge selection of bars and clubs, all with a cosmopolitan feel with party-goers from around the world. To listen to good music in Palma we recommend:

El Garito: Café Dàrsena de Can Barbarà. A diverse mix of music throughout the week and guest DJs. Also serves dinner.

Harlem: Jazz club Cafè-Concert. Sor Isabel Cifre, 24. A good place to have dinner and listen to a more chilled selection of music than is usual in Palma: jazz, funk, reggae, etc. On Thursdays there are normally monologues at the comedy club for an over-25 crowd.

Garlic & Shots: Carrer Cotoner. Unique bar near the Santa Catalina market. Rock music and over 100 house shots, most of which contain garlic. The truth is that nearly all the food and drink at this bar is garlic-based.

Cultura Club: Avinguda Gabriel Roca (Paseo Marítimo). A great after-dinner choice on the Paseo Marítimo. Music ranging from 80s classics to the latest house and techno. A great mix of clientele.

King Kamehameha: Paseo Marítimo. Club open till 6am playing house, minimal, techno, etc. For a drink or two we like:

Bar Abaco,

la Bodeguita del Medio,

Bar Bosch,

Bar Dry,

Bar Barcelona with live music,

the recently-opened Centro Riskal, the club Titos, Bar Pesquero, Cappuccino, Café Lírico, the bar of the Hotel Portitxol, Bar Gibson, ...

There's also the odd table-dancing bar, but that's another story.



Pocos bares son tan simpáticos como éste del mercado Santa Catalina. Los clientes ocupan un par de mesas, en el reducido espacio entre la pared y la barra. / Few bars are as welcoming as this one in the Mercado de Santa Catalina. Clients sit around a couple of tables squeezed in between the bar and the wall.



planetspace
self storage

Self storage clean, dry, accessible and fully secure storage, with an on the dock pack & pick up service to match!

Boat storage perfect for tenders & Jet skis, full maintenance & servicing from official agents

Logistics comprehensive worldwide transport, customs clearance & packing service



planetspace
making your life easier!

+34 971 459 469
www.planetspace.es

PRECISION MARINE
ENGINEERING, S.L.

Mechanics · Electricians · Welders · Engineering suppliers

Official Sole Agents
Factory trained

HAMANN AG
SOLUTIONS FOR A BETTER ENVIRONMENT

NORTHERN LIGHTS

Cathelco

www.precision-marine.net · info@precision-marine.net

Tel./Fax 971 76 02 37



YACHT PROJECTS

FULL REFIT & REPAIR SERVICES

TEMPORARY IMPORTATION

YACHT AGENCY & OFFICE SERVICES

Tel: +34 616 676 022
Email: Info@yachtprojects.es

OFFICIAL REPRESENTATIVES OF Stabilizer & Hydraulic Engineering s.l.

www.yachtprojects.es



TecniCool

Marine Refrigeration & Air Conditioning

Sales, Installation and repairs of All Air Conditioning and Refrigeration Systems undertaken.

Qualified English Technicians
With over 28 years experience
Registered Safe Handlers of Refrigerants
Spare parts available to order

Tecnicool Mallorca S.L.
Club de Mar 91, Muelle de Pelaires,
07015 Palma de Mallorca
M.+34 606 445 325
M.+34 610 420 901
E-mail: technicoolmallorca@gmail.com

RAILSTAR
Rail Maintenance System

REFITREADY.COM

More Pre & Post Refit Protection
Systems / Materials for all interior and exterior areas of your project.

Call +34 647 636 899

marine - residential - commercial

3M cover(guard)

Your yacht insurance specialists



PANTAENIUS

Correduría de seguros para yates

c/. Torre de Pelaires, 5 · 07015 Palma de Mallorca
Tel. +34-971 70 86 70 · info@spain.pantaenius.com

www.pantaenius.es

GENERAL ENGINEERING
Mechanical repairs & installations

PROPELLION & STEERING SYSTEMS
Drive trains, propellers, PTO's

MACHINE SHOP
All in-house Machining facilities

ENGINEERING SUPPLIES

CUSTOM FABRICATION & WELDING

CUTLASS BEARINGS

EXHAUST SYSTEMS

PLUMBING, TANKS, PUMPS & VALVES

STAINLESS STEEL FASTENERS

Bruntons Propellers

Vesconite Bearings & Bushes

Surejust Water Boilers

Calle Asival, 1 • Pol. Ca'n Valero • Palma de Mallorca
Tel: +34 971 750 403 • Fax: +34 971 200 613
e-mail: sales@palmaengineering.com

Mallorca Accommodation

Crew Apartments
Crew Houses

Flexible Rental Periods

Going into the yard and need accommodation

Contact
+34 680 819 901
www.mallorcaaccommodation.eu
info@mallorcaaccommodation.eu



Light engineering

Some of the most beautiful yachts ever built have been finished by Pinmar. Pinmar have been crafting the finest of finishes for over 30 years and are now the world's leading finishing specialists, with locations in Palma de Mallorca, Barcelona, Hamburg, U.K. and now in Florida.

For more information call +34 971 713744 or visit www.pinmar.com

PINMAR
YACHT PAINTING SYSTEMS

the last word in finishing



MARINAIBIZA

RUMBO A LA EXCELENCIA

SETTING SAIL FOR EXCELLENCE



Amarrar y disfrutar
Moor and enjoy

Paseo Juan Carlos I, 20 / 07800 Ibiza / España / Tel.: +34 971 318 040 / Fax: +34 971 199 355

www.marinaibiza.com / info@marinaibiza.com