

n.º 11 - 2016

STP
SHIPYARD PALMA
 IPM GROUP

news

KOKOMO
82

metros

Desarbolado
sin precedentes

An unprecedented
dismasting



MHS

MARINE HYDRAULIC SOLUTIONS



GO WITH THE FLOW

Tel: 0034 671 992 469
info@marinehydraulicsolutions.com
WWW.MARINEHYDRAULICSOLUTIONS.COM

YOUR YARD SHOULD BE AS INDIVIDUAL AS YOUR YACHT

- Every superyacht is unique. No problem is standard, no two refits are ever the same.
- At PURE we believe your yard should be as unique as your yacht.
- We assemble a 'virtual shipyard', with the craftsmen and facilities best suited to the project.
- We offer truly independent specialist project management with the security, liability and accountability of a boatyard.
- Licensed for temporary import tax exemption with full accounting service available.
- Projects based in STP Palma, (Europe's most up to date yard facility), or alternative locations when the need arises.
- A boatyard as individual as your yacht ...PURE brilliance!



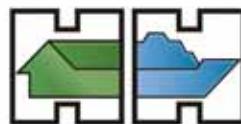
Visit our website or talk to Nic on +34 627 813 580 or nic@pureyacht.com.



www.pureyacht.com

PURE | NIC CLARKE
SUPERYACHT REFIT

Control your comfort



HEINEN & HOPMAN



OUTSIDE 35°C
HUMIDITY 90%

22 °C Inside

PROVIDED BY
HEINEN & HOPMAN

- As a key supplier to many leading yachtbuilders, Heinen & Hopman ensures that onboard **ventilation, air conditioning and refrigeration** systems meet the highest possible specifications.

Whether your HVAC system needs to be serviced or refitted or your ducts need to be cleaned, Heinen & Hopman will make sure that you are assisted with any enquiry that you may have.

Heinen & Hopman Ibérica S.L.
T +34-93-2259668
E info@es.heinenhopman.com

www.heinenhopman.com

Follow us on:



Heating



Ventilation



Air Conditioning



Refrigeration

Business first...

ASTILLEROS DE MALLORCA, AN INTEGRATED REFIT SHIPYARD

- ▶ 4 Slipways with a max haulout capacity of 1700 tn.
- ▶ Outfitting quays for vessels of up to 119 m.
- ▶ 3 Cranes for 25, 10 and 3 tn.

ALSO WITHIN STP

- ▶ Full management team.
- ▶ Workshop + offices.
- ▶ 700tn. travel lift.



...pleasure after.

Contact for enquiries:

info@astillerosdemallorca.com

www.astillerosdemallorca.com

Follow us at: NEWS

ASTILLEROS DE
MALLORCA

Quality has been our driving force for more than 30 years.



news

12

Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News

Kokomo: 82 metros de mástil, un desarbolado sin precedentes / *An unprecedentedly tall mast: 82 meters of S/Y Kokomo's mast*

16

Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News

Espectacular simulacro de incendio en STP Shipyard Palma / *Spectacular Fire drill at STP Shipyard Palma*

22

Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News

Nuevo programa de ofertas 2016 en Marina Port de Mallorca y Marina Palma Cuarentena / *New offers for 2016 in Marina Port de Mallorca and Marina Palma Cuarentena*

24

Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News

Eos: un velero de cine con nombre de diosa / *Eos: a heavenly sailing yacht with the name of a goddess*

32

Reportaje Legislación / Legislation Report

León Von Ondarza: la opinión del experto en derecho marítimo / *Leon Von Ondarza: the view of the expert in maritime laws*

36

Entrevista / Interview

Entrevista al presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares / *Interview with the president of the Balearic Islands Port Authority*

46

Reportaje / Report

El velero clásico Windrift se une a la flota chárter de yates en las Baleares / *Classic yacht Windrift joins Balearic charter fleet*

50

Entrevista / Interview

Entrevista a Nico Martínez, uno de los diez fotógrafos mejores del mundo en náutica deportiva / *Interview with Nico Martínez, one of the world's top ten sailing photographers*



56

Noticia / News

La edición XX Superyachts Cup Palma se correrá del 22 al 25 de junio / *20th edition of Superyachts Cup Palma to run from the 22nd to the 25th June*

60

Entrevista / Interview

Entrevista a Tià Simó, arquitecto naval de referencia internacional / *Interview with Tià Simó, world renowned naval architect*

64

Reportaje / Report

Capitán del Shemara: "STP seguirá siendo nuestro primer Puerto de referencia" / *Shemara's Captain: "STP Shipyard Palma will still remain our first port of call"*

68

Reportaje viaje / Travel report

Cerdeña, esa bonita isla tan cercana como desconocida / *Stunning Sardinia, so near yet so undiscovered*

76

Oferta Ocio / Time Out

Brota una nueva tendencia escandinava en las zonas más "cool" de Palma / *Upsurge of new Scandinavian cool hits Palma's old town*

83

Gastronomía / Gastronomy

Es Fangar: una joya ecológica en el corazón de Mallorca / *Es Fangar: an eco friendly beauty in the heart of Mallorca*

90

Gastronomía / Gastronomy

Sushi, ostras y champagne entran en los mercados tradicionales de Palma / *Sushi, oysters and champagne take hold in Palma's traditional markets*

98

Reportaje / Report

Museo Marítimo, quimera y realidad frente a estulticia social y desinterés político / *Maritime Museum, dreams and reality against social folly and political disinterest*

116

Oferta Ocio / Time Out

Música y cultura toman la calle con el buen tiempo / *Music and culture flood the streets with the arrival of the good weather*



Juan Antonio Fuster

Buenas previsiones

EL PRESENTE AÑO HA ARRANCADO con mucha fuerza desde el punto de vista de las previsiones turísticas. La gran inestabilidad política que afecta gravemente a todo el Mediterráneo sur oriental ha convertido a Mallorca en destino refugio. Los grandes tour operadores ya han anunciado, este mes de abril, que la demanda está superando nuestra capacidad de alojamiento turístico, de manera que ya no quedan plazas vacías durante los meses de verano. Baleares ha colgado el cartel de "completo" con tres meses de antelación. Al menos, oficialmente.

Son buenas noticias para unas islas mono dependientes del turismo porque supondrán un incremento de puestos de trabajo en la hostelería y restauración, pero también una inyección de trabajo importantísima para toda la oferta complementaria del sector servicios.

Fuentes empresariales destacan la relevancia de estas previsiones económicas que pueden provocar el aumento de la tasa anual de crecimiento prevista para situarse a final de año por encima del 3,5 %, un porcentaje muy superior a la media española y europea. De hecho, un retorno a los niveles pre crisis.

Estas cifras que son relevantes a nivel económico y social no son exclusivas del turismo vacacional. La náutica tiene también previsiones de creci-

mientos tanto en volúmenes de embarcaciones de recreo, como en lo que respecta al mercado de los megayates, segmento en el que **STP** ha conseguido referenciar a **Palma** como el destino de preferencia para el mantenimiento de los yates de grandes esloras. Lo dice **Joan Gual de Torrella**, presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares, en la entrevista que publicamos y también lo apunta **Roger Weston**, el capitán del yate Shemara, que elige habitualmente las instalaciones de STP por su buen servicio y facilidades.

Dos entrevistas interesantes que se unen a reportajes sobre ocio, gastronomía, viajes y noticias de algunas de las actividades más importantes que durante los últimos meses han tenido lugar en **STP** o han involucrado a empresas de servicios náuticos radicadas en el recinto.

Como ha venido siendo habitual en **STP NEWS** incluimos en esta edición secciones de Salud y Deporte, Tecnologías y Legislación sobre Derecho Marítimo que cumplen el objetivo de ofrecerles informaciones especializadas y documentadas, tan versátiles como interesantes.

Fieles a nuestro objetivo de informar y entretenir, esperamos que todo ello despierte su interés.

Great forecasts

THIS YEAR HAS STARTED OFF ON A VERY SOLID footing when it comes to tourism forecasts. The political instability seriously affecting the entire southeastern Mediterranean region has turned Mallorca into a go-to destination. Major tour operators announced earlier this month that demand is outstripping our accommodation supply, meaning that there are no places left in the summer months. The Balearics have hung up the "no rooms available" sign three months in advance. At least officially.

This is great news for these four islands that are pretty much solely dependent on tourism, because it will mean an increase in jobs in hotels and restaurants and also a major boost for the entire service industry.

Business sources are underlining the importance of these economic forecasts, which may cause the increase in the year-end annual growth rate to top 3.5%, a percentage far higher than the Spanish and European average. In fact, a return to pre-crisis levels.

These figures, which are significant on an economic and social level, are not exclusive to holiday-related tourism as such. The yachting industry is also

forecasting growth both in the number of recreational boats and in the superyacht market, a segment in which **STP** has benchmarked **Palma** as the destination of choice for the refit and repair of luxury yachts. **Joan Gual de Torrella**, Chairman of the Balearic Port Authority, says so in the interview published in this edition, as does **Roger Weston**, Captain of M/Y Shemara, who regularly chooses STP for its excellent service and facilities.

Two interesting interviews which sit between reports on entertainment, food, travel and news about some of the most important activities that have recently taken place at **STP** or have involved yacht service companies based on the site.

As is customary in **STP NEWS**, in this edition we've also included sections on Health and Sports, Technology and Maritime Law, which achieve our goal of offering you specialised and well-versed information that is as versatile as it is interesting.

Faithful to our objective of informing and entertaining, we hope that all of this sparks your interest.

INFE PROYECTOS, una firma de más de 25 años



ES UNA EMPRESA DEDICADA la campo del aislamiento técnico naval. Contamos desde su fundación en 1990 con la confianza de nuestros clientes, lo que ha permitido que la experiencia que hemos aportado al mercado nos haya hecho ser partícipes en la colaboración de proyectos tanto a nivel nacional como internacional. La filosofía de trabajo es "aportamos soluciones" y empleamos todo nuestro equipo en la resolución y concreción que nuestros clientes solicitan. Para poder ofrecer dicho servicio, disponemos de productos con reconocimiento nacional e internacional. Productos que cuentan con las exigencias que el mercado demanda y que disponen de la calidad y certificación que los proyectos requieren. Compartimos conocimientos con empresas extranjeras que nos permiten estar al día de las innovaciones que el mercado ofrece y así poder ofrecer a nuestros clientes la mejor respuesta posible. Desde Febrero nos encontramos en las oficinas de STP, en su edificio Global , contando con instalaciones en Barcelona y Palma de Mallorca. Estas dos ubicaciones nos posibilitan desplazarnos rápidamente por todo el territorio, donde contamos con distribuidores y colaboradores para poder prestar el mejor servicio posible a nuestros clientes.



INFE PROYECTOS, A FIRM WITH OVER 25 YEARS' EXPERIENCE. We are a company working in the field of marine technical insulation. Since opening in 1990 we

have been well trusted by our customers, with our market experience leading us to work on projects on both a national and international level. Our philosophy is to "deliver solutions" and we use our entire team to specify and solve all the needs that our customers may have.

To deliver our services we use nationally and internationally renowned products, which meet the market's demands and all boast the quality levels and certificates required by projects.

We share knowledge with foreign companies, which allows us to keep abreast of market innovations and therefore offer our customers the very best response possible.

Since February we have been based at STP in the Global Building, adding to our offices in Barcelona. These two locations mean we can quickly move around the country, where we have distributors and collaborators to offer the best service possible to our customers.

NAUTIEL. Con 25 años de experiencia en el sector Náutico y una especializada oferta de Servicios y productos de calidad orientada a Super y Mega Yates, Nautiel Service ha abierto su sede en Palma, concretamente en el edificio Global en el recinto de STP.

Gracias a su equipo de profesionales especialistas en instalación de protecciones temporales, limpiezas post refit, tratamientos de higiene y desinfección, eliminación de olores, y tratamientos textiles: carpet and upholstery Cleaning, fire proof treatments, etc. Nautiel Service atiende tanto a varaderos, profesionales o embarcaciones en cualquier puerto de Mallorca. Nautiel Service asegura el mejor asesoramiento a profesionales y tripulaciones en la venta de los materiales de protec-



ción más adecuados, así como en la aplicación de los productos de limpieza. Nautiel Service comercializa, junto con otros sub distribuidores su propia gama de productos profesionales para la limpieza y conservación de embarcaciones, Nautiel products. Fruto de la constante investigación, los productos Nautiel ofrecen la máxima eficacia y el mejor rendimiento cumpliendo con la normativa MARPOL para la prevención de la contaminación en el mar. Muchas de sus referencias son productos biológicos de muy bajo impacto ambiental, que aprovechan el poder de la naturaleza para ser más eficientes y sostenibles.

NAUTIEL. With 25 years' experience in the yachting industry and a specialised range of high-quality services and products for super-yachts, Nautiel Service has opened an office here in Palma, more specifically in the Global Building on the STP site. Thanks to its team of professionals specialising in the installation of temporary protections, post-refit cleaning, hygiene and disinfection treatments, odour elimination, textile treatments, carpet and upholstery cleaning, fireproofing treatments, etc. Nautiel provides services to shipyards, professionals or boats in any port in Mallorca. Nautiel Service guarantees the best advice for professionals and crew on the most suitable protection materials, as well as the application of cleaning products. Nautiel Service also sells, along with other sub-distributors, its own range of professional cleaning and maintenance products for yachts, known as Nautiel Products. Thanks to constant research, these products offer maximum effectiveness and optimum performance whilst complying with MARPOL regulations on marine pollution. Many of its leading products are ecological with very low environmental impact, making use of the power of nature to be more efficient and sustainable.

MARINE HYDRAULIC SOLUTIONS... conoce su sistema hidráulico

HAN TRANSCURRIDO poco más de dos años desde el lanzamiento de Marine Hydraulic Solutions en el mundo de la vela y su rápida evolución hasta convertirse en la empresa de sistemas hidráulicos de mayor reputación en las Islas Baleares. Con un taller en el corazón de STP Shipyard, una instalación de 400 m2 para trabajos de servicio de mayor envergadura y un equipo propio de gama alta, no es difícil comprender el rápido crecimiento de la popularidad

del equipo de ingeniería hidráulica MHS hasta incluir una amplia gama plagada de estrellas tanto de clientes a motor como de superyates a vela. Debido a su reputación ejemplar y a la calidad del servicio prestado en cada disciplina, MHS representa a un gran número de importantes fabricantes de equipos de vela y yates motorizados tales como Akerboom, Vandriel, Hydromar, Harken y Ocean Yacht Systems. Chris Geraghty, gerente de operaciones de MHS, recuerda algunos de los últimos proyectos de primera categoría:

"Uno de los primeros refits importantes en el que participamos fue para un J Class clásico. Asistimos a C-Designs en la instalación de un sistema hidráulico de última generación para aumentar el flujo de todas las velocidades de línea. Los buenos resultados de esta colaboración nos llevaron a muchos de los otros miembros de la J Fleet y luego también se corrió la voz por todo el mundo de la vela, así como en la división de yates motorizados. La variedad de proyectos en los que trabajamos con una regularidad constante recalca nuestra gama de conocimientos especializados y la atención al detalle.

Recientemente hemos tenido la oportunidad de trabajar para un fabricante importante en varios TP52 que funcionan con presiones de hasta 700 bar en los cilindros *grand prix* de titanio ligero. Además de esto, y en el otro extremo de la escala de veleros, también nos han contratado para suministrar equipos de estos fabricantes a superyates como el S/Y Christopher.

Nuestro principal trabajo durante los meses de invierno suelen ser refits completos de yates motorizados de grandes esloras, en torno a la marca de 40 a 74 m. Este trabajo incluye todo, desde llevar a cabo el *flushing* de los circuitos hidráulicos para mejorar la limpieza del sistema, poner a punto el hardware de cubierta, comprobar las cargas, mejorar la grúa con la aprobación de Lloyd, hasta diseñar e instalar equipos hidráulicos personalizados, ¡y mucho más! Teniendo en cuenta todo esto, podemos pasar de trabajar con ligeros equipos de vela para *grand prix* a equipos para yates motorizados que pesan miles de kilos, todo esto en un solo día de trabajo".



MARINE HYDRAULIC SOLUTIONS...

THEY KNOW YOUR HYDRAULICS. It has been just over two years since Marine Hydraulic Solutions launched into the yachting world and has rapidly become the most reputable hydraulics company in the Balearics. With a workshop in the heart of STP Shipyard, a 400 m2 facility for larger service work, and top-of-the-range in-house equipment, it is not hard to see how the

popularity of the MHS hydraulic engineering team has fast grown to include a star-studded line up of both motor and sail superyacht clients.

Due to its exemplary reputation, and quality of work provided in each discipline, MHS represents a large number of major sailing & motor yacht equipment manufacturers, such as Akerboom, Vandriel, Hydromar, Harken, and Ocean Yacht Systems.

Chris Geraghty, Operations Manager for MHS recalls some of their recent top-flight projects:

"One of the first major refits we took part in was for a classic J Class. We assisted C-Designs with the installation of a state-of-the-art hydraulic system to increase flow for all line speeds. The success of this led us on to many of the other J fleet members, and of course then word spread throughout the sailing world... and into the motor yacht division. Our range of expertise and attention to detail is highlighted by the variety of projects we work on with consistent regularity.

We recently had the opportunity to carry out work for a major manufacturer for a number of TP52s operating at pressures up to 700 bar on lightweight titanium *grand prix* cylinders. From this, and at the other end of the sailing yacht scale, we were also drafted in to service equipment from these manufacturers on large superyachts, such as S/Y Christopher.

Our main project work during the winter months tends to be on full refits with large motoryachts, all around the 40-74m mark. This work has included everything from carrying out hydraulic flushing to improving system cleanliness, servicing deck hardware, load testing, crane upgrading with Lloyd's approval, designing and installing custom hydraulic equipment... and much more!

All this considered, we can go from working with specialist lightweight *grand prix* sailing equipment to motoryacht equipment that weighs thousands of kilos... all in a day's work!"



ALEX PALMA, alguien a quien confiar tu barco

A LA HORA DE LLEVAR A CABO el mantenimiento y las reparaciones en nuestro barco, es esencial contar con alguien que nos dé confianza. Si vamos dejar uno de nuestros bienes máspreciados en manos de alguien, queremos tener todas las garantías de que hemos elegido a la persona adecuada. Por eso el trato personal, la experiencia contrastada, contar con los mejores partners y el conocimiento del sector son cualidades muy valoradas en este tipo de ocasiones.

Alex Palma es, en este sentido, una de las opciones más sólidas que podemos encontrar en Mallorca. "Llevamos diez años trabajando con personas y proyectos de todo el mundo, y cuando las cosas se complican y desaparecen las opciones, nuestro ADN local nos permite resolver problemas que otros no pueden", explican desde la empresa, ubicada en STP.

Y es que Alex Palma "nace de la pasión por los barcos" del mallorquín Álex Casares, cuyo idilio con la navegación comenzó a los ocho años en la bahía de Palma. Tras enrolarse en multitud de regatas, estudió la Licenciatura en Navegación y Transporte Marítimo y obtuvo el título de Oficial de la Marina Mercante. Trabajó nueve años como capitán en veleros y navegaciones transoceánicas y fue project manager de Astilleros de Mallorca.

La empresa ofrece, entre otras cosas, un exigente servicio de management y gestión de proyectos enfocado a megayates que comienza con un estudio preliminar de los trabajos a realizar, continúa con un exhaustivo control de calidad durante la realización y finaliza con la entrega del barco bajo la aprobación del responsable del yate.

Para los servicios de mecánica, Alex Palma tiene como partner a RSM, que cuenta con un equipo perfectamente cualificado y experimentado que se especializa en alineación de ejes con láser, además de realizar trabajos regulares.

Alex Palma también soluciona problemas hidráulicos e instala sistemas para veleros y motoras. Además, realiza trabajos en casco, cubierta y superestructura metálica con el aval del certificado de Lloyd's Register y la garantía de contar con herreros procedentes de Galicia, región con los mejores astilleros de construcción de España. Asimismo, dispone de un taller de inox y aluminio y las mejores soluciones en tuberías y repuestos.

ALEX PALMA, THE TRUSTED OPTION FOR YOUR BOAT. When undertaking the refit and repair of our boat, it's essential to have someone we can trust by our side. If we're going to leave one of our most precious belongings in the hands of another person, we want to have the guarantee that we've chosen the right person. That's why personal services, proven experience, trusted partners and industry knowledge are highly-valued qualities on occasions like this.

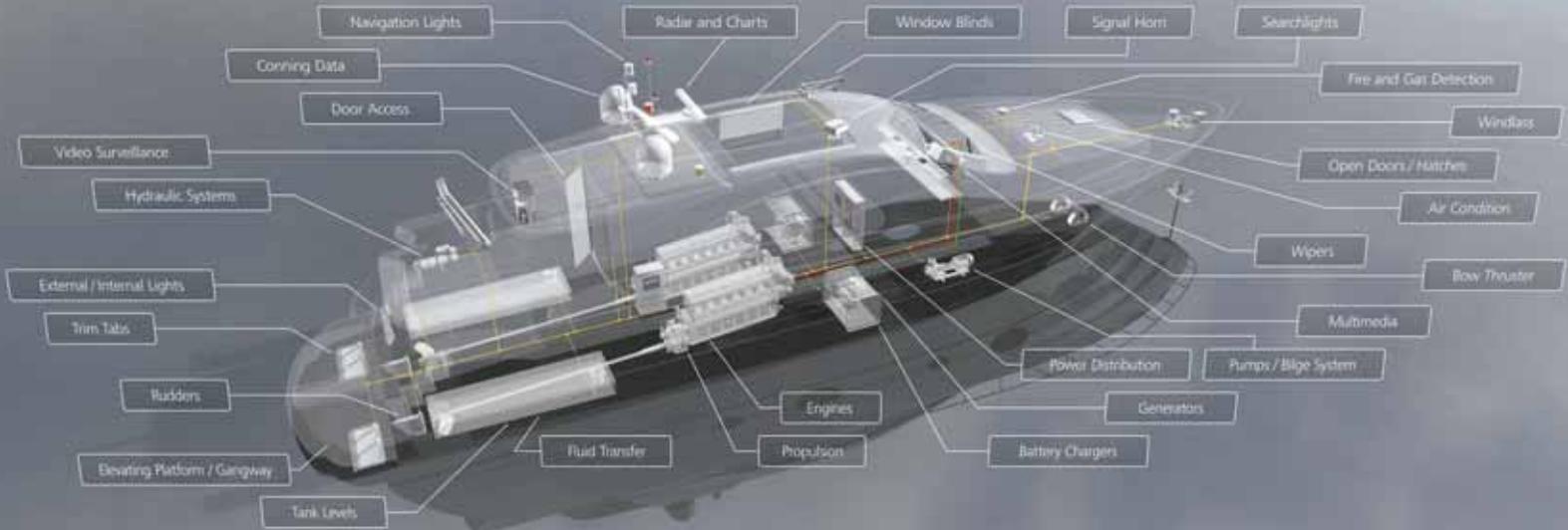
Alex Palma, in this sense, is one of the most trusted options we can find here in Mallorca. "We've spent ten years working with people and projects from around the world, and when things go wrong and options run out, our local knowledge means we can solve problems that others cannot", the STP-based company explains.

Alex Palma "was conceived from the passion for boats" of Mallorca-born Álex Casares, whose love of sailing began at the age of eight in the Bay of Palma. After taking part in a whole load of regattas, he graduated in Nautical Studies and Maritime Transport and then qualified as a merchant naval officer. After that, he worked for nine years as a captain of sailboats on transatlantic voyages, to eventually land up as a project manager at Astilleros de Mallorca.

His company offers, amongst other things, a top-tier project management service geared towards superyachts that begins with the preliminary study of necessary works, continues with a thorough quality control throughout the project and ends with delivery following approval from the yacht manager. For mechanics, Alex Palma teams up with RSM, which boasts a highly qualified and experienced team specialising in laser shaft alignment, as well as other regular jobs.

Alex Palma also solves hydraulic issues and installs systems for motor and sailing yachts. What's more, the firm carries out hull, deck and superstructure works under Lloyd's Register certification and boasts metalworkers from Galicia, home to the best shipyards in Spain. The company also has a stainless steel and aluminium workshop, as well as providing the best pipework and spare part solutions.

Modular alarm, monitoring and control system



The Next Level of Smart Technology.



Complete Integrated Ship Control Solutions

Industry 4.0, The Internet of Things, Smart Homes - State-of-the-art technologies installed on yachts and commercial ships by Böning Automationstechnologie. Customized control panels are designed and manufactured with usability in mind.

Böning systems are not only ideally suited for initial installation, but also for refit measures on used vessels. User friendly touchscreen displays, powerful panel PCs, integration of iPad® and iPhone® devices and redundant safety systems are some of the key features.

BÖNING
Automationstechnologie

Oficina nueva de EVOLUTION SAILS en el Edificio Global

EVOLUTION SAILS HA INAUGURADO en abril de 2016 una oficina nueva de proyectos y ventas en el Edificio Global. La nueva oficina en el Edificio Global es el punto de venta de Evolution Sails para el sector de los superyates y la base para nuevos proyectos y el trabajo de diseño. Phill Maxwell se ha unido al grupo y está trabajando concretamente en la gestión de proyectos y ventas. «Estamos muy satisfechos con la incorporación de Phill a nuestro equipo por sus antecedentes, sus conocimientos y su energía», afirmó el director, Siggi Mansaker. Phill ha estado trabajando con Doyle Sailmakers durante los últimos siete años y es un arquitecto naval con estudios de posgrado. También cuenta con una amplia experiencia de navegación como táctico y trimmer en regatas competitivas y en el circuito de carreras de superyates. Además, dispone de conocimientos y experiencia específicos sobre el aspecto profesional y técnico del diseño y desarrollo de velas. Evolution Sails está ahora bien afianzada en Europa con su oficina de servicio para velas de superyates y la venta de velas para los yates más grandes del sector, así como para participar en proyectos nuevos y emocionantes. Entre otras cosas, Evolution Sails acaba de entregar velas para el Swan 112 Naiade, que se ha estado sometiendo a un refit de un año de duración aquí en STP. Estas velas se han fabricado en la recién inaugurada nave de producción de 65 metros que la empresa posee en Nueva Zelanda.



EVOLUTION SAILS OPENED A NEW PROJECTS & SALES OFFICE IN THE GLOBAL BUILDING IN APRIL 2016. The new office in the Global building is Evolution Sails' point-of-sale for the superyacht industry and the base for new projects and design work. Phill Maxwell has joined the group and is specifically working with project management and sales. "We are extremely pleased with Phill joining our team, because of his background, knowledge and drive", says director Siggi Mansaker. Phill has been working with Doyle Sailmakers for the past seven years and is a naval architect with postgraduate studies. He also boasts extensive sailing experience from competitive regattas and the superyacht racing circuit as a tactician and trimmer. What's more, he has specific knowledge and experience from the professional and technical aspect of sail design and development. Evolution Sails is now well established in Europe with its service loft for superyacht sails, selling sails to the larger yachts in the industry and being involved with new and exciting projects. Amongst others, Evolution Sails has just delivered sails to the Swan 112 Naiade, which has been undergoing a year-long refit here at STP. These sails were built at the company's newly-opened 65-metre production loft in New Zealand.

HORIZON MARINE ELECTRONICS COMPLETA LA INSTALACIÓN DE UN PUENTE DE CRISTAL TOTALMENTE INTEGRADO EN EL M/Y NATI TRE. El experto en electrónica marina Chris Keenan fundó Horizon Marine Electronics hace tan solo algo más de un año. El equipo, altamente experimentado, ya ha completado una serie de proyectos de primera categoría, entre ellos el Feadship M/Y Herculina y, más recientemente, un sistema de puente y flybridge totalmente integrado en el M/Y Nati Tre con un equipo Simrad Yachting de última generación, así como un sistema de consola y dos radares nuevos en este yate a motor de 34 metros. El capitán del M/Y Nati Tre, Richard Harding, comentó lo siguiente sobre el proyecto: "Estoy encantado con el trabajo y la instalación: se ha realizado de forma limpia y profesional, tiene un aspecto magnífico y, sobre todo, funciona a la perfección. Un aspecto importante y, en última instancia, el más impresionante para nosotros fue la fase de planificación presentada por Horizon. El plan se había diseñado muy bien y se puso en práctica sin ninguna desviación del mismo. Una de las características de nuestro sistema nuevo es el sistema de vídeo totalmente integrado. Puedo controlar las pantallas de forma remota desde un iPad, lo que significa que puedo cambiar la dirección del radar desde el iPad y ver la pantalla al mismo tiempo que realizo otras tareas".



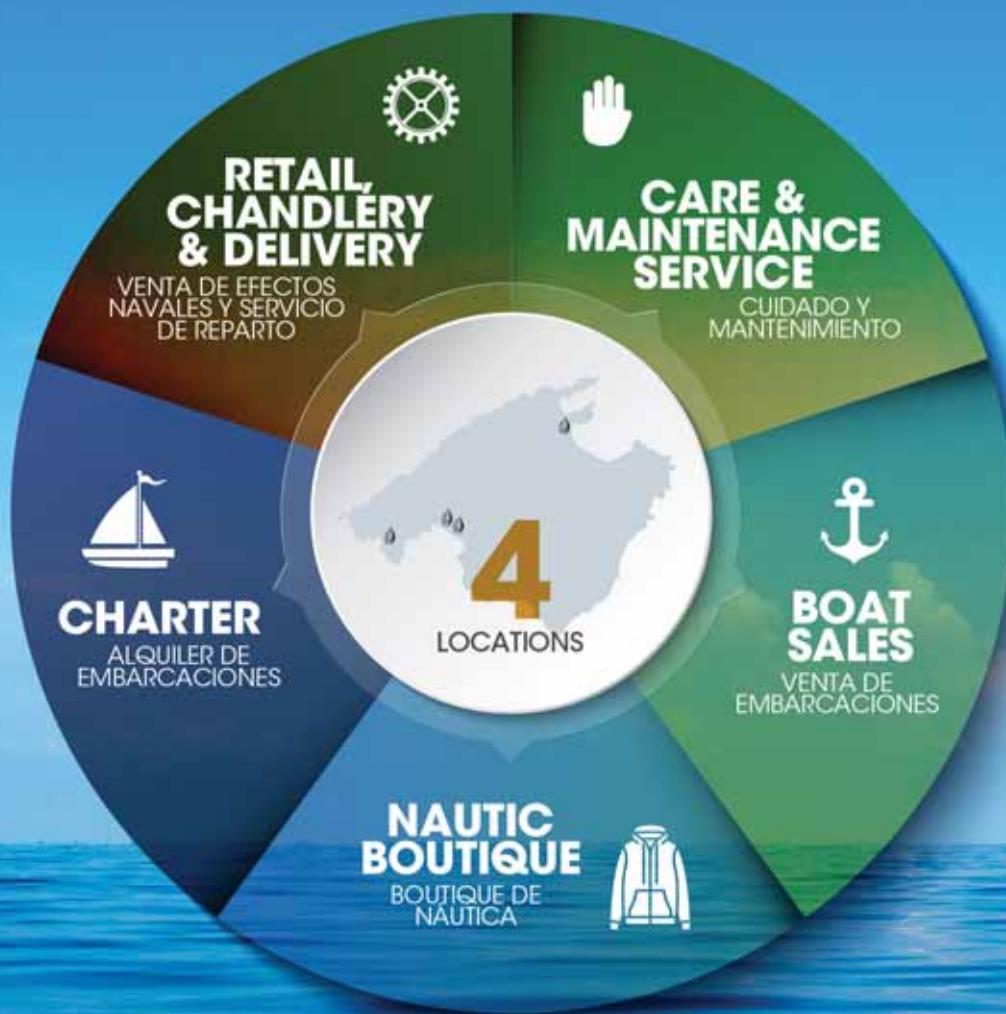
HORIZON MARINE ELECTRONICS RECENTLY COMPLETED A FULLY INTEGRATED GLASS BRIDGE INSTALLATION ON M/Y NATI TRE. Horizon Marine Electronics was founded just over a year ago by marine electronics expert Chris Keenan. The highly experienced team have already completed a number of headliner projects including aboard Feadship's M/Y Herculina. Most recently our team designed and installed a fully integrated bridge and fly bridge system with two new radars aboard 34m M/Y Nati Tre, with brand new to the market Simrad Yachting equipment. Captain Richard Harding commented on the project, "I am pleased with the job and installation: it's neat, professional, great looking, and most of all... it works the way it should! The important, and ultimately impressive, thing for us was the planning phase delivered by Horizon. The plan was designed really well and put into action without any deviation from it. One of the features of our new system is the fully integrated video system. I can control the screens remotely from an iPad, which means I can change the direction of the radar from the iPad and view the screen whilst completing other tasks at hand".



YACHT CENTER PALMA

FOR SAFE NAVIGATION YOU'LL ONLY HAVE TO THINK ABOUT THE WEATHER

TODO PARA NAVEGAR, SÓLO TENDRÁS QUE PREOCUPARTE DEL TIEMPO



OUR SHOPS

REAL CLUB NÁUTICO PALMA

Jardines de San Telmo, 5
Real Club Náutico
07012 Palma

CLUB DE MAR PALMA

Recinto Club de Mar
local nº4
07015 Palma

SANTA PONÇA

Islas Baleares, nº49
Pol. Son Bugadelles
07180 Santa Ponça

ALCUDIA ALCUDIAMAR

Puerto Deportivo
Alcudiamar, Local 16
07410 Puerto de Alcudia



YACHT CENTER PALMA

PALMA - RCN & CLUB DE MAR - SANTA PONÇA - ALCÚDIA
+34 971 715 612 - info@ycp.com.es - www.ycp.com.es

Follow us
[/YachtCenterPalma](#)



En STP Shipyard Palma

Kokomo: 82 metros de mástil, un desarbolado sin precedentes



EN UNA MAÑANA ACOMPAÑADA DEL BUEN CLIMA, el pasado mes de octubre, se llevó a cabo en las instalaciones de **STP Shipyard Palma** el desarbolado del mayor mástil desmontado en Baleares hasta la fecha siendo necesaria la contratación de una grúa de 500TN especialmente trasladada desde la península para la ocasión. Se trata de un mástil de 82 metros del S/Y Kokomo.

UNPRECEDENTED DEMAST IN BALEARICS ON 82-METRE S/Y KOKOMO AT STP SHIPYARD PALMA. On a bright and sunny morning last October, the demasting of the highest ever mast in the Balearics took place at **STP Shipyard Palma**. For this manoeuvre, it was necessary to hire a 500TN crane especially drafted in from the mainland. The demasting in question was for



Fue necesaria la contratación de una grúa de 500TN especialmente trasladada desde la península. / Hiring a crane 500 TN specially transferred from the mainland was necessary.

En una operación donde destacó la perfecta sincronización entre tripulación, encargados de los cabos y jarcias, y los maestros de las grúas, se practicó la maniobra con una increíble precisión.

Unas 15 personas trabajaron a lo largo de la mañana para desmontar el mástil completo, comenzando por la botavara y el mástil principal. En palabras del capitán **Adam Painter**, "todo fue muy tranquilo y muy eficiente gracias a un equipo muy profesional".

Durante unos 5 meses aproximadamente, se realizarán todo tipo de trabajos en este extraordinario velero KOKOMO, entre los que destaca la revisión y pintura del mástil que practican cada 5 años, pintura de la superestructura, así como varios trabajos de ingeniería.

Su paso anual por **STP Shipyard Palma** es habitual, pues Painter considera que "Indudablemente son las mejores instalaciones del Mediterráneo. STP te da la libertad de elegir a los industriales, y con los años de vivir y trabajar aquí hemos creado una red de profesionales, proveedores e indus-

the 82-metre mast of sailing yacht KOKOMO.

The operation was performed with incredible precision and perfect synchronisation between the boat's crew, the riggers and crane masters.

About 15 people worked throughout the morning to remove the entire mast, starting with the boom and ending with the main mast. In the words of Captain **Adam Painter**, "everything was very smooth and very efficient thanks to a very professional team".

For about 5 months, all kinds of work will be performed on the extraordinary sailing yacht KOKOMO, including the refitting and painting of the mast (which is done every 5 years), the painting of the superstructure and a series of engineering works.

Her annual visit to **STP Shipyard Palma** takes place because Painter believes that "these facilities are the best in the



Unas 15 personas trabajaron a lo largo de la mañana para desmontar el mástil completo. / About 15 people worked throughout the morning to remove the entire mast.

triales. Nunca tuve una mala experiencia en STP, de hecho disfruto de estar aquí y me gusta la manera en que fue concebido con la libertad que tenemos los capitanes y propietarios de elegir las empresas con las que trabajar sin tener que pagar un sobrecoste extra por ello, algo que me aleja mucho de otros astilleros".

Este fantástico superyate de 58 metros de eslora que ha sido diseñado por Dubois Naval Arquitects y construido por Alloy Yachts, fue botado en Nueva Zelanda en el año 2010. Es el tercer superyate denominado KOKOMO que se construye para el mismo propietario. Además de ser el más grande, es el resultado de una exitosa evolución a la que se le suma tecnología de punta. Tiene capacidad para 10 invitados en 5 cabinas: la cabina del propietario, dos cabinas dobles y dos cabinas con camas individuales. Contrariamente a lo que se indica en algunas páginas web, S/Y KOKOMO no se dedica a la actividad de chárter.

Mediterranean. The yard gives you the freedom to choose your own contractors, and we have a great network of them built up over the past 20 years. I've never had a negative experience at STP and I love the idea of how it has been created, i.e. giving captains and owners this freedom and the fact that there are no hidden costs".

This impressive 58-metre superyacht was launched in New Zealand in 2010. She was designed by Dubois Naval Architects and built by Alloy Yachts. In fact, she is the third superyacht named KOKOMO built for the same owner.

Besides being the largest one so far, she is the result of a successful evolution with cutting-edge technology.

The yacht can accommodate up to 10 guests in 5 cabins: the owner's suite, two double cabins and two individual cabins.

Contrary to some websites, S/Y KOKOMO is not a charter yacht.

Espectacular simulacro de incendio en STP Shipyard Palma

COMO PARTE DE LA POLÍTICA del buen funcionamiento del varadero y su protocolo de seguridad, **STP Shipyard Palma** ha realizado un nuevo simulacro de vertidos y de incendio para actualizar los conocimientos de su equipo y perfeccionar la coordinación, velocidad de respuesta, así como las técnicas de extinción que son claves en el momento de actuar ante una emergencia.

Además, y como gran novedad, en este simulacro se puso en práctica por primera vez la utilización del botón de emergencias que poseen las nuevas radios digitales de STP, equipamiento que por el momento ningún otro varadero posee.

Afortunadamente y gracias a la intensa labor de concienciación y preventión que se ejerce en las instalaciones, no se ha utilizado nunca.

Todo el personal que diariamente trabaja en la explanada del varadero como son los equipos de marinería, travellift, PRL (Prevención de Riesgos Laborales), medioambiente y punto verde, recibieron cursos teóricos acompañados de prácticas muy concretas de reanimación, así como del uso de mangueras de agua en lo que fue un incendio simulado a bordo de un barco amarrado en sus instalaciones.

Mientras la teoría y las prácticas de cada curso son una forma de enriquecer los conocimientos de cada individuo en materia de riesgos aportándoles nociones básicas para actuar en una emergencia, el simulacro es una prueba en la que se intenta que todo el personal ponga de manifiesto su capacidad de reacción y sobre todo de coordinación interna que debe imperar en estos casos, siendo este último aspecto en el que se hace especial hincapié.

IMPRESSIVE FIRE DRILL AT STP SHIPYARD PALMA. As part of the shipyard's policy on best performance and security protocols, **STP Shipyard Palma** recently held another fire and spill drill to upgrade the skills of its team and improve the coordination, response rate and suppression techniques that are key when acting in an emergency.

What's more, this simulation saw **the first use of the emergency button** in the new digital radios, devices which no other shipyard has at the moment. Fortunately, thanks to the awareness and prevention fostered on site, they have never been used in a real-life emergency.

All the staff working daily on the hard-standing, such as *marineros*, travellift operators, health & safety staff, and the environment team received theoretical courses accompanied by very specific revival practices and the use of water hoses in a simulated fire aboard a yacht moored at the yard.

While theory and practice are ways of enriching each person's knowledge of risks and how to respond in an emergency, the drill is a test intended to see the staff's reaction skills and internal coordination, which is the most important factor in real emergencies.

Another important point in the annual drill programme is the coordination with external agencies such as Palma Fire Service, the Balearic Islands Ports Authority, the Port Police and the Balearics Civil Guard. For this reason, they are invited to take part in the drills conducted at **STP Shipyard Palma** with the implementation of all the necessary equipment they might need in the event of a real fire.



El simulacro es una prueba en la que se intenta que todo el personal ponga de manifiesto su capacidad de reacción y sobre todo de coordinación interna. / The drill is a test in which the staff is intended to show its reaction capacity and internal coordination.

Además, otro punto importante en la programación de este simulacro es la coordinación con organismos externos como los Bomberos de Palma, Autoridad Portuaria de Baleares, Policía Portuaria de Baleares y Guardia

An interesting point about these courses for workers is that not only do they learn new techniques about risks and emergencies, but they also review key issues such as having to check the veracity of the emergency

Civil. Por este motivo, se les invita puntualmente a participar en los simulacros que se realizan anualmente en **STP Shipyard Palma** con la puesta en marcha de todo el equipamiento que se podría necesitar en caso de un incendio real.

Lo interesante de estos cursos no es solamente el conocimiento de las nuevas técnicas que van surgiendo en materia de riesgos y emergencias, sino la revisión de cuestiones básicas como que hay que comprobar la veracidad de la alarma de emergencias, que en el momento de hablar por radio se debe mantener una distancia moderada para que no sature y el interlocutor pueda entender, a pesar de la celeridad con la que se debe actuar es necesario pararse a pensar antes de hablar para poder contar de la mejor manera posible, la mayor cantidad de información relevante, o que cuando hay un herido con quemaduras no se debe aplicar ningún remedio casero sino algo tan simple como el agua.

En esta ocasión el simulacro no contó con heridos a bordo como en otras ocasiones, pero sí con la simulación de un vertido de aceite. Como curiosidad, decir que esta prueba se realizó usando palomitas de maíz que simulaban una mancha de aceite para evitar ensuciar el agua y proteger así el medioambiente. Ante este vertido, el equipo tuvo que desplegar la barrera de contención, y extinguir su consecuente incendio.

alarm, avoiding saturation on the radio when communicating, thinking before speaking on the VHF in order to say as much as possible in few words, or – in the event of wounded people with burns – not applying homemade remedies, but instead something as simple as water.

On this occasion, the drill was organised without casualties on board but with a simulated oil spill. This test was performed using popcorn to avoid contaminating the water and to protect the environment. The team had to deploy a containment barrier and extinguish the resulting fire.

At the end of the drill, all participants had the opportunity to meet up together and summarise the activity in order to analyse and highlight the positive aspects and also details to improve.

Something interesting is how in an emergency situation a whole protocol chain starts, because not only does it involve the shipyard's team extinguishing the fire, but also ensuring the safety of yachts, closing the site off to prevent other people from being injured, and also protecting STP workers, who are constantly supported by the health & safety team to prevent accidents.

STP Shipyard Palma preserves personnel's health and safety throughout the year and especially during high season, when there is an increase of work, and therefore is one of the safest shipyards in Europe.



Esta prueba se realizó usando palomitas de maíz que simulaban una mancha de aceite para evitar ensuciar el agua y proteger así el medioambiente. / This test was performed using popcorn to avoid soiling the water and protect the environment.



Al finalizar el simulacro todos los participantes tuvieron la oportunidad de reunirse y poner en común la operación para hacer un resumen de los hechos, analizar y destacar cada uno de los aspectos positivos, así como los detalles por mejorar.

Algo interesante de ver en estos casos es cómo en una situación de emergencia se despliega todo un protocolo de actuación que va en cadena pues no solamente implica la extinción del fuego, sino también la seguridad de embarcaciones, la de las personas cercanas al incidente y también el cuidado y protección de los propios trabajadores de **STP Shipyard Palma** que son constantemente apoyados por el equipo de Prevención de Riesgos Laborales para evitar accidentes.

Una apuesta muy grande por parte de **STP Shipyard Palma** es la de preservar la salud y seguridad del personal a lo largo de todo el año, y especialmente en épocas de mayor volumen de trabajo y por ello no en vano es uno de los varaderos más seguros de Europa. **STP Shipyard Palma** es una empresa certificada por TÜV Rheinland con las normas de calidad ISO 9001, medioambiente ISO 14001 y Salud y Seguridad Laboral OHSAS 18001, se esfuerza por cumplir con los máximos estándares.



El equipo tuvo que desplegar la barrera de contención, y extinguir su consecuente incendio. / The team had to deploy a containment barrier and extinguish the consequent fire.

STP Shipyard Palma strives to meet the highest standards and is certified by TÜV Rheinland with the standards of ISO 9001, ISO 14001 and Environmental Health and Safety OHSAS 18001.

EMPRESAS RADICADAS

En el recinto de STP disponen de oficinas y talleres las más importantes empresas del sector servicios náuticos de Baleares.

- A. de Keizer (Edif. A)
- Absolute (Edif. A)
- ALEX Palma (Edif. C)
- Anicla (Edif. B)
- Astilleros Mallorca (Edif. A & C)
- Baltic Yachts (Edif. A)
- Branagh Marine Composites (Edif. C)
- Burgess Marine (Edif. C)
- Carkeek Design Partner (Edif. C)
- Carpinser (Edif. D)
- Complete Marine Freight (Edif. A)
- De Cabo Yacht Painter (Edif. B)
- Doyle (Edif. A)
- ECSIX-Southern Spars (Edif. B)
- Elite (Edif. A)
- ETY (Edif. A)
- E-Touch (Edif. C)
- Evolution Sails (Edif. C)
- Global Crew Services (Edif. C)
- Global Marine Travel (Edif. C)
- Global Services Palma (Edif. B)
- Heinen & Hopman Iberica (Edif. A)
- IB'S Marine (Edif. B)
- INFE Proyectos (Edif. C)
- Jotun (Edif. C)
- Katie Handside-Personal Trainer (Edif. C)
- Marine Hydraulic Solutions (Edif. C)
- Master Covers (Edif. A)
- Medaire (Edif. C)
- Mediterranean Yacht Management (Edif. C)
- Metalnox (Edif. C)
- Munditubo (Edif. B)
- Nautiel Service (Edif. C)
- Nautipaints (Edif. STP Office)
- Nautor's Swan (Edif. C)
- Navifibra (antes Varadero Palma) (Edif. B)
- North Sails (Edif. B)
- Palmawatch (Edif. B)
- Pendennis (Edif. C)
- Peters & May (Edif. A)
- Pinmar Suply (Edif. C)
- Planet Storage (Edif. A)
- PR Palma Refit (Edif. C)
- Pure Superyacht Refit (Edif. C)
- Rolling Stock (Edif. A y C)
- RSB Rigging (Edif. C)
- Sebastián Sitjar (Edif. A)
- Servicios Náuticos Integrados (Edif. B)
- Talleres Guidet (Edif. D)
- Trafalgar Yacht Management (Edif. C)
- Teak'n'it (Edif. B)
- Techno-craft (Edif. C)
- Tecmarine Global Services (Edif. A)
- Tides Marine Group (Edif. A)
- Trappman Consulting (Edif. B)
- Undercover Solutions (Edif. B)

COMPANIES LOCATED ON THE PREMISES

Leading companies from the Balearic yachting industry have offices and workshops on the STP premises.

- | | |
|--|---|
| | AMARRES
BERTHS |
| | ÁREA DE VARADA
HARDSTANDING AREA |
| | FOSOS DE VARADA
HAULOUT SLIPWAYS |
| | TALLERES
WORKSHOPS |
| | OFICINAS CENTRALES STP
STP CENTRAL OFFICES |
| | FOSOS TRAVELIFT
TRAVELIFT PITS |
| | PUNTOS DE RECOGIDA
DE BASURAS
WASTE MATERIAL
COLLECTION POINTS |
| | ENTRADA
ENTRANCE |
| | GASOLINERA
FUEL DOCK |



- | | |
|--|--|
| | EQUIPOS DE CONTENCIÓN
ENVIRONMENTAL EMERGENCY
EQUIPMENT |
| | SISTEMA MEGAFONÍA
PUBLIC-ADDRESS SYSTEM, PA
SYSTEM |
| | AROS SALVAVIDAS
LIFEBOOYS |
| | ARMARIOS ANTIINCENDIOS
FIREFIGHTING CABINET |
| | HIDRANTES. BOCAS
ANTIINCENDIOS
FIRE HYDRANT, HOSE REEL |
| | ESTACIÓN TRANSFORMADORA
ELECTRICAL TRANSFORMER |
| | ESCALERAS DE SEGURIDAD
SAFETY LADDERS |



Nuevo programa de ofertas 2016 en Marina Port de Mallorca y Marina Palma Cuarentena

UN AÑO MÁS, las marinas del Grupo IPM, **Marina Port de Mallorca** y **Marina Palma Cuarentena**, publican su programa de ventajas, descuentos y promociones para los clientes de sus instalaciones con el objetivo de favorecer las largas estancias en la isla.

Los clientes de ambas marinas podrán amarrar anualmente o semestralmente con mejores precios y mayores descuentos a medida proporcional que alarguen su estancia en la marina, y junto con la colaboración de **STP Shipyard Palma** como parte del mismo grupo, podrán disfrutar, además, de descuentos especiales en el servicio de varadero consistente en izada, bota-dura, estadía y limpieza o en el suministro de combustible de la gasolinera ubicada en las instalaciones de STP.

Por otro lado, **Marina Port de Mallorca** y **Marina Palma Cuarentena** ponen a disposición de única y exclusivamente de sus clientes un servicio de Concierge al que solicitar cualquier gestión o petición de servicio extra asociado a su estancia en la marina, tal como lavandería, alquiler de vehículos, wifi Premium, limpieza de la embarcación o cualquier otra necesidad que pueda surgir incluso antes de llegar a la marina. El objetivo de este servicio es hacer que la estancia de los clientes de **Marina Port de Mallorca** y **Marina Palma Cuarentena** resulte lo más cómoda posible.

Marina Port de Mallorca y **Marina Palma Cuarentena** ofrecen tranquilidad y privacidad en un enclave privilegiado, justo en el corazón de Palma de Mallorca. Todo ello, con unas instalaciones modernas, limpias, completas y competitivas, a escasos minutos del centro histórico y comercial. Además, cuentan con seguri-

NEW OFFERS FOR 2016 AT MARINA PORT DE MALLORCA AND

MARINA PALMA CUARENTENA. The marinas of IPM Group, **Marina Port de Mallorca** and **Marina Palma Cuarentena**, have this year once again published their programmes of benefits, discounts and promotions for customers of its facilities in order to encourage longer stays on the island.

Customers of both marinas will be able to moor annually or semi-annually with proportionally greater discounts as they lengthen their stay at the marinas, and along with the collaboration of **STP Shipyard Palma**, also an IPM Group member, they will also benefit from special discounts on shipyard services such as lifting, launching, berthing and cleaning, as well as on the supply of fuel at the station located on the STP premises.

What's more, **Marina Port de Mallorca** and **Marina Palma Cuarentena** have launched a Concierge Service exclusively for their customers to deal with any request associated with their stay at the marina, such as laundry, car hire, premium WiFi, boat cleaning or any other needs that might arise even before arriving at the marina. The aim of this service is to make their stay at **Marina Port de Mallorca** and **Marina Palma Cuarentena** as comfortable as possible.

Marina Port de Mallorca and **Marina Palma Cuarentena** offer privacy and peace-and-quiet in a privileged location right in the heart of Palma de Mallorca. Both have modern, clean, well-appointed and competitive facilities, just a few minutes from the historic and shopping



Marina Port de Mallorca y Marina Palma Cuarentena ofrecen tranquilidad y privacidad en un enclave privilegiado, justo en el corazón de Palma. / Marina Port de Mallorca and Marina Palma Cuarentena offer tranquility and privacy in a privileged location right in the heart of Palma.

dad y vigilancia las 24 horas del día, pero lo más importante es la calidad profesional y humana del equipo que trabaja cada día por hacer que la visita de sus clientes sea lo más agradable posible, convirtiéndose así en la mejor opción a la hora de elegir dónde amarrar.

quarters. They also have security and surveillance 24 hours a day, but most important of all is the professional and caring nature of the team that works every day to make customers' visits as pleasant as possible. In short, the best choice when choosing where to moor a yacht.



Eos: un velero de cine con nombre de diosa

TEXTO: PAQUITA GIMÉNEZ / FOTOS: REDACCIÓN

EL PRODIGIOSO 'EOS', un velero de cine con nombre de diosa, se encuentra en Palma donde está siendo sometido a trabajos de mantenimiento en el varadero de STP. El nombre de la divinidad griega titánide de la aurora, que salía de su hogar al borde del océano para anunciar la llegada de su hermano Helios, el sol, fue el elegido para botar en 2006 el mayor yate de vela del mundo: una espectacular goleta de tres mástiles diseñada por Bill Langan de 92,9 metros de eslora y 13,5 de manga, propiedad del magnate del cine y la televisión Barry Diller. Construido en los astilleros alemanes Lürssen por encargo del propio ejecutivo de la Fox, sus casi 93 metros de eslora despojaban al Maltese Falcón de su título de velero privado más grande del mundo. Aunque éste último posee más eslora de flotación, en eslora total, incluyendo el largo bauprés de proa, es menor. Poseedor de una fortuna forjada desde los años setenta en productoras como la Paramount y la Fox y con éxitos televisivos y cinematográficos como Los

EOS: A HEAVENLY SAILING YACHT WITH THE NAME OF A GODDESS. The immense Eos, a heavenly sailing yacht with the name of a goddess, is currently in Palma undergoing maintenance works at STP Shipyard. The name of the Greek Titan goddess of the dawn, who rose each morning from her home at the edge of Oceanus to herald the arrival of her brother Helios (the sun), was chosen in 2006 to launch the world's largest sailing yacht: a spectacular three-masted Schooner stretching over 92.9 metres and with a beam of 13.5 metres, designed by Bill Langan and owned by the film and TV mogul Barry Diller. Built at the German shipyard Lürssen and commissioned by the Fox chairman himself, her just under 93 metres stripped Maltese Falcon of her title as the largest private yacht in the world. Although the latter boasts more length at the waterline, the overall length of Eos – including her prominent



Simpson, Grease y En busca del arca perdida, entre otros grandes títulos, Barry Diller quiso que su barco conjugara tradición y modernidad. El diseño de Langan consiguió satisfacer el deseo del multimillonario, gracias a una estética convencional de sus líneas y a una moderna superestructura de aluminio. La envergadura del barco se acentúa con la verticalidad de sus mástiles, que alcanzan una altura de 61 metros. Además, el Eos monta dos motores auxiliares que le permiten alcanzar sin ayuda del viento velocidades de hasta 16 nudos.

Todavía en el exterior, destaca también el mascarón de proa, un trabajo de la modelo reconvertida en artista Anh Duong, experta retratista, que reproduce la efigie de la esposa de Diller, la diseñadora Diane Von Furstenberg. Valorado en más de 150 millones de euros, el espectacular exterior se traslada también al interior, diseñado por el prestigioso François Catroux. Puede acoger a 16 invitados atendidos por una dotación de 21 tripulantes, en unas instalaciones cuyo confort y dimensiones supera a muchos superyates de motor. Antes de recalcar en Palma para su puesta a punto, se ha podido ver al Eos navegando en aguas baleares y más concretamente en las costas de Menorca.

bowsprit – is greater. Holder of a fortune forged at studios such as Paramount and Fox since the 1970s thanks to TV and cinema megahits like The Simpsons, Grease and Raiders of the Lost Ark, Barry Diller wanted his boat to fuse tradition with modernity. Langan's design masterfully satisfied the multimillionaire's desire, thanks to the conventional appearance of her lines and a modern aluminium superstructure. The sheer size of the yacht is accentuated by the height of masts, towering up to 61 metres. What's more, Eos sports twin engines which deliver up to 16 knots without the help of the wind.

Staying outside, a stand-out feature is the figurehead of the designer Diane Von Furstenberg, Diller's wife, sculpted by the renowned model-turned-artist Anh Duong. Valued at more than 150 million euros, the stunning exteriors are also reflected in the interior design by the highly-revered François Catroux. The yacht can accommodate 16 guests, served by a 21-strong crew, in surroundings with higher levels of comfort and space than on many luxury motor-yachts. Before calling at Palma for her fine-tuning, Eos was spotted sailing in Balearic waters, more specifically off the coast of Menorca.



Cómo ahorrar en fuel antes de cruzar al Caribe: STP ofrece las mejores condiciones

EN OTOÑO ES CUANDO MUCHAS EMBARCACIONES se ponen a punto para cruzar el Atlántico y hacer temporada en el Caribe.

STP Shipyard Palma es un punto de referencia que ofrece el mejor servicio para esta preparación antes de zarpar pero también cuenta con una gasolinera provista de surtidores de gran caudal que, además de rapidez de servicio, ofrece las mejores condiciones económicas para el repostaje previo a la travesía.

Ubicada en la bahía de Palma, la gasolinera de **STP Shipyard Palma** dispone de 4 surtidores de 80L/minuto, y 2 surtidores de gran caudal de 250L/minuto en 100 metros de línea de atraque para repostar de lunes a domingo de 8.00 a 17.00 horas. Existen ofertas concretas por volumen de litros cargados y además, los clientes del Grupo IPM obtendrán beneficios adicionales en su factura. Estas condiciones se pueden consultar en la recepción de STP o directamente en la propia gasolinera.

Cruzar el Atlántico requiere de una planificación meteorológica, de aprovisionamiento y de acondicionamiento del barco así como de puntos de repostaje para el itinerario, siendo **STP Shipyard Palma** la opción más segura y confiable en su punto de partida.

Para más información o reserva de suministros especiales contacte con el 971 21 47 47 o por mail a info@stp-palma.com.

HOW TO SAVE FUEL BEFORE CROSSING TO THE CARIBBEAN: STP SHIPYARD PALMA OFFERS THE BEST CONDITIONS. Autumn is the perfect time of the year for many boats to get ready to cross the Atlantic and spend the winter season in the Caribbean.

STP Shipyard Palma is a benchmark that provides the best service in maintenance and repair before sailing, but it also has a fuel station fitted with high-flow pumps which in addition to a fast service offers the best prices for refuelling prior to the crossing.

Located in the Bay of Palma, the **STP Shipyard Palma** fuel station has four 80 litre/minute pumps and two high-flow 250 litre/minute pumps at 100 metres from the berths, open from Monday to Sunday between 8.00am and 5.00pm. There are special offers for quantity of litres loaded, and also IPM Group customers will gain additional benefits on the invoice. These conditions are available at the reception of STP or directly at the fuel station itself. Crossing the Atlantic requires weather planning, provisioning and vessel maintenance, as well as refuelling points for the itinerary, so **STP Shipyard Palma** is the safest and reliable option at your starting point.

For further information or special bookings, please call +34 971 21 47 47 or email info@stp-palma.com

BOUTIQUE SUPERYACHT SAIL SERVICE

NEW PROJECTS & SALES OFFICE
AT STP



Stp Office:

Edificio Global, Oficina 20
Espigón Exterior, S/N
Muelle Viejo, 07012 Palma
project@evolutionsails.com
T. (+34) 971 971 224 988

Sail Loft:

Avda. Constitución 71
07340 Alaró
palma@evolutionsails.com
T. (+34) 971 518 028

evolutionsails.com



FREE PICKUP FROM ANY MARINA ON THE ISLAND | SERVICE & REPAIRS | CLEANING
INSPECTION | MODIFYING | STORAGE | NEW SAILS | ROPE CLEANING | CANVAS WORK

Los niños toman Marina Port de Mallorca para disfrutar de una jornada infantil

EN DICIEMBRE, UNA VEZ MÁS, MARINA PORT DE MALLORCA abrió sus puertas a la diversión y el entretenimiento de los más pequeños de la marina con unas jornadas lúdicas. Para ello la marina organizó varios talleres para que no sólo pasaran un buen rato en el puerto sino que también aprendieran cosas nuevas acerca del mundo marino y el medioambiente.

Los numerosos talleres consistieron, entre otros, en la creación de manualidades donde ellos mismos construyeron su propia veleta y aprendieron conceptos básicos acerca del viento y sus nombres. En el taller medioambiental pudieron reseñar el huerto que ya crearon el año anterior. Además, el capitán de la marina, **Oscar Fernández**, les enseñó en vivo las especies que se

CHILDREN TAKE OVER MARINA PORT DE MALLORCA TO ENJOY A FUN DAY. Last December, Marina Port de Mallorca opened its doors to host a fun day for children. The event featured several workshops for kids to have a great time at the marina whilst also learning new things about the marine life and the environment.

One of the workshops focussed on crafts, with the children building their very own wind vanes and finding out basic concepts about winds and their names. In the environmental workshop, they replanted the orchard that they had created the previous year.



pueden encontrar en las profundidades del Mediterráneo y que no se ven a simple vista como la *Mochina*, los conocidos pececitos negros, el *Gató*, y también el famoso *Mort* que ningún pescador desea porque trae mala suerte.

Después de la exposición sobre pescados, en la que los niños pudieron participar tocando las diferentes texturas de cada especie y muy inspirados en ellos, participaron en un concurso de pintura como clave para acceder a un sorteo, y los más marineros, también pudieron disfrutar de las vistas del puerto de Palma a bordo del entrañable *Ilaüt Jaume*, uno de los más antiguos de Mallorca, propiedad de **Marina Port de Mallorca**.

Para reponer fuerzas después de tantas actividades, la marina preparó unos perritos calientes, y como colofón de esta jornada se realizó el sorteo de un mp3, y un juego de pesca para los más pequeños, aunque ningún niño se fue sin su regalito pues todos recibieron una taza de "Grumete de Marina Port de Mallorca".

What's more, the harbourmaster **Oscar Fernandez** talked about fish species that can be found in the depths of the Mediterranean and are quite hard to see, such as the *mochina* (aka the 'little black fish'), the *gató* (catshark) and the famous *mort*, which no fisherman wants to catch because it brings bad luck. After the hands-on fish display, at which the kids were able to feel the texture of each species, there was a painting competition. They later enjoyed views of Palma harbour aboard the *Ilaüt Jaume*, one of the oldest in Mallorca and owned by **Marina Port de Mallorca**.

To replenish energy after so many activities, the marina served some delicious hot dogs, and to round off the day the children made a draft mp3 and the smaller ones took part in a fishing game.

**The highest levels of customer service,
technical support and quality project
management for all your superyacht
electronic and communication
requirements.**



T: +34 971 495 881 W: horizonme.eu E: info@horizonme.eu
Muelle Viejo Comercial, Tinglado 1 Pl. Baja Palma De Mallorca, Spain

'Exclusive partner,
VSAT Service Provider of the year 2015.'



Main agents for





Varadero Valencia inauguró una nueva tienda de náutica

VARADERO VALENCIA ABRIÓ LAS PUERTAS de su nueva tienda técnica especializada en náutica en la que se ofrecerá una amplia gama de productos náuticos de consumo como material de seguridad, caballería, barnices, pinturas, productos de limpieza para barcos, productos de pulido, aceites, cabo técnico y de alta calidad, gazas manuales y forradas en cuero, entre muchos otros, todos ellos fruto de una rigurosa selección. Esta iniciativa es un servicio de valor añadido que podrán encontrar sus clientes y que ha sido creado como apoyo a las labores de mantenimiento y refit de sus embarcaciones. Además, habrá en exposición muestras de barnices y lacas en cabina presurizada, telas, tapicería y electrónica, para enseñar los acabados y materiales de primera calidad que ofrecerán en la tienda.

Ubicada en las instalaciones del varadero, la tienda se encuentra dentro de las oficinas y podrá visitarse de lunes a viernes en el horario de 08.00-14.00 y 15.00-18.00 horas donde el personal de la tienda asesorará y aconsejará el producto más adecuado para las necesidades de cada cliente.

Desde que **Varadero Valencia** comenzara su actividad 10 años atrás, ha dedicado el mayor esfuerzo y atención a las embarcaciones para convertirse en la mejor opción en reparaciones y mantenimiento de su barco. Para ello, su equipo multidisciplinar de especialistas altamente cualificado se implica al máximo en cada proyecto para comprender las necesidades de cada cliente.

Varadero Valencia también ofrece el servicio de andamios y carpas, mecánica, hidráulica, rigging, metal, electricidad y electrónica, frigo y climatización, fontanería, carpintería, tapizados, seguridad, neumáticas, limpieza y cristalería.

Para más información o para contratar servicios, puede hacerlo en el 96 367 44 84 o por e-mail a info@varaderovalencia.com

VARADERO VALENCIA OPENS NEW CHANDLERY STORE.

Varadero Valencia recently opened the doors of its new technical store specialised in nautical materials, which will offer a wide range of marine products such as safety equipment, cordage, varnishes, cleaning products for boats, polishing products, oils, hand loops, etc., all the result of a hand-picked selection. This initiative is a value-added service for its customers and has been created to support the refit and repair of their boats. There will also be on display samples of varnishes and lacquers in pressurised cabins, fabrics, upholstery and electronics.

Located on the premises of the shipyard, the store is situated within the offices and will be open from Monday to Friday from 8.00am to 2.00pm and 3.00pm to 6.00pm, when the store personnel will advise customers on the most suitable product for their needs.

Since **Varadero Valencia** opened ten years ago, it has devoted all its effort and attention to becoming the best option for the repair and maintenance of yachts. Its multidisciplinary team of highly-qualified specialists understand the needs of each client and give 100% to all projects.

Varadero Valencia also offers scaffolding and tent services, as well as mechanical, hydraulic, rigging, metal, electricity and electronics, air conditioning, plumbing, carpentry, upholstery, security and cleaning services.

For further information or to reserve a service, please call +34 96 367 44 84 or email info@varaderovalencia.com



SINCE 1987 ®

STAINLESS STEEL
ALUMINIUM
ENGINEERING
3D PROJECTS
DESIGN



***High-quality precision laser
& water cutting***

Delrin / Nylon / Perspex
Bead & Sand Blasting
Galvanising
Anodizing
Chroming

OFICIAL AGENTS FOR:

Prop Scan

Lloyd's Approved Welders

www.metalnox.com

PUERTO DE PALMA
Instalaciones STP
Muelle viejo s/n
07012 Palma de Mallorca
Tel: (+34) 971 21 39 18
Móvil: 644 26 01 65
palma@metalnox.com

HEAD OFFICE-CENTRAL
C/ Islas Canarias, 30
Polígono Son Bugadelles
07180 Santa Ponsa-Calvia
Tel: (+34) 971 69 40 11
Móvil: 619 09 91 14
info@metalnox.com

León Von Ondarza: la opinión del experto en derecho marítimo

LEÓN VON ONDARZA FUSTER es abogado, especializado en Derecho Marítimo por el Instituto Europeo de Estudios Marítimos. Desde el año 1994 ejerce como profesional del Derecho en su propio despacho situado en Palma (Ondarza Abogados). Es secretario de la Asociación Española de Grandes Yates (AEGY) desde su creación en 2006, y vocal del Consejo de Administración de Ports de les Illes Balears en representación de la asociación de Instalaciones náutico deportivas de Baleares desde 2015. Ha escrito numerosos artículos relacionados con la náutica de recreo, a la cual está muy vinculado en nuestra Comunidad Autónoma. En esta primera entrega responde, en esta revista de STP News, a cuestiones muy concretas sobre legislación marítima.

En el caso de matricular un yate en España, ¿en qué lista puede/debe matricularse?

"Si el uso del yate va a ser la navegación de recreo sin ánimo de lucro se debe matricular en la lista 7^a. En cambio, si la finalidad es la explotación comercial (charter) el registro debe ser en la lista 6^a. Existe una tercera posibilidad de matriculación de un yate en España que es la denominada matrícula turística".

¿Un residente en España puede abanderar un yate fuera de España?

"Sí, un residente en España puede abanderar un yate fuera de España y utilizarlo en aguas españolas siempre y cuando pague el impuesto de matriculación del yate".



LEÓN VON ONDARZA: AN EXPERTS' OPINION ON MARITIME LAW. León von Ondarza Fuster is a lawyer specialising in maritime law and a graduate from the European Institute of Maritime Studies. Since 1994 he has been practising as a legal professional at his own law firm located in Palma (Ondarza Abogados). He has been secretary of the Asociación Española de Grandes Yates (Spanish Association of Large Yachts) since its inception in 2006 and has also served on the board of Ports IB in representation of ANADE (Balearic Association of Marinas) since 2015. He has written many articles related to yachting, an area to which he is closely linked in our region. In this first instalment in STP News magazine, he will give us some answers to very specific issues of maritime law.

When registering a yacht in Spain, on which list can/should it be registered?

"If the use of the yacht is going to be non-commercial boating, then it should be registered on list 7. However, if the end purpose is for commercial use (charter), then it should be registered on list 6. There's a third possibility of registering a yacht in Spain that is the so-called tourist registration".

Can a Spanish resident register a yacht outside Spain?

"Yes, a resident in Spain can register a yacht outside Spain and use it in



Un residente en España puede abanderar un yate fuera de España y utilizarlo en aguas españolas. / A Spanish resident can register a yacht outside Spain and use it in Spanish waters.

En el caso de abanderar un yate fuera de España, ¿puede un ciudadano español navegar en aguas españolas?

"Sí, siempre que este ciudadano español no sea residente fiscal ni titular de un establecimiento en España la respuesta es afirmativa. En caso de ser residente fiscal o titular de un establecimiento en España, está obligado a pagar el impuesto de matriculación, ya que la navegación en aguas españolas con un barco de bandera extranjera constituye hecho imponible para la ley que regula el impuesto de matriculación".

Un yate inscrito en la lista sexta ¿tiene que pagar el impuesto de matriculación?

"No, cualquier yate independientemente de su eslora está exento del pago del impuesto, y, por tanto, podrá beneficiarse de la exención de este impuesto. Ahora bien, esta exención exige cumplir la ley, es decir, el yate se debe dedicar de forma efectiva y exclusiva al alquiler durante los 4 años siguientes a la fecha de matriculación, sin poder ser utilizado por el propietario y personas a él vinculadas y sin poder alquilarlo por tiempo superior a tres meses a una misma persona o entidad, durante un período de doce meses consecutivos".

Un yate inscrito en la lista séptima ¿tiene que pagar el impuesto de matriculación?

"Sí, ya que un yate por definición supera los de eslora y por tanto de acuerdo con la Ley 38/1992 que regula este impuesto está sujeto al pago del mismo".

Un yate de uso comercial de un país de la CE que se quiere alquilar en España ¿tiene que pagar el impuesto de matriculación?

"No, al igual que un yate de bandera española podrá beneficiarse de la exención del impuesto sin necesidad de matricularlo en España si se dedi-

Spanish waters as long as they pay the registration tax".

If registering a yacht outside Spain, can a Spanish citizen sail in Spanish waters?

"Yes, provided that the Spanish citizen is not a tax resident or owner of a property in Spain. In the case of tax residents or property owners, they are obliged to pay the registration tax, since navigation in Spanish waters on a boat flying a foreign flag is taxable in eyes of the law governing the registration tax".

Does a yacht registered on list 6 have to pay the registration tax?

"No. Any yacht on this list, regardless of its length, is exempt from tax. However, this exemption requires complying with the law, in other words, the yacht should be dedicated exclusively to charter for the four years following the date of registration; it cannot be used by the owner and related persons; and it cannot be chartered for more than three months at a time by the same person or entity within a period of twelve consecutive months".

Does a yacht registered on list 7 have to pay the registration tax?

"Yes, because by definition a yacht exceeds in length and therefore according to Law 38/1992, which regulates this tax, it is subject to payment thereof".

In the case of a commercial yacht from an EU country wanting to charter in Spain, does the registration tax have to be paid?

"No, it doesn't. Just like a Spanish-flagged yacht, it can benefit from the tax exemption without the need for registration in Spain if it is exclusively dedicated to charter, in compliance with the restrictions established by Law 38/1992".

ca al chárter de forma efectiva y exclusiva, cumpliendo con las limitaciones que establece la Ley 38/1992".

Un yate de uso comercial de un país que no pertenece a la CE para alquilarlo en España ¿tiene que pagar el impuesto de matriculación?

"En estos casos el yate deberá regularizar el IVA y sujetarse a las condiciones que establece la Dirección General de la Marina Mercante. Con relación al impuesto de matriculación está sometido a las mismas condiciones que un barco abanderado en España".

Un yate de uso comercial de país de la CE para poderse alquilar ¿está obligado a obtener una licencia de chárter en España?

"Sí, en las mismas condiciones que un yate de bandera española. Si se alquila en Baleares el yate deberá tener una autorización de la Dirección de Puertos y Aeropuertos del Gobierno Balear y el despacho o autorización para navegar que expide la Capitanía Marítima".

Un yate de uso comercial de país no CE para poderse alquilar ¿está obligado a obtener un licencia de chárter en España?

"Sí, igual que un barco de bandera comunitaria".

¿Puede un yate comercial comprar gasoil bonificado?

"No, porque la navegación que hace un yate dedicado al chárter se considera como navegación de recreo, es decir, distinta del transporte de pasajeros o mercancías".

¿Se puede contratar tripulación no española en un yate español?

"Sí, exceptuando los puestos que impliquen desempeño de funciones públicas. En cualquier caso debe poseer la titulación profesional que acredite sus conocimientos y aptitudes".

¿Puede un yate de bandera no española / no CE tener tripulación española?

"Sí, quedando el armador, o su agente o representante, obligado a concertar para la tripulación un seguro mercantil con indemnizaciones de cuantía similar a las de la Seguridad Social española para los casos de muerte, incapacidad por accidente y repatriación".

Un yate no europeo ¿puede reparar y obtener suministros en España sin pagar IVA?

"Sí, puede reparar y obtener suministros sin pagar IVA siempre que trámite y obtenga ante la Aduana el Tráfico de Perfeccionamiento".

Un yate no comunitario ¿qué período de tiempo puede permanecer en aguas comunitarias? ¿En qué condiciones?

"Cualquier yate inscrito en un registro de un país no comunitario podrá permanecer en aguas comunitarias 18 meses. Este período se inicia a contar desde el primer día que el yate llega a aguas comunitarias siendo el día inicial la llegada a un puerto comunitario. El yate no podrá ser utilizado por residentes en el territorio aduanero de la comunidad".

Más información sobre estas cuestiones en página web de STP:

www.stp-palma.com

What about the case of a commercial yacht from a non-EU country wanting to charter in Spain, does the registration tax have to be paid?

"In these cases, the yacht must regularise VAT and adhere to the conditions established by the Directorate General of the Merchant Marine. Regarding the registration tax, it is subject to the same conditions as a Spanish-flagged boat".

In the case of a commercial yacht from an EU country wanting to charter, does it have to acquire a charter licence in Spain?

"Yes, in the same conditions as a Spanish-flagged yacht. If the yacht is chartered here in the Balearics, it must have a permit from the Balearic Department of Ports and Airports and the clearance or authorisation to navigate issued by the Maritime Authority".

And when it comes to a commercial yacht from a non-EU country wanting to charter, does it have to acquire a charter licence in Spain?

"Yes, just like an EU-flagged boat".

Can a commercial yacht buy subsidised diesel?

"No, because the type of navigation of a charter yacht is considered as recreational boating, in other words, different from the carriage of passengers or goods".

Can non-Spanish crew be employed on a Spanish yacht?

"Yes, except for posts involving the performance of public functions. That said, all crew members must hold professional qualifications certifying their knowledge and skills".

Can a non-Spanish/non-EU yacht have Spanish crew?

"Yes, with the owner, or his agent or representative, being required to take out a commercial insurance policy for crew with compensation similar to the amount provided by the Spanish Social Security Office for death, disability due to accident and repatriation".

Can a non-European yacht be repaired and provisioned in Spain without paying VAT?

"Yes, it can undergo repairs and buy supplies without paying VAT as long as it requests and obtains inward processing arrangements from the Customs Office".

How long can a non-EU yacht remain in European waters? Under which conditions?

"Any yacht entered in a register of a non-EU country may remain in European waters for 18 months. This period begins on the first day that the yacht enters EU waters and the initial date is when it moors at a European port. The yacht may not be used by residents in the customs territory of the EU".

More information about these issues on the STP website:

www.stp-palma.com

TECHNICAL REFIT OFFICE AND WORKSHOP



© Stuart Perrett

Pendennis Palma Mallorca S.L.
S.T.P Office, Edif. Espigón Exterior
Oficina 5, Muelle Viejo s/n
07012 Palma de Mallorca

T +34 971 714 006
E palma@pendennis.com
WWW.PENDENNIS.COM


PENDENNIS
PALMA



Your refit
in Palma.

PALMAWATCH

YACHT MAINTENANCE AND REPAIR SERVICES

STP office/workshop in the NORTH DOCK, tel: (+34) 871 932 249, info@palmawatch.com

WWW.PALMAWATCH.COM



El 14 de agosto de 2015 el Boletín Oficial del Estado (BOE) publicó la orden del Ministerio de Fomento por la cual se nombraba a Joan Gual de Torrella nuevo presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares (APB), en sustitución de Alberto Pons Fernández, que cesó en el cargo.

Joan Gual de Torrella, presidente de la Autoridad Portuaria de Baleares

“El 100% de los beneficios que genera la APB se revierten a la Comunidad”

TEXTO: JUAN ANTONIO FUSTER / FOTOS: TF

NACIDO EN PALMA hace 60 años Joan Gual tiene uno de los currículos profesionales más completos de esta isla. Fundador de la empresa de catering MENU, ha formado parte del Consejo de Administración de la APB como vocal desde 2006 a 2013 en representación de la Cambra de Comerç de Mallorca, entidad de la que era presidente. Integrado en el Cercle de Economia y en el Consell Econòmic i Social de la UIB, ha sido presidente de la Comisión de Turismo de la Asociación de Cámaras de Comercio del Mediterráneo ASCAME y de la Cámara de Comercio Internacional CCI. Durante muchos años fue presidente de la Associació de Joves Empresaris de Balears y de la Federación Española de Jóvenes Empresarios. Vocal de la junta directiva de CAEB, vocal del comité ejecutivo de la Asociación Europea de Jóvenes Empresarios YES FOR EUROPE, vocal del Foment del Turisme de Mallorca durante siete años, comisionado de Illes Balears en la Eurorregión Pirineos-Mediterráneo, vocal del consejo territorial de ENDESA Balears y vocal del patronato la Fundació Universitat Empresa (FUE).

“100% OF PROFITS CREATED BY THE PORT AUTHORITY ARE REINVESTED INTO THE BALEARICS”. Born in Palma sixty years ago, Joan Gual boasts one of the fullest professional CVs on the island. Founder of the catering company MENU, he was a member of the Port Authority management board from 2006 to 2013 representing the Mallorca Chamber of Commerce, an institution which he chaired at the time. Member of the Circle of Economics and the Social and Economic Council of the local university, he has also served as chairman of the Tourism Commission of the Association of Mediterranean Chambers of Commerce (ASCAME) and the International Chamber of Commerce. For many years, he was chairman of both the Balearic and the Spanish Young Entrepreneurs' Associations. Other positions include board member of the Balearic Confederation of Business Associations, the European Association of Young Entrepreneurs YES for Europe and the Mallorca Tourism Board, as well as Balearic commissioner for the Pyrenees-Mediterranean



"La gestión de Puertos de la APB hace innecesarias aportaciones extraordinarias de recursos económicos para cubrir déficits". / "With the Balearic Port Authority responsible for managing ports, there is no need for extraordinary contributions of financial resources to cover deficits".

Un larguísimo historial profesional que avala su sobrada cualificación para ocupar un cargo de tanta relevancia como la presidencia de la APB.

Sr. Gual ¿Qué valoración hace de estos primeros siete meses en la presidencia de la APB?

"Muy positiva y profesionalmente interesante. Es una época difícil, con muchos temas complejos por abordar que exigen contar con cierta fortaleza, al menos en lo que a esta presidencia se refiere. La mayoría de estos proyectos, que están ahora sobre la mesa, son muy importantes desde el punto de vista económico pero, al mismo tiempo, son muy complejos desde la óptica estrictamente técnica. El nuevo Plan Director del Puerto de Palma tiene estos ingredientes. Este proyecto se presenta el día 6 de abril al Consejo de Administración de la APB y después se hará lo propio con respecto a las instituciones y a los colectivos interesados".

Euro-Region, board member of Endesa Balears and trustee of the University and Business Foundation.

All in all, excellent professional experience that more than proves his suitability for such an important position as chairing the Balearic Port Authority.

How would you rate your first seven months at the helm of the Port Authority?

"Very positive and interesting on a professional level. These are difficult times, with many complex issues to tackle which call for a certain strength, at least when it comes to this presidency. Most of these projects on the table are very important financially-speaking, but at the same time very complex technically-speaking. The new Port of Palma Management Plan has all of these ingredients. The project is

Se ha adelantado que en el nuevo Plan Director, a diferencia del anterior, no contempla una ampliación de superficie construida, ¿es así?

"La idea es mantener físicamente los niveles de superficie actuales. Se descarta el uso comercial y de ocio del Moll Vell, que implicaba construir un nuevo dique exterior con un volumen de materiales similar al del Puig Major, enterrado en el mar. Creemos que todo el puerto del futuro cabe dentro de los límites actuales, especializando las áreas. Apostamos por establecer tres áreas claramente definidas: Moll Vell, Peraires y Dique del Oeste. En cada una de ellas se deben desarrollar las tres actividades que se desarrollan en el puerto: ferrys (pasajeros y carga) cruceros, e industria. En estos momentos todo está pendiente de cómo se repositionen estas tres actividades. En este sentido, el Muelle de San Carlos pronto se liberará una zona de actividad industrial que venía desarrollando Harinas de Mallorca, que se va. Esta circunstancia nos brinda la oportunidad de disponer de este espacio para actividad industrial. El objetivo del Plan sería concentrar las actividades en cada una de las zonas de manera que no ocurra lo que ahora: los barcos de pasajeros atracan indistintamente en las tres áreas del puerto".

¿Se mejorará la terminal de pasajeros?

"Ahora saldrá a concurso la construcción de una nueva terminal en el Dique del Oeste para los barcos de crucero más grandes. Era algo absolutamente necesario".

¿Han aumentado los volúmenes de pasajeros?

"Han aumentado o se mantienen los niveles de barcos de crucero, pero ha disminuido el número de pasajeros de los ferrys. Esta disminución de pasajeros contrasta con el aumento de los volúmenes de carga que llegan a Mallorca en estos barcos. En este aspecto se han producido muchos cambios. La carga que llega ahora en los ferrys se desembarca en vehículos. En el puerto, como habrá observado, ya no hay grúas. Creemos que este cambio en la forma de transportar la carga se mantendrá durante mucho tiempo, incluso es posible que sea irreversible. Esta evolución implica la reordenación de las infraestructuras para adecuarlas a las nuevas exigencias".

¿Qué ocurrirá con el Paseo Marítimo? ¿Será finalmente cedido al ayuntamiento de Palma?

"Estamos en conversaciones. De hecho ya está desafectado".

Se ha publicado que el Govern solicitó al ministerio de Fomento la cesión de las infraestructuras de Alcúdia, Maó, Eivissa y La Savina, ¿qué hay de esto?

"Es un tema que he tratado con el Govern. Entiendo que es una petición redundante. En estos momentos el Govern gestiona, a través de distintos organismos, el 100% de los puertos de Baleares. Y lo hace con dos instrumentos. Uno, la Dirección General de Puertos y Aeropuertos y dos, a través del nombramiento del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Baleares. Este Consejo está nombrado por el Govern de



"En el nuevo Plan Director del Puerto de Palma se definen tres áreas geográficas en función de tres tipos de actividad". / "The new Port of Palma Management Plan defines three zones depending on the type of activity".

due to be presented to the Port Authority management board on 6 April and after that to the authorities and the groups involved".

It has been revealed that the new Management Plan, unlike the previous one, does not consider an extension of the gross surface. Is that right?

"The idea is to keep the current the surface levels as they are now. The commercial and leisure-related use of Moll Vell has been ruled out, which was to involve the construction of a new outer wall with a volume of materials similar to the Puig Major mountain but underwater. We believe that the entire port of the future fits within the current limits, but by specialising the areas. Our plan is to set out three clearly defined zones: Moll Vell, Peraires and Dique del Oeste. Each one will play host to the activities carried out in the port: ferries (passenger and cargo), cruise ships and industry. Right now we need to decide how these three zones will be repositioned. In this sense, the Muelle de San Carlos will soon see an industrial area freed up, as Harinas de Mallorca are going. This will let use the space for industrial activity.



nuestra Comunitat Autónoma, con lo cual las decisiones que en él se toman son las que toma el propio Govern. Esta es la realidad. De hecho, a través de los Pactos del Majestic ya se estableció este modelo de transferencia. Existe, es verdad, un órgano coordinador que es Puertos del Estado, pero sin ninguna función que no sea velar por el cumplimiento de la legalidad".

¿Pero los recursos y beneficios que genera la APB se revierten a la Comunidad?

"El cien por cien. Esto es una empresa que por Ley debe ser autosuficiente. Ello quiere decir que todo el rendimiento económico que genera queda dentro de esta empresa y se reinvierte en las infraestructuras que tiene a su cuidado, es decir los puertos de Baleares. En una palabra, la reversión de beneficios a la Comunidad Autónoma es absoluta. Cada año la APB reinvierte en los puertos de las islas alrededor de 25 millones de Euros. No se hacen transferencias económicas al Estado. En ningún momento el Consejo de Administración de la APB se sale de la estrategia que tiene el Govern de Baleares para gestionar los puertos de las islas".

The goal of the Plan is to concentrate activities in each of the zones to avoid what happens at the moment, in other words, passenger ships mooring willy-nilly in the three zones of the port".

Will the passenger terminal be upgraded?

"A tender will now be called for the construction of a new terminal on the Dique del Oeste for the larger cruise ships. This is essential".

Have passenger numbers increased?

"Cruise ship numbers have increased or remained steady, but the number of ferry passengers has fallen. This decrease contrasts with the increase in cargo volume that arrives on these ships. In this sense, there have been lots of changes. The cargo that now arrives on the ferries is unloaded in vehicles. As you will have seen, there are no cranes in the port. We believe that this change in how cargo is transported will stay the same for a long time, and it may even be irreversible. This development entails restructuring infrastructure to make it suitable for new demands".

What will happen with the Paseo Marítimo? Will it ultimately be transferred to the council?

"We are in talks. In fact, it has already been withdrawn from the public domain".

The media reported that the Balearic government had requested the transfer of the Alcúdia, Mahón, Ibiza and La Savina facilities from the Ministry of Development. What is happening with that?

"I have addressed this issue with the Balearic government. I understand that it is a redundant request. At the moment, the government uses two different bodies to manage all the ports in the Balearics. One is the Office of Ports and Airports and the other is the management board at the Balearic Port Authority, which is appointed by the regional government, so decisions taken are those of the Balearic government itself. This is the reality. In fact, this model of transferring powers was established through the so-called 'Hotel Majestic Agreement' [a famous 1990s treaty handing over power to regional governments]. Admittedly, there is a coordinating body – the State Port Authority – but this has no other function than ensuring compliance with all legal measures".

But are the resources and profits created by the Balearic Port Authority reinvested into the region?

"One hundred percent. This is a company which by law has to be self-sufficient, in other words, all its financial benefits stay within the company and are reinvested into facilities under its wing, namely the ports in the Balearic Islands. In short, absolutely all profits are ploughed back into the region. Each year, the Balearic Port Authority reinvests around 25 million euros into the ports in the archipelago. At no time does the Port Authority management board veer away from the Balearic government strategy for managing the ports on the islands".



"Se ha demostrado que el modelo de éxito en la gestión de Puertos es el de la APB". / "The successful port management model is the one carried out by the Port Authority".

¿Y con respecto a Molinar y Portitxol?

"Estamos hablando de lo mismo. No tiene sentido porque, como queda explicado, el control por parte del Govern ya existe. Creo que se ha demostrado que el modelo de éxito en la gestión de Puertos es el de la APB, que hace innecesarias las aportaciones extraordinarias de recursos económicos para cubrir déficits".

¿Qué pasará con el Museo Marítimo?

"Es un tema pendiente que interesa, que me gustaría que se hiciera porque no se puede perder el patrimonio marítimo, pero también es un proyecto que no podemos hacer solos. El Consell de Mallorca ha cogido ahora las riendas de este tema, de hecho lo lideran. Todo el mundo cree en la bondad del proyecto pero aún quedan por resolver algunas incógnitas con respecto a los costes de la gestión y mantenimiento. La APB siempre ha mostrado una buena disposición a colaborar positivamente, pero hay que encontrar la fórmula económica para garantizar que el Museo una vez inaugurado se pueda abrir cada día".

¿Qué opinión le merece la gestión de STP?

"Se ha demostrado que funciona. A pesar de las limitaciones de espacio, han creado un modelo de éxito. Ha conseguido ser uno de los protagonistas importantes que han logrado situar a Palma como un punto importante de referencia internacional para el mantenimiento de los grandes barcos. Es además un modelo exportable. Creo que es una empresa con un potencial de expansión muy importante".

And what about Molinar and Portitxol?

"We are talking about the same thing. This has no sense because, as I mentioned, the Balearic government controls these ports. I believe that the successful port management model is the one carried out by the Port Authority, meaning there is no need for extraordinary contributions of financial resources to cover deficits".

What will happen with the Maritime Museum?

"This is an interesting pending issue, which I would like to come to fruition. We cannot lose all our maritime heritage, but neither is it a project that we can do on our own. The Consell de Mallorca has taken the reins and is actually leading it at the moment. Everyone believes in the positive side of the project, but there are still some gaps to be filled with regard to management and maintenance costs. The Balearic Port Authority has always been more than willing to collaborate, but a financial solution is required to guarantee that the museum can open its doors every day once it is created".

What is your opinion on the management of STP?

"It has been proven that it works well. Despite the space constraints, the management team have created a successful model. The yard has become a benchmark that has turned Palma into an internationally-renowned hub for superyacht refit and repair. It is also an exportable model. I believe that it is a company with vast potential for expansion".



Global Yachting recibe el apoyo de Lonsdale Capital Partners

GLOBAL YACHTING GROUP (GYG), la compañía matriz de Pinmar y Rolling Stock, se ha asegurado el apoyo de Lonsdale Capital Partners para la compra de acciones, lo que le permite seguir adelante con los planes de expansión y garantizar su futuro como el proveedor líder de servicios a superyates en su campo. El equipo directivo de GYG está encabezado por la presidente Remy Millott, el consejero delegado Rupert Savage y el jefe de operaciones Peter Brown, cada uno de los cuales realizará una reinversión considerable en la empresa, junto con la parte interesada con mayoría de inversión, Lonsdale. Mark Conyers también reinvertirá pero renunciará al cargo como consejero delegado de Rolling Stock para trabajar junto a Remy Millott en una capacidad relacionada con el desarrollo empresarial y como embajador del grupo.

Esta inversión en GYG se produce en un momento en el que el número de superyates a flote continúa creciendo. En 2015 había aproximadamente 5.200 superyates en funcionamiento y se espera que la flota crezca un 15% hasta alcanzar los 6.000 en 2020, según *Superyacht Intelligence*; al mismo tiempo, se espera que el número de multimillonarios aumente en más de un 30% y pase de 1.700 en 2015 a 2.500 en 2020, según UBS.

Con la inversión y apoyo más amplio por parte de Lonsdale, GYG tiene la intención de crecer orgánicamente y mediante adquisiciones, desarrollar sus nuevas capacidades de construcción y *refit*, así como su presencia en los astilleros más importantes del mundo.

Remy Millott, presidente ejecutivo de Global Yachting Group, dijo:

"Continuaremos centrados en nuestro negocio principal, por lo que para nuestros clientes será negocio como de costumbre. Nuestro objetivo es impulsar a Global Yachting Group más allá de la posición de proveedor líder mundial de servicios de pintura para superyates y ampliar nuestra gama de servicios y alcance geográfico. Nos sentimos entusiasmados de tener a Lonsdale Capital Partners apoyando nuestra ambiciosa estrategia de crecimiento y creemos que en Lonsdale tenemos al socio perfecto para apoyarnos en el cumplimiento de nuestros objetivos de mejora y expansión continuas".

Alan Dargan, fundador de Lonsdale Capital Partners, dijo: "Hemos invertido en Global Yachting Group porque tiene un equipo directivo experimentado y probado, el sector está creciendo rápidamente y la empresa es líder en su campo. Vamos a apoyar el continuo y sólido crecimiento del grupo y estamos deseando trabajar con Remy, Rupert y su equipo".

GLOBAL YACHTING GROUP, RECEIVES SUPPORT FROM LONSDALE CAPITAL PARTNERS. Global Yachting Group (GYG), the parent company of Pinmar and Rolling Stock, has secured management buyout support from Lonsdale Capital Partners, allowing it to push ahead with expansion plans and secure its future as the leading superyacht service provider in its field. GYG's management team is led by Executive Chairman Remy Millott, Rupert Savage (CEO), and Peter Brown (COO), who will each make a significant reinvestment in the business alongside majority stakeholder Lonsdale. Mark Conyers will also reinvest but will stand down as CEO of Rolling Stock to work alongside Remy Millott in a business development capacity, and as Group Ambassador.

This investment in GYG comes at a time when the number of superyachts on the water continues to grow, in line with the increasing number of billionaires. In 2015, there were approximately 5,200 superyachts in operation and the fleet is expected to rise some 15% to 6,000 by 2020, according to Superyacht Intelligence; while the number of billionaires is expected to rise by over 30%, from 1,700 in 2015, to 2,500 in 2020 according to UBS.

Alongside this, the superyacht finishing market is growing at an estimated 6% CAGR (source: Parthenon). With Lonsdale's investment and wider support, GYG intends to grow organically and through acquisition, develop its new build and refit capabilities, as well as its presence in the world's premier shipyards.

Remy Millott, Executive Chairman of the Global Yachting Group, said: "We will still focus on our core business, so for our clients it's business as usual. Our goal is to take the Global Yachting Group forward from being the world's leading provider of painting services to superyachts, and expand our range of services and geographical reach. We are excited to have Lonsdale Capital Partners behind our ambitious growth strategy and we believe that in Lonsdale we have the perfect partner to support us in meeting our objectives of continuous improvement and expansion".

Alan Dargan, founder of Lonsdale Capital Partners, said: "We invested in the Global Yachting Group because it has an experienced and proven management team, the sector is growing fast and the business is the leader in its field. We will support the Group's continued strong growth and look forward to working with Remy, Rupert and their team".

Vincent van Gogh dijo en una ocasión: "Las grandes cosas se hacen mediante la agrupación de pequeñas cosas"

¿Se están marchitando sus habilidades?

Una breve guía para vivir con la adicción a la automatización

TEXTO: ROGER HORNER / FOTOS: ARCHIVO

AUNQUE SEA DESCONOCIDO para la mayoría de nosotros, como consumidores de tecnología estamos dando un paso gigante en la forma de hacer las cosas debido a ese gran número de pequeños pasos que se han dado en el avance de las nuevas tecnologías en un espacio tan corto de tiempo. A modo de ejemplo, en nuestra vida personal tenemos los omnipresentes smartphones (o teléfono inteligente) y el navegador de coche, ambos con GPS integrado. Estas herramientas tecnológicas son solamente tan capaces gracias la invención anterior del GPS. Los desarrolladores han sido capaces de escribir aplicaciones de mapas que funcionan en el teléfono inteligente, algo que no habría sido posible sin que el GPS y el smartphone funcionaran conjuntamente.

Sin embargo ¿se trata de algo grandioso o es simplemente algo positivo? Hemos estado tan deslumbrados por la brillantez de nuestra nueva tecnología que nos hemos apresurado a delegar en nuestros ordenadores todo tipo de trabajos sofisticados que solíamos hacer nosotros mismos. ¿Vamos a pagar un precio alto por esta creciente dependencia de la tecnología?

Hay evidencia preocupante que sugiere que nuestra dependencia está mermando nuestra capacidad de comunicación e interacción en lugar de mejorar nuestras habilidades. Puedo citar muchos ejemplos de esta tendencia en mi propia vida laboral. Hace algunos años, cuando teníamos un apagón en la oficina simplemente continuábamos con el trabajo diario. Hoy en día, un apagón parece poner fin a nuestra capacidad de hacer algo, debido a nuestra terrible dependencia de nuestros servidores de correo, sistemas internos, herramientas informáticas y de comunicación. Parece que hemos olvidado que la buena comunicación a la anti-

ARE YOUR SKILLS FADING? A short guide to living with automation addiction. Unbeknown to most of us, we as tech consumers are taking a giant step in the way we do things due to the fantastic number of small steps that have been made in the advancement of new technology in such a short space of time. As an example, in our personal lives, we have the ubiquitous smart phone and car navigator, both of which have GPS built in. These tech tools are only as capable as they are due to the earlier invention of the GPS. Developers have then been able to write map apps to work on the smartphone that would not have been possible without the GPS and the smartphone working together.

However, is this a great or a good thing? We have been so dazzled by our brilliant new technology that we've been rushing around handing our computers all sorts of sophisticated jobs that we used to do ourselves. Are we going to exact a high price for this growing reliance on technology?



Los pilotos dependen de ordenadores para volar los aviones. / Pilots rely on computers to fly planes.

gua usanza, ya sea por teléfono o en persona, aún funciona sin tener un servidor. El bolígrafo y el papel son también elementos que pueden desempolvarse y ponerse de nuevo en uso. Pero no, predominan los estados de mente en blanco y algunos se plantean la pregunta de "si podríamos irnos a casa ya que no hay nada que podamos hacer". ¡Imagínese si existiera la misma mentalidad en los pilotos de líneas aéreas o capitanes de Yates!

Además, ¿quién lleva un mapa de carreteras en su coche estos días? ¿Quién sabe cómo interpretar uno? ¿Quién sabe de qué se trata? Mi preocupación es que mis

tion. We seem to have forgotten that good old-fashioned communication, either over the phone or person-to person, still works without a server. The backup pen and paper can also be dusted off and brought into use. But no, blank states of mind pervade and the question is raised as to "whether we can go home as there is nothing we can do?" Imagine if the same mindset happened with airline pilots or yacht captains!

Secondly, who carries a road atlas in their car these days? Who

hijos no lo saben, nunca lo han sabido y probablemente nunca lo sabrán. Para mí eso es inquietante, ¿o es que pertenezco a esa generación intermedia que se preocupa de forma innecesaria por este tipo de cosas?

Algunos podrían decir que no es nada nuevo y que la humanidad siempre ha sobrevivido y ha continuado con la siguiente ola de automatización. Después de todo, la revolución industrial fue la primera época en la que la automatización sustituyó a las habilidades humanas.

Si avanzamos unas pocas décadas, después de la Segunda Guerra Mundial los fabricantes comenzaron a instalar en las fábricas equipos controlados electrónicamente. Las nuevas máquinas hicieron a las empresas más eficientes y rentables aliviando a los trabajadores de tareas mundanas y repetitivas. También lograron elevar la condición de los trabajadores proporcionándoles trabajos más gratificantes en los que usar sus talentos. ¿O tal vez no? En la década de 1950, un profesor de la Harvard Business School realizó un estudio en el que descubrió que, con más frecuencia de lo esperado, las nuevas máquinas dejaron a los trabajadores encargados de realizar trabajos más monótonos y menos exigentes. Se convirtieron en personas que pulsaban botones, en vez de artesanos creativos.

Lo mismo está sucediendo hoy en día, pero en una escala mucho más amplia. En todos los ámbitos de la vida, los ordenadores se están programando con millones de líneas de código que representan todo el conocimiento que el hombre ha aprendido con el fin de realizar un trabajo en particular. Estos equipos son capaces de procesar todas las reglas programadas de forma repetitiva, sin cometer un error. Ahora están asumiendo la tarea del conocimiento que en su momento era el coto de profesionales bien entrenados y educados. Los pilotos dependen de ordenadores para volar los aviones; los capitanes para navegar sus yates, los médicos usan equipos muy complejos para diagnosticar dolencias y los arquitectos navales los utilizan para diseñar barcos. El mismo efecto de "descualificación" que afectó el siglo pasado a los trabajadores manuales se está produciendo actualmente con las profesiones especializadas.

SEGUNDO EJEMPLO

Un segundo ejemplo, más cercano, fue el del equipo Vestas Wind, en la reciente regata Volvo Ocean Race, que encalló, a una velocidad de entre 16 y 20 nudos, en los bancos de arena Cargados Carajos del Océano Índico. El informe oficial indica que el peligro no era aparente en las cartas de navegación automatizadas C-Map, con el nivel de zoom que tenían en el ordenador de navegación; sin embargo, había cartas de navegación de papel abordo con la escala adecuada y que mostraban con claridad el peligro. Con todos los desafíos tácticos a los que se enfrenta el navegante de un velero de competición, además de una travesía segura, ¿resultaba más fácil utilizar los sistemas automatizados y confiar en ellos en vez recurrir a las cartas de navegación tradicionales de papel? Por suerte, nadie resultó herido. Por otro lado, no hay duda de que muchos accidentes se han evitado gracias a los sistemas automatizados.

Sin embargo, el campo de aplicación de los sistemas automáticos sigue aumentando. Si se diseñaran y utilizaran de forma correcta no eliminarían los

knows how to read one? Who knows what one is? My concern is that my kids don't, never have and probably never will. I find that troubling, or am I just of that intermediate generation that worries unnecessarily about such things?

Some might say it's nothing new and mankind has always survived to move onto the next wave of automation. After all, the industrial revolution was the first era in which automation replaced human skills. Moving on a few decades, after the Second World War manufacturers started installing electronically-controlled equipment in factories. The new machines made companies more efficient and profitable by relieving workers of mundane repetitive jobs. They also managed to elevate the workers by providing them with more rewarding jobs to use their talents. Or did they? In the 1950s a study was carried out by a Harvard Business School professor who discovered that more often than not the new machines left the workers with drabber and less demanding jobs. They became button pushers rather than creative artisans.

Much the same is happening today, but on a much broader scale. In every walk of life, computers are being programmed with millions of lines of code representing all the knowledge that man has learned in order to do a particular job. These computers are then able to process all the programmed rules repetitively without making a mistake. They are now taking over the knowledge work that was once the preserve of well-educated, well-trained professionals. Pilots rely on computers to fly planes; captains to sail yachts; doctors use super complex equipment to diagnose ailments, and naval architects use them to design ships.

The same "de-skilling" effect that happened last century to manual workers is happening.

SECOND EXAMPLE

A second example, closer to home, was Team Vestas Wind, in the recent Volvo Ocean Race, grounding at 16-20 knots on the Cargados Carajos Shoals in the Indian Ocean. The official report states that the hazard wasn't clear on the automated C-Map charts at the zoom level they had on the navigation computer, but there were paper charts onboard of the scale to show the hazard clearly. With all the tactical challenges for the navigator of a racing yacht, in addition to the safe passage, was it easier just to use the automation and rely on that rather than get the paper charts out? Fortunately no-one was injured.

On the other hand, there are undoubtedly many accidents which have been prevented by automation in the air and at sea.

Nevertheless, the scope of automation continues to widen. If designed and used well it needn't remove the challenges from our work and diminish our skills. In "human-centred automation", the talents of peo-



retos inherentes a nuestro trabajo ni disminuirían nuestras habilidades. En la "automatización centrada en el aspecto humano", el talento de las personas tiene prioridad. Los sistemas están diseñados para mantener al operador humano en el punto de decisión. Este es el proceso continuo de acción, obtención de información y evaluación y toma de decisiones. De este modo se mantiene al operador humano implicado y satisfecho y se fortalecen sus habilidades.

Uno de los ejemplos más interesantes de la automatización centrada en el ser humano, es conocido como automatización adaptativa. Se utilizan sensores de última tecnología y algoritmos que controlan los estados mentales y físicos de las personas para determinar cuándo se deben alternar las tareas entre el hombre y el ordenador. Cuando los sistemas detectan que el hombre está teniendo dificultades para realizar sus tareas sin un gran esfuerzo, asignan más tareas al ordenador con el fin de liberar al operador de más distracciones, y viceversa.

Cuando el sistema detecta que el operador se está aburriendo, asigna más tareas al operador. Si dejamos que nuestras propias habilidades se marchiten o atrofien por depender demasiado de la automatización, nos volveremos menos capaces y más supeditados a nuestras máquinas, como ya he experimentado en mi propia oficina.

El informe oficial indica que el peligro no era aparente en las cartas de navegación automatizadas C-Map. / The official report states that the hazard wasn't clear on the automated C-Map charts.

ple take precedence. Systems are designed to keep the human operator in the decision loop. This is the continuous process of action, feedback and making judgments. This will keep the human operator engaged, fulfilled and will strengthen their skills.

One of the most interesting examples of human-centred automation is known as adaptive automation. It employs cutting-edge sensors and algorithms that monitor people's mental and physical states to determine when to shift tasks between man and computer. When the systems sense that man is struggling, it allocates more tasks to the computer in order to free up the operator from further distractions, and vice versa. When it senses that the operator is getting bored, it shifts more tasks to the operator.

If we let our own skills fade by relying too much on automation, we will become less capable and more subservient to our machines, as I have already experienced within my own office.



El velero clásico Windrift se une a la flota chárter de yates en las Baleares

TEXTO: DANIELL BERCLOUW / FOTOS: ARCHIVO

LOS YATES DE ESTILO CLÁSICO siempre tienen un aspecto fantástico sobre el agua y el velero Windrift de 23 metros no es una excepción. La embarcación fue botada en 1971 por el astillero italiano Sangermani, que se ha dedicado a la construcción de preciosos veleros desde 1896, y, en la actualidad, es uno de los yates más llamativos que se encuentran en el varadero STP. Sin embargo, no se trata solamente de una cara bonita: esta belleza construida en madera tiene un potencial que no se debe ignorar en el campo de regatas. De hecho, aventajó a la flota justo después de su botadura durante la edición de 1971 de la Giraglia Rolex Cup, una regata de 243 millas náuticas que comienza en St. Tropez, discurre entre las Islas de Hyères y finaliza en Génova. También quedó en primer lugar en la

CLASSIC WINDRIFT JOINS BALEARIC CHARTER FLEET. Classic style yachts always look good on the water and the 23m sail yacht Windrift is no exception. She was launched in 1971 by the Italian yard Sangermani, who have been in the business of building beautiful sail yachts since 1896, and is one of the most striking yachts currently at STP. Not just a pretty face however, this wood-built beauty is a force to be reckoned with on the race course. She got the better of the fleet right after her launch during the 1971 edition of the Giraglia Rolex Cup, a 243 nm regatta which starts in St. Tropez, passes through the Îles d'Hyères and finishes in Genoa. She also recorded first place during the Antigua

Antigua Classic Yacht Regatta de 1995. En el momento de escribir este artículo, esta bellísima embarcación de época no estaba lista para cruzar la línea de meta, ni siquiera para presumir de sus impresionantes líneas sobre el agua, ya que se encontraba izada en las instalaciones de STP en Palma.

Hablamos con el capitán Sven Vandendriessche, que es la persona que está gestionando el refit de la embarcación y que está actualmente tramitando las inspecciones del Windrift y la obtención de licencias correspondientes, después de lo cual podrá comenzar la solicitud de licencia española de chárter.

Pronto, esta belleza de 45 años de edad se unirá a la flota chárter de Baleares, justo a tiempo para la temporada de verano que se aproxima. A pesar de que ni siquiera se encuentre oficialmente en el mercado chárter todavía, el capitán Sven ya ha logrado el primer chárter del velero, un viaje al pintoresco pueblo de Portofino en agosto. Sven comenta: "Estoy bastante contento, especialmente teniendo en cuenta que es muy pronto en la temporada para tener una reserva de chárter". Además, ha habido un buen número de solicitudes de información acerca de esta embarcación, una de las cuales está relacionada con un crucero por la más alegre de las Islas Baleares, Ibiza, y otra para tomar parte en Les Voiles de Saint-Tropez. Sin duda, este veterano crucero de regatas está dispuesto a mostrar sus proezas de navegación, ya que la última regata en la que compitió fue la Cannes Royal Regatta en 2011.

DEMANDA

Los agentes de chárter de la embarcación están convencidos de que será contratada al menos seis veces esta temporada. De hecho, según los intermediarios locales, la temporada pasada la demanda de embarcaciones chárter todavía superaba la oferta. Si se añade el dato de que existe una demanda específica de chárter de embarcaciones clásicas, solo podemos concluir que vamos a ver un montón de pequeñas pero potentes embarcaciones como el Windrift por el Mediterráneo este verano.

A pesar de que el yate es nuevo en lo que concierne a su uso como embarcación chárter, el políglota capitán Sven ciertamente no lo es. Su padre solía gestionar un astillero en Puerto Banús, Marbella, pero no solo eso, también poseía un crucero de regatas de 15,5 metros de eslora, de nombre Vaguely Grey, que Sven empezó a alquilar como embarcación chárter a la temprana edad de 17 años.

Con el paso del tiempo, Sven ha estado al timón de muchos más impresionantes yates como, por ejemplo, el ketch de 37 metros, Galileo G, y el Aegir de 20 metros, diseñados por el aclamado Luca Brenta.

Con anterioridad, el yate tuvo su base en Italia antes de ser reubicado a Palma y, desde entonces, ha navegado en su mayor parte alrededor de Italia, Grecia y Croacia. Tanto el capitán como la tripulación están encantados de regresar a las Islas Baleares y Sven está deseoso de obsequiar a sus clientes con viajes a los muchos lugares apartados, de aguas transparentes, con los que él se ha encariñado: "Cala Deià es muy agradable ya que el agua es transparente y muy tranquila; también hay una pequeña y hermosa bahía al sur de Es Trenc, pero mi lugar favorito probablemente sea una pequeña cala tranquila de nombre Caragol en el

Classic Yacht Regatta in 1995. At the time of writing, this vintage head turner was not about to slip across the finish line or even flaunt her impressive lines in the water, as she was mounted high and dry inside Palma's STP Shipyard. We spoke to Captain Sven Vandendriessche who is managing the yacht's refit and is in the process of getting Windrift's inspections and licensing completed, after which he'll be able to start the Spanish charter licence application.

Soon this 45-year-old beauty will be joining the Balearic charter fleet, just in time for the summer season ahead. Although not even officially on the charter market yet, Captain Sven's already bagged the boat's first charter, a trip to pretty Portofino in August. Sven comments: "I'm pretty happy about that, especially as it's quite early in the season to have a charter booked". Additionally, she's had quite a few enquiries, one of which is to cruise the most festive of the Balearic islands, Ibiza, and another to take part in Les Voiles de Saint-Tropez. No doubt this experienced racer is keen to show off her sailing prowess, as the last regatta in which she competed was the Cannes Royal Regatta in 2011.

DEMANDA

The boat's charter agents are convinced she'll be snapped up at least six times this season. Indeed, according to local brokers, last season the demand for charter vessels still exceeded the supply. Add the fact that there is a specific demand for chartering classics and we can only conclude that we'll be seeing plenty of the petite yet powerful Windrift around the Mediterranean this summer.

Even though the yacht is new to charter, the multilingual Sven certainly is not. His father used to not only manage a shipyard in Puerto Banús, Marbella, but also owned a 51ft Italian built race boat called Vaguely Grey which Sven ran as a charter boat from the early age of 17. Sven's subsequently been at the helm of many more impressive charter yachts like the 37m ketch Galileo G and the 65ft Aegir, drawn up by the acclaimed Luca Brenta.

The boat was previously based in Italy before making the move to Palma and has consequently mostly sailed around Italy, Greece and Croatia. Both captain and crew are delighted to be back in the Balearics and Sven's keen to treat charter guests to the many secluded spots boasting see-through waters he himself has become so fond of: "Cala Deià is very nice as the water is clear and very calm, there's also a beautiful little bay south of Es Trenc but probably my favourite is a quiet little cala called Caragol in the south of Mallorca. It's very peaceful and the turquoise waters are crystal clear and great for diving"

However not only Sven Vandendriessche is impressed with the magic of Mallorca's spectacular shores. With some of the most stunning beaches in the world, secret anchorages and sun-



sur de Mallorca. Es muy tranquila y sus aguas turquesas son cristalinas y excelentes para el buceo". Sin embargo, Sven Vandendriessche no solo está impresionado con la magia de las espectaculares costas de Mallorca. Con algunas de las playas más impresionantes del mundo, fondeaderos secretos y días muy soleados, las zonas costeras españolas siempre han sido de las más solicitadas para realizar cruceros. Sin embargo, hace tan solo unos pocos años era imposible alquilar embarcaciones de recreo para navegar por las costas mallorquinas debido a restricciones legales relacionadas con el impuesto de matriculación. El proceso para obtener la licencia española de chárter, necesaria para navegar por estas costas, solía ser costoso y complicado. Por lo tanto, solo unos pocos yates disponían de esta licencia y era difícil alquilar una embarcación de más de 35 metros en España. Afortunadamente, los tiempos han cambiado, las normas de concesión de licencias se han liberalizado en España y ahora hay un número mucho mayor de superyates de lujo disponibles para aquellos interesados en navegar por las aguas turquesas de Mallorca, Menorca e Ibiza.

COMENTARIOS Y OPINIONES POSITIVAS

Patricia Bullock, de Network Marine Consultants, está de acuerdo en que "la información recibida de nuestros clientes en relación con la temporada de verano 2015 (en España y, en particular, las Islas Baleares) ha sido muy positiva, con muchos informes de que ha sido una temporada activa, con chárters continuos. Ya el año pasado empezamos a recibir solicitudes de información para el 2016. De hecho, más clientes nuevos que nunca han iniciado el proceso de obtención de la licencia de chárter a principios de enero". (1)

drenched days, Spanish cruising grounds have always been in top demand. However, only a few years ago chartering on local waters was almost out of the question because of legal restrictions related to the matriculation tax. The process to obtain the Spanish charter licence, necessary to cruise these shores, used to be costly and complicated. Therefore, only a handful of yachts possessed this licence and it was tricky to charter anything over 35m in Spain. Fortunately, times have changed, Spain's licensing rules have relaxed and there is now a much larger number of top quality superyachts available for those keen to cruise the turquoise waters of Mallorca, Menorca and Ibiza.

POSITIVE FEEDBACK

Network Marine Consultants' Patricia Bullock agrees that "feedback received from our clients relating to the 2015 summer season (in Spain and in particular the Balearic Islands) has been really positive, with many reporting an active season with back-to-back charters. Already last year we were receiving enquiries for 2016. In fact, more new clients than ever have begun the charter licence process at the beginning of January". (1)
But before Sven and his competent crew can cruise the many hidden coves and glittering blue bays around the Balearics, they still have a few things to tick off their to-do list. The interior has been treated to a sparkling new coat of varnish and soon Windrift's decks will be



Pero, antes de que Sven y su competente tripulación puedan navegar por las muchas calas ocultas y rutilantes bahías azules de las Islas Baleares, todavía tienen algunas cosas que completar de su lista de tareas pendientes. Se ha tratado el interior y se le ha aplicado una nueva capa de barniz brillante, y pronto habrá que lijár las cubiertas del Windrift para que sean igualmente brillantes. Después de eso, se traerán de nuevo a bordo las velas y las drizas y, finalmente, el Windrift podrá "estirar sus piernas" en la bahía de Palma durante las pruebas de mar. Veterano ya en STP, el Windrift ha regresado al varadero varias veces en los últimos 4 años. El invierno pasado fue sometido a trabajos extensos de reparación y refit del interior, además de un refit completo del exterior que se le realizó el año anterior. Sven comenta: "Me resulta muy fácil trabajar aquí y todos los contratistas con los que prefiero trabajar también se encuentran aquí. Y veleros clásicos como el Windrift necesitan mucha atención".

Por el momento, nos queda confiar en que pronto veremos al reluciente Windrift en óptimas condiciones, ya que se ha programado tener esta embarcación en exhibición al mismo tiempo que se celebra el Palma Superyacht Show. Lo más probable es que no esté presente en el salón náutico de este año sino que se exhibirá por separado pero al lado en las instalaciones de STP, con un aspecto fantástico y "con ganas de impresionar a los visitantes curiosos, listo y ansioso por surcar los mares de nuevo".

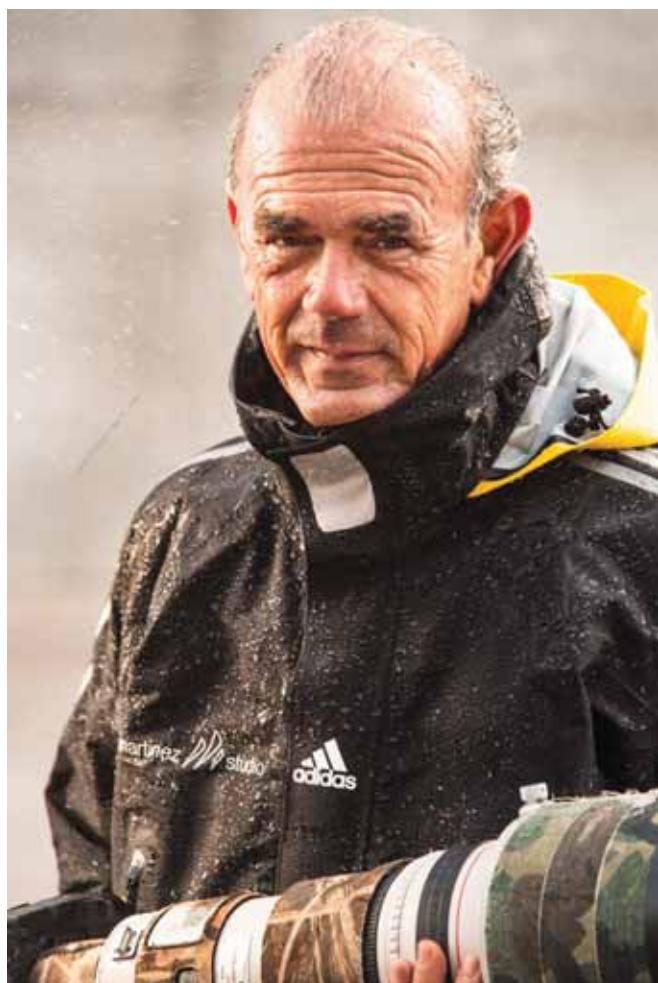
Veterano ya en STP, el Windrift ha regresado al varadero varias veces en los últimos 4 años. El invierno pasado fue sometido a trabajos extensos de reparación y refit del interior, además de un refit completo del exterior que se le realizó el año anterior. / An STP veteran, Windrift has returned to the yard for the past 4 years, going through an extensive interior refit last winter and a complete exterior overhaul the year before.

sanded and made equally as shiny. Following this the sails and hall yards will be brought back on board, after which she'll finally be able to stretch her legs in the bay of Palma during sea trials. An STP veteran, Windrift has returned to the yard for the past 4 years, going through an extensive interior refit last winter and a complete exterior overhaul the year before. Sven comments: "I find it really easy to work here and all of the contractors I prefer to work with are also on-site. And classics like Windrift need a lot of care".

Meanwhile, we can soon look forward to seeing the gleaming Windrift in tip-top condition, as she's scheduled to be on display at the same time as the Palma Superyacht Show takes place. She will most likely not be present at the show this year but will be sitting pretty next door in STP instead, keen to impress curious visitors and ready and raring to go!

(1) SuperYacht Industry, "Palma's Superyacht Show's 4th edition to be biggest to date", publicado en abril de 2016.

(1) SuperYacht Industry, "Palma's Superyacht Show's 4th edition to be biggest to date", April 2016.



Nico Martínez, uno de los diez fotógrafos mejores del mundo en náutica deportiva

TEXTO: JAF / FOTOS: MARTÍNEZ STUDIO

CONOCÍ A NICO MARTÍNEZ HACE UNOS 20 AÑOS. Yo era el responsable de la comunicación exterior del Real Club Náutico de Palma y él ya era el fotógrafo de referencia para todo el tema de la vela deportiva. Con él empezó para el Club la foto en color de las grandes regatas como la Copa del Rey. Con sus fotos pudimos arrancar y publicar por primera vez una revista de 96 páginas en color. Y con las mejores fotos de Nico publicamos durante años un calendario de gran formato que la gente coleccionaba, a pesar de su gran tamaño.

Nico siempre ha sido un gran fotógrafo, pero hoy es uno de los diez mejores del mundo.

Directo en el trato, sin divismos ni tonterías, Nico es un profesional de

NICO MARTÍNEZ, ONE OF THE WORLD'S TOP TEN SAILING PHOTOGRAPHERS. I first met Nico Martínez about 20 years ago. I was head of outdoor media at the Real Club Náutico de Palma and he was already the must-have photographer for anything to do with competitive sailing. With him the Club started publishing colour photos of major regattas such as the Copa del Rey. With his photos we were able to launch and edit a 96-page full-colour magazine for the very first time. And for many years Nico's best photos featured on a large-format wall calendar that quickly turned into a collector's item, despite its size.

Nico has always been a great photographer, but today he's one of the ten best in the world. Straight to the point and with no airs and graces, Nico



"Hoy en día el 60% del trabajo que hay detrás de una foto es la edición". / "Today 60% of the work behind a picture is editing".

libro. Le gusta su trabajo, es muy currante, es muy humilde y humano y, sin embargo, muy competitivo, sobre todo consigo mismo.

Tanto él como su hijo se presentan cada año al concurso internacional de fotografía náutica **Mirabau Yachts Racing Image**. Participan fotógrafos de todo el mundo, especializados en náutica deportiva. Entre ellos **Jesús Renedo**, o **Claire Matches** que ha colaborado con esta revista en varias ediciones. El concurso establece dos cribas o cortes. La primera es a través de Facebook. La segunda, mucho más exigente, a través de un Jurado profesional que elige a los diez mejores del mundo. En la última del 2015, Nico quedó noveno. En anteriores ediciones ha puntuado más alto, en puntos de cabeza. Hace un par de años fue tercero.

¿Cómo se consigue estar ahí arriba con la enorme competencia internacional que hay?

"Pues con mucho trabajo. Moviéndote muchísimo. Parando muy poco en casa. Tratando de conseguir siempre lo mejor. Para estar entre los mejores el nivel de exigencia es muy alto. Se exige un gran rigor en el trabajo, también muchísima calidad y lo que también es muy importante una

is a textbook professional. He likes his job and is very hard-working, humble and unassuming, yet is very competitive, especially with himself. Each year, both he and his son enter the international photographic contest **Mirabaud Yacht Racing Image**. The contest attracts photographers from around the world specialising in yachting images. Amongst them are **Jesus Renedo** and **Claire Matches**, who have both featured in several issues of this magazine. The contest honours photos in two different categories. The first is via Facebook. The second, much more demanding, is awarded by a professional jury that selects the top ten photos from around the world. In the 2015 edition, Nico came ninth. In previous editions he came in at the top of the table. A couple of years ago, he notched up third place.

How do you manage to be in the top ten with the huge international competition that there is?

"By working hard. Getting out there all the time. Rarely being at home. Always trying to get the best shot. It takes a lot of hard work to be one of the best. You need to be very thorough and deliver a very high quality,



puntualidad rigurosa con las entregas del material a las empresas o agencias internacionales que te contratan?

¿Por dónde paras ahora?

"Estoy cubriendo el circuito internacional de las regatas de TP 52 y RC44 que se hacen por todo el mundo. Me ocupo de fotografiar todos los eventos. También aporto el material fotográfico para la publicación de los libros oficiales de cada Clase, que se editan con motivo del campeonato. Son libros muy exclusivos. De la RC se publican unos 250 libros. Unos 25 se entregan en unas cajas super trabajadas, con bordados, con estampados, con detalles exquisitos. Se entrega un ejemplar a cada armador".

¿Estás también en el circuito de clásicos?

"Sí claro. Hago la de Menorca, la del Club de Mar, la Puig de Barcelona. Las hago todas".

¿Qué te falta por hacer en fotografía náutica?

"Bueno, no sé. Siempre hay experiencias y trabajos nuevos"

La Copa América también la hiciste, ¿no es así?

Con esta consiguió el 3er puesto en el Concurso Mirabau Yachts Racing Image. / With this one, he was third in the Mirabau Yachts Racing Image.

so it's also very important to be strictly punctual with all the deadlines given by international agencies or companies.

What are you up to now?

"I'm covering the international TP52 and RC44 circuit of regattas around the world. I photograph all the events. Also I provide photographic material for the publication of the official books of each class, which are published to coincide with the championship. They're very exclusive books, with just 250 RC books are published. Around 25 are delivered as meticulously-designed box sets with exquisite details and a copy is given to each owner".

You also follow the classics circuit, don't you?

"Yes, of course. I do Menorca, Club de Mar and Puig de Barcelona. Pretty much all of them".

What's still to do for you when it comes to nautical photography?



"Yo he hecho ya tres Copas América. Una en San Diego en Estados Unidos, en Nueva Zelanda y después aquí en Valencia. Dado que ahora no participa ningún barco español, el panorama ha variado un poco..."

Y además ¿tienes el trabajo de "Martínez Studio" de fotografía?

"Sí claro. Pero no es un estudio físico de hacer fotografía. Es un estudio de trabajo sobre el material hecho. Estamos mi hijo y yo. Él está también trabajando en un auténtico estudio de fotografía en Madrid, integrado por cuatro fotógrafos, dedicados a la cobertura de eventos de todo tipo. Les va bastante bien. No paran".

¿Trabajo trae trabajo?

"Hombre... Lo importante es entregar un material de muy buena calidad y hacerlo en el tiempo estipulado y en las horas convenidas. Es imprescindible no fallar ni en lo uno, ni en lo otro. Y si por las razones que sea el trabajo que entregas no está en el nivel adecuado de calidad, pues no se cobra. Tiene que ser así. La mayoría de estos trabajos son para agencias muy profesionales a las que no les puedes discutir si ésta o aquélla foto

"I don't really know. There are always new experiences and jobs".

You also did the America's Cup, didn't you?

"I've now done three America's Cups. One in San Diego, one in New Zealand and then the one here in Valencia. Seeing as there isn't a Spanish boat racing now, the landscape has changed a bit..."

And are you still working on the Martínez Studio project?

"Yes, of course. But it's not a physical photo studio as such, instead it is a studio where we work with printed material. It's basically my son and me. He also works at a real photography studio in Madrid, made up by four photographers who cover events of all kinds. It's going pretty well. They never stop".

Does work attract work?

"Well...the important thing is to deliver really high quality material and to do so within the stipulated timeframe and at the agreed time. It's vital not to fail on one aspect or the other. And if for whatever reason the work that you deliver isn't to the right quality, then you don't charge for it. That's how it has to be. Most of these jobs are for highly professional

es buena o mala. Si no la aceptan es porque no vale. Y punto. No se cobra y, por lo menos, quedas bien con el cliente. Debe ser así."

¿Haces únicamente náutica?

"No. Hago náutica y también gastronomía. Cuando tengo tiempo hacemos un libro de gastronomía con Miquel Adrover".

¿Bodegones de platos cocinados?

"No, no. Ahora estamos haciendo un tema con cocineros importantes y entonces me ocupo de seguirlos en su trabajo. Es interesante. También, cómo no, hago fotos de platos".

¿Qué máquinas empleas ahora?

"Canon digital de alta gama".

¿Y el revelado digital?

"Te ocupa el 50% o más del trabajo. Si disparas en RAW, que es el formato profesional tienes que tratar las imágenes con el Lightroom, el software fotográfico digital de Adobe imprescindible. No hay ninguna o casi ninguna foto que, una vez disparada, te quede cuadrada en todos los aspectos. Es necesario trabajarlas con mimo y cuidado, sobre todo en lo que respecta al encuadre. Hoy en día el 60% del trabajo que hay detrás de una foto es la edición. No se trata de falsear la realidad sino de pulir algunas cositas, aquí y allá, que mejoran muchísimo el producto final. Ten en cuenta que en el trabajo mío de cobertura de un evento importante yo llego a disparar alrededor de 1.000 imágenes. Una material en bruto que luego es objeto de sucesivas selecciones hasta dejar unas 40 fotos que tienen que estar impecables en luz, en enfoque, en color, en contraste, en encuadre... Es trabajo".

¿Cómo lo haces para estar al día con los programas informáticos que están en permanente evolución?

"Bueno pues porque cada día yo estoy un mínimo de tres o cuatro horas con el ordenador y las fotos. Coges una soltura y una práctica importante. Luego... vas viendo cómo evolucionan las técnicas y los programas y estás al loro. Las herramientas básicas de Photoshop que empleas hoy en día son las mismas que hace 15 años. Hay variaciones, pero lo básico está ahí".

¿Qué es lo más duro de estar todo el día de una parte a otra del planeta?

"La burocracia que implica volar. Ir a hacer fotos fuera del país es pesadillo. Si se trata de una regata dura que se corre en Suecia por ejemplo, donde hace un frío que pela, te llevas muchos, muchos, trastos, desde el equipo de agua hasta lo inimaginable para poder trabajar sin riesgos. Vas cargado como un mulo y encima según a qué país vayas tienes que llenar formularios y formularios de todo el material que llevas. Es la peor parte de este trabajo y la menos gratificante".

¿Próxima parada?

"Estambul. Y no está la cosa muy tranquila. Ayer hubo un nuevo atentado. En fin, ya veremos".

¿Cuándo piensas retirarte?

"Pues no me lo he planteado. Seguiré así hasta que el cuerpo aguante".

agencies who you can't argue with about whether this photo or that photo is good or bad. If they don't accept the picture, it's because they don't value it. Full stop. There's no charge and, at least you'll keep the customer happy. That's how it should be".

Do you only do sailing?

"No, I don't. I also photograph food. When I get the time, Miquel Adrover and I are working together on a book about cuisine.

Photos of cooked dishes?

"No, not just that. We're now on a project with leading chefs and my job is to shadow them in the kitchen. It's interesting. I also take pictures of dishes".

What camera are you using now?

"A high-end digital Canon".

And digital processing?

"It takes up 50% or more of your work. If you shoot in RAW, which is the professional format for processing photos with Lightroom, Adobe digital photo software is a must. Never or very rarely do you take a photo that is perfectly framed. You need to lovingly work on photos, especially when it comes to the framing. Today 60% of the work behind a picture is editing. It's not about distorting reality, it's about touching up a few things here and there, which greatly enhance the final product. Remember that when I'm covering an event, I can end up taking around 1,000 photos. A raw material which is then subject to several selection processes until ending up with 40 or so photos, which have to be impeccable when it comes to lighting, focus, colour, contrast, framing, and so on. It's hard work".

What do you do to keep up with computer programs that are constantly evolving?

"Every day I spend at least three or four hours on the computer and with photos. You pick things up easily and practise them there and then. You see how the programs and techniques are evolving and you keep abreast of everything. The basic Photoshop tools that we use today are the same as 15 years ago. There are variations, but the basics are still there".

What's the hardest thing about constantly travelling all around the world?

"The red tape involved with flying. Going to take pictures abroad is quite tiresome. If it's an endurance race taking place in Sweden, for example, where it's freezing cold, you end up taking loads and loads of stuff, from the water equipment to the most unimaginable item just to make sure you can work risk-free. You're weighed down like a mule and depending on the country you're heading to, you have to fill out form after form about all the material you're carrying. It's the worst part of this job and the least rewarding".

Next stop?

"Istanbul. And things aren't very settled over there at the moment. Yesterday there was another attack. Anyway, we'll see".

When do you plan to retire?

"I haven't really thought about it. I don't plan to stop until I drop".



Marina Palma
CUARENTENA

**UN AMARRE ÚNICO EN EL CENTRO DE PALMA
A UNIQUE MOORING IN THE CENTER OF PALMA DE MALLORCA**



BE ONE OF US
www.group-ipm.com

www.marinapalma.com
t. +34 971 454 395 - info@marinapalma.com

La regata Superyachts Cup se correrá este año entre los días 22 y 25 de junio en aguas de la bahía de Palma.

Como cada año, las claves del éxito y de la continuidad de esta regata se basan en la espectacularidad de estos barcos con esloras superiores a los 24 metros, la excelencia de Palma como destino cargado de facilidades y servicios náutico deportivos para los participantes, y un programa muy completo de actividades sociales en tierra.

La edición XX Superyachts Cup se correrá del 22 al 25 de junio en la bahía de Palma

TEXTO: TF / FOTO: CLAIRE MATCHES

EL MOLL VELL DE PALMA acogerá, un año más, esta gran regata que, en 2016, cumple su vigésima edición en la Bahía de Palma acogiendo a los yates de vela más grandes y prestigiosos de todo el mundo.

La Superyacht Cup Palma es foco de atracción de algunos de los superyates más espectaculares del mundo. Con anterioridad a la regata muchos de estos barcos realizan en STP Shipyard de Palma los trabajos reacondicionamiento y optimización para poder competir en la regata. Y como es habitual en la SYC, los superyates participantes estarán amarrados de popa, junto a STP Shipyard Palma, a muy pocos metros del Village y las carpas de la Superyacht Cup Regatta.

Un total de 22 barcos de gran eslora, surcarán la bahía entre el 22 y el 25 de junio para competir en una de las regatas más importantes de todo el Mediterráneo. Veleros de lujo, de 24 hasta 60 metros de eslora, procedentes de diferentes partes del mundo como Holanda, Alemania, Gran Bretaña y Estados Unidos, y tripulados por regatistas profesionales, se disputarán los primeros premios en sus categorías.

Como todos los años, esta XX edición de la SYC también acogerá una gran diversidad de tipos y modelos de superyates. Esta gran disparidad

20TH EDITION OF SUPERYACHT CUP TO RUN FROM THE 22ND TO THE 25TH JUNE IN BAY OF PALMA. The Superyacht Cup will this year be held between 22nd and 25th June in the waters of the Bay of Palma. As every year, the keys to the success and continuity of this event lie in the spectacular nature of these 24-metre-plus sailboats, the excellence of Palma as a destination packed with yachting facilities and services for participants, and an extensive programme of shoreside activities. The Moll Vell in Palma will once again play host to this major regatta, which in 2016 is celebrating its twentieth edition in the Bay of Palma by welcoming some of the largest and most prestigious sailing yachts from around the world.

The Superyacht Cup Palma is a focal point for some of the world's most spectacular superyachts. Before the event, many of these boats stop off at STP Shipyard Palma for refit and fine-tuning works to compete in the race. And as is usual in the SYC, the participating superyachts will be moored stern-to just next STP Shipyard Palma, which is also a stone's throw from the tents of the Superyacht Cup Village.

A total of twenty-two large yachts will be gracing the Bay between 22 and 25 June as they fight it out in one of the Med's most important regattas. Luxury sailboats, ranging between 24 and 60 metres LOA and from diffe-



Un total de 22 barcos de gran eslora, surcarán la bahía entre el 22 y el 25 de junio para competir en una de las regatas más importantes de todo el Mediterráneo. / A total of 22 large yachts will be gracing the Bay between 22 and 25 June as they fight it out in one of the Med's most important regattas.

a la hora de competir crea desequilibrios entre los barcos participantes y hace complicado un sistema de rating que abarque gigantes de 300 toneladas, pero también barcos mucho más ligeros fabricados con las últimas tecnologías y fibras de carbono.

Esta desigualdad fomentó la creación de la Regla ORCsy, un sistema de clasificación combina un sofisticado programa de predicción de velocidad (VPP) con «asignaciones dinámicas».

Como cada año, las regatas estarán a cargo de un equipo de experimentados oficiales de regata internacionales y contarán con la colaboración del comité de regatas del RCNP, con enorme experiencia en este tipo de competiciones.

Por otra parte, para los amantes de los barcos de grandes esloras, es interesante saber que la edición del 2016 del Superyacht Boat Show se celebrará también este año entre los días 28 de abril y 2 de mayo, coincidiendo con el puente festivo del 1 de mayo y también con el Salón Náutico Internacional de Palma.

rent parts of the world such as Holland, Germany, Britain and the US, all crewed by professional sailors, will be competing for the top prizes in their categories.

As every year, this edition of the SYC will also host a wide variety of superyacht types and models. When out at sea, this disparity makes it difficult to carry out a rating system that encompasses 300-ton giants and much lighter carbon-fibre boats constructed with state-of-the-art technologies.

This diversity triggered the creation of the ORCsy Rule, a handicapping system that combines a sophisticated Velocity Prediction Programme (VPP) with 'dynamic allowances'. As always, the races will be supervised by a team of experienced international regatta officials alongside the RCNP race committee, with an impressive track record in competitions of this kind. What's more, superyacht enthusiasts will be very glad to hear that the 2016 edition of the Superyacht Boat Show will be held from 28 April to 2 May, coinciding with the May bank holiday weekend and also the Palma International Boat Show.

Cuando la ingeniería y la gestión unen sus fuerzas

PAUL MADELEY es uno de los personajes más conocidos y populares de STP, al que algunos se refieren como gestor de proyectos y otros como ingeniero de proyectos. Ha participado en numerosos refits, uno de los más conocidos es el del M/Y Mirage.

STP es un entorno con un buen número de consultores y empresas de gestión de proyectos, cada uno de ellos con sus propios méritos.

Cuando preguntamos a Paul Madeley cómo describiría su particular forma de trabajar, respondió que normalmente prefiere trabajar en los sistemas y el contenido de ingeniería mecánica con un cliente cada vez. Sus proyectos de refit a menudo incluyen arreglos en el cableado, paquetes nuevos de componentes electrónicos, equipos de la sala de máquinas nuevos, etc.

Después de graduarse en ingeniería de sistemas, Paul se tituló oficialmente como ingeniero de proyectos. Ha trabajado como miembro de la tripulación, técnico en tierra y director general de una importante empresa contratista, por lo que cuenta con los conocimientos necesarios para desarrollar soluciones justas que suponen un beneficio para todos.

Como ingeniero colegiado, Paul está obligado por el código de conducta de la Escuela de Ingeniería del Reino Unido a aceptar pagos de los empleadores únicamente en relación con servicios profesionales. "Este es un factor importante de éxito en proyectos complejos porque las prioridades y las agendas pueden crear fácilmente confusión respecto a los aspectos en los que debería centrarse la atención". Paul explicó que su estilo se basa en el principio de colaboración y trabajo equitativo. De hecho, él lo llama "ingeniería de colaboración", en la que tanto el equipo del propietario como los contratistas y el astillero forman parte del equipo. Añade que tiene que haber un diálogo honesto con los técnicos y los gerentes del contratista a la hora de hacer malabares con los recursos en el entorno empresarial de STP y que "saber describir el trabajo y pasar al menos una tercera parte del tiempo en el barco también es esencial".

Es muy consciente de lo que él llama la "fatiga de los presupuestos", por lo

WHEN ENGINEERING AND MANAGEMENT JOIN FORCES. Paul Madeley is one of STP's best-known and most popular characters, named a Project Manager by some and a Project Engineer by others. He has been involved in numerous refits, one of the best-known being that of M/Y Mirage. STP is an environment that has quite a number of project management consultants and companies, each with their own merits.

When we asked Paul Madeley how he would describe his particular way of working, he answered that normally he prefers working with one client at a time on systems and mechanical engineering content. His refit projects often include rewires, new electronics packages, new engine room equipment, etc. After graduating in Systems Engineering, Paul was formally trained as a project engineer. He has worked as a crew member, a shore-based technician and general manager of a major contractor, so he has the insight required to develop real win-win equitable solutions.

As a chartered engineer, Paul is obliged by the UK Engineering Council code of conduct only to take payment from the employer in connection with professional services; "This is an important success factor in complex projects because priorities and agendas can easily confuse what the focus should be".

Paul explained that his style is based on the principle of collaboration and equitable working. In fact he calls it 'Collaborative Engineering', where the owner's team, the contractors and the yard are all part of the team. He adds that there has to be honest dialogue with the technicians and contractor managers when juggling resources in the STP business environment and that "knowing how to profile the work and spending at least a third of the time actually on the boat is also essential".

As he is acutely aware of what he calls 'quoting fatigue', he will, where possible, reduce the need for companies to formally quote by building enough understanding of the jobs to predict the likely hours to be applied. This is a measured approach to the 'business gamble' that contractors make

Paul Madeley ha participado en numerosos refits, uno de los más conocidos es el del M/Y Mirage. / Paul Madeley has been involved in numerous refits, one of the best-known being that of M/Y Mirage.

que, siempre que es posible, limita la necesidad de solicitar presupuestos formales a empresas creando una comprensión suficiente sobre los puestos de trabajo para predecir las horas que se van a invertir. Este es un enfoque proporcional a la "apuesta de negocio" que los contratistas emplean a la hora de re-

lizar estimaciones o presupuestos. Requiere un alto grado de confianza y respeto, pero normalmente se puede lograr aplicando un sistema de órdenes de compra detalladas vinculado al presupuesto.

Combinar las habilidades financieras y de gestión de Paul con sus conocimientos de ingeniería da lugar a una propuesta interesante para cualquier persona que organice un refit y es, sin duda, la clave de su éxito actual.



when estimating or quoting. This requires a high degree of trust and respect, but normally can be achieved by applying a detailed purchase order system, linked to the budget.

Linking Paul's management and financial skills with engineering skills results in an interesting proposition for anyone organising a refit and is no doubt the clue to his present success.



**SPECIALISING IN QUALITY SIGNAGE
FOR YACHTS AND NAUTICAL BUSINESSES
WORLDWIDE.**

ORCA SIGNS

(+34) 971 694 231 | (+34) 677 804 458
info@orca-signs.com | www.orca-signs.com

Tià Simò es un arquitecto naval mallorquín que, actualmente, está en la élite española del diseño de yates y embarcaciones y es referencia en el circuito internacional. Fundador con Raúl Gonzalo de Barcelona Yachts Design (BYD), empresa de prestigio, con un importante background de trabajos realizados y certificaciones como el primer premio del MYDA 2009 del Seatec Carrara, al mejor diseño de yates de vela en la categoría de profesionales.

Tià Simó, arquitecto naval de referencia internacional

En el Salón Náutico de Palma presentarán la V2 de siete metros y un pequeño moto velero de seis metros de eslora

TEXTO: JUAN ANTONIO FUSTER / FOTOS: ARCHIVO BYD

EL PREMIO MYDA 2009 lo ganaron con el **IPP 50 Precursor** del yate **BD56**, un velero vanguardista de 16 metros de eslora, hecho en España que combina las ventajas de la navegación a vela con la rapidez de un barco a motor. El BD56 tiene un diseño de líneas de agua que proporciona las ventajas de las motoras, con una velocidad punta de 21 nudos, y de los veleros, que con un buen plano véllico logra una velocidad de crucero de 9 nudos y bastante más en portantes. Un concepto original y novedoso que, además de resultar premiado, ha marcado la trayectoria de diseños posteriores como el pequeño moto velero de 6 metros de eslora que presentarán en primicia en el **Salón Náutico de Palma**.



TIÀ SIMÓ, WORLD-RENNED NAVAL ARCHITECT. Tià Simò is a Mallorcan naval architect who belongs to the Spanish elite of yacht designers and is renowned around the world. Along with Raúl Gonzalo he founded the prestigious **Barcelona Yachts Design (BYD)** firm, which boasts an impressive track record of completed projects and industry honours, such as scooping the **2009 Seatec Carrara MYDA** award for the best sailing yacht design in the professional category. This award was given to the **IPP 50**, predecessor of the **BD56**, a cutting-edge 16-metre sailing yacht made in Spain that combines the best elements of sail and power. The vessel sports a waterline design that provides the



BD56, un velero vanguardista de 16 metros de eslora, hecho en España que combina las ventajas de la navegación a vela con la rapidez de un barco a motor. / BD56, a cutting-edge 16-metre sailing yacht made in Spain that combines the best elements of sail and power.

Tià Simó hizo su carrera de Arquitectura Naval e Ingeniería en la prestigiosa Universidad de Southampton (Inglaterra). Tras obtener la graduación se trasladó a Barcelona donde encontró trabajo en **"Marcelo Penna Yachts Design"** que, en aquel momento, estaba realizando proyectos muy interesantes.

Tras dos años en el Studio Penna, en compañía de su socio actual en **BYD Group, Raúl Gonzalo**, tuvo ocasión de formar parte del equipo encargado del "refit" total del yate **"Mata Mua"**, de la baronesa **Thyssen**, un ketch de 38,5 metros de eslora. Un trabajo integral ya que del yate original sólo quedó el casco de acero y la superestructura de aluminio pelada.

advantages of a motor yacht, with peak speed at 21 knots, and those of a sail boat, with an excellent sail plan reaching a cruising speed of 9 knots and an even higher downwind speed. An original and innovative concept which, besides being an award-winner, has paved the path for later designs, such as the six-metre sailboat that will be unveiled at the Palma Boat Show.

Tià Simó studied Naval Architecture and Marine Engineering at the renowned University of Southampton. After graduating, he moved to Barcelona where he found work at **Marcelo Penna Yachts Design**, which at the time was involved in some very interesting projects. After two years at the Penna studio, he and his current partner at **BYD**

Lo cuenta así.

"Se trató de un trabajo increíble, con una gran responsabilidad, pero también con muchos medios. Hasta nos pusieron un contenedor oficina a pie de barco. Fue una gozada poder hacer un inicio profesional independiente de estas características. Estar al frente de un refit de esta magnitud fue una gran oportunidad de trabajo y una enorme experiencia para nosotros. En el "Mata Mua" diseñamos todo el interior, todos los sistemas, toda la maquinaria, el nuevo balance, calculamos de nuevo el equilibrio del barco, en fin todo, absolutamente todo, se rehizo de nuevo. Fue mucho más complicado este proyecto que hacer un barco nuevo, partiendo de cero. Fueron catorce meses muy fructíferos y muy interesantes".

¿Y a continuación?

"Empezamos a hacer proyectos. Tuvimos una época muy buena en 2006, cuando nos contrataron como Oficina de diseño para un astillero de Emiratos árabes, "V1 Yachts". Para ellos hicimos un montón de proyectos tanto a vela como motor y colaboramos en proyectos de "Ken Freivokh Design" (diseñador del Halcón Maltés). También participamos en la construcción del RC44, ya que V1 Yachts era uno de los astilleros licenciados para construirlo. Asimismo colaboramos en varios proyectos con Fernando Senna (Trimarine), constructor especialista de composites que ha trabajado para Copa América, y le hacímos también labores de apoyo técnico. Fue una época muy intensa, trabajando en barcos de 10 a 44 metros".

Una gran experiencia...

"Sí pero, lamentablemente al final, por razones ajenas, se cerró el astillero y ello nos obligó a reestructurar nuestro equipo de trabajo (unas 18 personas) y nuestro propio estudio. A partir de ahí con una nueva organización y planteamiento hicimos dos barcos para un jeque árabe. Unos tender específicos para el megayate Dubawi. Desde entonces hemos hecho todo tipo de proyectos para todo tipo de clientes, como puede ser CNB, MB92, incluso embarcaciones militares y profesionales con Aresa".

¿Sólo haceis proyectos?

"No. Hace dos años montamos V2 nuestra propia marca de embarcaciones de motor de eslora reducidas de 5 y 7 metros. Hemos construido y vendido 40. Ahora presentaremos la de 7 metros en el Salón Náutico de Palma. Nuestra aspiración a medio plazo es llegar al centenar de ventas".

¿Por qué V2?

"Te diré. Tras el cierre de V1 creímos que el nombre de V2 resumía nuestro propósito. V2 es la velocidad segura de despegue, que consigue un avión en pista y que no permite abortar el despegue. Así estábamos nosotros tras el cierre de V1".

¿Además de las lanchas que otros barcos vais a construir?

"Estamos con el proyecto de un pequeño moto velero de seis metros de eslora. Tiene un diseño muy curioso que permite navegar a vela con un mástil de carbono, vela mayor y código cero, y también lleva en popa un

Group, Raúl Gonzalo, had the chance to form part of the team in charge of the full refit of Baroness Thyssen's 38.5-metre ketch Mata Mua. This was a true overhaul as only the steel hull and aluminium superstructure of the original yacht were kept intact.

This is how he explains it.

"It was an incredible job, with heaps of responsibility, but also with lots of resources available. We were even given a portable office beside the boat. It was a real pleasure to start out as a freelancer on a project like this. To be facing a refit of this size was a great professional opportunity for us. On Mata Mua we designed all the interiors, all the systems, all the machinery, and we calculated the whole balance of the boat. Basically, absolutely everything was redone. The project was far more complicated than building a new boat from scratch. A total of fourteen very fruitful and very interesting months".

And after that?

"We started doing projects. We had a really good period in 2006, when we were contracted as a design office for the V1 Yachts shipyard from the United Arab Emirates. We carried out a whole load of projects for them, both motor and sail, and we took on projects for Ken Freivokh Design (designers of Maltese Falcon). We also took part in the build of the RC44, as V1 Yachts was one of the yards commissioned to construct this boat. What's more, we did several jobs with Fernando Senna (Trimarine), a builder specialised in composites that worked for the America's Cup, and we also helped them out with technical support. It was a really busy time, working on boats between 10 and 44 metres".

Great experience...

"Indeed, but due to unforeseen circumstances the yard unfortunately had to close down and that forced us to restructure our team (18 people at the time) and our studio. With a new approach and structure we then designed two custom tenders for Dubawi, a superyacht belonging to an Arab sheikh. Since then we've been doing all kinds of projects for all kinds of clients, such as CNB or MB92, and even military and professional vessels for Aresa".

Do you only do projects?

"No. Two years ago we launched V2, our very own range of small motorboats between 5 and 7 metres. We'll be unveiling the seven-metre version at Palma Boat Show. Our medium-term plan is to reach sales of one hundred units".

Why V2?

"After the closure of V1, we firmly believed that V2 summed up our project perfectly. V2 is the minimum speed that a plane on the runway needs to maintain to avoid an aborted take-off. That's where we were after the closure of V1".

Apart from tenders, what other boats do you plan to build?

"We're working on a project for a six-metre sailboat. It has a really



"Hace dos años montamos V2 nuestra propia marca de embarcaciones de motor de eslora reducidas de 5 y 7 metros". / "Two years ago we launched V2, our very own range of small motorboats between 5 and 7 metres".

potente motor fuera borda de 70 CV con el que, a falta de viento, te plantas a 18 nudos en tu zona de baño preferida en muy poco tiempo. Es la filosofía del BD56, pero en pequeño. No hay nada parecido en el mercado".

¿Algo más?

"Sí, hay varios proyectos en marcha, entre ellos un barco totalmente eléctrico con autonomía de 100 millas a velocidad de crucero y también estamos construyendo un ferry de 20 metros en China para transportar turistas en la bahía de **Hong Kong**. Es un concepto interesante de barco a medida que nos parece muy exportable. Es un yate sin cabina, todo abierto, con el puente de mando, pero con una cubierta plana diáfana para que los clientes se lo monten como quieran. También estamos en la construcción de un 60 pies de vela. Es un casco de regata que ya tenía el astillero y sobre él estamos haciendo un barco de crucero. Es interesante y bonito".

¿Y en proyectos de BYD?

"En el estudio trabajamos distintas áreas que cualquier yate pueda necesitar. Estamos especializados en diseño de cascos, VPP, CFD, optimización de cascos y planos vélicos, cálculos de estabilidades, cálculos estructurales, cálculos directos y Reglas y Reglamentaciones (BV, LLOYDS, RINA, DNV...), etc.

unique design that lets you sail with a carbon mast, mainsail and a code zero, whilst also enjoying a powerful 70 CV stern outboard for wind-free moments so you can reach 18 knots to arrive at your favourite swimming area in no time whatsoever. This is the BD56 philosophy but on a smaller scale. There's nothing like it on the market".

Anything else?

"Yes, we have a few projects underway, including a fully electric boat with a 100-mile range at cruising speed, and we're also building a 20-metre ferry in China to carry tourists across the bays of **Hong Kong**. It's an interesting tailor-made concept that we believe is very exportable: a cabinless boat with helm station, but with a fully unobstructed deck so that clients can tailor it as they wish. It sports a racing hull that the yard already had and we're turning it into a cruiser. It's a really interesting idea".

And BYD projects?

"At the studio we work on several areas that any yacht may require. We specialise in hull design: VPP, CFD, hull and sail plan optimisation; stability calculations; structural calculations; direct calculations; and rules and regulations (Bureau Veritas, Lloyd's, RINA, DNV), to name just a few.



Capitán del Shemara: “STP Shipyard Palma va a seguir siendo nuestro primer puerto de escala”

TEXTO: S.F. / FOTOS: D.R.

EL CLÁSICO YATE A MOTOR SHEMARA, de 65 metros y botado originalmente por **J.L. Thornycraft** en 1938, fue encargado por Sir Bernard Docker y luego vendido en 1960. El actual propietario lo compró en 2010 para restaurarlo y devolverle su antigua gloria. El yate se sometió en Portsmouth a un amplio refit durante tres años y medio con la empresa Shemara Refit LLP, fundada específicamente para la tarea. Con Burgess Marine y aproximadamente 200 subcontratistas locales trabajando en el proyecto, el Shemara se volvió a botar en la primavera de 2014, y la puesta a punto se llevó a cabo aquí, en **STP Shipyard Palma**.

Hablamos con uno de los dos capitanes del Shemara, **Roger Weston**, que ha pasado con el dueño ocho años y es una figura muy conocida en **STP**, tanto

SHEMARA'S CAPTAIN: "STP SHIPYARD PALMA WILL STILL REMAIN OUR FIRST PORT OF CALL". The 65-metre classic motoryacht Shemara, originally launched by **J.L. Thornycraft** in 1938, was commissioned by Sir Bernard Docker and then sold in 1960. The present owner bought her in 2010 to restore her to her former glory. The vessel underwent an extensive 3.5 year refit in Portsmouth with the company Shemara Refit LLP that was set up specifically for the task. With Burgess Marine and approximately 200 local subcontractors working on the project Shemara was relaunched in the spring of 2014, and the final alterations have been carried out here at **STP Shipyard Palma**.

para M/Y Shemara como para el propietario anterior del barco.

Roger, ¿cuáles fueron las principales razones de su equipo para la elección de STP Palma para llevar a cabo la puesta a punto del M/Y Shemara?

"Cuando ha sido posible, nuestro primer puerto de escala ha sido siempre STP, sobre todo porque una vez que tienes una buena relación con el astillero y su personal, es difícil cambiar. Por ejemplo, **Sergio** es un *production manager* de astillero increíble y el equipo detrás de él es excelente. El servicio de grúa también es fantástico y **Pedro** es capaz de organizar una carretilla elevadora en un santiamén. Además, la posibilidad de traer a tus propios contratistas al recinto es genial, y única. Creo que hay muy pocos astilleros en todo el Mediterráneo que permitirían algo así. Por último, la ubicación, que es ideal al ser tan céntrica".

We spoke to one of Shemara's two captains, **Roger Weston**, who has been with the owner for eight years and is a well-known figure here at STP, both with M/Y Shemara and the owner's previous vessel.

Roger, what were your team's main reasons for choosing STP Palma as the yard to carry out the final touches to M/Y Shemara?

"Whenever possible, our first port of call would always be STP, mainly because once you have a good relationship with the yard and its staff, it's difficult to move on. For example, **Sergio** is an incredible production manager and the team behind him are excellent. Also, the crane service is brilliant and **Pedro** will arrange a forklift at the drop of a hat. In addition, the ability to bring your own contractors into the yard is fantastic, and is also unique. Throughout the

Roger Weston, que ha estado vinculado al barco en los últimos 8 años, es bien conocido en STP, tanto por el Shemara como por el anterior barco del armador. / Roger

Weston, who has been with the yacht for the past eight years and is a well-known figure at STP, both with M/Y Shemara and the owner's previous vessel.



ca".

Durante el refit de tres años y medio en Portsmouth se recurrió a un gran número de contratistas locales. ¿Se ha aplicado la misma idea aquí en Palma?

"Aquí hemos hecho ambas cosas, ya que el barco, evidentemente, todavía se encuentra en período de garantía, y muchos de los contratistas originales han venido porque sus conocimientos técnicos de la embarcación eran esenciales. Sin embargo, hemos recurrido a una larga lista de empresas con base en el STP como **Rolling Stock, Astilleros de Mallorca, Guidet, Branagh Marine Composites, Modesty** y, por supuesto,

Complete Marine. Afortunadamente, nuestra empresa de gestión,

Mediterranean, I think there are very few yards that would allow you to do so. Lastly, the location, as being so central is ideal".

During the 3½-year refit in Portsmouth a high number of local contractors were used. Has the same idea been applied here in Palma?

"Here we've done a bit of both, as the boat is obviously still in the warranty period and many of the original contractors came over, because their technical knowledge of the boat was essential.

However, we used a long list of STP-based companies such as **Rolling Stock, Astilleros de Mallorca, Guidet, Branagh Marine Composites, Modesty**, and of course **Complete Marine**.

Fortunately, our management company, **Trafalgar Yacht**



El Shemara es un yate clásico a motor de 65 metros de eslora. / The 65-metre classic motoryacht Shemara.

Trafalgar Yacht Management, que es extremadamente eficiente, también tienen oficinas aquí en STP con **Burgess Marine**".

Una de las características del refit original es el sistema eléctrico de diésel de Rolls Royce. Parece un equipo muy sofisticado, ¿ha tenido la oportunidad de experimentar todas sus ventajas?

"Fue la decisión del propietario y, sí, es bastante único para un barco de esa edad. También tenemos un sistema de DP que permite al barco encontrar un lugar y permanecer allí, muy habitual en la industria offshore, pero no tanto en el sector náutico, aunque se está extendiendo cada vez más. Se podría decir que es un lujo añadido, un poco de diversión aportado por el equipamiento".

Veo que Edmiston es la empresa de chárter, ¿ha realizado el barco muchos chárters hasta la fecha?

"Este es nuestro segundo año y, obviamente, el propietario lo usó mucho durante el primer año. Sin duda, este año realizará más chárters porque creemos que es bueno tener otros ojos puestos en el barco".

Mirando hacia el futuro, si tuviera alguna sugerencia sobre cómo podría mejorarse el astillero STP, ¿cuáles serían?

"Creo que una extensión de la superficie de suelo del astillero y una grúa más grande para la entrada en dique seco, ya que los barcos son cada vez más grandes y en la actualidad no podemos ponerlos en dique seco debido a nuestro tonelaje. Espero que se encuentre una solución en el futuro. Sin embargo, pase lo que pase, el STP va a seguir siendo nuestro primer

Management, who are extremely efficient, also have offices here at STP alongside Burgess Marine".

One of the features from the original refit is the Rolls Royce diesel-electric system. This seems very sophisticated equipment, have you had the opportunity to experience all of its benefits? "It was the owner's decision and, yes, it's quite unique for a boat of that age. We also have a DP system that allows the boat to find a location and sit there, very normal in the offshore industry but not so much in the yachting industry, although it's becoming more so. You could say it's an added luxury, a fun bit of equipment".

I see that Edmiston is the charter company, has the boat had many charters to date?

"We are now into our second year. Obviously, usage by the owner was high in the first year. This year we'll definitely charter more as we feel it's good to have other eyes on the boat".

Looking to the future, if you had any suggestions of how the STP yard could be improved, what would they be?

"I think an extension of the yard's floor space and a bigger hoist for dry-docking, as boats are getting larger and larger and at the moment we can't dry dock due to our tonnage. I hope that in the future a solution will be found. However, whatever happens, STP will still remain our first port of call".



EL MEJOR AMARRE, EN LAS MEJORES MANOS
AT THE BEST MOORING, IN THE BEST HANDS



BE ONE OF US
www.group-ipm.com

www.portdemallorca.com  
t.+ 34 971 289 693 repcion@portdemallorca.com



DESTINOS NÁUTICOS ACCESIBLES DESDE BALEARES (II)

Cerdeña, esa bonita isla tan cercana como desconocida

TEXTO Y FOTOS: JOAN RIGO

La primavera pasada iniciamos esta serie de reportajes sobre destinos náuticos mediterráneos relativamente cercanos a Mallorca. En aquella ocasión, navegamos con ustedes por las islas del mar Jónico. En esta segunda entrega vamos a rebobinar y vamos a dejar la lejana Grecia para asomarnos a una gran desconocida, la interesante, bonita y muy cercana isla de Cerdeña.

PUEDE PARECER EXAGERADO a estas alturas hablar de Cerdeña como de una desconocida pero la realidad es que aparte de unos nombres glamurosos, como la **Costa Esmeralda** y **Porto Cervo**, el **Archipiélago de la Maddalena**, o unos escalas prácticas, agradables y populares como **Alghero** o **Carloforte**, poco más podríamos añadir sobre esta isla inmensa.

Inmensa por su extensión, por su superficie, más de 24.000 km², la segunda del Mediterráneo sólo superada ligeramente por Sicilia, sin embargo, un detalle interesante para los navegantes, es la primera en perímetro costero, ya que su litoral tremadamente articulado supera los 2.000 kilóme-

STUNNING SARDINIA, SO NEAR YET SO UNDISCOVERED. Last spring, we launched a series of reports on Mediterranean yachting destinations within close reach of Mallorca. That time, we sailed with you around the Ionian Sea islands. This time, we're staying closer to home, leaving faraway Greece behind, to take a look at the relatively undiscovered, really interesting and truly stunning island of Sardinia. It may seem somewhat exaggerated to talk about Sardinia as an undiscovered destination, but the truth is that aside from glamorous names such as **Costa Esmeralda** and **Porto Cervo**, the **Maddalena Islands**, or practical, pleasant and popular ports-of-call such as **Alghero** or



tos. Pero **Ichnusa** o **Sandaliota**, como la conocían los griegos por su peculiar forma, como una pisada, una huella de un gigante según la leyenda, es mucho más que grande físicamente. La riqueza del pasado histórico de esta isla granítica es también enorme: desde la prehistoria hasta los tiempos modernos, con un inventario espectacular de monumentos, obras de arte presentes no sólo en sus ciudades, sino hasta en los más remotos rincones de la isla. Impresionantes los 7.000 yacimientos megalíticos.

Pero estamos aquí para navegar y ha llegado el momento de largar amarras. Para llegar a Cerdeña desde Mallorca tenemos de entrada una boni-

Carloforte, there's not much more that we could add about this immense island. Immense due to its area of over 24,000 km², making it the second largest Mediterranean island, only slightly beaten by Sicily, but interestingly enough for sailors, it is the number one when it comes to coastal perimeter, as its amazingly jagged coastline covers over 2,000 kilometres. But **Ichnusa** or **Sandaliota**, as the Greeks knew Sardinia given its unique sandal shape (the footprint of a giant, they said) is much more than physically immense. The wealth of this granite isle's history is also immense: from prehistory to modern time, with a spectacular heritage of monuments and works of art not only in

ta travesía, entre 200 y 250 millas según nuestro punto de partida y destino, porque Cerdeña, por su posición en la carta, se extiende como un frontón de más de 120 millas entre **Asinara**, al norte, y **Spartivento**, al sur balizando la entrada del inmenso golfo de **Cagliari**.

En principio, la opción clásica, pasaría por poner rumbo al **Capo Caccia**, un espectacular promontorio, unos vertiginosos acantilados cortados a pico, que dominan la rada de **Alghero** y protegen la bahía de **Porto Conte**, un fondeo excepcional, un abrigo seguro tanto con Mistral como con Libeccio, los dos vientos dominantes de esta cara occidental de Cerdeña.

La inconfundible silueta de Alghero, rodeada de murallas de las que sobresalen los campanarios de sus numerosas iglesias, se recorta en el horizonte, tonos dorados y ocres de sus piedras centenarias protegida por una inmensa escollera. Lo que antes era un pequeño puerto público, refugio de pescadores y coraleros, cuenta ahora con modernas instalaciones para la náutica deportiva. Destacaremos por su idónea ubicación la **Marina de Sant Elmo**, junto a la puerta del Mar, al pie de las murallas que encierran la ciudad medieval. La capital de la Riviera del Corallo, es el punto de aterrizaje ideal después de la travesía.

En las inmediaciones de Alghero tenemos como fondeos el ya citado Porto Conte, y al sur, camino de Bosa Marina, la **Playa de La Speranza**, de aguas cristalinas, aunque expuesta a los vientos del tercer cuadrante. En principio la opción elegida, la ruta norte, nos llevará ahora hacia la **Asinara**, antigua isla presidio y ahora magnífico Parque Natural que cuenta con boyas/muertos, para las embarcaciones de recreo (en la web de retideiporti.com encontrarán toda la información necesaria sobre los puertos de Cerdeña). A escasas millas tenemos la alternativa de **Stintino**, una delicia, un doble pequeño puerto, en realidad dos calas separadas por un apéndice y de ahí su nombre, intestino en sardo, que hace unas décadas se convirtió en refugio de pescadores y navegantes. Cada año, la última semana de Agosto se celebra aquí la **Regata de la Vela Latina**, y muchas de estas estilizadas y elegantes barcas tienen su base en Stintino. Las playas que se extienden alrededor del Capo Falcone, son de una belleza extraordinaria, el memorable perfil de pizarra negra del cabo contrasta con el turquesa del agua y la arena finísima de la Pelosa. El paso entre el islote de La Pelosa y la Asinara, que cuenta con unas marcaciones/enfilaciones en tierra, es siempre delicado e impracticable con vientos fuertes del Oeste que levantan rompientes en el estrecho pasaje.

El enorme **Golfo de la Asinara** cuenta con varios puertos, algunos importantes como **Porto Torres**, tráfico intenso de cargueros y ferris con



its cities, but also in the most remote corners of the island. Just consider the 7,000 stunning megalithic sites found here. But we're here to sail and the time has come to cast off. Arriving from Mallorca is a lovely crossing, between 200 and 250 miles depending on our point of departure and arrival, because Sardinia – due to its position on nautical charts – spreads out like a pediment of over 120 miles between **Asinara**, to the north, and **Spartivento**, to the south, marking out the mouth of the immense gulf of **Cagliari**.

In principle, the classical option would be to set sail for **Capo Caccia**, a spectacular headland with jaw-droppingly jagged cliffs that dominate the **Alghero**

roadstead and protect the bay of **Porto Conte**, an exceptional anchorage providing shelter from the Mistral and the Libeccio, the two prevailing winds on this western side of Sardinia.

The unmistakable skyline of Alghero, surrounded by walls and dotted with the bell towers of its many churches, stands out on the horizon, showcasing the golden and ochre hues of its century-old stones protected by an immense breakwater. What was once a small public port, a haven for fishermen and coral workers, now boasts modern yachting facilities. The location of **Marina de Sant Elmo** is outstanding, right next to the so-called 'gate to the sea' at the foot of the walls that embrace the medieval city. The capital of the

Riviera del Corallo is the perfect landing point after the crossing.

Close to Alghero are anchorages such as Porto Conte and, heading south after Bosa Marina, the **La Speranza** beach, with crystal-clear waters but exposed to southerly to westerly winds. In principle, the selected option – along the northern route – will now take us towards the island of **Asinara**, a former prison camp and now a magnificent natural park with mooring buoys/dead-men for yachts (the website retideiporti.com has all the necessary information about ports in Sardinia). An alternative just a few miles away is **Stintino**, a true delight of a place with two small harbours. It is in fact made up of two coves separated by an inlet (resembling an intestine, which in Sardinian is *stintino*), which a few decades ago became an oasis for fishermen and sailors alike. Each year in the last week of August it plays host to the **Lateen Sail Regatta**, hence it is the home port of many of these stylish boats. The beaches stretching around the Capo Falcone headland are simply breath-taking, with the stunning black flint cliffs contrasting against the turquoise water and fine white sands of La Pelosa. Passage between this island and Asinara, mapped out by leading lines and marks, is always delicate and impracticable with strong westerly winds that whip up breakers in the narrow channel.

The enormous **Golfo de la Asinara** has several ports, some major ones such as **Porto Torres**, with heavy cargo and ferry traffic to the south of France and back, and other more picturesque ones such as **Castelsardo** or **Isola Rossa**.

el sur de Francia, y otros más pintoresco como **Castelsardo**, o **Isola Rossa**. Pero, en la mayoría de los casos, se suele hacer rumbo directo, 50 millas, hacia las **Bocas de Bonifacio**. Y en este caso la tentación de tocar Córcega, hacer escala en el mítico Bonifacio, es irresistible.

BOCAS DE BONIFACIO

Los acantilados de caliza blanca que se extienden desde la bocana, desde el faro de la **Madonetta**, hasta el semáforo de **Pertusato**, que domina las Bocas, parecen actuar como un imán, y se distinguen netos a muchas millas de distancia. La entrada en el puerto es espectacular.

Hay que subir hasta la "Haute Ville", sinuosas y empinadas escaleras, para contemplar el panorama de las Bocas, el estrecho que separa Córcega de Cerdeña, donde mil y un islotes graníticos forman un laberinto que complica el paso de las embarcaciones. Las Bocas son unos de los puntos calientes del Mediterráneo.

En el otro lado del Estrecho, a tan sólo 9 millas, **Santa Teresa de Gallura** es la alternativa sarda a Bonifacio, menos espectacular pero

But, in most cases, it's best to keep on course for a further 50 miles up to the **Strait of Bonifacio**. And in this case, the temptation to stop off at the legendary Bonifacio in Corsica is irresistible.

STRAIT OF BONIFACIO

The white limestone cliffs that stretch from the **Madonetta** lighthouse, at the mouth, to the **Pertusato** lighthouse, which dominates the Strait, seem to act like a magnet and can be clearly spotted from many miles away. Arrival into the harbour is spectacular.

You should head up to the *Haute Ville*, through a maze of steep and winding steps, to marvel at the view of this body of water that divides Corsica and Sardinia, where hundreds of islets form a labyrinth that complicates the passage of boats. The Strait is one of the Med's most difficult channels to cross.

On the opposite side, just 9 miles away, **Santa Teresa di Gallura** is the Sardinian alternative to Bonifacio, less spectacular but still interesting.

Then we enter into quarried terrain, best to avoid if the weather forecast



Esculturas en las rocas de granito. Bocas de Bonifacio (dr.) y detalle del puerto de Alguero. / Sculptures in the granite rocks. Bonifacio Strait (dr.) And detail of the port of Alguero.

también interesante. Luego ya entramos en terreno minado, a evitar si la previsión es de mal tiempo, y especialmente de noche. En las Bocas, efecto Venturi, la escala Beaufort va siempre dos o tres puntos por encima de la fuerza anunciada, y el pasaje entre islas e islotes, con numerosos bajos, secas y arrecifes es siempre un ejercicio arriesgado.

El Archipiélago de la Maddalena, que lleva el nombre de la mayor de las islas, cuenta con joyas como **Budelli**, **Razolli**, **Santa María**, **Caprera**, playas únicas como la **Spiaggia Rossa**, **Cala Coticcio**, **Tahiti Beach**, y un sinfín de islotes menores que constituyen un espejo de agua singular e ideal para la práctica de la vela. Para navegar, y fondear en el conjunto del Archipiélago sardo, hay que obtener, previo pago, el permiso necesario en **Cala Gavetta**, capital de la Maddalena, un puerto pintoresco de escala obligatoria, ideal para el capítulo "intendencia" (www.lamaddalenapark.net). De hecho, todo este sector forma parte ya de la denominada **Costa Esmeralda**, que tiene su epicentro en **Porto Cervo**, e incluye un amplio inventario de marinas y puertos, **Porto Rotondo**, **Cala Volpe**, **Porto Marana**, **Golfo Aranci**, que en verano concentran una exclusiva flota de mega yates.

No vamos a enredar en los parajes de Porto Cervo. A continuación podremos emprender el descenso por la vertiente oriental de Cerdeña, seguramente su cara más recóndita y secreta.

Doblado el Cabo Bellavista, junto a **Arbatax**, pasando por **Porto Corallo**, y más abajo hasta el **Cabo Serrato** de nuevo una costa rectilínea y un tanto monótona, puntuada por algunas zonas lacustres como las que rodean la desembocadura del **Flumendosa**. Pero al fondo ya apuntarán los promontorios que puntúan el SE de Cerdeña y el **Capo Carbonara**. Todo este conjunto que incluye los islotes de Serpentara i dei Cavoli, atención con los bajos abundantes en la zona, constituye la "**Reserva Marina de Capo Carbonara**", con teóricas restricciones a la navegación que no siempre se aplican a rajatabla. Las playas que rodean los parajes de Carbonara son quizás las mejores de la isla, y la palma se la lleva la de **Timi Ama**, una lengua de arena finísima que se extiende entre el mar y la laguna de **Notteri**. Villasimius, entrando ya en el inmenso golfo de Cagliari, supone el alto ideal para explorar el lugar.

RECTA FINAL

Y entramos en la recta final de nuestro particular tour poniendo rumbo a **Spartivento**, difícil de franquear con viento de proa venga de donde venga, y como su nombre indica, aquí la dirección es tremadamente variable.

Antes, tras el **Capo di Pula** y las ruinas sumergidas de la fenicia Nora, bordearemos unas playas sumtuosas, las dunas de arena de **Chia**, garriga mediterránea junto a un azul caribeño. Camino de **Castelsardo**, el fondeo virgen de **Porto Malfatano** o la **Marina de Porto Teulada**, antes de encarar el **Cabo Teulada** y la **Isola Rosa** (Zona militar a evitar, ejercicios de tiro frecuentes). En el **Golfo de Palmas** aun otro fondeo destacable, **Porto Pino**, luego ya **Sant'Antioco**, una falsa isla, unida a tierra, y a partir de ahí toca

is bad and particularly at night. The Venturi Effect occurs in the Strait, meaning that the Beaufort Scale is always two or three points above the announced force. What's more, passage between the islands and islets, with numerous shallows, sandbanks and reefs, is always a risky exercise. The Maddalena Archipelago, which bears the name of the largest of the islands, includes gems such as **Budelli**, **Razolli**, **Santa María** and **Caprera**, outstanding beaches such as **Spiaggia Rossa**, **Cala Coticcio** and **Tahiti Beach**, and a host of smaller islets that make up a unique water surface that is perfect for sailing. For cruising, and anchoring off the islands, you first have to pay for a permit in **Cala Gavetta**, capital of Maddalena, a cute must-visit harbour that will make these red-tape obligations so much more pleasant (www.lamaddalenapark.net). In fact, this area is already considered to be the **Costa Esmeralda**, which has its epicentre in **Porto Cervo**, and boasts a wide range of marinas and ports, including **Porto Rotondo**, **Cala Volpe**, **Porto Marana** and **Golfo Aranci**, which in the summer draw in an exclusive fleet of superyachts.

However, we're not going to stick around the Porto Cervo area, but instead head down the eastern side of Sardinia, which is definitely its most hidden and undiscovered side.

Around Cabo Bellavista, next to **Arbatax** and past **Porto Corallo**, and then down to **Cabo Serrato**, we again find a straight and somewhat monotonous coastline, peppered with some lakes such as those surrounding the estuary of the **Flumendosa**. But in the background you'll make out the headlands of southeast Sardinia and **Capo Carbonara**. This region, which includes the Serpentara and Cavoli islets (beware of the many shallows in the area), makes up the **Capo Carbonara Marine Reserve**, with theoretical sailing restrictions that aren't always hard-and-fast rules. The beaches skirting Carbonara are quite possibly the best on the island, with the top honours going to **Timi Ama**, a strip of extra fine sand stretching between the sea and the **Notteri** lagoon.

Villasimius, now on the way into the immense Gulf of Cagliari, is an ideal stopover to explore the area.

FINAL STRETCH

And now we're into the final stretch of our unique tour, on course to **Spartivento**, which is somewhat difficult to cross with a headwind whichever approach you take. Its name in Italian says it all, literally translating as 'split the winds'. Just ahead of here, after **Capo di Pula** and the sunken ruins of the Phoenician town known as Nora, we'll skirt some sumptuous beaches and the **Chia** sand dunes, a Mediterranean scrubland backed by a Caribbean blue. On the way from **Castelsardo**, we'll come across the unspoilt **Porto Malfatano** anchorage and the **Marina Porto Teulada**, before coming face-to-face with **Cabo Teulada** and **Isola Rosa** (a military zone to be avoided, as there are often shooting exercises). Other great anchorages can be found in the **Golfo di**



El Golfo de Asinara tiene bastantes puertos, la mayoría grandes y otros más pintorescos como Castelsardo. / The Golfo de la Asinara has several ports, some major ones and other more picturesque ones such as Castelsardo.

remontar en parte el **Canale de San Pietro**, fondos escasos, y no siempre bien balizados, para acceder a **Carloforte**. Hoy en día es un destino que cotiza a la alza para las embarcaciones deportivas que hacen escala aquí camino de Sicilia, de Malta, o de Grecia, y como Alghero, equidistante de Mallorca, constituye una de las puertas de entrada de Cerdeña.

El pequeño puerto, excelente abrigo con modernas instalaciones como las de la **Marina Sifredi**, parece sacado de una postal, fachadas coloreadas, tonos pasteles junto al mar, palmeras y cuidadas terrazas en primera línea que ocultan un dédalo de callejuelas encaladas, iglesias barrocas, hacen de Carloforte un lugar fuera del tiempo.

En cuanto a la estación ideal para navegar en Cerdeña, pues desde Primavera, es decir Abril/Mayo, hasta Septiembre. La vertiente del Tirreno es más propensa a las calmas en verano, con excepción de las Bocas. Y a tener en cuenta que aun en pleno verano el Mistral puede soplar con fuerza de temporal. Hoy en día todos tenemos nuestras webs meteo favoritas, pero para las Bocas les recomiendo especialmente www.marine.meteofrance.com

Palmas, namely **Porto Pino**, and then **Sant'Antioco**, a man-made island connected to the mainland, and then on to the **Canale de San Pietro**, with shallow waters not always well marked out, until arriving at **Carloforte**. This is today an upcoming destination for yachts stopping off from Sicily, Malta or Greece, and just like Alghero is equidistant from Mallorca, making it an ideal starting point for trips around Sardinia. This small sheltered harbour, with modern facilities at **Marina Sifredi**, is picture postcard material, boasting multi-pastel façades, waterfront terraces hiding a labyrinth of whitewashed streets, and Baroque churches, all of which make Carloforte a timeless heaven.

As for the best season for sailing around Sardinia, we'd say from spring-time, i.e. April/May, until September. The Tyrrhenian watershed is more prone to calms in the summer, with the exception of the Strait of Bonifacio. Also bear in mind that even in the height of summer the Mistral can blow at storm force. We all have our favourite weather apps and websites, but for the Strait we'd recommend www.marine.meteofrance.com



“The Tall Ships Races” no recalará en Maó en 2016, pero sí en Coruña y Cádiz

LA REGATA DE LOS GRANDES VELEROS (“The Tall Ships Races”) volverá este año a surcar los mares españoles y portugueses con destino final en la ciudad de **La Coruña**, que tantas veces consiguió el difícil honor de ser puerto de recalada por méritos propios. También recalará en **Cádiz**, pero no en **Maó** (Menorca) como inicialmente anunciaron el Ayuntamiento de la capital menorquina y la Autoridad Portuaria de Baleares.

Quizá para compensar la pérdida de este evento el Ajuntament y Ports de Balears han suscrito un acuerdo de colaboración por el que un grupo de jóvenes de Maó (entre 18 y 25 años) seleccionados/as puedan participar en un taller educativo de dos días de duración a bordo del velero **Morgenstern** -de 48 metros de eslora- de forma que tendrán ocasión de vivir una de las etapas de la citada regata internacional. Los elegidos/as navegarán entre los puertos de Lisboa y Cádiz entre los días 24 y 31 de julio. En las bases se destacaba un requisito imprescindible: “tener vocación por el mar”.

El plazo para inscribirse finalizó el 23 de febrero y el coste de la inscripción eran 100 euros. En este precio se incluye el viaje, la pensión completa en el buque y el pertinente seguro.

Los jóvenes ayudarán en todas las actividades que la tripulación lleve a cabo en tierra, desde ceremonias hasta actividades deportivas.

“The Tall Ships Races” partirá de **Amberes** (Bélgica) el 10 de julio. Antes de llegar a **Cádiz** pasará por **Lisboa** (Portugal), en cuyo puerto estará del 22 al 25 de julio. La última ciudad que visitará será **La Coruña** del 11 al 14 de agosto.

NO MAHÓN STOP FOR TALL SHIPS RACE IN 2016, BUT LA CORUÑA AND CÁDIZ ARE ON ITINERARY. The Tall Ships Races will again cross Spanish and Portuguese seas this year with its final destination being the city of **La Coruña**, which has so often on its own merit achieved the difficult honour of being a port of call. It will also call at **Cádiz**, but not at **Mahón** (Menorca) as the town council and Balearic Port Authority had initially announced. Perhaps to compensate for the loss of this event, the council and the Port Authority have signed a partnership agreement whereby a group of young people from Mahón (between 18 and 25 years old) will be selected to take part in a two-day educational workshop aboard the 48-metre sailboat **Morgenstern**, meaning they'll be able to experience one of the legs of this famous international race. The chosen group will sail between the ports of Lisbon and Cádiz between 24 and 31 July. One vital requirement stood out in the terms of participation: “to have a calling for the sea”. The deadline for sign-ups ended on 23 February and registration fees were 100 euros. This price includes the journey, full board on the boat and the relevant insurance. The young sailors will assist with all activities that the crew carry out ashore, from ceremonies to sports activities. The Tall Ships Races will set off from **Antwerp** (Belgium) on 10 July. Before reaching **Cádiz**, it will pass by **Lisbon** (Portugal), where the boats will berth from 22 to 25 July. The last city on the itinerary will be **La Coruña** from 11 to 14 August.

D.N.C.
interiors
inspired innovations



Joinery

Finishing

Stone

Fabric

Design

visualise, create, maintain exclusive interiors

Contact: Dawn Allan 670 011 942 Email: dnc@dncinteriors.com [/dncservices](https://www.facebook.com/dncservices) www.dncinteriors.com

Palma - Barcelona - Cartagena



Techno Craft

info@technocraftsl.com
www.technocraftsl.com
Palma de Mallorca
+ 34 971 213 642

Custom Scaffold
Yacht Containment Systems
Fixtures and Fittings

Surge una nueva tendencia escandinava en las zonas más “cool” de Palma

TEXTO: DANIELL BERCLOUW / FOTOS: ARCHIVO

EXPLORA EL LABERINTO DE CALLES que conforman el casco antiguo de Palma o aventúrate en el barrio de Santa Catalina, *cool* y poco convencional, y te parecerá evidente que la ciudad ha estado experimentando un resurgimiento con estilo. Este resurgimiento se inició hace diez años con la apertura de los primeros hoteles boutique de la ciudad y ha ido ganando impulso desde entonces. Los edificios públicos han sido restaurados, fachadas históricas han recuperado su antigua gloria y se están produciendo cambios muy interesantes en lo que se refiere a los hoteles y las zonas comerciales de la ciudad. Muchos de estos cambios parecen tener un distingible estilo escandinavo. Ya estés caminando por el arbolado Paseo del Born, serpenteando por las tortuosas calles del bello centro histórico de Palma o dando un descanso a tus pies mientras disfrutas sin prisas de una bebida refrescante en el pintoresco Portitxol, podrás descubrir toques del *Scandinavian Cool* en todas las zonas de moda de Palma.

Era hora de que examináramos más de cerca cómo la pequeña Palma está adoptando cada vez más la elegancia y sofisticación de una gran ciudad.

EL CONSTANTE AUMENTO DE LA POPULARIDAD DE MALLORCA

Mallorca, una de las islas más visitadas de España, sigue siendo uno de los lugares favoritos para los inversores, los compradores de segunda vivienda y los turistas. Con 300 días de sol al año, aguas de color turquesa, playas sin contaminar y palmeras mecidas por el viento, ¿qué más se puede pedir? Si examinamos solamente las estadísticas del último mes de julio, veremos

UPSURGE IN SCANDINAVIAN COOL IN THE HEART OF PALMA. Explore the maze of streets that make up the old town of Palma, or venture into cool and quirky Santa Catalina, and it's clear that the city's been undergoing a stylish resurgence. This revival started ten years ago with the opening of the city's first boutique hotels and has been gaining momentum ever since. Public buildings have been restored, historic façades have been brought back to their former glory, and exciting things are happening to the city's hotel and shopping scenes. Many of these changes seem to have a distinct Scandinavian flair. Whether you're strolling along the tree-lined Born, meandering around Palma's pretty historic centre, or relaxing your feet and nursing a cold drink in picturesque Portitxol, there are splashes of Scandinavian Cool to be discovered in all of Palma's hot spots. It's about time we took a closer look at how petite Palma is becoming increasingly big-city chic.

THE RISE AND RISE OF MALLORCA'S POPULARITY

Mallorca, one of Spain's most visited islands, remains a top favourite for investors, second home buyers and tourists alike. With 300 days of sunshine a year, turquoise waters, pristine beaches and waving palm trees, what's not to love? Looking at last July alone, 2,130,467 foreign tourists





Rialto Living dispone de 800 metros cuadrados en dos plantas dedicadas a la moda, a la comida y al diseño de interiores. / Rialto Living boasts 800 square metres of fashion, food and interior design across two floors.

que 2.130.467 turistas extranjeros (1) aterrizaron en Mallorca en busca de días soleados y la emoción de un trepidante centro urbano. Y que varios de estos turistas decidan permanecer más tiempo en su visita no es sorprendente. Nada menos que el 24 % de la población total de la ciudad (2) se compone de personas que han dicho adiós a su país de origen para empezar de nuevo en la fascinante capital de Mallorca.

A finales de la década de los 90, ocasionalmente se bromeaba con que Mallorca era el 17º Estado Federal de Alemania debido al elevado número de alemanes que habían venido a vivir en la isla. Las muchas empresas dirigidas por ingleses en Palma son la prueba de que existe una representación británica igualmente elevada. La ciudad se ha convertido cada vez más en un destino popular para los europeos del norte que desean trasladarse a climas más cálidos; y ahora Mallorca es una opción atractiva, con su relajado estilo de vida y excelente infraestructura. Desde 2013, el número de turistas suecos y el número de compras de viviendas han estado creciendo de manera significativa, y en 2014 se registró un aumento de no menos del 30 % (3). Esta afluencia de ciudadanos escandinavos ha hecho que la ciudad tenga una agradable influencia de sofisticación y estilo nórdicos.

(1) landed in Mallorca looking for sun-drenched days and the thrills of a vibrant city centre. And that a number of those holidaymakers decide to make their visit a little more permanent is hardly surprising. No less than 24 percent of the city's overall population (2) is made up of people who have said goodbye to their home country to start anew in Mallorca's mesmerising capital.

During the late 90s, Mallorca was occasionally jokingly referred to as the "17th Federal State of Germany", due to the high number of Germans that had come to live on the island. The many English-run businesses in Palma are proof of an equally strong British contingency. The city has increasingly become a popular destination for Northern Europeans wanting to relocate to warmer climes, making Mallorca an attractive choice with its easy lifestyle and excellent infrastructure. Since 2013, the number of Swedish tourists and property purchases have been growing significantly, and 2014 saw a rise of no less than 30% (3). This influx of Scandinavian nationals has resulted in the city getting a much celebrated injection of Nordic sophistication and style.

UNA PRECIOSA INYECCIÓN DE LA SUTIL GRACIA ESCANDINAVA

Klas Käll y **Barbara Bergman**, la pareja de diseñadores responsables de la tienda de moda más grande y apasionante de la ciudad, **Rialto Living**, había estado visitando Mallorca durante 20 años antes de decidir establecerse aquí permanentemente. Bergman comenta lo siguiente: "Al principio era Klas quien estaba más interesado en venir a vivir aquí. Era uno de los tres fundadores y diseñadores de la marca global Gant y viajaba mucho por motivos de trabajo. Volvía a casa después de los viajes de negocios a Italia en invierno y decía lo mucho que le gustaba poder tomarse un café fuera, sabiendo que en Estocolmo haría frío y el día sería oscuro y gris".

Su emporio de tesoros selectos incluye 800 metros cuadrados en dos plantas dedicadas a la moda, a la comida y al diseño de interiores, en un auténtico palacio al lado del Paseo del Born. Cuando Bergman y Käll compraron el local, este no había sido objeto de ninguna reparación desde 1911 y en su renovación del siglo XXI se incluyó la restauración de algunas de las características arquitectónicas originales de este edificio de estilo barroco.

Otra pareja sueca, **Johanna** y **Mikael Landström**, no fueron solamente quienes inyectaron nueva vida al superelegante **Hotel Portixol** en 1999, un emblemático edificio blanco y cuadrado construido en los años 50 y que emerge con orgullo a medida que te aproximas, sino que además iniciaron la transformación que ha afectado y cambiado completamente a la pequeña y anteriormente adormecida localidad pesquera conocida como **El Molinar**. Esta zona ha sufrido un cambio completo en los últimos años y ahora es uno de los mejores lugares de la ciudad para sentarse a saborear mariscos o disfrutar un cóctel delicioso. Hay casas pintorescas que se han convertido en elegantes bares y restaurantes, donde la gente más cool de la ciudad se reúne en un día soleado, con grandes gafas de sol y elegantes sombreros de inspiración sesentera, para enfocar sus caras estratégicamente hacia el deslumbrante sol de la tarde.

Otra metamorfosis está teniendo lugar en la zona de **Son Espanyolet**, justo detrás del animado barrio de Santa Catalina. Aquí los Landströms han reformado y renovado completamente el **Palma Sport & Tennis Club**, que fue construido por el arquitecto **Francesc Mitjans** de Barcelona, famoso entre otros por la construcción del estadio de fútbol **Camp Nou**. El edificio del club ha mantenido su encanto de los años 60 mientras realizaban las renovaciones utilizando técnicas más sostenibles y contemporáneas. No solamente eso, la creación de este oasis verde en el centro de la ciudad ha impulsado las ventas de apartamentos cercanos a medida que la zona se convierte en una de las zonas más de moda de la ciudad. En el enrevesado casco antiguo de Palma está el **Hotel Cort**, de propiedad sueca, que ocupa el espacio de doble altura de lo que fue anteriormente un establecimiento bancario, actualmente un joint venture entre el empresario gastronómico **Ramón Andreu** (Tast Group) y los suecos **Ture Stendahl** y **Joachim Odqvist**. Las suites de elegante estilo náutico hacen ostentación de restos de naufragios y objetos provenientes del mar, por ejemplo tablas de surf usadas y modelos de veleros. La atracción principal, sin embargo, es la zona del bar y restaurante del hotel, que dan directamente a la bella Plaza de Cort. Aquí los suelos de baldosa morisca, las

A LOVELY INJECTION OF SCANDINAVIAN FLAIR

Klas Käll and **Barbara Bergman**, the design-duo behind the city's biggest and most exciting lifestyle store, **Rialto Living**, had been visiting Mallorca for 20 years before deciding to settle here permanently. Bergman comments: "At first it was more Klas who wanted to move here. He was one of the three founders and designers of the global Gant brand and travelled a lot for work. He'd come back home from Italian business trips in winter saying how much he loved being able to drink a coffee outside, as in Stockholm it would be cold, dark and grey".

Their emporium of handpicked treasures include 800 square metres of fashion, food and interior design across two floors of a bona fide palace off the Passeig des Born. When Bergman and Käll bought the property it hadn't been fixed up since 1911, and their 21st century renovation included the restoration of some of the original architectural features of this Baroque-style building.

Another Swedish couple, **Johanna** and **Mikael Landström**, were not only the ones who breathed new life into the über-stylish **Hotel Portixol** back in 1999, the iconic white, fifties-built boxy building which proudly stands out as you approach it, but also started the transformation which has swept over the formerly sleepy, little fishing village known as **El Molinar**. This area has seen a complete change in recent years and is now one of the city's coolest places to sit down for a seafood lunch or sip on a delectable cocktail. Colourful villas have been converted into stylish bars and restaurants, and the city's cool crowds flock here on a sunny day to wear big shades and hip hats, and strategically point their faces at the dazzling afternoon sun.

Another metamorphosis is taking place in the area of **Son Espanyolet**, just behind lively Santa Catalina. Here the Landströms have totally refreshed and refurbished The **Palma Sport & Tennis Club**, which was built by Barcelona architect **Francesc Mitjans**, among others famous for the **Camp Nou** football stadium. The club's building has kept its charm from the 60s, while being revamped using more sustainable and contemporary techniques. What's more, the creation of this green oasis in the middle of the city has spurred on sales of nearby apartments as the area becomes one of the hottest addresses in town.

In Palma's meandering old town, there's the Swedish owned **Hotel Cort** occupying the double-height space of a former banking hall, a joint venture between Majorcan gastronomic entrepreneur **Ramón Andreu** (Tast Group) and Swedish **Ture Stendahl** and **Joachim Odqvist**. The nautical-chic suites boast island-inspired flotsam and jetsam, like used surfboards and models of sail yachts. The pièce de résistance, however, is the hotel's bar and restaurant area which spills out into pretty Plaça Cort. Here Moorish tiled floors, antique chandeliers and heavy leather sofas set a stunning scene. Stendahl and Odqvist are also partly behind the sumptuously styled **Hotel Tres**, another city-centre gem. Built on the remains of a 16th-century merchant's palace,

NAUTI PARTS
PUERTO PORTALS - PORT ADRIANO - SON BUGADELLES
CALL (+34) 971 677 730

OFFICIAL DEALER **SEADOO**

WHERE THE FUN STARTS

OFFICIAL DEALER **SEABOB**

NAUTIPARTS@YAHOO.COM | WWW.NAUTI-PARTS.COM

SEABOB JETLEV-FLYER GoPro OAKLEY CONNELLY JETPILOT EGRET
gocycle AQUA LUNG Aquaglide X-JETPACKS FlyBoard proline THULE CWB BOARD CO.

nautiel service

Temporary Protections
Detailing and more

- Post refit detailing
- Exterior cleaning
- Interior Disinfection & deodoration

Palma – Barcelona – Valencia
Tel. 629 30 78 90
palma@nautiel.es
www.nautiel.es

lámparas de araña antiguas y los sofás de cuero grueso componen un escenario impresionante. Stendahl y Odqvist son también en parte responsables del suntuosamente elegante **Hotel Tres**, otra joya del centro de la ciudad. Construido sobre los restos del palacio de un comerciante del siglo XVI, este lujoso hotel cuenta con un arco de entrada impresionante y en él se combinan los colores blancos brillantes con elaboradas columnas y techos de vigas. El último hotel boutique de moda es el **Palma Suites**, creado por el arquitecto sueco **Peter Ödlund**. Sus muchos viajes le llevaron a la isla hace más de diez años, que es cuando, según sus palabras "me enamoré del lugar. Un día de invierno en Palma es como un buen día de primavera en Suecia. Inmediatamente supe que algún día me gustaría vivir aquí (4)". Con muchos edificios de la Edad Media, y ubicado justo en el corazón del casco antiguo, Palma Suites abrió sus puertas en mayo de 2013. Las suites son amplias y luminosas, decoradas con buen gusto y combinan la simplicidad escandinava con colores, accesorios y arte mediterráneos.

Lo más nuevo de la cosmopolita oferta comercial de la ciudad es el encantador **PalmaDog**, que abrió sus puertas el año pasado y que está a tiro de piedra del Borne antes mencionado. El propietario sueco **Ulf Bernström** ha logrado que todos los artículos de su tienda sean de origen artesanal y provenientes de todos los rincones del mundo, lo que permite a los perritos de Palma desfilar con collares teñidos a mano originales de Nueva York o acurrucarse en canastas tejidas a mano y con cojines fabricados con la tela típica de Mallorca conocida como *llengües*.

UN FUTURO BRILLANTE Y ELEGANTE POR VENIR

Mucha gente sabe que la hermosa Palma, una ciudad que cuenta con una arquitectura del siglo XVI y una cultura ancestral, es notablemente diferente al ruido constante de Magaluf y S'Arenal, pero el hecho de que ahora también rezume estilo es algo a lo que solamente ahora estamos empezando a acostumbrarnos. En los últimos años se han visto numerosas inauguraciones de locales nuevos dentro de edificios históricos en los que se combina lo antiguo y lo nuevo, que emparejan estéticamente estructuras contemporáneas con palacios centenarios. Aunque la comunidad sueca es relativamente pequeña, ha invertido decenas de millones de euros solamente en el casco antiguo. Al contrario que las empresas de reclamo artificioso de la isla, establecidas por otros turistas que han decidido quedarse a vivir, la comunidad sueca lo ha hecho especialmente bien al combinar la simplicidad escandinava con patrones tradicionales y autenticidad rústica, creando así un estilo que no solo es único sino que también honra el lugar del que se han enamorado y que ahora llaman su hogar. Esta nueva tendencia de estilo en la isla da como resultado una experiencia de gran ciudad pero tranquila y relajada, y con un atractivo que perdura todo el año.

¿Quién iba a pensar que el ardiente deseo de los escandinavos por días soleados daría lugar a una unión tan perfecta de estilos opuestos?



1) "A quarter of Spain's July tourism was in the Balearics ", 21-08-2015, Majorca Daily Bulletin.

2) "Half the Population of Palma were not born in the Balearics ", 03/09/2013.

3) "Schweden kaufen verstärkt Mallorca-Immobilien", 06- 04-2015, Mallorca Magazin.

4) "A Paradise for Snow Birds", 28-11-2013, revista de a bordo de lujo de SWISS International Airlines.



En el enrevesado casco antiguo de Palma está el Hotel Cort, de propiedad sueca. / In Palma's meandering old town, there's the Swedish owned Hotel Cort.

this upscale hotel features an impressive arched entrance and mixes bright whites with elaborate pillars and beamed ceilings. The newest boutique hotel on the block is **Palma Suites**, set up by Swedish architect **Peter Ödlund**. His many travels took him to the island more than ten years ago which is when he "fell in love with the place. A winter's day in Palma is like a good spring day in Sweden. I knew at once I'd like to live here one day (4)". Featuring many buildings from the Middle Ages - and located right in the heart of the Casco Antiguo - Palma Suites opened its doors in May 2013. The suites are light and airy, tastefully designed, combining Scandinavian simplicity with colourful Mediterranean fittings, textiles and art.

The latest addition to the city's cosmopolitan shopping scene is the delightful **PalmaDog** which opened its doors last year and can be found a hop, skip and a jump away from the aforementioned Borne. Swedish owner **Ulf Bernström** has hand-sourced all items in store from all corners of the globe, enabling Palma's pooches to parade in hand dyed collars from New York or indeed curl up in handwoven baskets which feature cushions made from the typically Mallorcan llengües fabric.

A BRIGHT AND STYLISH FUTURE AHEAD

Plenty of people know that beautiful Palma, a city that boasts 16th-century architecture and age-old culture, is a far cry from the newly developed noise of Magaluf and S'Arenal, but the fact that it now also oozes style is something we're only just starting to get used to. The last few years have seen several new openings in historic buildings blending old and new, aesthetically pairing contemporary structures with centuries-old palaces. Although the Swedish community is relatively small, it has invested tens of millions euros in the old town alone. Up against the island's gimmicky businesses set up by other tourists-that-have-decided-to-stay, they get it right by combining Scandinavian simplicity with traditional patterns and rustic authenticity, thus creating a style which is not only unique, but also honours the place they have fallen in love with and now call home. This new wave of cosmopolitan island-chic adds up to a big-city experience on an easy-going, small-town scale, with year-round appeal.

Whoever would have thought that the Scandinavians' craving for sunshine would result in such a perfect marriage of opposing styles?



1) "A quarter of Spain's July tourism was in the Balearics", 21-08-2015, Majorca Daily Bulletin.

2) "Half the Population of Palma were not born in the Balearics", 03-09-2013.

3) "Schweden kaufen verstärkt Mallorca-Immobilien", 06-04-2015, Mallorca Magazin.

4) "A Paradise for Snow Birds", 28-11-2013, Luxury in-flight magazine of SWISS International Airlines.



TWEN

TY TWELVE

20
TWENTY TWELVE
12

DATOS

PRODUCCIÓN
QUITO

BOTELLA,
MANUFACTURA ALCOHÓLICA
CANTERAS

La elaboración manual, con el uso de
máquinas de destilación. Especial
gama de destilaciones de mazorca
y panela. Una mezcla de mazorca
y panela.

Es Fangar: una joya ecológica en el corazón de Mallorca

La mayor biofinca de Baleares abre sus puertas para ti

TEXTO: BERNAT GARAU / FOTOS: ARCHIVO FANGAR

MALLORCA NO ES SÓLO SU COSTA. Aunque la mayor parte de los miles de turistas que visitan la isla año tras año lo hacen atraídos fundamentalmente por sus hermosas playas, sus remotas calas, sus aguas transparentes, sus idílico clima y sus excelentes condiciones para la navegación, lo cierto es que si nos alejamos un poco de la costa, el corazón de Mallorca nos depara secretos que vale mucho la pena conocer.

Uno de ellos, sin duda, es la finca Es Fangar, todo un remanso de paz, naturaleza, historia, respeto a la tradición y el medio ambiente y excelencia en el cultivo y elaboración de vino, aceite y otros productos naturales, así como en la cría de caballos de pura raza para la competición. Con una extensión de 1.000 hectáreas, se trata de la biofinca más grande de Baleares y uno de los latifundios continuos más extensos de Mallorca, y todo lo que se hace en el interior de este recinto cumple los más elevados estándares ecológicos y de protección del medioambiente. Incluso, una parte importante de su territorio forma parte de una reserva natural protegida. Asimismo, Es Fangar tiene a sus espaldas una interesantísima y

ES FANGAR: AN ECO-FRIENDLY BEAUTY IN THE HEART OF MALLORCA. Mallorca is not just about the coast. Although the millions of tourists that visit the island year after year are mostly attracted by its beautiful beaches, off-the-beaten-track coves, crystal-clear waters, idyllic climate and excellent sailing conditions, if you head inland just a little bit, the heart of Mallorca beholds many secrets that are well worth discovering.

One of them, without any doubt, is the Es Fangar finca, a true haven of peace, nature, history and tradition, where excellent eco-friendly wines, oils and other delicacies are produced and thoroughbred race-horses are reared. Stretching over 1,000 hectares, it's the largest bio-finca in the Balearics and one of the most extensive estates in Mallorca. Everything carried out on this site complies with the highest ecological and environmental protection standards, and a major section of its land even forms part of a protected nature reserve. What's more, Es Fangar boasts an extremely interesting and varied



*Los caballos son una de las razones de ser de Es Fangar. / Horses are one of the *raisons d'être* of Es Fangar.*

dilatada historia, al tratarse de una propiedad rural documentada desde el siglo XIV, y cuenta con varias construcciones de gran interés histórico y arquitectónico perfectamente restauradas.

CABALLOS TOP EN EL MEJOR ENTORNO

Los caballos son una de las razones de ser de Es Fangar. A lo largo de los siglos, la finca ha mantenido una estrecha relación con estos animales, que desde épocas muy remotas han corrido por sus praderas. Antes de la aparición de los vehículos y la maquinaria agrícola a motor, llegaron a poblar la finca 400 caballos, que se utilizaban para el transporte y las labores del campo.

La relación entre Es Fangar y la especie equina dio un salto cualitativo en 2007, cuando llegaron a la finca los primeros caballos de la raza hanoveriana, una de las más apreciadas del mundo. Nadie podía imaginar en aquel momento que, con el tiempo, Es Fangar se convertiría en una importante filial de la **Asociación Oficial de Cría de Hannoverianos**. La finca cuenta actualmente con un centenar de estos excelentes caballos, que tienen a su disposición 450 hectáreas de terreno en un entorno privilegiado en el que disfrutan de la máxima calidad del aire, los pastos y las condiciones climáticas. Allí, son criados y entrenados por especialistas

history, thanks to being a rural property recorded since the fourteenth century, and has several lovingly-restored buildings of great historical and architectural interest.

EXCELLENT HORSES IN A STUNNING SETTING

Horses are one of the *raisons d'être* of Es Fangar. For centuries the finca has held close ties with these animals, which since distant times have roamed on its meadows. Before the advent of vehicles and engine-powered agricultural equipment, up to 400 horses would be kept here and used for transport and farming. The relationship between Es Fangar and our equine friends made a quantum leap in 2007, when the finca first welcomed in some Hanoverian horses, one of the most prestigious breeds in the world. Nobody back then would have imagined that with the years Es Fangar would become an important branch of the official **Hanoverian Breeders' Association**. The estate today has around one hundred of these excellent horses, which live on 450 hectares of land in a privileged setting where they enjoy the very best quality of air, pastures and climate conditions. They are bred and trained by extremely well qualified and experienced specia-



ONE COMPANY...ONE COMPLETE SERVICE

CREW | TRAINING | CHARTER | BROKERAGE

the bespoke yachting company in the heart of palma

t: +34 971 677 154

brokerage & charter

jim@bluewateryachting.com

cissi@bluewateryachting.com

training & crew

palma@bluewateryachting.com

crewpalma@bluewateryachting.com

www.bluewateryachting.com

bluewater

ANTIBES • DAVOS • HONG KONG • MIAMI • MOSCOW • PALMA



HYBRID

the ultimate communication solution



Communications



Data Management



IT & Networks



Content

Big data connectivity anywhere!

- Means no excuses NOT to get the whole family afloat.
- There is no need to put business on hold...
- or to stop enjoying TV, news and social networking.
- Seamless and simultaneous connections that perfectly synchronise satellite and land connectivity.
- Combined connections make a 200 Mbps connection possible.
- Control your data - secure, select, monitor and manage.
- Our reliable network & IT system creates the core foundation.

HYBRID offers close to 100% uptime, with built in redundancy, huge bandwidth and low running costs, from yachting's leading and most experienced independent communications integrator.



technology to connect people globally

e3s.com

Europe t: +34 971 40 42 08

info@e3s.com

USA t: +1 760 481 3240

sobradamente experimentados y cualificados, con las mejores infraestructuras a su disposición y observando los estándares más exigentes, en línea con las directrices de la **Federación Ecuestre Alemana**. Como resultado, Es Fangar se ha convertido en toda una referencia en la cría y doma de caballos de pura raza entrenados y educados a conciencia para competir a nivel internacional. No en vano, la finca acogerá, del 29 de septiembre al 10 de octubre, un prestigioso certamen ecuestre internacional con presencia de jinetes de primer nivel, en el que se podrá disfrutar de diversas pruebas y exhibiciones protagonizadas por los espectaculares ejemplares equinos de Es Fangar.

A pesar de criar y entrenar a caballos que están entre los mejores del mundo, en Es Fangar no se descarta ningún animal, ni por edad ni por ninguna otra razón. Allí, los caballos son tratados con exquisitez durante todas las etapas de su vida, desde el primer día hasta el último.

VINO, ACEITE, ALMENDRAS Y FRUTAS

Con la misma filosofía de sostenibilidad, respeto al medio ambiente y búsqueda de la excelencia que caracteriza la cría caballar de Es Fangar, la finca también se dedica al cultivo y elaboración de diferentes productos naturales de producción ecológica. Destaca, en este punto, la viticultura y elaboración de vinos, uno de los orgullos de Es Fangar.

El cultivo de la vid forma parte de la identidad de Mallorca desde tiempos

antiguos, con las mejores variedades de uva cultivadas en las mejores listas, con las mejores instalaciones disponibles y en cumplimiento con los más demandantes estándares, en consonancia con las **German Equestrian Federation** guidelines. Como resultado, Es Fangar ha convertido en todo un referente en la cría y doma de caballos de pura raza, criados y educados con conciencia para competir a nivel internacional. No es de extrañar, pues, que la finca acogerá del 29 de septiembre al 10 de octubre un prestigioso certamen ecuestre internacional con la presencia de jinetes de primer nivel, en el que se podrán disfrutar de diversas pruebas y exhibiciones protagonizadas por los espectaculares ejemplares equinos de Es Fangar.

Despite breeding and training some of the best horses in the world, no animal is ever rejected at Es Fangar for its age or for any other reason. Horses there are treated with the utmost care throughout all stages of their lives, from the first day to the last.

WINE, OIL, ALMONDS AND FRUITS

With the same philosophy of sustainability, respect for the environment and quest for excellence that characterises the horse breeding at Es Fangar, the finca also grows and prepares a range of eco-friendly products. One stand-out activity is winemaking, of which Es Fangar is particularly proud.

Growing grapevines has formed part of Mallorca's identity since



La viticultura ecológica y elaboración de vinos, uno de los orgullos de Es Fangar. / One stand-out activity is winemaking, of which Es Fangar is particularly proud.



Los frutos son cuidadosamente seleccionados para producir un aceite de la máxima calidad y con un sabor único, elaborado con métodos ecológicos. / The olives are then carefully selected to make an excellent oil with a unique taste, produced using ecological methods.

de los romanos, y las tierras de Es Fangar no han sido una excepción. Actualmente, la finca cuenta con 36 hectáreas de viñedos gestionados por expertos enólogos que elaboran, a partir de variedades autóctonas de uva, caldos de máxima calidad reconocidos a nivel internacional, tanto tintos como blancos y rosados, bajo la DO Pla i Llevant. La ubicación de los cultivos en medio de un paisaje montuoso es uno de los secretos de su éxito, pues disfruta de un microclima ideal para la producción vinícola. Otro producto que no podía faltar en Es Fangar es el aceite, otra de las señas de identidad del Mediterráneo. La finca cuenta con cultivos de las variedades locales Arbequina y Picual, además de las menos conocidas Serrana y Villalonga. Los frutos son cuidadosamente seleccionados para producir un aceite de la máxima calidad y con un sabor único, elaborado con métodos ecológicos.

Asimismo, en Es Fangar también se cultivan otros productos, como almendras (cuyos árboles llenan de color el paisaje de la finca al florecer), albaricoques, ciruelas, manzanas, peras, naranjas, limones, mandarinas, granadas,

Roman times, and the terroirs of Es Fangar are no exception. The estate currently has 36 hectares of vineyards run by expert oenologists who use local grape varieties to produce some really top-quality wines recognised on an international level, be they reds, whites or rosés, with the Pla i Llevant designation of origin. The location of the vines in the heart of a hilly landscape is one of the keys to success, as the finca enjoys an ideal microclimate for wine production. Another product that couldn't go amiss at Es Fangar is olive oil, yet another hallmark of the Mediterranean identity. The estate grows local Arbequina and Picual varieties, as well as the less well-known Serrana and Villalonga ones. The olives are then carefully selected to make an excellent oil with a unique taste, produced using ecological methods.

Other products are also grown at Es Fangar, such as almonds (whose trees when in bloom flood the finca with colour), apricots,



Dan ganas de visitar Es Fangar. Por el módico precio, la finca organiza tours de una hora y media de duración. / There are many reasons to visit Es Fangar. For the modest price, the finca holds ninety-minute tours.

aguacates o melones. Con ellos, la finca elabora confituras, zumos naturales y otros productos, como un aceite de almendras muy apreciado.

Al igual que sucede con la producción vinícola y aceitera, las cosechas de estos frutos son reducidas en línea con su filosofía ecológica, aunque los productos elaborados con ellos pueden comprarse en la propia finca, por internet o en tiendas especializadas. También pueden degustarse en unos pocos restaurantes selectos de la isla, la Península y Suiza.

CÓMO VISITAR ES FANGAR

Dan ganas de visitar Es Fangar, ¿verdad? Por el módico precio de 25 euros por persona, la finca organiza tours de una hora y media de duración, en el transcurso de los cuales daremos una vuelta por la posesión y podremos apreciar los caballos, los viñedos, los olivos, los árboles frutales e incluso adentrarnos en la reserva natural. Además, la visita a la pequeña tienda de la finca nos permitirá llevarnos una muestra de los magníficos productos naturales que se elaboran en Es Fangar. Para completar la visita, por otros 25 euros por persona es posible contratar una cata de vinos, durante la cual nos explicarán los secretos de la elaboración de los excelentes caldos que produce la finca. Y si nos hemos quedado con ganas de más y podemos permitirnoslo, siempre podemos alquilar alguna de las tres exclusivas villas de lujo que Es Fangar pone a nuestra disposición para pasar unos días en este idílico lugar. El precio por día es de 400 euros las villas pequeñas y 1.000 euros la grande.

plums, apples, pears, oranges, lemons, mandarins, pomegranates, avocados and melons. With them the finca products jams, juices and other products, including a very sought-after almond oil.

As with the wine and oil production, harvests are small-scale to keep in line with the estate's environmental philosophy, although the products can be purchased on site, online or at specialist stores. They are also on the menu of a few select restaurants in Mallorca, the Spanish mainland and Switzerland.

VISITING ES FANGAR

There are many reasons to visit Es Fangar, wouldn't you agree? For the modest price of 25 euros, the finca holds ninety-minute tours around the estate, where we can see the horses, the vineyards, the olive trees, the orchards and even some of the natural reserve. And a visit to the small shop on site means we can take some of the magnificent natural products home with us. To round off the tour, for an extra 25 euros per head it's possible to arrange a wine-tasting session, where we'll be told about the secrets behind the excellent wines made at Es Fangar.

And if we're keen for more and our wallets can stretch to it, we can always rent one of the three exclusive luxury villas at Es Fangar to spend a few days in this idyllic setting. The daily rate is 400 euros for the smaller villas and 1,000 euros for the larger one.



MORE THAN A MARINA, IT'S A WAY OF LIFE



PRIVILEGED LOCATION ENJOY IBIZA MODERN FACILITIES MEDITERRANEAN LIGHT INNOVATIVE MOORINGS
COMFORT FIVE STAR MARINE SERVICES EXCLUSIVE SPECIALLY EQUIPPED FOR SUPERYACHTS RELAXED
ATMOSPHERE SHOPPING & DINING HOT SPOT MAGIC NIGHTS LIO CLUB CABARET SMILES TRADE ZONE
FASHION DESTINATION PERSONAL CARE NICE SUNSETS SHUTTLE FOR CLIENTS PRIVACY PROFESSIONAL
NAUTICAL SERVICES UNFORGETTABLE MOMENTS FULL CONCIERGE SERVICE ALL DREAMS COME TRUE



MARINAIBIZA
SETTING SAIL FOR EXCELLENCE

info@marinaibiza.com

★★★★
www.marinaibiza.com



Renovarse o morir. Cualquiera que frecuente con cierta regularidad el Mercado del Olivar de Palma conoce bien de lo que estamos hablando. La antigua pescadería (que parecía haberse salvado de la "modernez" reformista que afectó a toda la planta baja del mercado), ha reconvertido una cuarta parte de sus puestos en bares de picoteo de productos gastronómicos del mar de gran calidad.

Sushi, ostras y champagne entran en los mercados tradicionales de Palma

TEXTO: JUAN A. FUSTER / FOTOS: CATHARINA GRUNFELD

DONDE OTRORA HABÍA una "piedra clásica" con el pescado del día de toda la vida, hoy podemos degustar ostras, caviar, sushi, tartar de atún rojo, erizos de mar, marisco, carpaccio de gambas, etc. exquisiteces que se sirven en plan picoteo, acompañadas con champagne francés, cava y otros caldos de excelente factura.

SUSHI, OYSTERS AND CHAMPAGNE TAKE HOLD IN PALMA'S TRADITIONAL MARKETS. You have to keep up with the times to keep your head above water. Anyone who frequents the Mercado del Olivar in Palma will know what we're talking about. The former fishmongers (which seems to have been saved from the refurb-hungry "modernness"



La antigua pescadería de El Olivar ha reconvertido una cuarta parte de sus puestos en bares de picoteo de productos gastronómicos del mar de gran calidad. / The former fishmongers at The Olivar market has reconverted a quarter of its stalls into eateries serving first-rate seafood.



Están empezando a funcionar bien los Food Truck's, las auto caravanas rodantes, reconvertidas en mini restaurantes. / Another trend taking off at the moment are Food Trucks, those mobile street restaurants.

La iniciativa no entusiasma a todo el mundo, pero lo cierto es que va a más y ya se está extendiendo al resto de este mercado, hasta el punto de que, en la nave central de la planta baja, donde tradicionalmente había puestos de frutas y verduras hoy se vende vino de alta gama o se desecha comida preparada y platos para degustación.

Durante los fines de semana, viernes y sábado al mediodía, la demanda se desborda. Esos días, normalmente "weekends" o vísperas de festivos, los nuevos puestos están a tope de clientes. Una clientela variopinta local, nacional y europea, (especialmente alemanes y escandinavos) con poder adquisitivo que disfrutan de un aperitivo exquisito, exótico y cíertamente distinto entre aromas "salvajes" de pescado y marisco.

El resto de los días de la semana la demanda decrece, hecho éste que desalienta a nuevos emprendedores a instalar sus "paradas", por el riesgo que implica una inversión de estas características en el caro pulmón gastronómico de la ciudad.

that affected the entire ground floor of the building) has reconverted a quarter of its stalls into eateries serving first-rate seafood.

Where once there was a 'filleting slab' with fresh fish of the day, we can now savour oysters, caviar, sushi, bluefin tuna tartare, sea urchins, shellfish, prawn carpaccio, and so on, served as tapas and accompanied by French champagne, cava and outstanding wines.

The change hasn't impressed everyone, but the truth is that it's extending to the rest of the market, to the extent that in the central hall on the ground floor – where traditionally there were fruit and veg stalls – you can now buy high-end wines or pre-prepared culinary delights.

At lunchtime on Fridays and Saturdays the demand is huge. Likewise on evenings before a public holiday, these new stalls are heaving with customers. An eclectic mix of locals and moneyed Europeans (particularly Germans and Scandinavians) who like to enjoy an exquisite, exotic and truly different aperitif amidst wafts of fish and seafood.

Demand is lower during the rest of the week, which somewhat deters new entrepreneurs from setting up a stall, given the risk involved by an investment of this kind in the pricy gastronomic heart of the city.

Probing further into the phenomenon, we discovered that the metamorphosis affecting the Mercado del Olivar isn't a one-off affair that has spontaneously taken place here. Many other markets across Spain, such as **San Antón**, **San Miguel**, **Mercado de la Paz** and **Chamberí** in Madrid, were pioneers in this type of culinary offering. And the same has happened at the **Boqueria** in Barcelona or the **Mercado de Triana** in Seville.

Indagando sobre el fenómeno descubrimos que la metamorfosis que afecta al mercado del Olivar de Palma no es algo singular que se haya producido aquí de forma espontánea. Otros muchos mercados de España, como el de **San Antón**, el de **San Miguel**, el **Mercado de la Paz**, o **Chamberí** en Madrid, fueron pioneros en este tipo de oferta gastronómica. Y lo mismo ha ocurrido en la **Boquería** de Barcelona o en el **Mercado de Triana** en Sevilla.

ESTÁ DE MODA

Los chefs opinan que es una iniciativa que está de moda, que está revolucionando los mercados y que en las grandes ciudades españolas funciona muy bien. Al igual que están empezando a funcionar bien los **Food Truck's**, las auto caravanas rodantes, reconvertidas en mini restaurantes de calle. Una iniciativa gastronómica que en EEUU desborda previsiones (**Pepe's Food Trucks** del chef español José Andrés) y que aquí en España están empezando a poner en marcha algunos grandes cocineros de renombre como el propio **Koldo Royo**, que ya se adelantó y tiene su propio Food Truck en Palma. Utilizando los puestos tradicionales, restaurándolos de forma atractiva y ofreciendo un nuevo tipo de oferta gastronómica novedosa y fresca

THE IN-THING

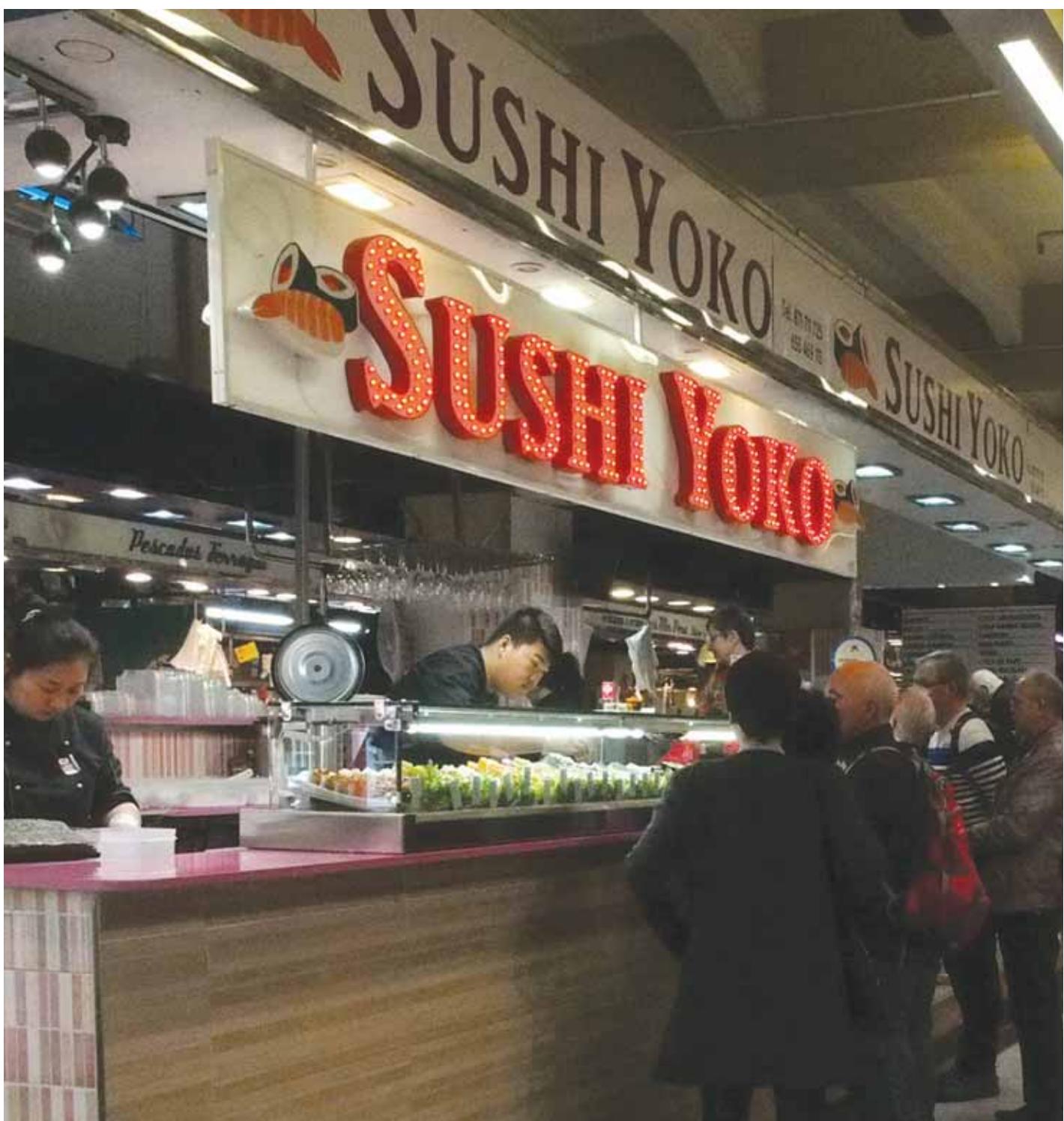
Chefs believe that this initiative is the in-thing, revolutionising markets and enjoying loads of success in major Spanish cities. Another trend taking off at the moment are **Food Trucks**, those mobile street restaurants popping up around our cities. This fashion is hugely successful in the US (including **Pepe Food Truck** led by Spanish chef José Andrés) and is beginning to take a grip here in Spain, launched by renowned chefs such as **Koldo Royo**, who broke ground with his own food truck in Palma. Using traditional stalls, restoring them beautifully and offering a new way of eating, these mini restaurants in the Mercado del Olivar are drawing in a clientele in search of something new and original, a different way of enjoying tapas.

SUPPLY/DEMAND/SPECULATION

Their detractors say that they're killing the 'soul' of markets, butchering their community-focussed nature, their Mediterranean essence, their hustle-and-bustle and their classic market atmosphere, and turning them into impersonal centres with international franchises offering soulless food whilst, nonetheless, being financially profitable and major tourist traps.



En estos mini restaurantes crece un nuevo tipo de oferta gastronómica novedosa y fresca. / These mini restaurants drawing in a clientele in search of something new and original, a different way of enjoying tapas.



Sus detractores dicen que están matando el "alma" de los mercados. / Their detractors say that they're killing the 'soul' of markets, butchering.

estos nuevos mini restaurantes del mercado del Olivar están consiguiendo atraer una clientela que busca algo nuevo y original, una forma de tapear diferente.

OFERTA/DEMANDA/ESPECULACIÓN

Sus detractores dicen que están matando el "alma" de los mercados, destruyendo rápidamente su naturaleza más popular, su esencia mediterránea, sus formas de convivencia y sus maneras clásicas de mercadeo,

Doomsayers swear that the only thing that these gastrobars have managed to create is a new kind of financial speculation on former stalls in traditional markets, brutally hiking up the prices of rents or leaseholds. They vouch that "once the fashion has died down and the bubble burst", these "business behemoths" will leave behind a very negative trail that will impact the business model itself, commonly family-run, and the harmony between supply and demand.

Whatever the case, the bubble is making headway and already affecting

para reconvertirlos en unos centros impersonales, franquicias de la oferta gastronómica internacional más despersonalizada pero, no por ello, menos turística y económicamente rentables.

Los más agoreros afirman que lo único que han conseguido es crear estos nuevos **Gastrobares** es un nuevo tipo de especulación económica sobre los antiguos puestos de venta de los mercados tradicionales, aumentando brutalmente los precios de los alquileres y de los traspasos.

Sostienen que "pasada la burbuja y la moda", estos "átilas del business" dejarán un rastro muy negativo que afectará al propio modelo de negocio, habitualmente familiar y perjudicará a la armonía entre oferta y demanda.

Como sea, la burbuja avanza y ya está afectando a otros mercados de la ciudad como el de **Santa Catalina**, un mercado emblemático en constante evolución donde, por cierto, los clientes pueden comprar el pescado o el marisco en los puestos de siempre y, por un módico precio,

other markets in the city such as **Santa Catalina**, an emblematic market in constant evolution where, incidentally, customers can buy fish or seafood at traditional stalls and for a very affordable price have them cooked at the **Bar Es Mercat** (on the southern corner) and served along with a drink.

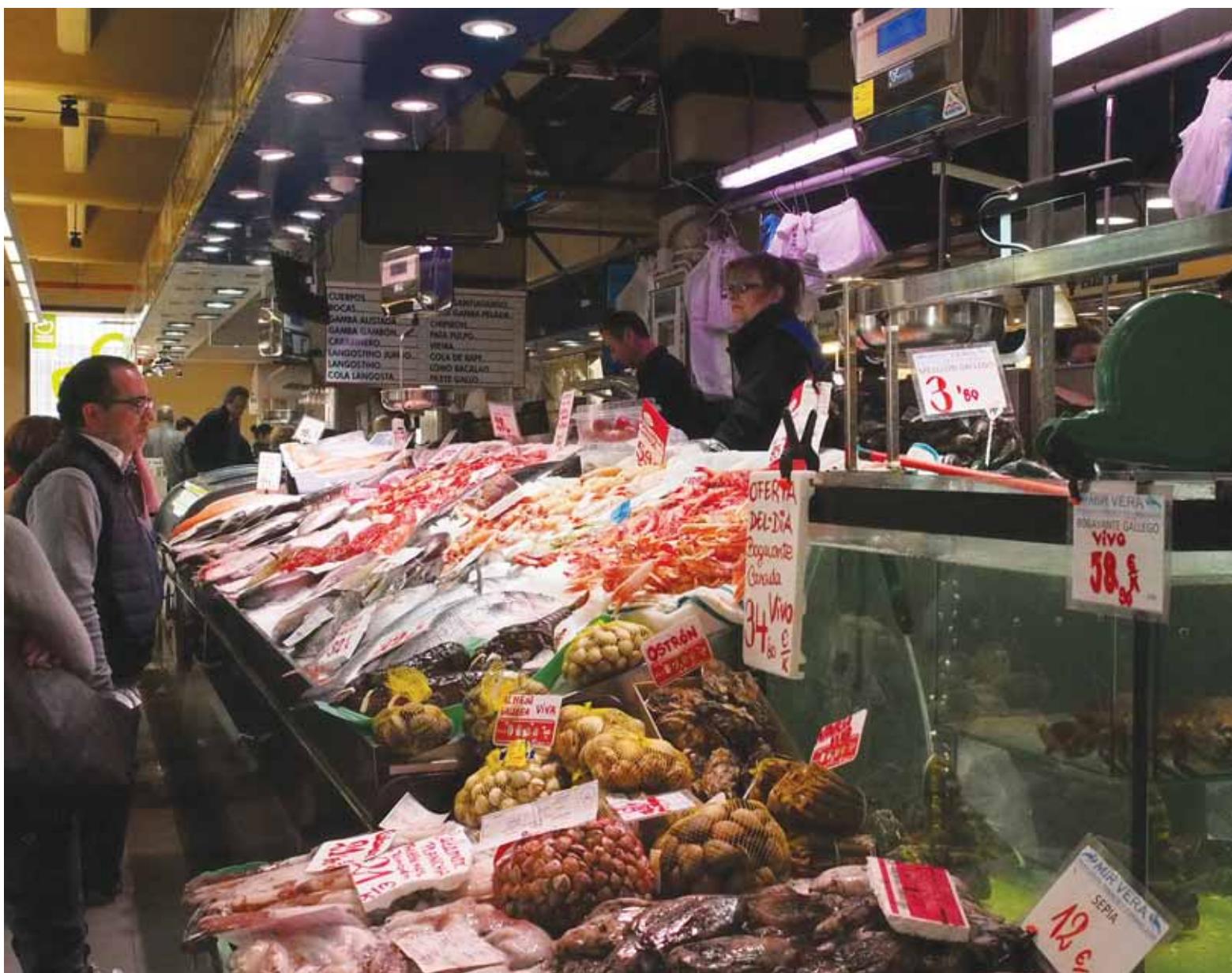
The need to 'do or die' is constant and in the same aisle there have been a couple of sushi bars open for some time now (**Arume** and **Mon de Sushi**), as well as the gastrobar **Ca S'Ostreria**, which in **Santa Catalina** competes with time-told bars such as **Can Frau**, **Bar Es Mercat** and **La Tapita**, specialising in mouth-watering Mallorcan tapas.

PERE GARAU, A BAZAAR

Of all the markets in Palma, one that has escaped this type of development is the **Mercat de Pere Garau**. Located in what's known as the



Donde antes una "piedra clásica" con el pescado del día de toda la vida, hoy podemos degustar sushi, ostras, y otras exquisitezas. / Where once there was a 'filleting slab' with fresh fish of the day, we can now savour oysters, caviar, sushi and other tidbits.



Un puesto clásico de venta de pescado en el Olivar convive con los mini restaurantes. / A classic stall selling fish in the Olivar coexists with mini restaurants.

degustarlos en el **Bar Es Mercat** (esquina Sur) que se encarga de su elaboración y procura también las bebidas.

La necesidad de renovación para sobrevivir es una constante y en ese mismo corredor lateral ya se han instalado, desde hace tiempo, dos sushi bar (**Arume y Mon de Sushi**) y también el gastro bar **Ca S'Ostreria** que compiten en **Santa Catalina** con los bares tradicionales del interior como **Can Frau**, **Bar Es Mercat** y **La Tapita**, especializados en tapa mallorquina: variats, frit, pica pica, rebozados, ensaladilla, croquetas, etc.

PERE GARAU, UN ZOCO

En el conjunto de los mercados de Palma escapa a este tipo de evolución el **Mercat de Pere Garau**. Situado en lo que se conoce como el nuevo **barrio chino** de la ciudad, este mercado, cuenta con más de un centenar de puestos repartidos en los casi mil metros cuadrados de su interior, dedicados

city's new Chinatown, it has over one hundred stalls spread across its almost 1,000 m² floorspace, mainly selling fresh and seasonal produce. However, what makes **Pere Garau** different is its outdoor flea market held at both ends of the plaza on Tuesdays, Thursdays and Saturdays. From first thing in the morning, visitors flock to its more than 200 stalls. This is the only market in Palma that sells live animals, as well as a huge range of budget clothes and accessories. Perhaps these specific characteristics, unique in the city, have allowed this neighbourhood market to keep faithful to a traditional model of success.

A basically local clientele, but also multi-ethnic, have turned it into a bazaar of cultures and civilisations, a very educational and interesting sociological phenomenon in these times of growing racism and xenophobia in Europe.

Dos sushi bar (Arume y Mon de Sushi) y también el gastro bar Ca S'Ostreria que compiten en Santa Catalina con los bares tradicionales del interior. / A couple of sushi bars open for some time now (Arume and Mon de Sushi), as well as the gastrobar Ca S'Ostreria, which in Santa Catalina competes with time-told bars.

principalmente a la venta de productos frescos y de temporada.

Sin embargo, aquello que distingue a **Pere Garau** es su **mercadillo exterior** que se organiza en ambos extremos de la plaza los martes, jueves y sábados. Allí, desde primeras horas de la mañana, una gran afluencia de visitantes se congrega en torno a más de 200 puestos de venta. Es este el único mercado de Palma donde se venden animales vivos, además de contar con una gran oferta de ropa y complementos de ocasión.

Quizás estas peculiares características, únicas en la ciudad, han permitido a este mercado de barriada seguir fiel a un modelo tradicional de éxito.

Una clientela básicamente local, pero también multiétnica, lo han reconvertido en un zoco de culturas y civilizaciones, un fenómeno sociológico muy pedagógico e interesante, en estos europeos tiempos de aumento del racismo y la xenofobia.

PUNTO DE NO RETORNO

Como se ve, los mercados de abastos, ágoras de la vida real, centros únicos para la adquisición de productos frescos, mercados que, por razones de cambios en los hábitos de compra, estaban perdiendo cuotas de demanda, poco a poco, van evolucionando. Se están reconvirtiendo aunqueno lo hacen de forma unilateral hacia los gastro bares o núcleos sibaritas de picoteo de altos vuelos.

Algunos, como el **Mercado del Olivar**, se están reorientando hacia lo selecto, pero otros como **Pere Garau** basan su éxito en los mercadillos exteriores con puestos de venta directa del agricultor.

Esta constante evolución evidencia que la masiva implantación de las grandes cadenas de supermercados e hipermercados han obligado a los mercados más tradicionales a resitarse para sobrevivir.

Aunque hay quien afirma que esto no ha hecho nada más que empezar, sería una lástima que esta metamorfosis que están experimentando los mercados se uniformase hacia un tipo de oferta gastronómica interesante y elitista, pero más propia de un "Mall" o de una zona de ocio que de un mercado municipal mediterráneo.

Si esto fuera así, habríamos llegado seguramente a un histórico punto de no retorno que puede provocar la práctica desaparición del mercado de abastos tradicional.

Ello supondría otra dramática perdida que añadir a la larga lista de tradiciones populares que los excesos del turismo, y del mercantilismo subyacente, se han llevado por delante en estos últimos cincuenta años.



POINT OF NO RETURN

As can be seen, traditional food markets, those hubs of real life which were losing business due to changes in shopping habits, are moving forward. They are evolving, though not unilaterally, towards gastrobars or top-flight tapas bars for foodies.

Some, such as the **Mercado del Olivar**, are refocusing on the select clientele, whilst others, such as **Pere Garau**, are basing their success on open-air flea markets with farmers' stalls.

This non-stop evolution proves that the mass introduction of large supermarket chains has forced traditional markets to adopt new approaches in order to survive.

Although some people say that this has only just started, it would be a shame for this 'market metamorphosis' to become a uniform and elitist type of culinary offering, more typical of a shopping mall or leisure complex than a Mediterranean market.

If that were to happen, we would definitely have reached a historical point of no return, which could trigger the practical disappearance of the traditional food market.

This would entail another dramatic loss to add to the long list of popular traditions that the excesses of tourism, and of the underlying mercantilism, have swept aside over the past fifty years.



The best
nautical services
in order to
enjoy sailing.



PALMA · ALCUDIA · MAHON · IBIZA · LA SAVINA

Just ready to enjoy while sailing.

We offer all the attentions for your boat: a special location and also the most thorough and professional services related to repairs and maintenance.



Ports de Balears

Museo Marítimo, quimera y realidad frente a estulticia social y desinterés político

TEXTO: JUAN ANTONIO FUSTER / FOTOS: NICO MARTÍNEZ Y TF

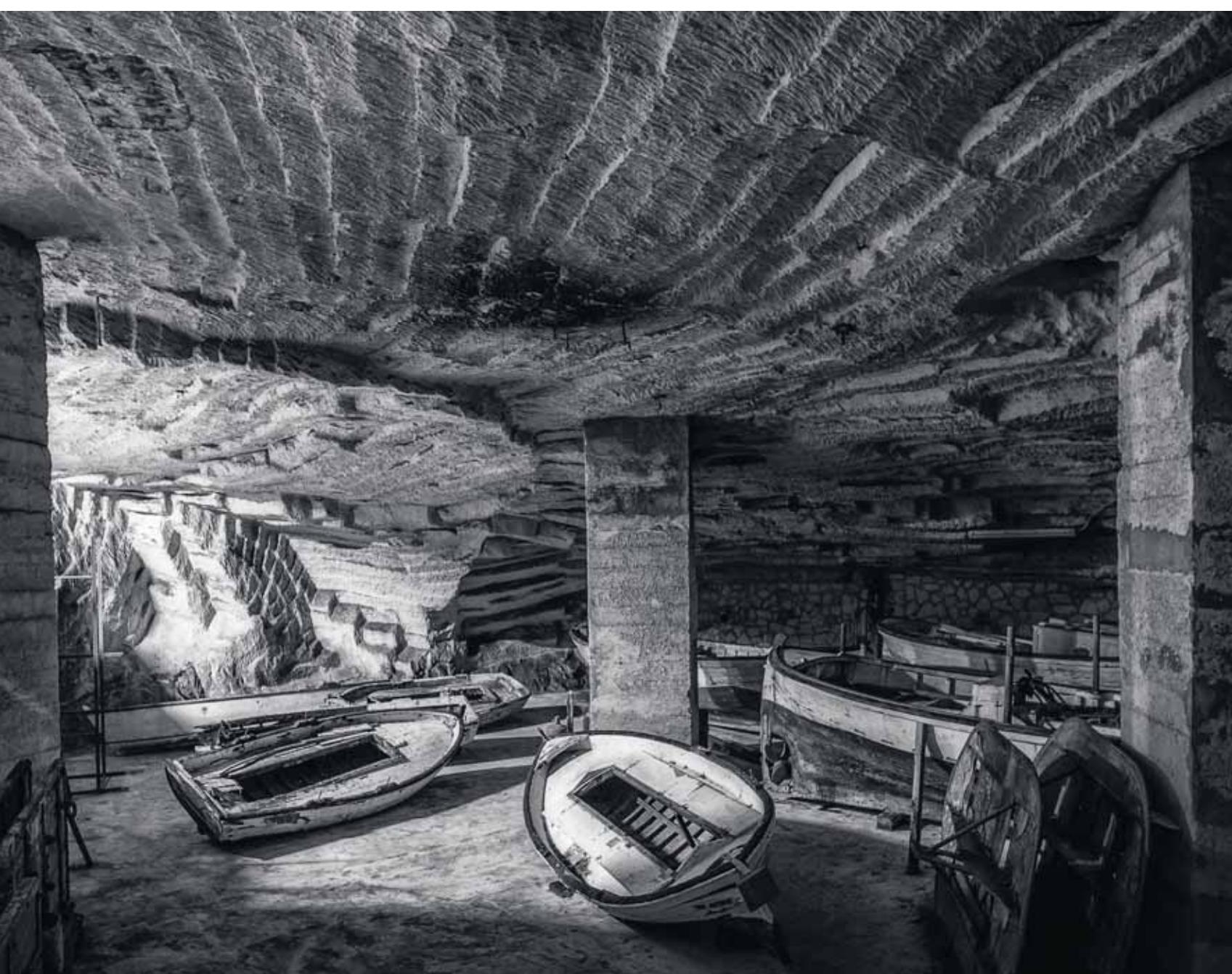
COMENTAN LOS ANALISTAS POLÍTICOS que cuando en el Congreso, en el Senado o en los Parlamentos regionales, no interesa que un tema prospere adecuadamente lo más común es crear, tras muchas discusiones y titulares de prensa, una Comisión interdisciplinar, integrada por representantes de todos los partidos e instituciones, para analizar la viabilidad del proyecto.

Una vez creada la **Comisión XXX** se establece una agenda y una hoja de ruta, de manera que se reúna tantas veces como haga falta y se discutan en ella tantos temas como a cada representante le venga en gana. Por asistir a cada reunión se pagarán las correspondientes dietas y, tras cada reunión, se celebrará una rueda de prensa en la que se apuntarán las líneas maestras del meandro indescifrable. De esta elegante manera pasarán los meses, y los días y los años.

Digo esto, a propósito del **Museo Marítimo de Mallorca**. Una vieja aspiración local que, en dos décadas, no ha conseguido traspasar la fase de proyecto, a pesar de haber estado sobre la mesa de varios presidentes del Govern, multitud de consellers de Turismo y de Cultura, dos o tres presidentes del Consell de Mallorca, y varios alcaldes del ayuntamiento de Palma. Siendo cierto que el proyecto, a nivel oficial, no ha pasado de eso también lo es que esta vieja quimera, poco amparada por el conjunto de la sociedad mallorquina, curiosamente no ha desfallecido tras todos estos años.

MARITIME MUSEUM, DREAMS AND REALITY AGAINST SOCIAL FOLLY AND POLITICAL DISINTEREST. Political analysts say that when central government and the regional parliaments have no interest in a topic coming to fruition, the most common option - after many debates and headlines in the press - is to create an 'interdisciplinary commission', formed by representatives from all parties and institutions to analyse the feasibility of the project.

Once the **XXX Commission** has been created, an agenda and a roadmap are set out, which means it can meet as many times as necessary and discuss as many topics as each representative fancies. By attending each meeting the corresponding daily allowances will be paid, and after each meeting there'll be a press conference at which the key points of the seemingly indecipherable meanderings will be scribbled down. And so this convoluted show drags on for days, months and years on end. I'm saying all of this apropos the **Maritime Museum of Mallorca**. A time-worn pipe dream that in two decades has failed to pass the draft stage, despite having been on the table of several regional presidents, a whole load of Tourism and Culture secretaries, two or three leaders of the Consell de Mallorca (Island Council) and quite a few mayors of Palma. Whilst it's true that on an official level the project has made little headway, this old fantasy - despite little support from Mallorcan society as a



No es un dibujo. Es una magnífica foto de Nico Martínez en los sótanos del Castillo de Bellver. / It is not a drawing. It is a magnificent photo of Nico Martinez in the basement of Bellver Castle.

En su defensa se han situado un buen número de entidades ciudadanas como **Fundatur**, Asociación de Empresas Náuticas de las Islas Baleares (**AENIB**), la Asociación de Clubes Náuticos de Baleares (**ACNB**), la Asociación de Navegantes de Recreo (**ANAVRE**), la Asociación de Navegantes del Mediterráneo (**ADN**), la Asociación de Vela Latina de Mallorca, la delegación balear de la Liga Naval Española y la propia Asociación de Amigos del Museo Marítimo, que preside un voluntario **Manuel Gómez**.

Todas ellas han mantenido su compromiso, plasmado en 2014 en un **Manifiesto** en el que reclamaron la "urgente" creación de un museo que vele por la "protección, conservación y difusión" de la cultura de la mar del archipiélago y que a su vez sirva para "concienciar a la sociedad" de la

whole - has strangely not lost any momentum after all these years. Many groups have come out in defence of the Maritime Museum, such as **Fundatur**, the Balearic Association of Yachting Companies (**AENIB**), the Balearic Association of Yacht Clubs (**ACNB**), the Association of Recreational Yachtsmen (**ANAVRE**), the Association of Mediterranean Sailors (**ADN**), the Lateen Sailing Association of Mallorca, the Balearic branch of the Spanish Naval League and the Association of Friends of the Maritime Museum itself, chaired by the headstrong **Manuel Gómez**. All of them have reiterated their desire for a Maritime Museum, embodied in 2014 in a **manifest** in which they called for the "urgent" creation of a museum to ensure the "protection, conservation and dissemination"

importancia del patrimonio marítimo.

Al hilo de la defensa de esta idea han puesto en marcha, además, infinidad de iniciativas como conferencias, artículos de opinión, debates, exposiciones y reuniones. También han publicado multitud de artículos e informaciones alentando a las instituciones a encontrar una solución a sus demandas. El pasado verano **Manuel Gómez** organizó, en el Club de Mar, una exposición fotográfica llamada el "Patrimonio olvidado. Las barcas de Bellver" coincidiendo con la celebración de la XXI Illes Balears Clàssics. A través de la visión de las 16 instantáneas en blanco y negro del fotógrafo **Nico Martínez**, el recorrido de la muestra ofrecía un punto de vista único sobre

of the maritime culture of the islands, which in turn "would raise public awareness" about the importance of maritime heritage.

In defence of this idea, they have set up countless initiatives such as conferences, opinion pieces, debates, exhibitions and meetings. They have also published a whole host of articles and reports to urge the authorities to find a solution to their requests.

Last summer at the Club de Mar, **Manuel Gómez** organised a photo exhibition called "Forgotten Heritage. The Boats of Bellver", coinciding with the XXI Illes Balears Clàssics sailing regatta. Through 16 black-and-white snapshots, the photographer **Nico Martínez**, the exhibition showcased a



La Associació d'Amics del Museu Marítim de Mallorca conserva una colección de barcos y objetos náuticos en las cuevas del castillo de Bellver. / The Association of Friends of the Maritime Museum of Mallorca stores in the depths of Bellver Castle a collection of boats and nautical items.

el estado de los tesoros ocultos del patrimonio naval balear, una colección de barcos y objetos náuticos que la **Associació d'Amics del Museu Marítim de Mallorca** conserva en las cuevas del castillo de Bellver.

EL CIM CREA UNA COMISIÓN

Desde entonces hasta ahora, (abril 2016) poca cosa se ha avanzado a nivel oficial, salvo que el pasado mes de febrero el Consell de Mallorca (CIM) organizó una reunión institucional para impulsar el Museo. La Nota de prensa, elaborada a tal efecto, decía lo siguiente:

"El presidente de la institución insular, así como diferentes autoridades del Govern, del Ajuntament de Palma, y representantes de diversas entidades ciudadanas han puesto en común su voluntad de abrir este espacio dedicado al pasado y presente marítimo de Mallorca. La propuesta del Consell es

unique perspective on hidden treasures of Balearic naval heritage, a collection of boats and nautical items that the **Association of Friends of the Maritime Museum of Mallorca** stores in the depths of Bellver Castle.

MALLORCA COUNCIL CREATES A COMMISSION

Now it's spring 2016 and little progress has since been made on an official level, except for in February when the Consell de Mallorca held an institutional meeting to promote the museum. The press release sent out after the meeting read:

"The chairman of the island council, as well as different public authorities, Palma City Council, and representatives of various civic organisations, have shown their willingness to open this space dedicated to the maritime past and present of Mallorca. Our proposal is to establish a



GENERADORES | SISTEMAS ELÉCTRICOS Y DE REFRIGERACIÓN

Desde 1990 VENTA Y SERVICIO TÉCNICO



www.ferdinautic.com

ferdinautic@ferdinautic.com

INSTALACIONES Y MANTENIMIENTO

KOHLER SERVICIO OFICIAL



CONDARIA SERVICIO
DOMETIC group



AIRE ACONDICIONADO



GENERADORES



REFRIGERACIÓN



HÉLICES PROA-POPA



SISTEMAS HIDRÁULICOS



BOMBAS Y SANITARIOS



KOHLER

SERVICIO OFICIAL. Calle Gremi Boters, 23 A (Esquina Vía Asima) Polígono Son Castelló (Palma) Tf. 971 433 130

CARKEEK
DESIGN
PARTNERS

CARKEEK DESIGN PARTNERS

WWW.CARKEEKDESIGNPARTNERS.COM
INFO@CARKEEKDESIGNPARTNERS.COM

EDIFICIO GLOBAL - STP - 07012 - PALMA MALLORCA - SPAIN
TEL: +34 971 090072 - +34 638 191 068



El "Rafel Verdera" uno de los pocos pailebotes que se conservan. / The "Rafel Verdera" one of the few pailebotes preserved.

establecer una hoja de ruta para buscar financiación y encontrar un acuerdo entre las Administraciones y las partes implicadas para disponer de un calendario que sea realista cumplir. La idea, añade, es constituir una fundación integrada por las tres instituciones y que la Autoridad Portuaria ceda los terrenos. Se ha constituido una **Comisión** para que, en un mes, se pueda presentar una hoja de ruta para que el Museo Marítimo sea una realidad".

CRISIS EN FUNDATUR

Si bien la propuesta del Consell ha abierto una nueva vía de esperanza parece sensata, al menos en lo que se refiere al estudio de la viabilidad económica del proyecto, si hacemos caso de lo que señalaba don **Gabriel Barceló** el problema de la financiación para construir el Museo parece que nunca ha sido realmente el problema.

Fue en octubre del 2015 cuando Don Gabriel Barceló fundador del importante Grupo turístico hotelero y actual vicepresidente de la Fundación Barceló decidió abandonar la Fundación Turística y Cultural de las Islas Baleares (**Fundatur**) entidad en la que ejercía de tesorero desde su creación en 1998. ¿Motivo? Su avanzada edad y su negativa a seguir luchando por el

road map to seek funding and come to an agreement with the government and all involved parties to set out an achievable schedule. The idea is to establish a foundation formed by the three institutions and for the Port Authority to cede the land. A **commission** has been formed so that within one month's time a roadmap can be presented to make the Maritime Museum a reality".

CRISIS AT FUNDATUR

While the proposal of the Consell has opened a new avenue of hope and seems to be level-headed, at least regarding the study of the financial viability of the project, if we listen to what **Gabriel Barceló** has said recently, the issue of funding to build the museum seems to have never been the actual problem.

It was in October 2015 when founder Gabriel Barceló, founder of the behemoth hotel chain of the same name and currently deputy chairman of the Foundation Barceló, decided to leave the Balearic Tourist and Cultural Foundation (**Fundatur**), an entity where he had been treasurer since its creation in 1998. The reason? His advanced age and his refusal

proyecto del Museo Marítimo, con sede en Palma. Lo resumió de este modo: "A mi edad ya no estoy para guerras".

Un titular éste último que encabezaba una interesante entrevista en el periódico **El Mundo** en la que don Gabriel, lúcido como siempre, decía lo siguiente: "La Fundación dispone de más de 3 millones de euros que deben invertirse en proyectos de bien común, una cifra que en 2014 subió a 5 millones con la venta del barco (Fortuna). Pues bien, hasta la fecha no hemos sido capaces de llegar a un acuerdo sobre el destino de ese presupuesto: no hay unanimidad sobre los proyectos que han ido presentándose y, además, se han puesto sobre la mesa algunas propuestas muy personalistas que a mi juicio demuestran una escasa visión de futuro".

¿SÓLLER O PALMA?

Barceló dejó claro que, en su opinión, «el museo ha de estar en Palma» y que el emplazamiento en el edificio cedido por la **Autoridad Portuaria de Baleares** es "extraordinario". Admitió, sin embargo, que **Fundatur** se ha decantado claramente por **Sóller**. El Museo sigue siendo viable y tal vez sería bueno que la sociedad mallorquina se pronuncie a su favor, que lo reivindique. Sea como sea, espero que ese fondo que está esperando ser utilizado

to continue fighting for the Palma-based Maritime Museum project. He summed it up this way: "At my age, I am not for war".

This was the headline of an interesting interview in the **El Mundo** newspaper, in which Barceló, lucid as ever, said the following:

"The Foundation has more than three million euros to be invested in projects for the common good, a figure which in 2014 rose to five million with the sale of the former royal yacht Fortuna. Well, so far we haven't been able to come to an agreement on the destination of the budget: there's no unanimity on the projects that have appeared over time, and we have also seen some very people-centric proposals which, in my opinion, have a short-sighted view of the future".

¿SÓLLER OR PALMA?

Barceló made it clear that, in his opinion, "the museum has to be in Palma" and that the location in the building ceded by the **Balearic Islands Port Authority** is "extraordinary". He admitted, though, that *"Fundatur has clearly opted for Sóller. The Museum remains viable and perhaps it would be good for Mallorcan society to speak out about it and give their backing.* Anyway, I hope this fund waiting to be used will find a sensible destination



**Baltic Yachts
MALLORCA**

jim.wadham@balticyachts.es +34 651 728 798
aila.bell@balticyachts.es +34 651 728 815



Peace of mind

Your **service and refit contact in the Med** with our best boatbuilders from Finland supported by our local and international partners.

encuentre un destino que sea racional y responda a intereses colectivos más que personales”.

Pero si los anteriores argumentos no fueran suficientemente contundentes, don Gabriel ofreció detalles muy concretos sobre la oportunidad de crear el Museo en el Moll Vell de Palma. Lo decía con estas palabras: “Logramos per-

filar un modelo extraordinario que estaría ubicado en un terreno magnífico del Moll Vell, con

una fachada orientada a la bahía y la otra mirando al Castillo de Bellver. Un emplazamiento idóneo porque permitía contar con amarras para los barcos que tuvieran que exhibirse”.

Además, contaba con otro aliciente, el presupuestario: “Se situaba en los 3,5 millones, es decir, que los fondos de Fundatur lo cubrían de sobras y quedaba una reserva disponible para eventuales desvíos de obra.

Aunque la construcción correría a cargo exclu-

sivamente de Fundatur, algo infrecuente en estos casos, sí que se contemplaba que “las tres grandes instituciones contribuyeran a su mantenimiento con unas ayuda limitada a un máximo de 60.000 euros anuales, sólo en el caso de que el Museo arrojara un saldo deficitario. Mi propuesta era que la propiedad y gestión estuviera en manos de Fundatur, eso sí, incorporando a las instituciones (también a la Autoridad Portuaria) y a representantes de la sociedad civil en un nuevo Patronato”.

SIN CONCLUSIÓN A LA VISTA

Después de tantos años de reivindicación, el debate sobre el museo marítimo parece haber entrado, gracias a esta iniciativa del CIM, en su recta final. Bien para ponerlo en marcha o para aparcar temporalmente este viejo proyecto a la espera de tiempos mejores. Como fuere, y vistos los antecedentes de proyectos como el Palacio de Congresos, el Parc de les Estacions, y el edificio de Gesa, no cabe ser demasiado optimistas.

Juan Enseñat Coll, un apasionado defensor del Museo escribía hace unos meses un duro artículo en la **Gaceta Náutica** en el que expresaba con dureza su malestar por la estulticia de la sociedad mallorquina. Este párrafo me parece revelador: “La posibilidad real en estos últimos años de hacer un Museo marítimo en Palma ha levantado muy pocas pasiones. Salvo contadas e ilustres excepciones a la gente se la ha soplado totalmente. Este desapego y pasotismo hace que me asalte la duda de si los mallorquines nos merecemos tener un Museo marítimo o no. La inmensa mayoría de mallorquines son ajenos a su historia marítima, la ignoran y/o desprecian. Existe multitud de patrimonio histórico marítimo que se venderá o perderá irremediablemente si no se crea un museo para albergarlo y protegerlo”.

Duro alegato que resume el desalentador estado de la situación.



Gabriel Barceló, ex Fundatur.

and responds to more collective than personal interests”.

But if these arguments weren't convincing enough, Barceló gave some very specific details about the chances of creating the museum on the Moll Vell in Palma. He said it in these words: “We managed to outline an extraordinary model that would be located on a superb site on the Moll Vell, with one

façade overlooking the bay and the other with views of Bellver Castle. An ideal location because there could be berths for exhibiting boats”.

What's more, the budget was another incentive:

“It was standing at 3.5 million euros, in other words, the Fundatur funds would easily cover it and there would even be extra money available for any unexpected variation in the budget”.

Although construction would be paid exclusively by Fundatur, something rare in these cases, it had been considered that “the three major institutions would contribute to its maintenance with some limited help totalling a maximum of 60,000 euros per year, but only if the Museum was reporting a deficit balance.

My proposal was that the ownership and management would be in the hands of Fundatur, although incorporating the institutions (also the Port Authority) and representatives of civil society on a new board of trustees”.

NO CONCLUSION IN SIGHT

After so many years fighting, the debate on the Maritime Museum seems to have entered into its final stretch, thanks to the initiative of the island council: either to get it off the ground or to temporarily put this old project to one side until better times arrive. As it were, and having recently witnessed some questionable construction projects in Palma (such as the Palacio de Congresos, the Parc de les Estacions, and the Gesa building), things don't look too optimistic.

Juan Enseñat Coll, a passionate advocate of the museum wrote a damning article a few months back in the **Gaceta Náutica** newspaper, in which he harshly expressed his malaise at the foolishness of Mallorcan society. This paragraph says it all for me:

“The real possibility in recent years to open a Maritime Museum in Palma has aroused very little passion. Except for the odd illustrious exception, it has totally washed over people's heads. This indifference and couldn't-care-less attitude for me raises the doubt whether we as Mallorcans deserve to have a Maritime Museum or not. The vast majority of Mallorcans are unaware of the island's maritime history or don't give two hoots about it. There is a wealth of maritime heritage that will be sold off or irretrievably lost if a museum isn't created to house and protect it”.

A hard-hitting plea that sums up the disheartening state of affairs.



OCEAN REFIT: Mejor restauración del año

LA EMPRESA OCEAN REFIT La empresa Ocean Refit se ha alzado con el segundo premio en la "Best Restoration of the Year" de la revista británica *Classic Boat Magazine* por su restauración del velero clásico Tern, diseñado por William Fife. El armador de Tern es un cliente habitual de STP Shipyard. El barco fue construido en Carrickfergus (Irlanda del Norte) en el año 1897 por John Hilditch y es un *gaff cutter* de 38 pies (11,5m), uno de nueve construidos según el diseño *Belfast Lough One Design*. Despues de su botadura en abril 2015, Tern ganó su categoría en su primera regata en muchos años, la *Voiles de St Tropez*. Entre otros contribuyentes al proyecto está Chuck Demangeat que fue el responsable de reponer el aparejo según las especificaciones originales. El director de Ocean Refit, Robert Eldridge, comenta "a lo largo de la reconstrucción de Tern, nos inclinamos hacia la autenticidad y exactitud histórica, lo que evidentemente impresionó a los lectores de la revista *Classic Boat* que la votaron para este premio. Estamos muy orgullosos del éxito y queremos agradecer a todos nuestros empleados y compañeros y también al armador de Tern por haber seguido con el proyecto hasta el final y haber exigido siempre la mayor calidad y atención a los detalles".

OCEAN REFIT: Best Restoration of the year award

OCEAN REFIT has won second place in the UK's *Classic Boat* magazine's "Best Restoration of the Year Award" for its restoration of the classic William Fife designed yacht "TERN", who is owned by a regular client of STP. She was built in Carrickfergus by John Hilditch in 1897, and is a 38' gaff cutter, one of nine built to the *Belfast Lough One* design.

After launching in April 2015, Tern went on to win her class in her first regatta for many years, the *Voiles de St Tropez*. Other contributors to the project included Chuck Demangeat, who was responsible for seeing her rig put back to original specifications.

Ocean Refit's Director Robert Eldridge said "throughout TERN's rebuild we erred towards authenticity and historical accuracy which *Classic Boat* magazine readers evidently appreciated by voting for her in this award. We're very proud of the achievement and wish to thank all our staff and co-workers, as well as her owner for seeing this project to completion and insisting throughout on the highest quality and attention to detail".



Foto by Martinez Studio



Panel System Teak Decks of any size
• Digital templating • Installed by vacuum press
• Interior joinery • Corian, HiMacs, StarBoard, Perspex



Ocean Refit SL, C/ Can Rosselló 6A, Pol. Son Oms, Palma

www.oceanrefit.com

T: +34 646 002 561

E: info@oceanrefit.com



Volar en Mallorca: parapente, globo, helicóptero o avioneta

TEXTO: BERNAT GARAU / FOTOS: ARCHIVO

QUE MALLORCA ES UN DESTINO IDEAL PARA NAVEGAR ES UNA VERDAD reconocida a nivel mundial. No es casualidad que miles de navegantes y aficionados a la náutica pongan rumbo a la isla año tras año para disfrutar de sus fabulosas aguas y descubrir los secretos mejor guardados de su costa.

Una vez en tierra, Mallorca tiene mucho que ofrecer en forma de excursiones, caminatas y todo tipo de deportes y actividades terrestres para empaparse de la exuberancia de su flora y fauna y extasiarse ante la belleza de sus paisajes.

Pero, además de por mar y por tierra, la mayor de las Baleares también se puede disfrutar, y mucho, por aire. En efecto, la isla ofrece una variada e interesante oferta de actividades aéreas que nos abren todo un mundo de

TAKING TO THE SKIES IN MALLORCA WITH PARAGLIDING, HOT AIR BALLOONING, HELICOPTERS AND LIGHT AIRCRAFT. The fact that Mallorca is a perfect sailing destination is well-known all around the world. No wonder that thousands of sailors and boating enthusiasts head to the island year after year to enjoy its fabulous waters and explore the best-kept secrets of its coastline. Once on dry land, Mallorca has much to offer in the form of day trips, hikes and a whole loads of land-based sports and activities to soak up its exuberant flora and fauna and to marvel at the sheer beauty of its landscapes. However, aside from at sea and on land, the largest of the Balearics can also be enjoyed from the air. Indeed, the island boasts a wide and interesting range of air-based activities that open up a whole



experiencias y nos permiten explorar algunos de sus lugares más atractivos desde una perspectiva diferente.

Una de las opciones más populares para disfrutar de Mallorca desde el aire es el parapente. Su sencillez, asequibilidad y facilidad de aprendizaje lo convierten en el deporte aéreo más practicado en todo el mundo.

Desprovisto de motor, el parapente consiste fundamentalmente en una gran vela o ala sujetada mediante cuerdas a una ligera estructura en la que el o los tripulantes se sientan durante el vuelo. Ofrece una sensación muy placentera y relajada de vuelo, aprovechando las corrientes de aire para planear de forma libre y natural. Uno de los secretos de su encanto radica en que ofrece la posibilidad de disfrutar de un silencio total durante el descenso, gracias a que no dispone de motor. Ningún ruido, excepto el viento y los sonidos emitidos por las aves, interrumpirá nuestro idilio con el cielo.

Para poder practicar parapente, es necesario lanzarse desde un monte o cualquier otro punto elevado, y el vuelo consiste en descender planeando hasta llegar al suelo. Conviene, asimismo, que el lugar elegido para despegar disponga de espacio y si es posible una ligera inclinación para poder tomar impulso, y por supuesto que las condiciones climatológicas sean apropiadas, con un viento moderado.

world of experiences and let us explore its most attractive places from a different angle.

One of the top options for enjoying Mallorca from the skies is paragliding. It's simple, affordable and easy to learn, making it the most popular air sport in the world. With no engine, the paraglider fundamentally consists of a large sail or wing attached by suspension lines to a harness that seats the pilot or pilots during the flight. Paragliding offers a very pleasurable and laid-back flying sensation, taking advantage of air currents to glide freely and naturally. One of the secrets of its allure lies in being able to descend in total silence, thanks to the absence of an engine. No noise, except for the birds and the breeze, will disturb our at-oneness with the sky.

Paragliders take off from a hill or any high ground and the flight involves gliding back down to a lower point. What's more, the launch should be unobstructed and if possible have a slight slope to gain momentum, and of course the weather conditions should be suitable, with a moderate breeze. In Mallorca, there are several places that meet all the conditions to take part in this sport. The best are Puig de Sant Martí (Alcúdia), Ermita de Betlem (Artà), Cabo Blanco (Llucmajor), Alfàbia (Sóller) and Sa Comuna (Bunyola). All of them boast spectacular views in gorgeous settings, and

En Mallorca, hay varios puntos que cumplen todas las condiciones para practicar este deporte. Las más destacadas son el Puig de Sant Martí (Alcúdia), la Ermita de Betlem (Artà), Cabo Blanco (Llucmajor), Alfàbia (Sóller) y Sa Comuna (Bunyola). Todas ellas ofrecen vistas espectaculares en entornos privilegiados, y existen varias empresas que ofrecen diversas modalidades de vuelo a cargo de un piloto experimentado, así como cursos de iniciación y perfeccionamiento. Los cursos de iniciación duran entre cuatro y seis días y cuestan en torno a 500 euros, mientras que una sesión de vuelo puede costar unos 100 euros.

Otra opción para disfrutar de Mallorca a vista de pájaro es dar un paseo en globo aerostático. A bordo de uno estos fenomenales aparatos, podre-

there are quite a few companies offering different types of flight accompanied by an experienced pilot, as well as beginners and advanced courses. Those for novices last between four and six days and cost around 500 euros, whilst a flight will cost approximately 100 euros.

Another option to enjoy a bird's eye view of Mallorca is from a hot air balloon. On board these phenomenal aerostats we can discover what it must have been like for those first people who just over two centuries ago defied gravity and took to the skies. Indeed, the balloon was the first flying device successfully created by human beings.

The flying sensation is just as relaxed and smooth as with paragliding, with the added extra that a balloon can cover longer distances and that



Su sencillez, asequibilidad y facilidad de aprendizaje lo convierten en el deporte aéreo más practicado en todo el mundo. / It's simple, affordable and easy to learn, making it the most popular air sport in the world.

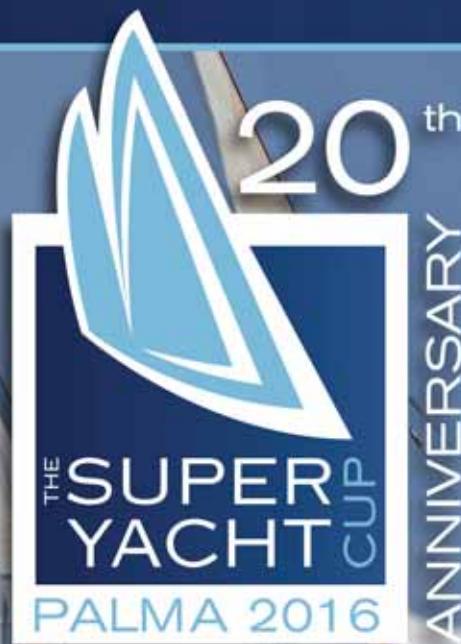
mos saber lo que sintieron las primeras personas que tuvieron la oportunidad de vencer la gravedad y echar a volar, hace ahora algo más de dos siglos. En efecto, el globo es el primer artilugio volador creado con éxito por el ser humano.

La sensación de vuelo es igual de relajada y suave que en el caso del parapente, con la ventaja de que a bordo de un globo se pueden cubrir distancias más largas y durante el vuelo se puede descender y ascender a voluntad del piloto. Mientras que en el parapente solo se puede ascender aprovechando corrientes naturales de aire cálido, al igual que hacen los buitres y otras aves, en el caso de los globos es el piloto quien calienta artificialmente el aire que hay dentro de la vela para que se eleve.

Paradójicamente, las corrientes de aire caliente que los pilotos de para-

the pilot can choose to ascend or descend during the flight itself. Whilst with paragliding you can only ascend by using natural warm air currents, as vultures and other birds do, in the case of balloons it is the pilot who artificially heats up the air within the envelope in order to gain height. Paradoxically, the warm air currents so avidly sought by paragliding pilots have to be avoided as much as possible when flying in a balloon. This is why balloon flights tend not to take place during the heat of the day but at dawn, when the sun still hasn't heated up the ground and created masses of warm air that rise up into the atmosphere. There are several companies in Mallorca that offer a whole range of hot air balloon flights. The cost of a basic package hovers around 150 euros per head, sharing a 30-minute flight with other passengers. The price

THE SUPERYACHT CUP



Palma,
June 22-25th 2016



Photos © Claire Matches, www.clairematches.com



Preferred Hotel Partner:



Premium Partners:



Gold Sponsor:



Destination Partner:



Industry Partner:



Silver Sponsors:



For entry information contact: kate@thesuperyachtcup.com | Office Tel: +34 971 708 795
For sponsorship information contact: jane@thesuperyachtcup.com

www.thesuperyachtcup.com



Hay varias empresas en Mallorca que ofrecen un amplio abanico de paseos en globo. / There are several companies in Mallorca that offer a whole range of hot-air balloon flights.

pente persiguen con ahínco deben ser evitadas todo lo posible cuando se viaja en globo. Es por ello que se evitan las horas centrales del día y se suele volar al amanecer, cuando el sol aún no ha calentado el suelo, generando masas de aire cálido que se elevan a la atmósfera.

Hay varias empresas en Mallorca que ofrecen un amplio abanico de paseos en globo. El coste del paquete básico se sitúa cerca de los 150 euros por persona, compartiendo un viaje de unos 30 minutos con otros pasajeros. El precio sube hasta el entorno de los 600 euros si queremos un vuelo exclusivo para dos o más personas, y puede elevarse aún más si queremos incluir extras como música, un cantante, degustación gastronómica, champán o una azafata de vuelo. También hay paseos con un coste adicional, como por ejemplo para sobrevolar Palma o la Sierra de Tramuntana, disfrutando de vistas privilegiadas. Asimismo, las empresas ofrecen diferentes servicios especiales, como románticos vuelos a la luz de la luna y ofertas exclusivas para grupos. Además, existen interesantes paquetes que combinan paseos en globo con excursiones en bicicleta o a pie por la montaña, con cena gourmet o comida típica, o incluso con otro vuelo, pero en helicóptero. Para los amantes de la velocidad y el motor, Mallorca también dispone de



rises to around 600 euros if you want a flight exclusively for two or more people, with supplements if you'd like extras such as music, a singer, a culinary tasting session, champagne or a crewmember. There are also rides which charge more for flying over Palma or the Sierra de Tramuntana mountains, but are definitely worth it because of the breathtaking views. What's more, the companies offer some special services, such as romantic moonlight flights and group offers. There are also interesting packages that combine balloon rides with cycling or walking tours

una variada oferta de paseos en helicóptero. El lugar al que hay que acudir si se tiene interés en este tipo de experiencia es, sin duda, el Aeródromo de Son Bonet, ubicado a 20 minutos de Palma. Allí hay varias empresas que disponen de sus propias flotas de vehículos y ofrecen vuelos turísticos a diferentes zonas de la isla. El precio mínimo se sitúa en torno a los 500 euros por el alquiler de un helicóptero de cinco plazas durante 20 minutos. Las excursiones suelen sobrevolar de forma combinada pintorescas localidades como Valldemossa, Deià o Sóller e impactantes accidentes naturales como el cabo de Formentor, la Sierra de Tramuntana o varios puntos de la costa mallorquina, e incluso la isla de Dragonera. También se ofrecen tours muy completos para sobrevolar prácticamente la totalidad de la isla a lo largo de dos horas y media, aunque en este caso el precio sube hasta rozar los 2.000 euros.

Además, para quien esté dispuesto a rascarse el bolsillo, existe la posibilidad de contratar vuelos a la carta en los que el cliente decide el recorrido e incluso se ofrece el servicio de recogida a domicilio, siempre y cuando el hotel, finca o incluso yate en el que se aloje cuente con espacio abierto suficiente para permitir el despegue y aterrizaje del helicóptero.

Otra opción, siempre que podamos acreditar que disponemos del título de piloto, es alquilar una avioneta para sobrevolar la isla a nuestro antojo. El Real Aeroclub de Baleares ofrece este servicio, con un coste de 120 euros la hora en el caso de avionetas de dos plazas y 190 euros la hora para las de cuatro plazas. Finalmente, algunas empresas también ponen a disposición de sus clientes exclusivos jets privados con piloto incluido para volar a otras islas, a la Península o incluso al extranjero.

in the mountains, with a gourmet dinner or typical lunch, or even with another flight, but in a helicopter.

For lovers of speed and machine power, Mallorca also has a varied range of helicopter rides. If you're interested in this type of experience, the best place to head is to the Son Bonet aerodrome, located just 20 minutes away from Palma. Companies operating there have their own fleets and offer sightseeing flights to different parts of the island. The minimum price is around 500 euros to hire a five-seat helicopter for twenty minutes.

The trips usually fly over picturesque villages such as Valldemossa, Deià or Sóller, as well as stunning natural landscapes such as the Formentor headland, the Sierra de Tramuntana mountains or certain parts of the Mallorcan coastline, and even the island of Dragonera. There are also tours that take in practically the entire island over two and a half hours, but in this case the price can shoot up to 2,000 euros.

And if money is no problem, there's the opportunity to sign up for bespoke flights in which the client maps out the route and even a private pick-up and drop-off, as long as the hotel, villa or even yacht has enough clear space for the helicopter to take off and land.

Another option, as long as you can prove you have a pilot's licence, is to charter a light aircraft to fly over the island at your own whim. The Real Aeroclub de Baleares offers this service for 120 euros an hour for a two-seater and 190 euros an hour for a four-seater.

And last but not least, some companies also provide their clients with exclusive private jets with pilot included to hop over to the other islands, the mainland or even further afield.

PASSIÓ PER LA MAR

WWW.PASSIOPERLAMAR.COM

Available on the App Store

Available on Google play

El ciclismo por carretera es una obligación para cualquiera que desee experimentar Mallorca y cubrir cierta distancia

Mallorca, paraíso para ciclistas: explora la naturaleza desplazándote por tierra

TEXTO Y FOTOS: KATIE HANDSIDE

UN EXCELENTE PERIODO DE RELAJACIÓN de dos días con una bicicleta de carretera, para los ciclistas aventureros, consiste en emprender un viaje por la costa oeste de Mallorca, la sierra de Tramuntana. Se extiende por la parte noroeste de la isla y ofrece algunos de los paisajes más bellos.

Muchos ciclistas de carretera experimentados afirman que este es uno de los lugares más increíbles para ir en bicicleta, ya que tiene la región montañosa del noroeste y la parte undulante del noreste con terreno llano para ir en bicicleta, en dirección Norte desde Palma a través del centro de la isla. Puedes decidir combinar las tres facetas en un viaje en bicicleta por carretera o, dependiendo de cómo te sientas, elegir solo una ruta.

Me encanta la costa del noroeste y he hecho muchos viajes en bicicleta a lo largo de ella; ¡incluso en mi tiempo libre suelo dirigirme hacia las montañas! La cadena montañosa del noroeste, conocida como la Sierra de Tramuntana, fue declarada patrimonio de la humanidad por la UNESCO: "... donde cultura, la naturaleza, las tradiciones, la estética, la espiritualidad y la identidad se fusionan". Varios de sus picos tienen una altura superior a 1000 m y Puig Major, la más alta, se sitúa a 1443 m.

Una excelente excursión de dos o tres días (dependiendo de la forma física) consiste en dirigirse a lo largo de esta costa en dirección a Pollença antes de regresar a Palma. Son 120 km. en su totalidad pero se trata de un reto montañoso que no hay que despreciar y, si eres ciclista principiante, podría ser necesario planificar paradas o descansos a intervalos regulares.

Las vistas de la costa desde Valldemossa, Deià, Sóller, Lluc y durante el trayecto hacia el pueblo de Pollença son impresionantes. Te quedarás boquia-

BIKING PARADISE IN MALLORCA: EXPLORE NATURE'S PARADISE

ON LAND. A great two-day break on a road bike for adventurous cyclists is to tackle the west coast of Mallorca, the Tramuntana mountains. They sweep down the northwestern part of the island and provide some of the most beautiful scenery.

Many experienced road bikers claim that this is one of the most amazing places to go cycling because you have the mountainous region of the northwest and then the undulating northeast with a flat biking terrain running north out of Palma through the centre of the island. You can either chose to combine all three facets in one road bike trip or, depending on how you feel, choose just one route.

I love the northwest coast and have done many bike rallies through it, even in my free time I usually head for the hills!

The northwest ridge of mountains, the Serra de Tramuntana, was declared a world heritage site by UNESCO: "...where culture, nature, traditions, aesthetics, spirituality and identity are merged". Several of its peaks have an altitude of over 1,000 m and Puig Major- the highest - stands at 1,443 m.

A great two-day or three-day excursion (depending on fitness levels) is to head down this coast and go to Pollença before returning to Palma. In its entirety this is 120 km, but it's a hilly challenge not to be sneered at, and planning regular stop-offs could be necessary for the beginner cyclist.

The coastal views from Valldemossa, Deià, Sóller, Lluc and then along and down into Pollença town are breathtaking. You feel overwhelmed by the stag-



"Me encanta la costa del noroeste y he hecho muchos viajes en bicicleta a lo largo de ella". / "I love the northwest coast and have done many bike rallies through it, even in my free time".

bierto ante el asombroso milagro de la naturaleza, que formó estas cadenas de montañas aquí millones de años antes de que existiéramos y que continuarán aquí mucho después de que nos hayamos ido.

La subida más dura está detrás de Sóller ascendiendo hacia los embalses (Puig Major). Parece que nunca acaba y te puedes imaginar el alivio y satisfacción que sentí al llegar finalmente a la cima. Estas sierras son espectaculares y, para cualquiera que desee probarse en la bicicleta, si eliges un día claro será algo mágico. El cielo es de un increíble color azul profundo y, como telón de fondo de la Tramontana, es bastante impresionante.

La paz y tranquilidad que se experimenta allí arriba es increíblemente liberadora y el aire fresco te hace sentir más saludable que nunca.

Si lo anterior no te convence, haz un viaje a la infame Sa Calobra, donde tenemos un evento anual contrarreloj en octubre. Enfrentarse a esta carretera, tanto en descenso como en ascenso, requiere una cierta habilidad, pero la vista que se despliega ante tus ojos es alucinante. Esta carretera es bien conocida por su diseño y se dice que es una notable obra de ingeniería civil. Otras excelentes escapadas en bicicleta que puedes hacer son las cortas excursiones a las bodegas, o podrías disfrutar de un agradable recorrido dirigiéndote directamente desde STP a lo largo de la costa o subiendo las colinas militares hacia Puigpunyent. Podrás disfrutar del sorprendente festival de la aceituna en Caimari y del festival de setas que se celebra en la zona. Prácticamente cualquiera que sea tu pasión, podríamos incluirla junto con un viaje en bicicleta ... dentro de lo razonable.

gering miracle of nature that formed these mountain ranges here millions of years before us and will still be here long after we are gone.

The toughest climb is behind Sóller up to the reservoirs (Puig Major). It seems to go on for an eternity and, wow, was I pleased to finally reach the top. These mountain ranges are spectacular and for anyone who wants a taster at cycling, if you pick a clear day, this is magical. The blue of the sky is an incredible deep blue colour and as a backdrop to the Tramontana it is quite stunning.

The peace and quiet to be had up there is incredibly liberating and the fresh air makes you feel ever so healthy.

Otherwise, take a trip to the infamous Sa Calobra, where we have an annual time trial event in October. Tackling this road both down and up takes some skill but the view that unfolds is mind-blowing. This road is well-known for its design and is said to be a remarkable feat of civil engineering.

Other great cycling breaks are short excursions to wineries, or you could head out directly from STP on a jolly either down the coast or up the military hill towards Puigpunyent. There's the amazing olive festival in Caimari and the mushroom festival held locally. Pretty much whatever your passion, we could include it with a bike trip... within reason.

Cycling to the Lluc monastery is also a great ride and the descent is part of the Ironman contest that sets out from Alcudia in the month of May. Biking from Lluc and down to Pollença town is a beautiful descent and if you time this with the end of the day, the light is magical.



Antes de subirte a la bicicleta para hacer kilómetros es aconsejable ponerte un poco en forma. / Before regularly heading out on long bike rides, it's advisable to get into shape a bit.

Llegar en bicicleta hasta el monasterio de Lluc es también un excelente recorrido y el descenso forma parte de la competición Ironman, cuya salida se inicia en Alcudia el mes de mayo. El recorrido en bici desde Lluc y hacia el pueblo de Pollença es un hermoso descenso y, si lo haces al atardecer, la sensación de la luz será mágica.

El ciclismo es muy similar a la navegación a vela: eliges un rumbo y luego depende de ti y de la máquina llegar al destino final. Es una experiencia muy liberadora y resulta muy satisfactorio llegar por tu propio esfuerzo. Hay dos sensaciones sobre una bicicleta: las maldiciones y gritos que sueltas cuando estás tratando de ascender por una zona de montaña y el gozo y euforia absolutos que sientes cuando desciendes por el otro lado.

COMPETICIONES DE CICLISMO DE CARRETERA EN MALLORCA

Las carreras ciclistas de 167 y 312 km, la Vuelta de Mallorca, la contrarreloj de Sa Calobra y el desafío de Playa de Palma.

OTROS GRANDES ACONTECIMIENTOS DEPORTIVOS EN MALLORCA

Tenemos los triatlones Ironman 70.3 y Full Ironman, además de numerosos triatlones y duatlones olímpicos, la ultra maratón y la maratón de Palma junto con la competición de natación Masters Open. Todos estos eventos son reconocidos y la gente vuela desde todas las partes del mundo para competir. Para alguien a quien simplemente le entusiasma salir por los alrededores y hacer ejercicio, tenemos algunos de los mejores recorridos para hacer barranquismo, escalada en roca, senderismo y todo lo que se te ocurra entre lo mencionado.

Si te atrae la idea de estar al aire libre y realizar deporte o actividades de aventura, te puedo garantizar que además te enamorarás de esta isla balear.

Biking is quite similar to sailing: you pick a course and it's you and the machine to get to the final destination. It's a very liberating experience and so satisfying to arrive as a result of your own hard work. There are two feelings on a bike - the cursing and shouting of grinding up a hill and then utter elation as you descend the other side.

ROAD BIKING EVENTS IN MALLORCA

The 167 and 312 km events, the Vuelta de Mallorca, the Sa Calobra time trial and the Playa de Palma challenge.

OTHER BIG SPORTING EVENTS IN MALLORCA

We have the 70.3 Ironman and full Ironman triathlons, along with numerous Olympic triathlons and duathlons, the ultra-marathon and the Palma marathon along, with the Masters open water swim competition. All these events are renowned and people fly from all over the world to compete. For someone keen to simply get out and about and exercise, we have some of the best canyoning here on the island, as well as rock climbing, hiking and everything else in between.

If being outdoors and getting sporty or adventurous is attractive to you, then I can guarantee you will also fall in love with this Balearic Island.





Specialists in **EXCELLENCE**

Global specialists in refit and new build yacht finishing

Rolling Stock
Finishing



+34 971 213 305
info@rollingstock.es
www.rollingstock.es



Rolling Stock
TOTAL YACHT SERVICE • PALMA DE MALLORCA

THE ART of ELECTRONICS On BOARD

*Finest Communication,
Navigation & Entertainment Systems
TO SUIT YOUR NEEDS*

- // Satellite communication systems
- // Satellite TV systems
- // Gmdss communication systems
- // Gps navigation systems
- // Autopilot, Gyrocompasses & Ais systems
- // Onboard computer networks
- // After-sales service & Warranty management
- // Navigation software & Electronic charts

 *Contact us at:*

- pb. (+34) 971 71 86 62
- comercial@estayelectronics.com
- ESTAYELECTRONICS.COM



Teaming up with the
market leadership brands

BRUNTON
Thruair & Thruair

SAILOR

KVH

Sperry Marine

MAXSEA

B&G

SIMRAD

SeaTel

ICOM

Raymarine

BOSE

FLIR



Música y cultura toman la calle con el buen tiempo

Se multiplica la oferta de conciertos y actividades culturales al aire libre en toda Mallorca

TEXTO: BERNAT GARAU / FOTOS: ARCHIVO

CON LA LLEGADA DEL BUEN TIEMPO, Mallorca ofrece un entorno ideal para realizar todo tipo de actividades al aire libre. No por casualidad, miles de turistas acuden cada año a la isla para poder disfrutar de sus magníficas playas, sus inmejorables condiciones para la navegación y su amplia oferta de deportes al aire libre. Sin embargo, Mallorca es todo eso... y mucho más.

A menudo pasa desapercibida la excelente oferta cultural mallorquina, que en los meses más cálidos del año alcanza su máximo esplendor. Como al resto de españoles, a los mallorquines les encanta aprovechar las noches de

MUSIC AND CULTURE FLOOD THE STREETS WITH THE ARRIVAL OF THE GOOD WEATHER. With the arrival of the good weather, Mallorca provides the ideal setting for all kinds of activities in the open air. No wonder that millions of tourists head to the island each year to enjoy the island's magnificent beaches, unbeatable sailing conditions and huge offering of outdoor sports. But Mallorca is all that... and much more. The excellent cultural life in Mallorca, which reaches its maximum splendour in the hotter months of the year, often goes unnoticed. Like all Spaniards, Mallorcans love taking advantage of the summer evenings to



Música al aire libre, en calles y plazas, en las fiestas populares y en los fines de semana. / Music outdoors, in streets and squares, popular festivals and weekends.

verano para salir a la calle a refrescarse y reunirse con sus amigos y familiares. No por casualidad, durante estos meses se multiplica la oferta de conciertos y otras actividades culturales al aire libre en toda la isla.

UNA ISLA DE MÚSICA

Es común que en verano recalen en la isla destacados DJ's y grupos musicales nacionales e internacionales. Las playas, parques, calles, plazas, terrazas, polideportivos y hasta plazas de toros de toda Mallorca se convierten en escenarios que acogen las más variopintas propuestas culturales. Incluso el patio interior del emblemático **Castillo de Bellver** (Palma) ofrece cada año una selecta programación musical.

Otro enclave privilegiado que se llena de música en verano es **Sa Calobra**, una paradisíaca playa declarada monumento natural donde

head out onto the streets to cool down and meet up with friends and family. And this period is exactly when there's a huge range of outdoor concerts and cultural activities all across the island.

AN ISLAND OF MUSIC

Famous DJs and bands from Spain and abroad often stop off on the island in the summer. Beaches, parks, plazas, terraces, sports centres and even bullrings all across Mallorca turn into stages that welcome a truly varied range of cultural events. Even the inner courtyard of the iconic **Bellver Castle** (Palma) is home to a select cycle of concerts each year. Another privileged setting that is filled with music in the summer months is **Sa Calobra**, an idyllic beach declared a natural monument which for 52 years now has played host to a concert featuring acapella choral

desde hace 52 años se celebra cada mes de julio un concierto en que suele tener protagonismo la música coral "a capella". El evento no cuenta con ningún tipo de amplificación, ya que se aprovecha la magnífica acústica que ofrece el enclave, presidido por las paredes naturales de roca que constituyen la desembocadura del magnífico torrente de Pareis.

Además, Mallorca acoge en primavera y verano varios festivales musicales al aire libre que permiten a residentes y visitantes entregarse a la música y bailar hasta el amanecer. Uno de los primeros del año es el Mallorca Live Festival (29 y 30 de abril, Palma), con un amplio cartel que alterna el "indie rock", la "world music" y la electrónica, encabezado este año por **Skye & Ross (Morcheeba)** y completado con una interesante selección de grupos españoles y mallorquines.

Otra propuesta muy esperada año tras año es el festival Mallorca Jazz Sa Pobla, que tiene lugar a principios de agosto y trae a la isla a grandes artistas de la escena internacional.

music each July. The event has no type of amplification, as full advantage is taken of the magnificent natural acoustics of the place, dominated by the huge sheer cliffs that form the mouth of the stunning Torrente de Pareis gorge.

What's more, in the spring and summer Mallorca stages several open-air music festivals that let residents enjoy live music and dance until dawn. One of the first ones in the year is the Mallorca Live Festival (29 and 30 April, Palma), with an extensive programme that fuses indie rock, world music and electronic, headlined this year by **Skye & Ross (Morcheeba)** and featuring an interesting selection of Spanish and Mallorcan groups. Another much-awaited event each year is the Mallorca Jazz Sa Pobla festival, which takes place in early August and attracts major artists from the international scene to the island.

Meanwhile, lots of *chiringuitos* and bars along the coast hold open-air concerts to bring in customers. "**El Chiringuito**" (Costa de la Calma),



Conciertos corales de música clásica son frecuentes en verano. / Choral concerts of classical music are common in summer.

Por otro lado, muchos chiringuitos y bares de las zonas costeras ofrecen conciertos al aire libre para atraer clientes. "**El Chiringuito**" (Costa de la Calma), "**S'embat**" (Ses Covetes) y "**Can Gavella**" (playa de Muro) son tres buenas recomendaciones para cenar o tomar una copa a pie de playa mientras se disfruta de buena música en directo.

LAS FIESTAS PATRONALES

Pero sin duda, las fiestas patronales de los diferentes pueblos ofrecen la mejor ocasión para conocer el lado más auténtico de la isla y sumergirnos en su tradición festiva, gastronómica, cultural y popular. En verano, prácticamente cada fin de semana hay verbenas en alguna localidad de Mallorca. Se trata de celebraciones muy alegres y coloridas, en las que no suele faltar la música, en vivo o a cargo de DJ's, hasta altas horas de la noche.

"**S'embat**" (Ses Covetes) and "**Can Gavella**" (Playa de Muro) are three great venues for having dinner or a drink on the waterfront whilst listening to decent live music.

LOCAL FIESTAS

But without a doubt, the fiestas held in different towns and villages to commemorate their patron saints are the best opportunity to discover the most authentic side of the island and immerse ourselves in festive, culinary and popular traditions. In the summer, there are festivities in some town or another in Mallorca practically every weekend. These are really colourful and fun-filled celebrations with live music from bands or DJs until the early hours of the morning.

These fiestas also include a whole load of daytime events, such as chil-



MASTER COVERS

MARINE UPHOLSTERY



T: +34 609 393 146 T: +34 971 721 877
info@mastercovers.es www.mastercovers.es

JOTUN

Together we succeed!

Working in partnership with the project team, shipyard and applicator, Jotun Megayacht assures the perfect finish with premium products, full technical support, performance guarantees & a global logistics network.

Jotun Megayacht Professional range includes:

- Megagloss HG and Megagloss AC high gloss topcoats with a full range of colours offered through the Jotun MCI tinting system
- Megafiller range of epoxy fairing compounds to suit all requirements.
- Megayacht Imperial antifouling with advanced Silyl Acrylate technology.
- A full range of epoxy primers, sealers and undercoats.

jotun.com



Las fiestas de los pueblos también incluyen una amplia programación diurna, en la que suele haber actividades infantiles, desfiles, concursos culinarios, muestras gastronómicas, comidas populares, mercados, ferias, certámenes deportivos, representaciones teatrales, muestras de danza y bailes populares y cine a la fresca.

Además, en algunas de estas fiestas se puede incluso disfrutar de vistosas representaciones teatrales en las que el escenario son las calles del pueblo y el elenco está formado por vecinos. Es el caso de las tradicionales batallas de moros y cristianos, cuyos máximos exponentes se dan en **Sóller** (9 de mayo) y **Pollença** (2 de agosto) y conmemoran históricos enfrentamientos medievales entre la población local y los invasores y piratas turcos o magrebíes.

Las fiestas de "la Patrona" de Pollença son todo un acontecimiento en Mallorca. Habitantes de todos los rincones de la isla se desplazan hasta esta encantadora localidad para participar en las celebraciones. Otras fiestas populares destacadas son las de **Sa Pobla** (finales de julio), **Pollença** (principios de agosto) y **Felanitx** (finales de agosto).

Aunque las fiestas patronales de **Palma** tienen lugar el día de **San Sebastián** (20 de enero), en los últimos años ha habido todo un movimiento popular para revitalizar la actividad festiva veraniega en la ciudad que ha cristalizado en las fiestas de "**Canamunt i Canavall**" (principios de septiembre). Celebraron su primera edición el año pasado e incluyeron una divertida batalla de pistolas de agua en conmemoración de los sangrientos enfrentamientos entre dos bandos nobiliarios que tuvieron lugar en la capital balear en el siglo XVI.

En **Binissalem**, localidad de gran tradición vinícola, es muy señalada la fiesta de "es vermar" (la vendimia), que tiene lugar la última semana de septiembre y cierra el calendario festivo estival de Mallorca. La celebración coincide con el fin de la cosecha de la uva y tiene al vino como máximo protagonista.

Una ocasión de lujo para despedir un verano de música, cultura y fiesta con una copa de buen vino mallorquín en la mano.

Los Dj's locales o las estrellas del rock internacionales copan las agendas de ocio. / Local Dj's or international rock stars lining the agendas leisure.

dren's activities, parades, cooking competitions, culinary exhibitions, community lunches, markets, fairs, sports events, theatre performances, dances and outdoor cinema.

Also, some of these fiestas stage outdoor plays in which the streets are the scenery and the villagers are the cast. This is the cases of the traditional Moors and Christians battles, the best examples of which are found in **Sóller** (9 May) and **Pollença** (2 August), commemorating the historic medieval confrontations between the local population and Turkish or North African pirates and invaders.

The "Patrona" fiestas in Pollença are a major event in Mallorca, with people from all over the island heading up to this charming town to take part in the festivities. Other important local fiestas are held in **Sa Pobla** (late July), **Pollença** (early August) and **Felanitx** (late August).

Although the patron saint fiestas in **Palma** take place on **San Sebastián Day** (20 January), in recent years there's been a major movement to revitalise summertime parties in the city, which resulted in the "**Canamunt i Canavall**" festivities (early September). The first edition was held last year and included a fun water pistol fight to commemorate the bloody battles between two noble groups that took place in the Balearic capital back in the sixteenth century.

In **Binissalem**, a major wine-producing town, a true highlight is the "**Es Vermar**" (grape harvest), which is held in the last week of September and brings Mallorca's summer celebrations to a close. The event coincides with the end of the harvest and centre stage is taken by wine itself. A unique occasion to bid farewell to a summer of music, culture and fiestas with a glass of excellent Mallorcan wine in your hand.

YACHT
TRANSPORT
& LOGISTICS

**COMPLETE
MARINEFREIGHT**

www.completemarinefreight.com

STORAGE
FOR YACHTS
& THEIR TOYS

planet space
self storage

www.planetspacestorage.com

PINMAR SUPPLY

PRODUCTOS PARA EL MANTENIMIENTO DE EMBARCACIONES / YACHT MAINTENANCE PRODUCTS
VENTA AL POR MAYOR / WHOLESALE CENTER

OPENING JULY 2016

New 600 square metre trade centre
with:

**MORE BRANDS
LARGER STOCKS
GREATER DISCOUNTS**

plus
**Storage services
Rentable office space
Training facilities**

Less than 10 minutes from STP
In Son Fuster, Palma
(next to Polígono Son Castelló)

PINMAR
SUPPLY



www.pinmarsupply.com
+34 971 713 744
sales@pinmarsupply.com



La gran mayoría de barcos de recreo que hacen la vuelta a Mallorca, o navegan por la costa norte, suelen recalcar preferentemente en Formentor, en la bahía de Pollença, o en la de Alcúdia. Muchos parecen desconocer que entre Cap de Ferrutx/(Artà) y el faro de Capdepera/Cala Rajada, separados apenas por 7,5 millas náuticas, hay, sin embargo, un buen número de calas y playas de una gran belleza natural. Rincones increíbles que se mantienen casi intactos, sin gran presión humana ni urbanística, debido a sus especiales características orográficas y sus altos niveles de protección medioambiental.

Recalar en las calas del norte, desde Cap de Ferrutx hasta la punta de Capdepera

TEXTO: JUAN ANTONIO FUSTER / FOTOS: ARCHIVO

DESDE LA MAGNÍFICA BAHÍA DE POLLÈNCIA, con su larga embocadura de acceso, sus aguas bravas y nítidas y sus mediterráneos pinares (que nacen prácticamente en la misma orilla del mar), a las calas recónditas entre el cabo Ferrutx y el Faro de Capdepera discurre una zona preciosa de litoral con tramos salvajes, áridos, tan bellos como abruptos. Nos referimos a calas poco frecuentadas como Es Caló, S'Arenalet d'Aubarca, Cala Sa Font Celada, Cala Matzoc, Cala Déntol, Cala Estreta, Cala Mitjana, Cala Torta o incluso la más concurrida y abierta Cala Mesquida.

CALLING AT THE STUNNING BAYS IN THE NORTH, FROM CAP DE FERRUTX TO THE CAPDEPERA HEADLAND. From the magnificent bay of Pollença, with its sweeping inlet, crystal-clear white waters and Mediterranean pine trees (rising up practically from the seashore) to the hidden coves between Cap Ferrutx and the Capdepera lighthouse, there lies a stunning coastline with wild and arid stretches, as beautiful as they are abrupt. We're talking about off-the-beaten-track coves such as Es Caló, S'Arenalet d'Aubarca, Cala Sa Font Celada, Cala Matzoc, Cala Déntol,

A la mayoría de estas calas sólo se puede acceder a pie por tierra, lo que supone una larga excursión de unas dos horas. El acceso por tierra está regulado, debido a que toda la península de Llevant, a la que se accede desde los pueblos de Artà y Capdepera, fue declarada Parque Natural hace 15 años. El acceso por mar es libre, aunque sujeto a las normas de protección medioambiental y a expensas de unas condiciones meteorológicas muy benignas, ya que la mayoría de las calas están orientadas al Norte y carecen de abrigo seguro si soplan, con intensidad, vientos de Norte, NorEste y Este.

FLORA Y FAUNA

A pesar de su aparente aridez la vegetación y la fauna de esta zona es variada e interesante.

A cientos de metros del agua, podemos encontrar encinares, pinares, matas, carrizos y palmitos, y otros elementos característicos de la garriga mallorquina. Su vegetación se ha desarrollado, mal que bien, a pesar de los incendios, ya que esta zona ha sido frecuentemente quemada por los payeses para la regeneración de pastos. En cuanto a la fauna, además de especies de diversos programas de reintroducción como el milano, o de reproducción, como la tortuga mediterránea, también podemos encontrar aves. Sin grandes dificultades, a poco que nos interese la vida animal, podremos observar unas pocas águilas pescadoras, cormoranes, gaviotas, el halcón de Eleonor, y gavilanes. También, en las fincas públicas que forman parte del Parque, la presencia de cabras salvajes, ovejas, y algunas vacas.

FINCAS PATRIMONIALES Y REFUGIOS

En cuanto al patrimonio arquitectónico de la zona hay que destacar dos antiguas fincas agrícolas y ganaderas.

Cala Estreta, Cala Mitjana, Cala Torta or even the more popular Cala Mesquida. Most of these coves can only be reached on foot, involving a long trek of around two hours. Getting there by land is regulated, because the entire Llevant peninsula, which is accessed from the towns of Artà and Capdepera, was declared a Natural Park fifteen years ago. Access by sea is open, but is subject to environmental protection guidelines and relies heavily on benign weather conditions, as most of the coves are north-facing and lack shelter if N, NE and E winds are blowing with force.

FLORA AND FAUNA

Despite its seemingly arid appearance, this area is full of diverse and very interesting flora and fauna.

Just hundreds of metres away from the water we can find oaks, pines, shrubs, reeds, palmettos and other characteristic elements of the Mallorcan scrubland. Its vegetation has somehow managed to flourish, even given the amount of fire impact, as this area has often been burnt by farmers in order to regenerate pasture lands. As for fauna, besides various species deriving from reintroduction programmes, such as the kite, or from reproduction programmes, such as the Mediterranean turtle, we can find a whole range of birds. Without great difficulty, however little we're interested in animal life, we can easily spot ospreys, cormorants, gulls, falcons and sparrow hawks. Also, on the public *fincas* that are part of the park, we can see wild goats, sheep and cows.

FINCAS AND RETREATS

As for the architectural heritage of the area, two former agricultural and livestock *fincas* really stand out.

DECOERS uniforms & yachts

MALLORCA
T+34 971 282 056
Calle Annibal, 25
07013 Palma de Mallorca

BARCELONA
T+34 932 28 460
Calle Escrivá 3, Local 2
08032 Port Vell, Barcelona

ANTIBES
T+33 493 650 579
7 Rue Honoré Fournier
06600 Antibes France

uniforms.....

La de **Es Verger** puede remontarse al siglo XIII con la ocupación catalana aragonesa de la isla.

Por otra parte, las **casas de Albarca** también se construyeron poco tiempo después de la conquista catalana. Están organizadas con dos alturas. La casa de los amos y la de los señores están separadas por un pequeño camino cerrado por dos arcos. Adosadas a las casas están los graneros, los comedores de los animales y una leñera.

A lo largo del parque hay algunos **refugios**, como las casas de Albarca, las de s'Arenalet o la caseta de los Oguers. A 100 metros de la Playa de S'Arenalet se levanta la **Casetas de l'Arenalet**, una antigua casa de veraneo, en la que el Govern habilitó un excelente refugio, austero, cómodo y digno.

CALAS Y PLAYAS DE INTERÉS

Es Caló Es Caló o Caló de Betlem es una preciosa cala en la zona norte de Artà. Hay un bonito paseo cerca de acantilados y está lleno de pequeñas zonas de baño. Es un lugar idóneo para hacer una excursión. Mucha gente lo conoce por s'Aigua Dolça.

Debido a la altura del acantilado y a la proximidad de Cap de Ferrutx, los vientos son aquí cambiantes, casi de microclima, y en ocasiones lanzan rachas de sorprendente intensidad. Para navegar por la zona e incluso para fondear es preciso estudiar las cartas por la presencia de escollos y roquedal a flor de agua.

A pesar de todos los inconvenientes descritos vale la pena una recalada. A 2,4 millas marítimas se encuentra la instalación portuaria más cercana, Club Nàutic Colònia de Sant Pere.

Sa Font Celada. Un lugar de enorme belleza natural. Se encuentra A 12 kilómetros de Artà y es donde desemboca el Torrent des Castellot, culpable de haber arrastrado hasta la orilla, año tras año, una capa de arena finísima. Este arenal se adentra en tierra firme hasta 150 metros. La temperatura del mar está aquí más fría que en otras calas colindantes, como consecuencia del vertido de agua dulce desde dos fuentes.

Las condiciones marítimas permiten fondear frente a la playa, sobre un fondo arenoso que se extiende centenares de metros mar adentro, con una profundidad de unos cinco metros a 300 metros de la orilla. El punto de navegación más conflictivo en esta zona, aunque excelente para el buceo, es el **Faralló d'Aubarca**, a 0,4 millas marítimas de la costa, entre Cap des Freu y Cap de Ferrutx. A 13,4 millas marítimas se encuentra la instalación portuaria más próxima, Club Nàutic Cala Ratjada.

Hay un sendero litoral que une **Cala Estreta** y **Cala Matzoc**, lo que supone una caminata de cinco kilómetros.

Esta playa se encuentra en un área de Reserva Marina. Hay restricciones en diferentes actividades como la pesca, la navegación, el anclaje, y el buceo.

Cala Matzoc. Está a 10,5 kilómetros de Artà. Su nombre lo toma prestado de la torre de vigilancia, **Torre des Matzoc** (siglo XVIII), en lo alto de

Faralló d'Aubarca. Tiene un arenal pequeño de fino grano, con cantos y

The **Es Verger finca** can be traced back to the thirteenth century, with the Catalan-Aragonese occupation of the island.

Meanwhile, the **Casas de Albarca** were also built shortly after the Catalan conquest. They are built over two storeys. The house of the masters and the house of the lords are separated by a small path enclosed by two arches. Throughout the park there are some **retreats**, such as the Casas de Albarca, the Casas de s'Arenalet or the Casetas de los Oguers. Just 100 metres from S'Arenalet beach is the **Casetas de l'Arenalet**, a former summer house, which the Balearic government has converted into an excellent retreat, being austere, comfortable and decent at the same time.

MUST-SEE COVES AND BEACHES

Es Caló: Es Caló or Caló de Betlem is a beautiful cove to the north of Artà. There's a lovely walk below the cliffs and lots of places for a refreshing dip in the sea, making it an ideal place for an excursion. Many people know it as s'Aigua Dolça.

Given the height of the cliff and the proximity of Cap de Ferrutx, winds here are variable, almost like a microclimate, and sometimes there are strong gusts that can really catch you unawares. If you're sailing around the area or even want to drop anchor, you really need to check the nautical charts for the presence of reefs and rocks awash.

Despite all the negatives we've mentioned, it's definitely worth visiting this cove. The nearest port facilities are 2.4 nautical miles away at the Club Nàutic Colònia de Sant Pere.

Sa Font Celada: This is a place of outstanding natural beauty. It lies 12 kilometres away from Artà and is where the Torrent des Castellot runs into the sea, the reason behind a layer of fine sand being washed ashore year after year. This sandy area creeps inland for up to 150 metres. The sea temperature here is cooler than at other neighbouring coves as a result of the discharge of freshwater from two springs.

The sea conditions allow for anchoring just off the beach, on a sandy bottom that extends hundreds of metres offshore to a depth of about five metres at 300 metres from the shore. The most contentious point in this area, although excellent for diving, is the **Faralló d'Aubarca**, 0.4 nautical miles from the coast, between Cap des Freu and Cap de Ferrutx. The nearest port facilities are 13.4 nautical miles away at the Club Nàutic Cala Ratjada. There's a coastal path that links **Cala Estreta** and **Cala Matzoc**, which is a very pleasant five-kilometre walk.

This beach is in a Marine Reserve area, with restrictions on various activities such as fishing, sailing, anchoring and diving.

Cala Matzoc: This cove lies 10.5 kilometres from Artà. Its name is borrowed from the watchtower, **Torre des Matzoc** (18th century), perched on top of the **Faralló d'Aubarca**. It has a small fine-grained sand beach, with Posidonia-covered pebbles on the shore.

Its exposure to NW, N, NE and E-winds and its morphology can make

NO PASSION
WITHOUT RISK...

... LEAVE THE RISK TO US.



PANTAENIUS
Yacht Insurance

Palma de Mallorca · Phone: +34 971 70 86 70

PANTAENIUS.COM/PASSION

Germany · Great Britain* · Monaco · Denmark
Austria · Spain · Sweden · USA** · Australia

*Pantaenius UK Limited is authorised and regulated by the Financial Conduct Authority (Authorisation No. 308686).
**Pantaenius America LLC is a licensed insurance agent licensed in all 50 states. It is an independent corporation incorporated under the laws of New York and is a separate and distinct entity from any entity of the Pantaenius Group.

Suyt
GROUP



Crew Accommodation in **Mallorca**



- ▶ Specialising in Crew accommodation
- ▶ Over 50 apartments in Central Palma

- ▶ 1 - 4 bedroom apartments
- ▶ Studios & villas
- ▶ Entire building rental opportunities
- ▶ Properties around the island
- ▶ Discounts for rentals over 2 weeks



Visit our website
www.suyt.es
to get a quote!

Tel: 0034 971 962 551

Email: info@suyt.es

www.suyt.es

Find us on Facebook:
www.facebook.com/suyt.espana



gravas rebozados de alga posidonia en la orilla. Su exposición a los vientos de noroeste-norte-noreste y este, así como su morfología, hacen que el baño en sus aguas se convierta en una acción en ocasiones peligrosa. El fondeo de embarcaciones, sobre fondo arenoso, a cuatro metros de profundidad implica una maniobra que requiere atención. Cabe alertar del peligroso bajo, localizado a 384 metros al este-sureste de Torre d'Aubarca y frente a Cala Matzoc: en el punto de menor calado se alcanzan los 2,4 metros. De todas las playas de la zona sur, esta cala es la que oferta una mejor cobertura contra los vientos del sureste al noreste. A 5,4 millas náuticas se encuentra la instalación portuaria más próxima, Club Nàutic Cala Ratjada.

Cala Torta. Está situada a unos 10 kilómetros de Artá. A lo largo del trayecto se podrá contemplar un paisaje virgen que combina montañas y valles. Al final del camino hay una bifurcación, a la derecha lleva a Cala Torta y a la izquierda a Cala Mitjana. Cala Torta es la mayor playa del municipio, con unos 150 metros de largo y unos 100 de ancho, y presenta una arena fina y blanca. El tenedero permite fondear sin dificultades.

Por tierra existe la posibilidad de llegar en bicicleta desde Capdepera: la etapa consta de 22 kilómetros, cogiendo en Cala Mesquida un camino de montaña marcado con puntos rojos que nace al lado de la tienda de souvenirs.

Cala Mitjana Está situada a unos 10 kilómetros de Artá. Se trata de un arenal de arena fina con un pequeño sistema dunar tras la cala. En su lado derecho pueden verse montañas bajas con poca vegetación, mientras que a la izquierda se entrevé un pinar frondoso y extenso. Si se pretende fondear hay que tener cuidado por la poca profundidad de sus aguas.

Sa Font Celada, un lugar de enorme belleza natural. / Sa Font Celada, a place of outstanding natural beauty.

swimming dangerous at times. Anchoring yachts, on a four-meter-deep sandy ground, involves a manoeuvre that calls for quite a bit of concentration. Careful with the hazardous ridge located 384 metres ESE of Torre d'Aubarca and facing Cala Matzoc, which measures 2.4 metres at its shallowest point. Of all the beaches in the southern part, this cove is the one that offers the best shelter from SE and NE winds. The nearest port facilities are 5.4 nautical miles away at the Club Nàutic Cala Ratjada.

Cala Torta: This is located about 10 kilometres from Artá. Along the route you can marvel at the unspoiled landscape that combines mountains and valleys. At the end of the path there's a fork, to the left takes you to Cala Torta and to the right to Cala Mitjana. Cala Torta is the largest beach in the town, around 150 metres long and 100 wide, and has fine white sand.

The holding ground means you can drop anchor without problems. By land it's possible to cycle there from Capdepera, a 22km route along a mountain path that you take in Cala Mesquida (just next to the souvenir shop, follow the red circles).

Cala Mitjana: This is also located about 10 kilometres from Artá. It's a sandy cove with a small dune system just behind. On the right-hand side you can see low hills with little vegetation, while to the left you can catch glimpses of a lush pine forest. If you intend to drop anchor, pay careful attention to the shallowness of its waters.



Everything happens in happiness

All of us who work in Cappuccino
should be able to explain what lies behind what we do,
to define the experience in only one sentence.
In the end that's what matters,
for that is the reason why we are all here,
and why our customers exist.

I work in Cappuccino.


CAPPUCINO
GRAND CAFE

www.grupocappuccino.com

Índice de anunciantes List of advertisers

Astilleros de Mallorca	3
Baltic Yachts	103
Blue Water	85
Boening Baleares	9
Cappuccino	127
Carkeek	105
Complete Marine Freight	121
Cross Fit	Interior Contraportada
Deckers Uniforms	123
DNC	75
E3 Systems	85
Estay Electronics	115
Evolution Sails	27
Ferdi Nautic	105
Heinen & Hopman Iberica	2
Horizon Marine Electronics	29
Jotun	119
Marina Ibiza	89
Marina Palma	55
Marina Port de Mallorca	67
Marine Hydraulic Solutions	Interior Portada
Master Cover	119
Metalnox	31
Nautiel Service	79
Nauti-Parts	79
Ocean Refit Yacht Carpentry	105
Orca Signs	59
Palmawatch	35
Pantaenius	125
Pendennis	35
Pinmar Supply	121
Ports de Baleares	97
Pure Superyacht Refit Management	1
Recblau	111
R.S. Global	Contraportada
Rolling Stock	115
Suyt – Crew Accommodation	125
Tecnocraft	75
The Superyacht Cup	109
Yacht Center Palma	11



EDITORIA

Susan Farren Crowther

DIRECCIÓN

Juan Antonio Fuster

COLABORADORES

Bernat Garau
Daniell Werclouw
León Von Ondarza
Toni Fuster
Antonio Bibiloni
Roger Horner
Joan Rigo
Katie Handyside

TRADUCCIONES

Futuramos

FOTOGRAFÍA

Claire Matches
Lucas Di Claudio
Archivo MN Consulting
Archivo STP
Nico Martínez
Cathy Grunfeld
Carlos Hellín (Recblau)
Toni Fuster

EDICIÓN Y PRODUCCIÓN

MN Consulting
Tel. 669 49 64 54
mnconsulting@telefonica.net

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

G. Domenici

MARKETING Y DPTO. COMERCIAL

Susan Farren
Tel. 669 49 64 54
Luis Berga
Tel. 669 81 45 58

ADMINISTRACIÓN Y DISTRIBUCIÓN

Viveca Westman
Tel. 626 90 74 35

IMPRESIÓN Y ENCUADERNACIÓN

Loyse, S.L. · D.L. PM - 2716/2009



HIGH MOTIVATION PERFECT FITNESS

1 Entreno GRATIS, Ven y pruébalo!! // 1 FREE Trial, Come and Try it !!



www.crossfitpalmademallorca.com

[crossfitpalmademallorca](#)

Pol. Industrial Can Valero - C/ Hadepema, 10. Nave 4. - 07009 Palma de Mallorca.

Infórmate Tel. 971 44 72 40



There is simply no better location
in Palma de Mallorca for companies
catering to Superyachts ...

Tenants in the Global Building include:



Temporary protections,
Yacht detailing and more



Marine Technical
Insulation Systems



Refit projects,
Technical support



Superyacht Sail Project + Sale
Boutique Sail Service Loft



New Build-Refit



Rigging



Specialist Superyacht
Refit



Technical Refit
Solutions



Chandlery shops,
vans & sourcing team



Superyacht
Refinishing



Specialist Carbon
Composites



Agents for
Prop Scan



Personal, professional, multi-lingual
yacht assistance, Temporary importation



Complete Shipyard
Services



Custom made interior and exterior
Design, manufacture & installation



Scaffold, Covers &
Fittings



Brokerage, Management,
Charter



Your starting point for upholstery,
custom furnishings & carpets



Painting, Chandlery,
Rigging & Shore Support



JOTUN Performance Coatings, Manufacturing
Paint Systems & Selling Solutions



Personal & Group Training,
& Nutrition



Medical & Travel Safety



Specialists in Superyacht
Hydraulics



Suppliers of marine engineers
for Superyacht refit and repair



Industry Leader offering Special Airfares
for the Maritime Industry



Yacht Recruitment Agency



Electrical refit, supply
and services

To enquire about rental spaces in the Global Building in STP Shipyard, please contact:
Tel. +34 971 213 305 • info@rsglobal.es • Muelle Viejo, Espigon Exterior, 07012 Palma de Mallorca
www.rsglobal.es