STP
SHIPYARD PALMA
IPM GROUP

news

n.° 16 - 2018

NEW | SEPTEMBER 2018 | **TRAVELIFT IN PALMA** | **THE BIGGEST IN EUROPE** | **1000TN**

Staying at the top of our game!

Navigation
Radar/ARPA
ECDIS Chart plotters
Auto-Pilots
VHF/UHF
Gyro's

Cameras
CCTV, Night Vision
& Underwater

Communication
VSAT
Inmarsat
Iridium
GSM 3G/4G
PABX
VOIP

Satellite TV
Stabilised TV Antennas

IT Networks
Cisco Wired & wireless
Microsoft Server &
Cloud Platforms

AV & control systems
System design,
Installation
& Programming

Airtime
3G/4G, VSAT, Inmarsat

CERTIFIED LR ISO 9001
UKAS MANAGEMENT SYSTEMS 001

HORIZON
MARINE ELECTRONICS
www.horizonme.eu

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

Trusted Electrical Solutions for Yachts

IPS
MARINE ELECTRIC

Power Management & Alarm Monitoring Systems / Audiovisual Integrators / Fire Detection Systems / Shore Power Systems / IT Company / Insurance Appraisal Report / Lighting Systems / Suppliers

Authorized distributor:

GARMIN · WAGO · CRESTRON · VANTAGE · AMX · BOSE · SONOS · DENON · KNX · OceanLED · eKINEX · Microsoft · Synology · PRAXIS · ComAp · ATLAS · MAGNUS · Kentec

Edificio The North Dock
Muelle Viejo s/n
Espigón Consigna
Palma de Mallorca
+34 971 729 076
info@marineelectric.es
marineelectric.es

Qualified by:

Your main support
within STP
ASTILLEROS DE
MALLORCA
REFIT & REPAIR SHIPYARD

news

16
Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News
Los Mini Js (Q-Class) en STP Shipyard / *Mini Js (Q-Class) choose STP Shipyard*

18
Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News
Cuatro míticos Clase J se concentran en Marina Palma Cuarentena coincidiendo con la Superyacht Cup / *Four iconic J Class meet up at Marina Palma Cuarantena on occasion of Palma Superyacht Cup*

22
Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News
Pleno de STP Shipyard Palma con los participantes de la Superyacht Cup / *STP Shipyard Palma full to bursting with Superyacht Cup participants*

24
Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News
Espectacular simulacro de emergencias en las marinas de IPM Group / *Spectacular emergency drill at IPM Group marinas*

25
Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News
STP Shipyard Palma participa de nuevo en The Pinmar Golf / *STP Shipyard Palma to compete in Pinmar Golf again*

26
Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News
Marina Port de Mallorca y Marina Palma Cuarentena limpian su fondo marino para colaborar con el medio ambiente / *Marina Port de Mallorca and Marina Palma Cuarentena clean up seabed to help the environment*

28
Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News
Marina Port de Mallorca, único puerto en Mallorca que consigue la categoría de Marina 5 Estrellas / *Marina Port de Mallorca, the only on the island with Blue Star certification*

32
Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News
Comienza con éxito el montaje del nuevo travelift en STP Shipyard Palma / *Successful assembly of new travelift at STP Shipyard Palma*

35
Noticias IPM GROUP / IPM GROUP News
Marina Ibiza patrocina al barco El Gaitero para la Copa del Rey / *Marina Ibiza sponsors El Gaitero boat for Copa del Rey*

36
Reportaje / Report
El Athos: un velero viajero de apretada agenda / *Athos: A yacht with places to go and things to do*

44
Reportaje / Report
La edición de 2018 catapulta a la fama internacional al Palma Superyacht Show / *2018 event catapults Palma Superyacht Show onto international map*

50
Regata / Race
¡Cariño, estoy en casa! / *Honey, I'm home!*

60
Reportaje / Report
The Lady K, un yate a motor con pedígri y el actual rey del chárter / *Pedigree motoryacht 'The Lady K': the reigning queen of charter*

68
Tecnología / Technology
TI a bordo / *Onboard IT*

72
Regata / Race
Velsheda se hace con el triunfo en la Superyacht Cup / *Velsheda snatches Superyacht Cup victory*

76
Reportaje / Report
Seguimos dándole vueltas / *Around and around*

86
Reportaje / Report
Pollença, una deliciosa escapada al norte / *Pollença, a wonderful weekend getaway in the north*

94
Reportaje / Report
Posidonia: amor y odio / *Posidonia: love and hate*

102
Reportaje / Report
Mallorca, destino top más allá del verano / *Mallorca, not just a summer hotspot*

108
Reportaje / Report
Fundació de Joves Navegants / *Joves Navegants Foundation*

112
Ocio / Time out
Santa Catalina, el barrio de pescadores más 'in' de Mallorca / *Santa Catalina, the coolest fishing neighbourhood*

118
Reportaje / Report
Bitcoin y la industria náutica / *Bitcoin and the sailing industry*

Servicios de grabado a medida para embarcaciones

TRAS SUSTITUIR A DAVE POTTER, hace unos tres meses, al frente de los reputados Potters Panels, una empresa con dilatada experiencia en el sector, la diseñadora y operadora Isle Müller y la alta dirección de la empresa decidieron actualizar y cambiar su marca. Después de un largo periodo de reflexión, nació Fishtail Engraving.

Aunque se especializa en yates, la empresa ofrece servicios de grabado a medida para todas las embarcaciones, y sigue proporcionando el más alto nivel de mano de obra. Además, utiliza únicamente materiales de la mejor calidad, como plástico compuesto, fibra de carbono, Perspex, aluminio, latón y acero inoxidable.

Grabado rotativo (grabado con carburo de rotación): este método utiliza una única herramienta de corte estriada que gira a lo largo del objeto a una profundidad determinada para eliminar el material, dejando una trama de cortes o hendiduras que exponen la base para dar la forma externa o introducir interruptores, calibradores, etc.

Existe una amplia gama de colores, espesores y acabados disponibles, que se pueden mostrar al cliente a bordo o en las instalaciones de Fishtail Engraving en STP.

"Mediante la utilización de máquinas de grabado CNC rotativas, podemos producir logotipos y letras profundas perfectamente cortadas. La maquinaria de grabado láser no puede hacerlo, por lo que tampoco permite grabado inverso para el relleno con color ni ofrece la posibilidad de utilizar contraluz. Nuestros bordes nítidos y precisos en todos nuestros trabajos nos diferencian de la competencia", explica Ilse.

Para los puestos de mando, si no has preparado un dibujo o un boceto, no te preocupes, Fishtail Engraving puede visitar tu embarcación, tomar medidas y crear un diseño. Una vez que apruebes el diseño, produciremos una maqueta en MDF que colocaremos y verificaremos a bordo. Cuando hayamos obtenido tu aprobación, produciremos el panel. Fishtail Engraving sólo fabrica productos de alta calidad, desde simples etiquetas de válvulas hasta paneles complejos hechos a medida, y lo hace siempre con precisión y en el plazo acordado, a precios competitivos y muy cerca de ti.

OFFERING BESPOKE ENGRAVING SERVICES TO ALL MARINE CRAFT

AFTER TAKING OVER THE HELM FROM DAVE POTTER of the long established and respected Potters Panels some three months ago, designer and operator Ilse Műller and the company directors recently decided to refresh and rebrand. After plenty of brainstorming, Fishtail Engraving was born.

Offering bespoke engraving services to all marine craft but with the emphasis on yachts, the company continues to provide the highest standard of workmanship using only the best quality materials including composite plastic, carbon fibre, Perspex, aluminium, brass and stainless steel.

Rotary engraving (rotation carbide engraving) - This method uses a single fluted cutting tool which rotates through the work at a predetermined depth to remove material, leaving a trough of exposed core or cuts completing through the material for the outer shape and cut-outs for switches, gauges, etc.

A vast range of colours, thicknesses and finishes are available and can be presented to the customer either on-board or at the STP Fishtail Engraving facility.

"By using CNC rotatory engraving machines, we can produce perfectly-cut deep lettering and logos which laser engravers are unable to do and, therefore, removes the possibility of reverse engraving for colour filling and restricts the opportunity for back lighting. Our crisp precise edges on all of our work sets us apart from the competition", explains Ilse.

For helm stations, if you haven't prepared a drawing or sketch, don´t worry as Fishtail Engraving can visit your vessel, take measurements and produce a layout design.

Once the design has been approved, a mock-up is produced using MDF and this is positioned and checked on-board. After final approval, the panel is produced.

From simple valve tags to complex and bespoke shaped panels, Fishtail Engraving produces precision, high quality products in a timely manner at competitive prices here on your doorstep.

FISHTAILENGRAVING
FOR YACHTS

METALNOX

SINCE 1987 ®

STAINLESS STEEL
ALUMINIUM
ENGINEERING
3D PROJECTS
DESIGN

High-quality precision laser & water cutting

METALNOX Propellers

Prop Scan

Lloyd's Approved Welders

www.metalnox.com

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

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
Poligono Son Bugadelles
07180 Santa Ponsa-Calvia
Tel: (+34) 971 69 40 11
Móvil: 619 09 91 14
info@metalnox.com

El mejor textil náutico de la mano de Master Covers

DESDE SU DESEMBARCO EN STP y tras una larga y exitosa trayectoria fuera de estas instalaciones, Master Covers se ha convertido en uno de los mejores especialistas en revestimientos náuticos tapicería náutica y toda una referencia en este ámbito a nivel europeo. Gracias a su excelente conocimiento del sector y su excelente equipo de profesionales dan servicio a los más exquisitas y conocidas embarcaciones de todo el mundo. Muchas son las embarcaciones que año tras año solicitan ser atendidos por Master Covers para llevar a cabo sus proyectos de interior y exterior (tanto de tapicería, fundas de cubierta, biminis, toldería, etc... con la ayuda de todo tipo de textil técnico).
"Tratamos con el mismo compromiso y la máxima excelencia a todos los clientes, independientemente de la envergadura del barco o la carga de trabajo del momento", señala Jorge Ozonas Hernández, Administrador de Master Covers, que destaca la gran capacidad de trabajo de la firma. "Este año hemos atendido a más de 150 embarcaciones; cabe destacar el Moonbird Sy, Kamaxitha Sy, Lethantia Sy, Gerosa My, Naiade Sy y Foftein, entre otros.

THE FINEST MARINE UPHOLSTERY BY MASTER COVERS

SINCE IT SET UP SHOP AT STP and after a successful track record outside the yard, Master Covers has grown into one of top yacht refit and upholstery specialists and a benchmark in the European yachting industry. Thanks to its vast sector-specific knowledge and its excellent team of professionals, the company regularly works on some of the world's most prestigious yachts. Each year, a great deal of yachts turn to Master Covers to undertake interior and exterior projects (such as upholstery, deck covers, biminis, awnings, etc. with the help of all kinds of technical fabrics).
"We treat all customers with the utmost commitment and excellence, regardless of the size of the boat or our workload at the time", says Jorge Ozonas Hernández, Director of Master Covers, adding that "we've worked on over 150 yachts so far this year, including iconic vessels such as S/Y Moonbird, S/Y Kamaxitha, S/Y Lethantia, M/Y Gerosa, S/Y Naiade and S/Y Foftein, to name just a few".

En este punto destaca la importancia del “estrecho contacto y comunicación con el cliente durante todas las etapas de cada proyecto”, ya que “todo lo que hacemos es customizado, y a medida”. De esta forma, “a lo largo de los años hemos forjado una relación muy sólida con nuestros clientes”, señala Jorge Ozonas, quien indica que su equipo debe trabajar codo con codo con cada uno de ellos, desde las primeras etapas hasta los últimos pasos de cualquier proyecto. En este punto, “nuestra ubicación privilegiada dentro del *hub* de STP facilita una estrecha relación con el cliente, es más fácil apoyarle y guiarle durante la confección del producto solicitado. La cercanía con las mejores empresas y profesionales del sector también es fundamental para todos”. Master Covers destaca por su exquisita calidad de acabados tanto en tapicería de exterior como interior. Tratamos con los mejores y más solicitados materiales que nos exigen nuestros clientes. Tratamos de ofrecer el mejor producto atendiendo así, a las distintas necesidades de cada cliente. Es indispensable que nuestro cliente se sienta atendido por una persona que comprenda a la perfección las necesidades del producto que se solicita. Es necesario que los detalles en la confección de una Bimini, un Dodger, una simple funda de cubierta o cualquier artilugio solicitado se fabrique de acuerdo a la exigencia técnica y funcionalidad deseada por el cliente y cumpla así al cien por cien con las expectativas del mismo.

Jorge also underlines the importance of "close contact and communication with the customer in all stages of each project, as everything we do is customised and tailor-designed". He goes on to say that "over the years we've forged a very trusted relationship with our customers, as our team works alongside them from the very start to the very end of the project". On this note, he points out that "our privileged location within the STP hub fosters a close relationship with the customer, making it easier to support and guide them during the preparation of the requested product. The proximity to industry-leading companies and professionals is also vital for all of us". Master Covers is widely renowned for its exquisite quality finishes in both outdoor and indoor upholstery. It works with the finest materials to always meet customer requirements. The company philosophy is for the customer to feel attended by professionals who perfectly understand their product needs.

All the details of a bimini, dodger, a simple deck cover or any type of upholstery have to be manufactured in keeping with technical standards and the purpose desired by the customer, ensuring that expectations are met at all times.

BARCO: ingeniería, hidráulica y tubería

BARCO: ENGINEERING, HYDRAULIC AND PIPING WORKS

BARCO PROYECTOS NÁUTICOS es el resultado lógico de la suma de llevar toda la vida navegando y trabajando como capitán en megayates y el estar resolviendo problemas de ingeniería y gestionando varaderos tanto en MB92 como en STP. Este es el trabajo que, de forma separada, han llevado a cabo Alex Casares y Sergio Piñole y que ahora se unen para crear la empresa BARCO Proyectos Náuticos. Una empresa que, como nos da a entender su lema: "When you have a hundred wrenches but you just need a screwdriver", sabe gestionar, controlar y solucionar problemas donde los demás no llegan gracias a su oficina dentro de STP y su taller de mecánica propio completamente equipado para trabajos de ingeniería, hidráulica y tubería.
Para el taller mecánico BARCO Proyectos Náuticos cuenta con el liderazgo y la experiencia de Manuel Lopez Lara. Un profesional con más de 35 años de experiencia en la reparación y construcción naval y en el sector de los yates tanto en Galicia como en Barcelona y Mallorca, siempre en astilleros del máximo nivel.
Además, BARCO Proyectos Náuticos ofrece servicios de refit de interiores gracias a la incorporación de Laura Subirats y a su experiencia en empresas del sector durante su periodo en MB92 y STP.
Como valor añadido, la empresa también cuenta con servicio de chorreado de cascos y tanques, buscando siempre ofrecer la máxima calidad y el resultado óptimo en un apartado tan importante en la reparación de yates como es el mantenimiento de la obra viva y los tanques.
Para el resto de trabajos que forman parte del refit de yates, BARCO Proyectos Náuticos tiene la capacidad de ofrecer el servicio de gestión completa de proyectos; desde la definición de la obra, pasando por la preparación de presupuestos, la gestión de subcontratas, la relación con las sociedades de clasificación y la entrega del proyecto llave en mano.
La condición de empresa local con experiencia internacional sitúa a BARCO Proyectos Náuticos en una posición privilegiada para gestionar cualquier proyecto.
Gracias a todo esto, este grupo de profesionales de experiencia contrastada en el sector se ha introducido con fuerza y de una forma lógica en un sector tan competitivo y exigente como el del refit náutico en Baleares.

BARCO PROYECTOS NÁUTICOS is the logical outcome of professionals with a lifetime spent in the yachting world captaining superyachts, solving engineering problems and managing shipyard facilities at both MB92 and STP. And now Alex Casares and Sergio Piñole have joined forces and pooled this experience to form the company BARCO Proyectos Náuticos.
This company, in keeping with its tagline of "when you have a hundred wrenches, but you just need a screwdriver", perfectly knows how to manage, control and solve problems unattainable by others thanks to its offices at STP and fully-equipped mechanics workshop for engineering, hydraulic and piping works.
The mechanical workshop is run by the hugely experienced Manuel Lopez Lara, a professional with a track record of 35+ years in the yachting, refit & repair and naval construction industries in Galicia, Barcelona and Mallorca, always at leading shipyards.
What's more, BARCO Proyectos Náuticos provides interior refit services thanks to the incorporation of Laura Subirats and her vast industry experience during her time at MB92 and STP.
As an added value, the company also offers a hull and tank blasting service in its constant quest for the highest quality and best results in the vital sub-sector of tank and underwater body maintenance.
For other refit works, BARCO Proyectos Náuticos has the capacity to deliver an end-to-end project management service, including definition of works, preparation of budgets, management of subcontractors, relationships with classification societies and turnkey delivery of the project.
Being a local company with international experience means that BARCO Proyectos Náuticos commands a privileged position to manage any type of project.
Thanks to this, this group of professionals with proven industry experience have quickly built up a solid reputation in the ever-competitive and discerning refit & repair industry in the Balearics.

Una empresa mallorquina a la vanguardia del sector

AN INDUSTRY-LEADING MALLORCAN FIRM

LOS CAPITANES Y LAS TRIPULACIONES que trabajen en STP Shipyard Palma estarán familiarizados con el logotipo brillante de Metalnox y su bullicioso taller en el Edificio Global del astillero. Tal vez conozcan a Metalnox por las recomendaciones boca a boca, o incluso por haber encargado a la empresa el diseño a medida de un componente específico o la reparación de una sección dañada del casco. Lo que tal vez no sepan es que hay mucho más en la empresa afincada en la isla de lo que puede parecer a simple vista. Las instalaciones de Metalnox en el polígono Son Bugadellas, de 3000 m², están equipadas con maquinaria y equipos de última generación, y es donde se llevan a cabo una amplia gama de proyectos especializados de reparación y *refit*.

Para empezar, Metalnox cuenta con el departamento ***Metalnox Propellers***. Especialistas en el uso de Prop Scan, el primer sistema con certificación ISO para la corrección, reconfiguración y optimización de hélices, y gracias también a su *Dynamic Balancing Machine* (máquina de equilibrado dinámico), con capacidad para una hélice y su eje de hasta 7 metros de longitud, 2,4 metros de diámetro y 3 toneladas de peso, son capaces de proporcionar prácticamente cualquier servicio relacionado con hélices o ejes. Los soldadores certificados por Lloyds y el equipo de ingenieros de Metalnox también arreglan ejes dañados mediante el método de alineación mecánica de ejes. Además, la firma es el agente y distribuidor oficial de Teignbridge, el mayor fabricante europeo de hélices y ejes propulsores de alta calidad. Para ayudar a dar a conocer los diversos servicios que ofrece Metalnox, el equipo ha celebrado y seguirá organizando varias presentaciones este año. La primera tuvo lugar en abril y se centró en las distintas reparaciones de hélices y ejes que la empresa realiza. Francisca Ángel Ruiz, ingeniera técnica y especialista en propulsión, impresionó a los inspectores del IIMS con datos y cifras demostrados en relación con los escaneos, reparaciones y métodos de mejora especializados de Metalnox. Los expertos de la empresa también estuvieron presentes en el Palma Superyacht Show de este año. Era la primera vez que la empresa presentaba sus servicios y herramientas en el área especializada de *Refit and Repair*. El director de la empresa, José A. Rua, declaró que estaba satisfecho con la ubicación en la zona *Refit and Repair* y que se alegraba de haber celebrado un gran número de reuniones prometedoras y de que muchos capitanes e ingenieros hubieran visitado el *stand*. «Fueron unos días llenos de actividad y, en general, el salón resultó muy provechoso», comentó al finalizar el certamen.

CAPTAINS AND CREWS working at Mallorca's STP will be familiar with Metalnox's shiny logo and bustling workshop in the shipyard's Global Building. Perhaps they know Metalnox through word-of-mouth recommendations or have indeed commissioned the company to custom design a specific component or repair a damaged section of the hull. What they may not know is that there's a lot more to the island-based company than meets the eye. Metalnox's 3000m2 Son Bugadellas premises, equipped with cutting-edge equipment and machinery, is where a whole range of specialised refit and repair projects are carried out.

To begin with, their ***Metalnox Propellers*** department. As specialists in the use of Prop Scan, the first ISO-certified system to correct, reshape and optimise propellers, along with their *Dynamic Balancing machine*, which can take a propeller and its shaft of up to 7 metres long, 2.4 metres in diameter and 3 tons in weight, they are able to deal with almost any propeller or shaft situation.

Metalnox's team of engineers and Lloyds-approved welders also fix damaged shafts by means of the mechanical shaft straightening method. What's more, the firm is the official agent and distributor for Teignbridge, Europe's largest manufacturer of quality propellers and stern gear.

To help spread the word about the various services Metalnox offers, the team have held and will continue to hold several presentations this year. The first took place in April and covered the company's diverse propeller and shaft repairs. Francisca Ángel Ruiz, technical engineer and propulsion specialist, impressed IIMS surveyors with proven facts and figures related to Metalnox's expert scans, repairs and enhancement methods.

The company's metal-wizards were also present at this year's Palma Superyacht Show. It was the first time the company exhibited at the specialist Refit and Repair area. Company director José A. Rua says that he was pleased with the Refit and Repair sector location and that he "was delighted to have had a good number of promising meetings and many captains and engineers visiting the stand. We had a busy few days and, overall, a very successful show".

La international Yacht & Aviation premia el diseño visionario de Carkeek

INTERNATIONAL YACHT & AVIATION AWARDS LAUD CARKEEK'S VISIONARY DESIGN

CARKEEK DESIGN PARTNERS ve reconocido su trabajo de máxima excelencia en el ámbito de la arquitectura náutica con galardones de gran renombre internacional. El año pasado recibió el prestigioso Concept Award en el International Yatch & Aviation Awards 2017, con un proyecto de gran velero, el Carkeek C 300 Global Explorer, concebido para revolucionar el actual diseño de superyates de alto rendimiento, con propiedades únicas, tanto en el ámbito de la arquitectura naval como del diseño. Se trata de un superyate de última generación con un rendimiento sin precedentes, tanto a vela como a motor, preparado para grandes distancias.

"Estamos muy orgullosos de este premio, ya que competimos con los mejores diseñadores náuticos del mercado", explica Shaun Carkeek, fundador de la firma. "Es una competición que permite introducir conceptos nuevos, ya que valora conceptos y diseños nuevos, no construidos aún, lo cual es muy interesante de cara a plantear ideas innovadoras".

Cabe destacar que, además, Carkeek ha quedado en 2018 finalista en estos mismos premios, en esta ocasión en la categoría de embarcaciones de 85 pies y menos de 40 metros.

Con 25 años de experiencia a sus espaldas, Carkeek Design Partners, con sede en STP, se ha convertido en una de las firmas más prestigiosas a nivel internacional en el ámbito del diseño de yates de competición ganadores para las regatas más importantes del mundo, como la America's Cup o la Volvo Ocean Race. Sus embarcaciones de clases como

CARKEEK DESIGN PARTNERS was last year honoured with an internationally renowned award for its excellence in the field of naval architecture. The firm won the prestigious Concept Award at the 2017 International Yacht & Aviation Awards for its Carkeek C 300 Global Explorer, a project designed to revolutionise the current design of high-performance superyachts, with unique properties both in the field of naval architecture and design. The C 300 is a state-of-the-art superyacht with an unprecedented performance, both under sail and with the engine, prepared for long distances.

"We're very proud of this award, as we're competing with the best yacht designers in the market", explains Shaun Carkeek, founder of the firm. "This is a competition that embraces new concepts and designs yet to be built, which is very interesting when it comes to considering groundbreaking ideas", he adds.

Carkeek was also a finalist in 2018 edition of these awards, but this time in the Power Yacht 25 - 40 Metres category.

With 25 years of experience under its belt, the STP-based Carkeek Design Partners has become one of the most prestigious international firms in the field of racing yacht design for the most important regattas in the world, such as the America's Cup or the Volvo Ocean Race. Its TP52, IRC, ORC, IMS, Volvo and GP yachts have topped the board at leading races across the world.

TP 52, IRC, ORC, IMS, Volvo y GP han alcanzado los primeros puestos en regatas de primer nivel a escala mundial.

Asimismo, además de continuar su labor a la vanguardia del diseño de embarcaciones pensadas para competir, Carkeek aplica sus conocimientos de arquitectura naval y tecnología náutica al más alto nivel a la construcción de superyates, creando las embarcaciones de recreo más punteras y exclusivas desde su oficina central en STP y sus sucursales en Newport (Estados Unidos) y Ciudad del Cabo (Sudáfrica).

Se trata de yates de gran eslora únicos y originales, creados por un equipo de diseñadores e ingenieros del más alto nivel en función de las necesidades y demandas específicas de cada cliente, con la máxima elegancia, estilo, funcionalidad y prestaciones, tanto en interiores como en exteriores.

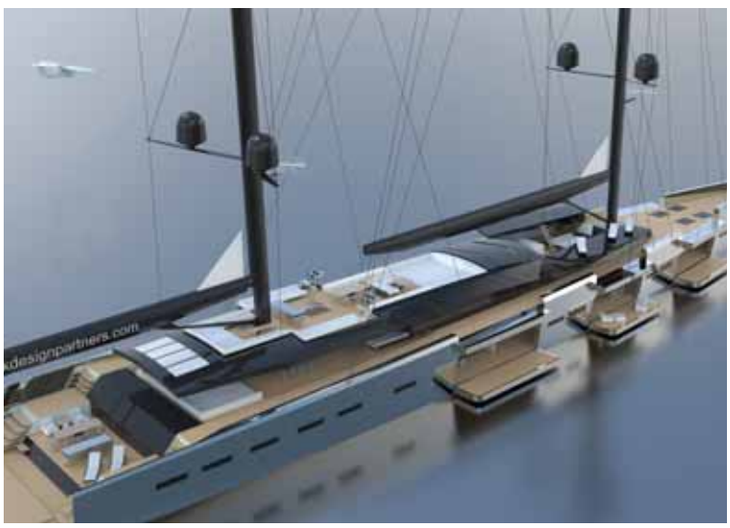
Con esta filosofía, Carkeek ha logrado unir la industria de los grandes yates y el diseño de veleros de alta tecnología para la competición, dos sectores tradicionalmente separados. La firma ofrece lo mejor de ambos mundos en favor de aquellos clientes que quieren algo más a la hora de encargar un superyate. Clientes competitivos, ambiciosos e inquietos que saben apreciar el estilo, el diseño y la tecnología punta, más allá del lujo y el confort que por supuesto forman el ADN de este tipo de embarcaciones.

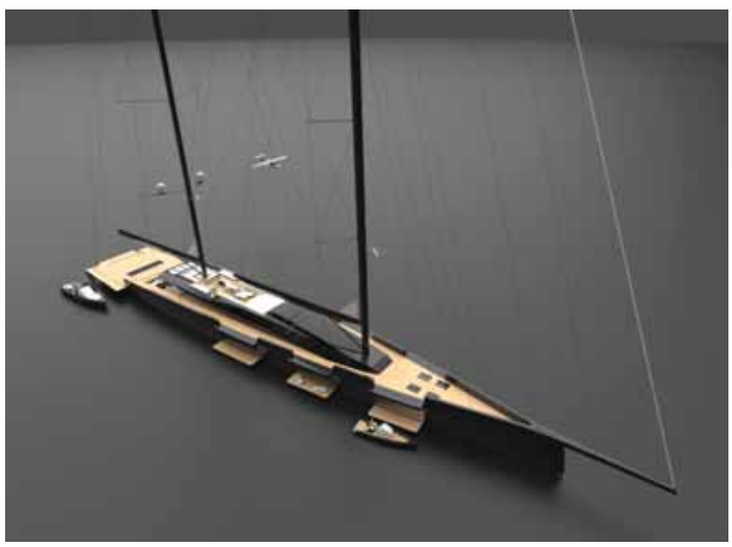
And besides its work at the forefront of designing competition yachts, Carkeek applies its extensive knowledge of naval architecture and yachting technology to the construction of superyachts, creating exclusive cutting-edge boats at its central offices in STP and its branches in Newport (United States) and Cape Town (South Africa).

These are unique and original-design large yachts, penned by a team of outstanding designers and engineers and tailored to each customer's specific requirements, with utmost elegance, style, functionality and performance, both inside and out.

With this philosophy, Carkeek has successfully brought together the superyacht industry with the design of high-tech racing yachts, traditionally two very separate sectors. The firm delivers the best of both worlds to customers who want something more when commissioning a superyacht.

Competitive, ambitious and forward-thinking customers who appreciate style, design and next-generation technology above luxury and comfort, which naturally also form part of the genetics of Carkeek yachts.





El GYG Lounge en el Yacht Club de Mónaco

ESTE AÑO EN EL MONACO YACHT SHOW, el equipo de GYG se establecerá en el Yacht Club de Monaco y organizará reuniones en el GYG Lounge y almuerzos todos los días en el restaurante Yacht Club.
El GYG Lounge está situado a nivel del YCM Marina y cuenta con una terraza, un salón y una sala de reuniones, donde el equipo estará presente desde las 10 de la mañana hasta las 6 de la tarde todos los días durante todo el salón náutico. El recinto del Yacht Club, emblemático centro del remodelado puerto, celebra la espectacularidad del litoral y del patrimonio marítimo del Principado con una serie de terrazas a lo largo del muelle que ofrecen ininterrumpidas vistas al mar. El YCM Marina, que amplía el puerto existente hacia el este y alberga una amplia gama de yates, forma parte de este proyecto urbanístico. En sus declaraciones sobre el Monaco Yacht Show, Andrew Clemence, director comercial de GYG, dijo: «Junto con The Pinmar Golf, el Monaco Yacht Show es una de las fechas clave en nuestro calendario de acontecimientos. Sin lugar a dudas, es el salón náutico más importante al que asistimos, ya que todos los principales nombres del sector están allí y esperan hacer negocios. GYG cuenta con un gran equipo que representa a nuestras diversas marcas y servicios. Como se trata de un salón muy concurrido, investigaremos y concertaremos citas clave con antelación para asegurarnos de maximizar las oportunidades. Nuestro equipo se ubicará en el GYG Lounge del Monaco Yacht Club, que es un lugar fantástico para reunirse, socializar y hacer negocios». Para obtener más información y reservar una reunión, por favor, ponte en contacto con Eva Grauls a través de la dirección de correo eva@gygroup.com - ¡Esperamos verte pronto en el salón!

THE GYG LOUNGE AT YACHT CLUB DE MONACO

THIS YEAR AT THE MONACO YACHT SHOW, the GYG team will be based at the Yacht Club de Monaco and will be hosting meetings at the GYG Lounge and lunches every day at the Yacht Club restaurant.
The GYG Lounge is located on the YCM Marina level and features a terrace, lounge and meeting room, where the team will be from 10 am till 6 pm daily throughout the show.
A symbolic centrepiece of the remodelled harbour, the Yacht Club's premises celebrate the Principality's spectacular coastline and maritime heritage, with a series of terraces stepping up along the quay offering uninterrupted views out to sea. The development includes the YCM Marina, which extends the existing marina to the east and accommodates a range of yachts.
Commenting on the Monaco Yacht Show, GYG's Chief Commercial Officer Andrew Clemence said, "alongside The Pinmar Golf, the Monaco Yacht Show is one of the key dates in our event calendar. Without a doubt, it is the most important show that we attend as all the major industry players are there and expecting to do business. GYG has a large team representing our various brands and services. As it's such a busy show we'll be doing our research and arranging key appointments in advance to ensure we maximise the opportunities. Our team will be based in the GYG Lounge in the Yacht Club de Monaco, which is a fantastic facility to meet, socialise and conduct business".
For more information and to book a meeting, please contact Eva Grauls on eva@gygroup.com – we look forward to seeing you at the show!

Rendimiento de los yates

Astilleros de Mallorca ha añadido a su amplia gama de maquinaria dos nuevos dispositivos destinados a aumentar el rendimiento de los yates. El escáner de hélices y la máquina de equilibrado dinámico comenzarán a funcionar a partir de septiembre de 2018.

EL RENDIMIENTO DE LA HÉLICE tiene un impacto directo en la velocidad de la embarcación, así como en el combustible utilizado por los motores principales para alcanzar las revoluciones por minuto (rpm) deseadas y rendir al máximo. Cabe señalar que las vibraciones generadas por la hélice se transmiten directamente a los componentes del sistema de propulsión y a la estructura de la embarcación, por lo que son uno de los principales factores que hay que tener en cuenta a la hora de garantizar la comodidad a bordo.

Con el nuevo Prop Scan E4, la precisión de la fabricación o reparación de las hélices se puede medir de acuerdo con la norma internacional ISO 484-2.

Prop Scan E4 es un sistema informático de medición con un potente software que permite a los técnicos de Astilleros de Mallorca detectar diferencias y sacudidas en el paso de la hélice que de otro modo no se podrían identificar fácilmente. Esta norma establece 4 niveles o clases de precisión:

> Clase S: precisión muy alta > Clase I: precisión alta
> Clase II: precisión media > Clase III: tolerancias amplias

Estos niveles de precisión dan el porcentaje de la diferencia de paso entre diferentes palas de la hélice a distintos radios y dentro de cada sección de la pala. Una menor diferencia en el paso de la pala significa que la hélice tiene una mayor precisión. Además, una hélice más precisa ofrece mayor rendimiento, por lo que reduce el consumo de combustible y la cantidad de vibraciones creadas. Asimismo, una hélice con una alta precisión no tendrá cavitación o cavitará más tarde de lo esperado, por lo que la erosión de la pala se reduce considerablemente y se extiende la vida útil de la hélice. El armador y los invitados se beneficiarán de un ahorro en el combustible y disfrutarán de una mayor comodidad durante la navegación. Como complemento perfecto a Prop Scan E4, se puede incorporar una máquina de equilibrado dinámico para permitir a Astilleros de Mallorca equilibrar las hélices de acuerdo con la norma internacional ISO 1940-1. Este equilibrado se ocupa de las pequeñas diferencias de peso entre las palas para reducir considerablemente las vibraciones de la hélice. Si no se contienen las vibraciones dentro de unos valores normales, las palas podrían romperse, en cuyo caso se necesitaría más potencia por parte de los motores principales y se incrementaría el desgaste.

Como resultado del análisis de la precisión y el equilibrado, los clientes de Astilleros de Mallorca pueden estar seguros de que cualquier hélice dañada queda reparada según el diseño y las especificaciones originales.

También es posible probar y verificar la precisión y el equilibrado de una hélice instalada que no presenta daños aparentes. Si la precisión es baja, es decir, de Clase III o II, o si la hélice no está equilibrada, Astilleros de Mallorca mejorará su eficiencia.

Las ventajas se observan directamente desde el momento en que las hélices comienzan a funcionar:

> Disminución de la intensidad de las vibraciones > Menor riesgo de rotura de las palas > No se requiere potencia adicional > Ahorro de combustible de hasta un 15 %

YACHT PERFORMANCE

Astilleros de Mallorca has added to its wide range of machinery two new devices destined to increase yacht performance. The propeller scan and the dynamic balancing machine will become operational as from September 2018.

THE PROPELLER PERFORMANCE has a direct impact on the vessel's speed, the fuel used by the main engines to attain the desired rpm and their proper potential. It must be noted that the vibrations generated by the propeller are directly transmitted to the propulsion line elements and the vessel's structure and are one of the main factors to ensure comfort on board.

With the new Prop Scan E4, the manufacturing or repairing accuracy of the propellers can be measured according to the international standard ISO 484-2. Prop Scan E4 is a computerised measuring assembly with powerful software, allowing Astilleros de Mallorca technicians to detect propeller pitch differences and bumps that are otherwise not easily identifiable. This standard establishes 4 accuracy levels or classes:

> Class S: Very high accuracy > Class I: High accuracy
> Class II: Medium accuracy > Class III: Wide tolerances

These accuracy levels give the percentage of the pitch difference between propeller blades at different radii and the pitch differences within each blade section. Less difference in blade pitch means a higher accuracy propeller. Furthermore, a higher accuracy propeller has a higher performance, reducing fuel consumption and the vibrations created. In addition, a high accuracy propeller will have no cavitation or will cavitate later than expected, so blade erosion is highly reduced and propeller lifespan is extended.

The owner and guests will experience a saving in fuel and a better comfort while sailing.

As a perfect complement to the Prop Scan E4, a dynamic balancing machine can be incorporated to allow Astilleros de Mallorca to balance the propellers according to international standard ISO 1940-1.

This balancing takes care of the small weight differences between blades, considerably reducing propeller vibrations, which if not correctly maintained may break the blades, in turn requiring additional power from the main engines while increasing their wear, as they need to run at a higher range.

As a result of the accuracy analysis and balancing, Astilleros de Mallorca's customers can be assured that a damaged propeller has been repaired as per the original design and specifications. It is also possible to test and verify the accuracy and balancing of an installed propeller which has no apparent damage. If the accuracy is low, i.e. Class III or II, or the propeller is unbalanced, Astilleros de Mallorca will improve its efficiency.

The advantages are noted straight after the propellers start running:

> Decreased intensity of vibrations > Lower risk of the blade breaking > No extra power needed > Fuel savings up to 15%

Los centenarios Mini Js (Q-Class) eligen STP Shipyard Palma como base de su puesta a punto

MINI JS (Q-CLASS) CHOOSE STP SHIPYARD PALMA FOR PRE-RACE FINE-TUNING

LA EXTRAORDINARIA BELLEZA, la simplicidad de sus líneas y el característico diseño de la clase J existe también en versión mini. 14 increíbles embarcaciones de la clase Mini Js (Q-Class) llegaron a las instalaciones de STP Shipyard Palma hace unas semanas para su puesta a punto previa a una de las regatas más importantes del Mediterráneo, la Copa del Rey. Durante algunos días previos a la regata, llegaron por tierra al varadero varios camiones de carga especial que, con mucho cuidado, fueron descargados con la ayuda de grúas y el personal de STP. De ellos salieron estas

THE EXTRAORDINARY BEAUTY, simple lines and characteristic design of the J Class also exists in a mini version. Fourteen incredible boats belonging to the International Mini Js (Q-Class) arrived at STP Shipyard Palma in June in preparation for one of the Mediterranean's most important regattas, the Copa del Rey. For several days prior to the event, special cargo trucks arrived by road to the yard and carefully delivered - with the help of cranes handled by STP personnel - their precious loads. These iconic yachts came to have some fine-tuning

joyas del mar para realizar algunos trabajos de puesta a punto y ser botados para competir en la regata.

Con una estética clásica o incluso con un estilismo moderno e innovador, estas embarcaciones de la clase Mini Js (Q-Class) han competido en la bahía de Palma por primera vez, a pesar de ser unos veteranos de la vela mundial ya que fueron clase olímpica entre 1908 y 1952.

work carried out before being launched back into the water for the racing ahead. With classic lines or even a modern and cutting-edge design, these International Mini Js (Q-Class) boats later competed for the first time ever in the Bay of Palma. even though they're veterans in the world of sailing after having been an Olympic class between 1908 and 1952.

Los Clase J fueron los clásicos que participaron por primera vez en Copa América. Rápidos y elegantes, aportarán sin duda prestigio a la regata más antigua de Europa / J Class yachts are true classics that first raced in the America's Cup. Fast and supremely elegant, they added heaps of prestige to Europe's oldest regatta

Cuatro míticos Clase J se concentran en Marina Palma Cuarentena coincidiendo con la Superyacht Cup

FOUR ICONIC J CLASS MEET UP AT MARINA PALMA CUARANTENA ON OCCASION OF PALMA SUPERYACHT CUP

COINCIDIENDO CON EL INICIO de la Superyacht Cup y el regreso de la mítica Clase J a esta prestigiosa competición, Marina Palma Cuarentena, aloja en sus instalaciones a cuatro de estas embarcaciones que, aunque no participan de la regata, sin duda alguna la seguirán muy de cerca.

La espectacularidad de estas auténticas joyas del mar se hace aún más grande cuando se ven amarradas juntas en el pantalán y el carácter privado de Marina Palma Cuarentena hace que despierten aún más la atención.

Entre los barcos amarrados se encuentran el clásico Endeavour, botado el año 1934, el Lionheart con sus largos 43,4m de eslora y el de mayor tamaño de este grupo, el Hanuman, ganador de anteriores competiciones que ha decidido este año ver la regata desde otro ángulo y el Topaz, patroneado por Romke y ganador del Premio de Arquitectura Naval del 2016 del Showboat Design Award.

Existe una gran unión entre la comunidad de propietarios de los Clase J y estos días han estado haciendo equipo. La mejor prueba de ello ha sido la barbacoa que organizaron el pasado viernes en la marina en la que se pudo comprobar el buen ambiente y las ganas de pasarlo bien con las que han llegado al puerto. El evento fue un reencuentro amigable e informal entre amigos y tripulaciones, también de otros clase J.

Estas embarcaciones son ya atractivas de por si desde el propio amarre, y durante pocos días se podrá ver a varios miembros de la Clase J ofreciendo un precioso espectáculo en medio del mar. Desde que en el 2.000 renació la Clase J a través de la J Class Association, estas rápidas y elegantes embarcaciones son el foco de atracción de cualquier puerto al que llegan. Y ellos lo saben. Tal y como nos expresa uno de los capitanes, Luke Bines del Endeavour, se siente increíblemente afortunado de trabajar en un velero tan hermoso y mítico. Algunos de los Clase J son utilizados actualmente como embarcación de chárter y recreo, aunque también participan en regatas

COINCIDING WITH the start of the Palma Superyacht Cup and the return of the iconic J Class to this prestigious regatta, Marina Palma Cuarantena played host to four of these beautiful yachts back in June. The spectacular appearance of these giants of the sea was multiplied by four when the beauties were tied up at Marina Palma Cuarantena earlier in the summer.

The foursome was made up by the classic 1934-built Endeavour, the 43.4m Lionheart, the multi-regatta-winning Hanuman, and the stunning Topaz, captained by Romke Lopik and winner of the 2016 Showboat Design Award for Naval Architecture. There's a great bond among the community of J Class owners, which was clearly evident during their time in Palma. Major proof of this was the buzzing Friday evening barbecue held at the marina.

The event was a friendly and informal get-together for owners, friends and crew, also from other Js.

One of these boats alone will always turn heads, so the outstanding spectacle of four members of the J Class family side by side in the marina was simply jaw-dropping. Since the rebirth of the Js in 2000 with the creation of the J Class Association, these fast and supremely elegant yachts are the focus of attraction at any port where they berth. And they know it. The magic was summed up by Captain Luke Bines of Endeavour, who said he feels incredibly fortunate to work on such a beautiful and mythical yacht. Some of the Js are chartered out on a regular basis, but they also compete in regattas such as the St Barths Bucket (March), the Superyacht Cup Palma (June), the Maxi Yacht Rolex Cup (September) and Les Voiles de Saint Tropez (October). In the summer season, the Balearics are one of their favourite cruising grounds, so much so that some captains are thinking about Mallorca

como la St Barths Bucket Regatta, que celebró su última edición en marzo de este año, la Superyacht Cup Palma que comenzará en pocos días, la Maxi Yacht Rolex Cup a celebrarse en septiembre y Les Voiles de St Tropez que se disputará los primeros días de octubre.

Durante la temporada de verano, Baleares es uno de sus destinos más navegados hasta tal punto, que algunos capitanes se plantean que Mallorca sea su residencia durante el invierno. Esperamos que esto sea así y podamos disfrutar de más momentos tan divertidos como la barbacoa entre amigos que organizaron en Marina Palma Cuarentena. Los Clase J siempre serán bienvenidos.

Los Clase J fueron los clásicos que participaron por primera vez en Copa América. Rápidos y elegantes, aportarán sin duda prestigio a la regata más antigua de Europa. / *J Class yachts are true classics that first raced in the America's Cup. Fast and supremely elegant, they added heaps of prestige to Europe's oldest regatta.*

as their winter residence. We hope they make this choice, so we can enjoy more fun times like the barbecue held at Marina Palma Cuarantena. The J Class will always be welcome here.

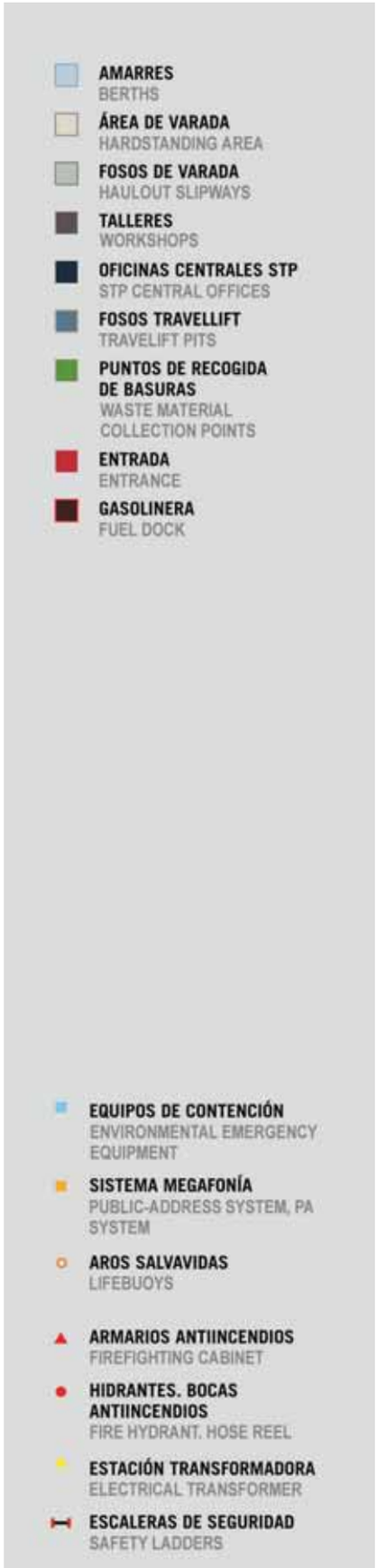
EMPRESAS RADICADAS

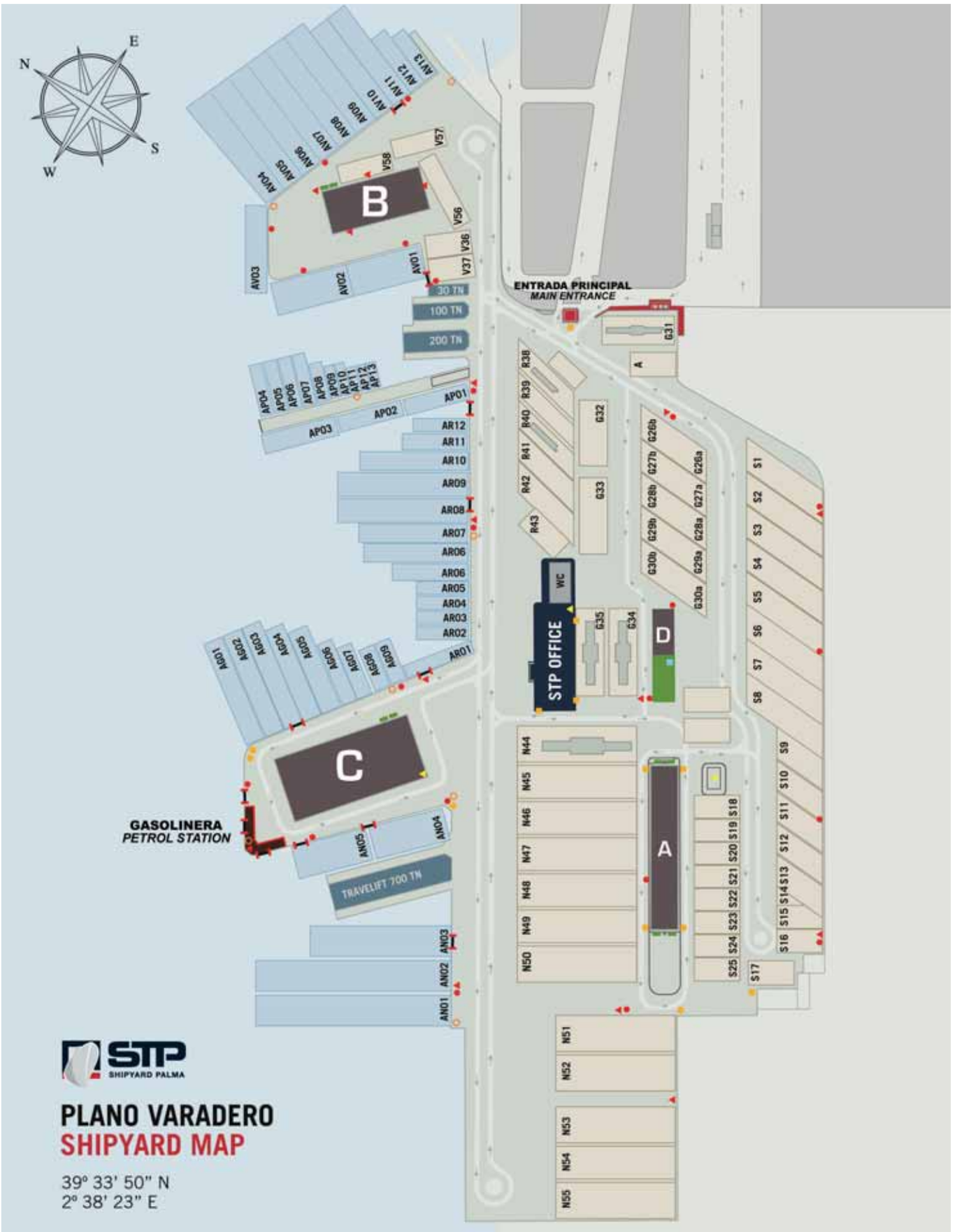
En el recinto de STP disponen de oficinas y talleres las más importantes empresas del sector servicios náuticos de Baleares.

A. de Keizer (Edif. A)
Absolute (Edif. A)
Anicla (Edif. B)
Astilleros Mallorca (Edif. A & C)
Baltic Yachts (Edif. A)
Barco (Edif. C)
Branagh Marine Composites (Edif. C)
Burgess Marine (Edif. A)
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)
Future Fibre (Edif. C)
Global Crew Services (Edif. C)
Global Marine Travel (Edif. C)
Global Services Palma (Edif. A y B)
Heinen & Hopman Iberica (Edif. A)
IB'S Marine (Edif. B)
Marine Hydraulic Solutions (Edif. C)
Master Covers (Edif. A)
Medaire (Edif. C)
Mediterranean Yacht Management (Edif. C)
Metalnox (Edif. C)
Munditubo (Edif. B)
Nautipaints (Edif. STP Office)
Nautor's Swan (Edif. C)
North Sails (Edif. B)
OC3AN (Edif. A)
Palmawatch (Edif. B)
Pendennis (Edif. C)
Peters & May (Edif. A)
Pinmar (Edif. C)
Pinmar Supply (Edif. C)
Planet Storage (Edif. A)
PR Palma Refit (Edif. C)
Pure Superyacht Refit (Edif. C)
Rolling Stock (Edif. C)
RSB Rigging (Edif. C)
Sebastián Sitjar (Edif. A)
Servicios Náuticos Integrados (Edif. B)
Shore Marine (Edif. A)
Talleres Guidet (Edif. D)
3D Tech (Edif. C)
Teak'n'it (Edif. B)
Techno Craft (Edif. C)
Tides Marine Group (Edif. A)
Trappman Consulting (Edif. B)
Undercover Solutions (Edif. B)
VC Metalworks (Edif. A)

COMPANIES LOCATED ON THE PREMISES

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




N
E
S
W
B
C
D
A
STP OFFICE
WC
ENTRADA PRINCIPAL
MAIN ENTRANCE
GASOLINERA
PETROL STATION
TRAVELIFT 700 TN
30 TN
100 TN
200 TN
SHIPYARD PALMA
PLANO VARADERO
SHIPYARD MAP
39º 33' 50" N
2º 38' 23" E

Pleno de STP Shipyard Palma con los participantes de la Superyacht Cup

STP SHIPYARD PALMA FULL TO BURSTING WITH SUPERYACHT CUP PARTICIPANTS

COMO YA ES HABITUAL, el final del mes de junio es el momento más esperado para los amantes de las regatas. Comienza la competición más veterana de Europa, la Superyacht Cup en Palma, y todos los participantes ya llevan unos meses preparando a fondo sus embarcaciones. Y es ahí donde entra en escena STP Shipyard Palma, que este año ha hecho pleno ya que todos los barcos que participan en la mítica regata, son clientes que han pasado por el varadero a hacer sus trabajos de refit y mantenimiento. Las embarcaciones participantes ya han sido vistas durante estos días por las instalaciones, poniéndose a punto. Y el ambiente de competición ya se respira en el ambiente.

Barcos como Win Win, Mari Cha III o Bliss son habituales de STP para llevar a cabo grandes proyectos de reparación y otros como Inoui, Ganesha o Highland Fling siempre llegan unos días antes y sin llegar a realizar grandes reparaciones, comprueban que todo funciona a la perfección antes de salir a competir. Y es que tener el varadero a pie de amarre durante las regatas aporta una tranquilidad tremenda a los equipos ya que, los servicios de STP Shipyard Palma están a disposición de los participantes para cualquier urgencia o imprevisto que pueda surgir durante estos días que los barcos navegan al límite. Trabajos de mantenimiento tales como revisión de hidráulicos y electrónica, cambio de velas, son lo más habitual e importante, pero como ya es sabido, existe un gran equipo de profesionales del sector náutico en Mallorca que abarca cualquier aspecto o requerimiento necesario para que cada barco de lo mejor de si y pueda ofrecer así el espectáculo que cada año se espera en plena Bahía de Palma con la Catedral como fondo.

Las embarcaciones participantes en la regata provienen de todas partes del mundo para poder asistir al evento, que cada año une a más participantes, como la Clase J, que este año vuelve a la competición más prestigiosa de Europa.

El 100% de las embarcaciones de la Superyacht Cup Palma 2018 son clientes del varadero / All 2018 Superyacht Cup Palma boats are customers of the yard

THE END OF JUNE is always the most hotly-anticipated moment for lovers of racing. It signals the start of Europe's oldest regatta, the Superyacht Cup Palma, and the culmination of months of fine-tuning for the boats taking part. And that's where STP Shipyard Palma comes into play. This year, absolutely all of the yachts racing in the legendary regatta passed through the yard for some type of refit and repair work. Boats could be seen some time before the event having every final detail tweaked and perfected. And the racing atmosphere was well and truly in the air.

Yachts such as Win Win, Mari Cha III and Bliss are regulars at STP for major repair works, while others such as Inoui, Ganesha and Highland Fling always arrive a few days beforehand for some last-minute fine-tuning before heading out to compete. Having the yard practically berthside gives tremendous peace of mind to the teams, as the services of STP Shipyard Palma are always open to deal with any emergency or unforeseen event during the action-packed regatta. Repair works such as hydraulics and electronics inspections and sail changes are the most commonplace and important, but of course there's also a huge team of yachting industry professionals at STP to cover any need to ensure that the boats perform to the max in this annual event held in Palma Bay, with the stunning cathedral as the backdrop.

More and more yachts are coming from all over the world to compete in the Superyacht Cup, which this year was blessed by the participation of some of the iconic J Class beauties.

SUPERYACHT
CONTAINER SOLUTIONS

WE PROVIDE AN ORGANISED WORKSPACE ALLOWING FOR AN EFFICIENT AND PRODUCTIVE REFIT PERIOD

- Licensed Workshop Containers For Rent
- Ideal for Superyacht refits
- 40ft high cube containers with double ended doors
- Fully functional certified work space with lighting, shelving, storage, 220v outlets, fitted power tools and a 7m work bench

(+34) 690 81 74 99 info@superyachtcontainersolutions.com www.superyachtcontainersolutions.com

ENFRIANDO STP

La empresa **MEDITERRANEAN COOLING TOWERS** lleva ocho años operando en STP, y la demanda de sus servicios para yates dentro y fuera del agua no deja de aumentar. **Joan Rosello**, gerente de STP, ha comentado al respecto: "En STP estamos muy contentos con el servicio prestado y hemos descubierto que es una empresa en la que se puede confiar". Atrás quedaron los días en que realizar cualquier trabajo sobre un barco en tierra significaba operar bajo un calor insoportable. O tener que sacar la comida y la bebida de todos los frigoríficos por falta de refrigeración. Según el tipo de reparación, algo similar sucedía en los trabajos con barcos en el agua.

Además de los muchos beneficios enumerados, la empresa ofrece también la ventaja adicional de limpiar el sistema de refrigeración con agua de mar del buque, el cual se puede tratar con productos químicos si es necesario. Los fabricantes insisten en que no se puede clasificar el sistema como una unidad de aire acondicionado, pero cuando se somete a un barco a un *refit* como el actual *refit* del M/Y Lady K, tanto la tripulación como los empleados agradecen enormemente estas frías temperaturas, que también ofrecen ventajas para los materiales que se utilizan, a menudo delicados. Hablamos con **Flavio Pescuma**, capitán del M/Y Lady K, de sus impresiones sobre este sistema. Nos dijo lo siguiente: "El sistema Cooling Towers nos ha parecido muy eficaz, y también nos ha gustado mucho la rapidez con que se gestiona el servicio, especialmente cuando hemos tenido que cambiar la ubicación del barco, ya que la respuesta era siempre inmediata". Parece que cada vez veremos más torres compactas como estas en los diferentes astilleros del país, y pronto podrían convertirse en uno de los aspectos indispensables de cualquier *refit*.

COOLING STP

The company **MEDITERRANEAN COOLING TOWERS** has been seen around STP for the last 8 years and the demand from the yachts, both in and out of the water, is constantly increasing.

Joan Rosello, General Manager of STP, comments that "at STP, we're very happy with the service provided and we've found them to be a reliable company to work with".

Gone are the days that any work to be done on a boat out of water meant working under unbearably hot conditions. Or having to clear all the fridges of food and drink due to their being no refrigeration. The same can also apply for boats in the water depending on the repairs needed.

Apart from the many benefits listed, one added advantage is the cleaning of the vessel's seawater cooling system, where treatment chemicals can be added if necessary. The manufacturers insist it cannot be classified as an air-conditioning unit, but when boats are undergoing refits such as the present one on M/Y Lady K, both the crew and the staff are delighted to be working in such cool temperatures, which also have advantages for the often delicate materials being used in the refit.

We spoke with **Flavio Pescuma**, Captain of M/Y Lady K, about his impressions of the system. He said, "we've found the Cooling Towers system to be very effective and also we've been impressed with the quick service, especially when we had to move the boat's location, as the response was immediate". It seems we will be seeing more and more of these compact towers at shipyards nationwide and soon they could become an indispensable part of any refit.

Espectacular simulacro de emergencias en las marinas de IPM Group

AL IGUAL QUE CADA AÑO, y como parte del protocolo de seguridad, el staff de Marina Port de Mallorca y Marina Palma Cuarentena participa en un importante curso para refrescar y renovar sus conocimientos a la hora de actuar en caso de emergencia. El pasado miércoles, se realizó este curso en el que se dedicó toda una jornada a clases teóricas de la mano de expertos en el tema, que más tarde pondrían en práctica con ejercicios en ambas marinas y un simulacro de incendio en el que se aplicaron todos los conocimientos previamente tratados. El personal de marinería realizó clases teóricas en materia de emergencias y puso en práctica el manejo de mangueras y extintores, mientras que el personal de recepción participó de un cursillo de protocolo para actuar en un posible caso práctico.

Por la tarde se llevó a cabo un simulacro en el que el personal de recepción, así como el de marinería y garita de seguridad, aplicaron todos los protocolos y medidas de actuación. Todo comenzó con la llamada por teléfono de un capitán alertando del fuego en una embarcación. A partir de allí, comenzó la acción, y la comunicación interna del personal de la marina, factor clave en casos de emergencia y algo que los expertos que impartían el curso aplaudieron al staff por la claridad en la transmisión del mensaje.

Para dar un poco más de adrenalina y realidad al simulacro, uno de los marineros fingió haber quedado atrapado a un lado del pantalán, sin poder cruzar por las llamas. Asimismo, se contó con una víctima ficticia que, intentando escapar del fuego, cayó al suelo dislocándose el hombro, a quién debieron rescatar en una embarcación auxiliar y tuvo que ser atendido hasta que llegaron los servicios de urgencias. Personal de la Autoridad Portuaria de Baleares se interesó por esta actividad y estuvo presente en la misma con la intención de alentar a la marina a llevar a cabo este tipo de actividades más a menudo ya que forman parte de la política de empresa en cuanto a seguridad y no sólo se centran únicamente en la seguridad de los clientes y embarcaciones, sino también en la propia seguridad del personal. Por esta razón, se hace hincapié en instruir y aportar dichos conocimientos a los trabajadores. Si desea ver más imágenes de esta actividad, puede acceder a nuestras redes sociales de Facebook y Twitter:

https://www.facebook.com/portdemallorca
https://www.facebook.com/MarinaPalmaCuarentena
https://twitter.com/portdemallorca
https://twitter.com/MarinaPalmaPort

SPECTACULAR EMERGENCY DRILL AT IPM GROUP MARINAS

AS EVERY YEAR, and as part of the security protocol, the staff of Marina Port de Mallorca and Marina Palma Cuarentena recently took part in a course to refresh their knowledge of how to respond to an emergency. The full-day course started with expert-led theoretical classes, which were later put into practice at both marinas with a fire drill that applied all the knowledge learnt earlier in the day. The shoreside staff learnt how to operate hoses and fire extinguishers, while the reception staff were given a course in the protocol for responding to a real-life incident.

The drill started with a phone call from a captain alerting the marina that there was a fire on his yacht. And then the action began. The experts leading the course were particularly impressed by the clarity of the internal communication shown by the marina staff.

To inject a bit more adrenaline and reality to the drill, one of the shoreside staff pretended to be trapped on one side of the pontoon and unable to get through the flames. What's more, there was a fictitious victim who had dislocated his shoulder after tripping over while trying to escape from the fire. He had to be rescued using a tender and then treated until the emergency services arrived. Staff from the Balearic Port Authority were particularly interested in observing this drill, as they want the marina to carry out these activities more often. This is because they form part of the company's health and safety policy, which focusses not just on the safety of guests and yachts, but also on the safety of workers. That's why so much emphasis is placed on training and providing key knowledge to workers.

More pictures of the drill can be seen on our Facebook and Twitter profiles:

https://www.facebook.com/portdemallorca
https://www.facebook.com/MarinaPalmaCuarentena
https://twitter.com/portdemallorca
https://twitter.com/MarinaPalmaPort

STP Shipyard Palma participa de nuevo en The Pinmar Golf

DESPUÉS DE SU DEBUT con un equipo propio el año pasado, STP Shipyard Palma volverá a participar en uno de los torneos de golf más importantes celebrados en la isla, The Pinmar Golf. Son más de 400 jugadores los que toman parte en este campeonato en el que STP había sido patrocinador desde su inicio hasta que el año pasado se decidió a presentar dos equipos, de STP y de Varadero Valencia, y a ampliar su actividad en dicho torneo extendiendo su patrocinio a la organización del Captain's briefing y a la entrega de un premio en la Gala final.

El ya famoso Captain's Briefing que se celebra los primeros dos días del torneo, se realiza en dos localizaciones diferentes. Una, en las instalaciones de STP, en concreto en el Dock Bar y el segundo día, en el propio Golf de Son Gual. Este evento sirve para que jugadores puedan registrarse, recoger la documentación y los goodies que tanto Pinmar como STP tienen preparados para comenzar a jugar y disfrutar de unos días de frenética competición.

El primer día, en el que el Captain's briefing se celebra en el Dock Bar, los participantes son invitados a un cocktail que representa el arranque del torneo. Los equipos se conocen, los viejos amigos se saludan, los marshalls establecen las reglas del juego y sobre todo, este día sirve para crear una sensación de comunidad y un clima de cordialidad muy especial, sin olvidar el espíritu competitivo que hace de este evento uno de los más importantes a nivel internacional.

Respecto al premio, que se trata de un noray original, contamos con la anécdota de que el año pasado fue un objeto tan pesado que en esta edición STP está estudiando cómo fabricarlo aligerando el peso, para que el ganador pueda alzarlo en alto y hacerse la foto de ganador con él.

Esta es la muestra de que, aunque STP Shipyard Palma ha sido patrocinador durante muchos años de este torneo, se abre una nueva etapa en la que su participación se consolida y se hace mucho más evidente. Y es que, además de querer estar presente en uno de los eventos más importantes del sector, el carácter benéfico de este evento es otro de los factores determinantes que hacen que el varadero desee apoyarlo en mayor medida.

STP SHIPYARD PALMA TO COMPETE IN PINMAR GOLF AGAIN

AFTER DEBUTING with its own team last year, STP Shipyard Palma will once again be taking part in one of the most important golf tournaments held here on the island, The Pinmar Golf. More than 400 players will be competing in this championship that STP has sponsored since the outset. And last year, the yard decided to actually take part with two teams, STP and Varadero Valencia, and also further its sponsorship to include hosting the Captains' Briefing and giving out a prize at the Gala Dinner.

The famous Captains' Briefing takes place over the first two days of the tournament and is held at two different locations. One is at the Dock Bar on the STP site, while the other is at the Golf de Son Gual course itself. This event is for players to register, collect documents and pick up the goodies that both Pinmar and STP have prepared to start enjoying a few days of frenetic competition.

On the first day, when the Captains' Briefing is held at the Dock Bar, participants are invited to a cocktail reception that marks the start of the tournament. Teams get to meet their 'rivals', old friends greet one another and marshals lay down the rules of the game. But, above all, this day is perfect for forging a sense of community and a climate of cordiality, without forgetting the competitive spirit that makes the event one of the most important on the international stage.

As for the prize, which is a really original cleat, last year's anecdote is that it was a tad too heavy for the winner to pose for the typical 'raising the trophy' photo, so for this year STP is looking into how to lighten it.

This is proof of STP's ongoing commitment to The Pinmar Golf. And it's not just about taking part in one of the yachting industry's most important events, but also about the fabulous fund-raising activities linked to the tournament.

Los objetos extraídos son de lo más curioso, entre los que se encuentran carritos de supermercado, bolsos e incluso una motocicleta y un contenedor de basura / Some of the weird and wonderful objects fished out of the water were shopping trolleys, handbags, a rubbish container and even a motorbike

Marina Port de Mallorca y Marina Palma Cuarentena limpian su fondo marino

MARINA PORT DE MALLORCA AND MARINA PALMA CUARENTENA CLEAN UP SEABED

COMO CADA AÑO, Marina Port de Mallorca y Marina Palma Cuarentena han realizado una limpieza del fondo del agua de su marina para colaborar en la limpieza y cuidado del medio ambiente.

Durante una jornada, los equipos de buzos estuvieron trabajando bajo las aguas del puerto, extrayendo todos los objetos que durante el año han sido arrojados al mar y que pueden resultar una amenaza para la biodiversidad marina, ayudando también a conseguir que el agua sea lo más clara y limpia posible. Aprovechando la ocasión, Marina Port de Mallorca organizo una barbacoa para sus clientes en las instalaciones de la marina y de esta manera dar a conocer el trabajo de limpieza realizado en el fondo marino por el equipo de buzos y personal de la propia marina. La barbacoa fue todo un éxito, los asistentes pudieron disfrutar de una agradable velada entre amigos y trabajadores.

AS EVERY YEAR, Marina Port de Mallorca and Marina Palma Cuarentena recently carried out a clean-up of the seabed at both facilities.

Teams of divers spent a whole day working underwater to remove all the objects that over the year had been thrown into the sea and which could pose a threat to the marine biodiversity.

Of course, another key goal was to make sure that the water is kept as clear and clean possible.

Taking advantage of the occasion, Marina Port de Mallorca hosted a barbecue for its customers to draw attention to the seabed clean-up carried out by the divers and the marina staff. The barbecue was a huge success, with everyone enjoying a great evening among workmates and friends.

THE FINEST MARINE UPHOLSTERY

MASTER COVERS
SUPERYACHT

STP SHIPYARD PALMA Our office and workshop are located in the STP facilities

T: +34 609 393 146 T: +34 971 721 877
info@mastercovers.es www.mastercovers.es

MHS
MARINE HYDRAULIC SOLUTIONS

GO WITH THE FLOW

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

Esta máxima categoría ha sido otorgada por primera vez en Mallorca, y sólo se ha adjudicado a 4 marinas en España / Maximum accolade awarded for first time in Mallorca and to just four marinas in Spain

Marina Port de Mallorca, único puerto en Mallorca que consigue la categoría de Marina 5 Estrellas

MARINA PORT DE MALLORCA, THE ONLY ON THE ISLAND WITH BLUE STAR CERTIFICATION

MARINA PORT DE MALLORCA ha sido reconocida con la categoría de Marina de 5 estrellas, un prestigioso galardón otorgado por el International Marine Certificación Instituto (IMCI), respaldado por el Parlamento Europeo, del que pocas marinas disfrutan en el mundo. En concreto, en España, solamente hay cuatro con la misma categoría -entre ellas, Marina Ibiza también perteneciente al Grupo IPM-, pues exige estándares de calidad en servicios e instalaciones que sólo marinas muy preparadas pueden ofrecer.
En palabras de Patrick Reynés, Gerente de Marina Port de Mallorca, "conseguir este galardón es el merecido reconocimiento al trabajo eficiente,

MARINA PORT DE MALLORCA has been recognised as a Blue Star Marina, a prestigious award handed out by the International Marine Certification Institute (IMCI) and endorsed by the European Parliament, and which only a handful of marinas in the world have received. In Spain, there are only four with this maximum accolade, including the IPM-run Marina Ibiza, as the IMCI demands quality standards in services and facilities that only very professional marinas can deliver.
According to Patrick Reynés, General Manager of Marina Port de Mallorca, "achieving this award is the well-deserved recognition of the

dedicado y constante durante 18 años, de todo un equipo de trabajo que hace que Marina Port de Mallorca se mantenga en los más altos niveles de calidad, profesionalidad, seguridad y medioambiente".

Con la renovación de sus instalaciones, Marina Port de Mallorca ha reforzado su posición en el ranking de marinas del Mediterráneo. Uno de los factores de mejora considerable ha sido la adaptación de la marina para dar mejor servicio a sus clientes tanto en amarre como en tierra. Sus instalaciones son actualmente más funcionales y cómodas además de disponer de nuevos y modernos sistemas de operativa diaria como son las torretas de luz y agua, los baños y duchas para clientes o la recogida de sentinas, aguas negras y grises, entre muchos otros.

No cabe duda de que una de las razones por las que Marina Port de Mallorca es elegida, es por su ubicación. Pero no solamente el motivo es por estar localizada en uno de los destinos preferidos para navegar y por estar en el corazón de Palma de Mallorca, en el Paseo Marítimo, con una oferta de ocio, entretenimiento, gastronomía y shopping a un solo paso de la marina. Una razón importante para haber logrado esta categoría única es la especial atención que la marina presta a dos temas de vital importancia: la seguridad y el respeto al medioambiente.

El protocolo de seguridad implantado de cara tanto a clientes, embarcaciones como empleados es riguroso y constante. Periódicamente se instruye al personal para actuar con diligencia en caso de emergencia y el equipamiento de la marina está preparado para cualquier imprevisto. También se realizan simulacros de incendios y de primeros auxilios.

Por otro lado, la eficiente política de gestión medioambiental es otro factor destacable ya que no sólo la marina toma medidas de protección y preservación del entorno como el ahorro de recursos, el uso de productos anticontaminantes o la reducción del impacto medioambiental de las emisiones de carbono, sino que implementa acciones dirigidas a divulgar y sensibilizar a sus clientes para que participen de manera activa en este aspecto. Eventos lúdicos y divulgativos dirigidos a clientes, cartelería con consejos medioam-

efficient, dedicated and constant work over the past eighteen years of the entire Marina Port de Mallorca team, who uphold the very highest levels of quality, professionalism, safety and environmental awareness at all times".

With the upgrade of its facilities, Marina Port de Mallorca has bolstered its position in the ranking of Mediterranean marinas. One of the key factors has been the redevlopment of the marina to provide better services to its customers both berthside and on land. Its facilities are now more functional and practical, with cutting-edge operating systems such as power and water pedestals, bathrooms and showers for customers, and the collection of bilge, black and grey water.

And it goes without saying that one of the key reasons for choosing Marina Port de Mallorca was its stunning location. It lies in one of the yachting fraternity's preferred destinations and right in the heart of Palma de Mallorca, with an array of leisure, entertainment, culinary and retail attractions just a stone's throw away. Another reason behind the marina's Blue Star rating is its special attention to two vitally important issues: safety and the environment.

The safety protocol implemented for clients, yachts and employees is rigorous and constant. Personnel are regularly trained on how to respond diligently in the event of an emergency and the marina's equipment is prepared for any unforeseen event. Fire drills and first aid exercises are also carried out on a regular basis.

What's more, the supremely efficient environmental management is another remarkable factor, as not only does the marina guarantee environmental measures such as the controlled use of resources, the use of anti-pollution products or the reduction of the environmental impact of carbon emissions, but it also implements customer awareness activities to foster active engagement. Recreational and awareness-raising events aimed at customers, posters with environmental advice placed around the marina and one-off activities such as the

bientales colocados por diferentes lugares del puerto o comunicaciones puntuales de actividades especiales como el rescate de tortugas o el reciclaje de plásticos son algunas de las acciones que han posicionado a Marina Port de Mallorca en un lugar destacado del sector.

Por último, y como parte de sus servicios de valor añadido, la marina ofrece un servicio de Concierge exclusivo para sus clientes con la intención de asistirles de manera personalizada en todo lo que necesiten durante su estancia e incluso antes de su llegada, como puede ser el alquiler de un coche, el aprovisionamiento de la embarcación, el catering para una cena especial, la limpieza a bordo, las reservas en restaurantes, o servicios náuticos que necesite su barco, entre otros.

Cabe destacar que este constante esfuerzo de Marina Port de Mallorca por mantener altos estándares de compromiso de calidad en todas las facetas de su operativa, han hecho que la certificación de Marina 5 estrellas azules fuera adjudicada, pero nada de esto habría sido posible sin el equipo de profesionales que forma parte de este puerto considerado como una de las marinas con mayor índice de fidelidad de clientes de Mallorca.

Y es que el equipo de Marina Port de Mallorca, además de una gran vocación por el mar y por el buen servicio al cliente, es ya conocido por haber hecho amigos que primero fueron clientes y ahora son incondicionales de sus instalaciones.

Marina Port de Mallorca también ostenta reconocidos sistemas de gestión como las ISOS 9001, 14001 y OHSAS 18001, y galardones como la inscripción en el registro de Huella de Carbono, EMAS, Bandera Azul, Empresa Excelente, Certificación Oro de Marinas y Qualitat Balear.

rescue of sea turtles or the recycling of plastics are just some of the actions that have thrust Marina Port de Mallorca to an industry-leading position.

Finally, and as part of its value-added services, the marina offers an exclusive concierge service for its guests, providing personalised assistance in anything they need during their stay and even before arrival, such as car rental, yacht provisioning, catering services, onboard cleaning, restaurant bookings or chandlery services for the yacht.

This constant effort by Marina Port de Mallorca to maintain its high standards across the board played a key role in the Blue Star award, but none of this would have been possible without the team of professionals at this facility with the highest customer loyalty rate in Mallorca.

In fact, the Marina Port de Mallorca team is highly knowledgeable and focussed on excellent customer service, as well as being famed for considering return guests more as friends than as customers.

Marina Port de Mallorca also holds management system certifications such as ISOS 9001, 14001 and OHSAS 18001, and awards such as the Carbon Footprint Register, EMAS, Blue Flag, Excellent Company, Gold Certification of Marinas and Balearic Qualitat.

Este reconocimiento internacional, otorgado por el International Marine Certification Institute (IMCI) avalado por el Parlamento Europeo, es el resultado de la calidad de las instalaciones recién renovadas. / This international recognition, granted by the International Marine Certification Institute (IMCI) and endorsed by the European Parliament, is in honour of the quality of the marina's.

ROLLINGSTOCK
SPECIALISTS
IN EXCELLENCE
GLOBAL SPECIALISTS
IN REFIT AND NEW BUILD
YACHT FINISHING
+34 971 213 305 INFO@ROLLINGSTOCK.ES WWW.ROLLINGSTOCK.ES

TECHNO
CRAFT
Palma · Barcelona · Cartagena · Falmouth
and shipyards world wide
WE'VE GOT IT COVERED!
GLOBAL PIONEERS IN YACHT CONTAINMENT SYSTEMS
+34 971 213 642 | info@technocraftsl.com | www.technocraftsl.com

Comienza con éxito el montaje del nuevo travelift en STP Shipyard Palma

EN JULIO se iniciaron los trabajos de montaje del nuevo travelift de 1.000 toneladas que STP Shipyard Palma estrenará a finales de este verano. Las piezas, que comenzaron a llegar en diversos camiones, ya están siendo descargadas con la ayuda de dos potentes grúas bajo la supervisión de técnicos especializados, quienes estarán a cargo de todo el proceso hasta ponerlo en funcionamiento. 24 son los camiones que STP Shipyard Palma recibirá a lo largo de estos días provenientes de Carmignano di Brenta en Italia, y que salieron hace pocos días hacia España junto con su equipo de montadores.

SUCCESSFUL ASSEMBLY OF NEW TRAVELIFT AT STP SHIPYARD PALMA

IN LATE JULY, work began on the assembly of the new 1.000-ton travelift at STP Shipyard Palma. The parts, which were transported in a fleet of trucks, were unloaded with the help of two powerful cranes under the supervision of specialised technicians, who were in charge of the entire process to put the travelift into operation. Twenty-four trucks arrived at STP Shipyard Palma after travelling all the way from Carmignano di Brenta in Italy with a team of assemblers.

STP
SHIPYARD PALMA
MBH 1000
POL
Gruas

Este nuevo travelift, el de mayor capacidad de Europa, se caracteriza por ofrecer unas dimensiones de 26m de longitud, 12,5m de ancho y 25m de altura.
Permitirá izar barcos con una eslora de hasta 57 metros si son motoras, y 67 metros si son veleros, dependiendo de cómo sea el barco, y 12 metros de manga máxima en ambos casos. Un dato interesante es que este travelift permitirá que algunos veleros no tengan que desmontar los stays o back stays, piezas pertenecientes a la jarcia.
Sus 32 ruedas poseen dirección electrónica y los dos motores Volvo de 286Hp permitirán el traslado de embarcaciones de hasta 1000 toneladas que se podrán izar gracias a 32 eslingas y 4 pastecas de izada por lado, 1 fija y 3 móviles.
Cabe destacar también que los motores cumplen con las demandas legislativas de la normativa Stage IV / EPA Tier IV Final debido a la tecnología SCR (reducción catalítica selectiva). Asimismo, y gracias a un sistema ligero de recirculación de gases de escape (EGR), los motores están preparados para cumplir con los estándares de emisiones con una tecnología aprobada para el cuidado del medioambiente.

This new travelift, the largest in Europe, has some pretty impressive dimensions: 6 metres long, 12.5 metres wide and 25 metres high.
It will be able to haul out motoryachts of up to 57 metres and sailboats of up to 67 metres, with a maximum beam of 12 metres in both cases.
As this travelift is higher than the current one, certain sailboats won't need to have their stays or backstays removed.
Its 32 electronically-powered wheels and twin 286 hp Volvo engines will be able to move yachts of up to 1000 tons thanks to its 32 slings and 4 hoists per side (1 fixed and 3 mobile).
Another important feature is that the engines meet the legislative demands covered in Stage IV/EPA Tier 4 Final standards thanks to the SCR (selective catalytic reduction) technology.
Also, thanks to a lightweight exhaust gas recirculation (EGR) system, the engines are designed to comply with emission standards with an approved technology for environmental care.

Marina Ibiza patrocina al barco El Gaitero para la Copa del Rey

EN JULIO se presentó el barco que Marina Ibiza patrocinará durante la Copa del Rey. El Gaitero, un precioso velero de 11 metros de eslora y un llamativo casco en color rojo, participará en la clase ORC3 de la regata y será tripulado por 7 miembros de entre 16 y 40 años que competirán con otras 26 embarcaciones en su categoría, procedentes de 8 países.

El barco, que representa al Club Náutico de Ibiza -quién mantiene una estrecha relación con Marina Ibiza-, será tripulado por Iván Moreno, su patrón, Marc Terrasa, trimmer de mayor y táctico del barco, Marc Guasch, como trimmer de Génova, Jordi García, como trimmer de spi, Juan Guasch, como piano, Tomás Casariego, como palo y Rafael Reyes en proa.

Después de salir el barco de su puesta a punto en Varadero Ibiza, la presentación se realizó en dos escenarios próximos. Uno de ellos, la sala de prensa del Club Náutico de Ibiza. El otro, la terraza del restaurante Calma en Marina Ibiza, donde se sirvió un cocktail para la tripulación, el equipo del Club Náutico, prensa, colaboradores y amigos.

Desde este momento, Marina Ibiza estará presente en los entrenos del equipo apoyándoles hasta la fecha de la competición, para la cuál la marina les desea todo el ánimo y la energía para conseguir el primer puesto.

La Copa del Rey, es conocida como una de las más importantes del Mediterráneo y se disputará en aguas palmesanas desde el 28 de julio al 4 de agosto con diversas actividades sociales que se intercalarán con las regatas.

Esta trigésimo segunda edición promete romper un nuevo récord en cantidad de embarcaciones, pues de momento hay inscritas 154 embarcaciones de 29 nacionalidades.

Marina Ibiza estará muy pendiente de los resultados de El Gaitero en esta regata que promete gran competitividad.

MARINA IBIZA SPONSORS EL GAITERO BOAT FOR COPA DEL REY

JULY SAW the presentation of the yacht that Marina Ibiza would be sponsoring during the Copa del Rey. El Gaitero, a stunning 11-metre sailboat with an eye-catching red hull, and her seven-strong crew competed in the ORC3 class of the regatta against twenty-six other yachts from eight countries.

Racing in the name of Club Náutico de Ibiza, which holds close ties with Marina Ibiza, the yacht was skippered by Iván Moreno, with Marc Terrasa as mainsail trimmer and chief tactician, Marc Guasch as genoa trimmer, Jordi García as spinnaker trimmer, Juan Guasch as rigger, Tomás Casariego as hoister, and Rafael Reyes at the bow.

After leaving Varadero Ibiza following her fine-tuning, the presentation took place at two nearby venues.

One of them was the press room at the Club Náutico de Ibiza and the other was the terrace of Restaurante Calma in Marina Ibiza, where a cocktail reception was held for the crew, the Club Náutico team, journalists, partners and friends.

From then on, Marina Ibiza was present at the team's training sessions, supporting them right up to the regatta itself and crossing all fingers that they would secure first place.

The Copa del Rey is one of the most important regattas in the Mediterranean and was held in Palma from 28 July to 4 August, with various social activities interspersed with the racing.

This thirty-second edition broke records when it came to the number of participants, as 154 yachts of 29 nationalities took part.

Marina Ibiza avidly followed El Gaitero's performance in what was a tightly-fought regatta.

El Athos: un velero viajero de apretada agenda

ATHOS: A YACHT WITH PLACES TO GO AND THINGS TO DO

TEXTO: BERNAT GARAU / FOTOS: ATHOS / ARCHIVO MNC / ANNA BOULTON / CLAIRE MATCHES

LA GOLETA DE DOS MÁSTILES Athos es, sin lugar a dudas, una auténtica trotamundos. Ha atravesado atardeceres anaranjados y lagunas turquesas en el Pacífico Sur, pero también los poderosos glaciares y los azules translúcidos de Groenlandia. Estar a la altura de las expectativas de los invitados chárter, que sueñan con idílicas y balsámicas experiencias a bordo de este velero, no es la única de las razones por las que el barco se adentra en mares lejanos. El Athos, de 62 metros de eslora, también se deja ver a menudo en las líneas de salida de las regatas de superyates más prestigiosas del mundo.

El Athos participa en la RORC Caribbean 600, la St. Barths Bucket, la Superyacht Cup y la Loro Piana, ni más ni menos. Es más, puedes estar seguro de que pretende ganarlas todas. Aparte de ser un navegante ávido y con muchas millas a sus espaldas, el barco, diseñado por Hoek y construido por HJB, tiene un aspecto envidiable. Sus largos voladizos, su obra muerta blanca y los exquisitos detalles de su cubierta hacen que esta goleta destaque entre la mayoría de los grandes veleros actuales.

FROM THE TANGERINE SUNSETS and turquoise lagoons of the South Pacific to the mighty glaciers and translucent blues of Greenland, the two-masted schooner Athos is undoubtedly a globetrotting yacht. Living up to charter guests' expectations of balmy idyll is not the only reason behind her far-flung voyages. The 62m Athos is also a regular on the starting lines of the world's most prestigious superyacht regattas.

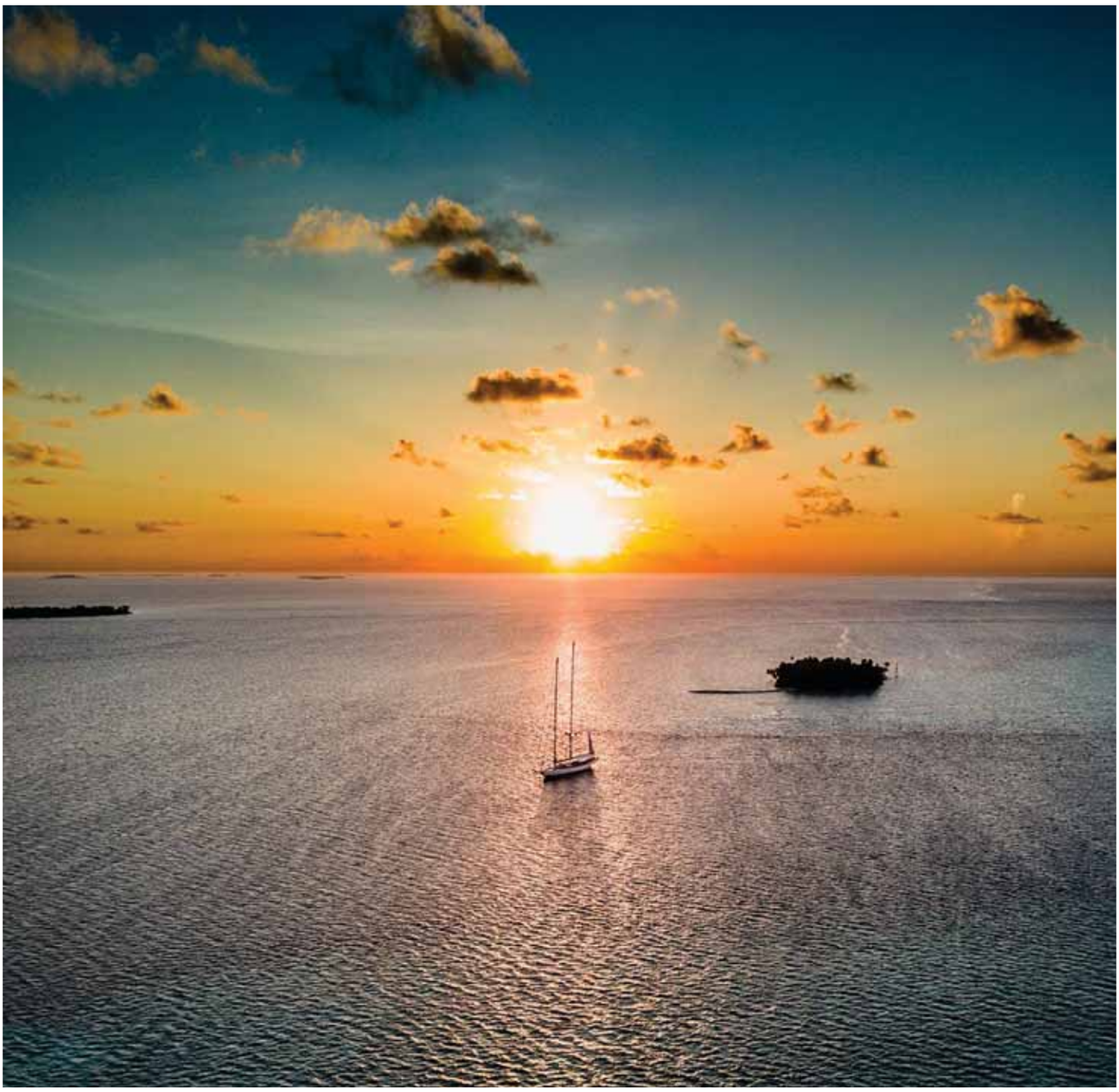
The RORC Caribbean 600, the St. Barths Bucket, the Superyacht Cup and the Loro Piana Regatta - you name it and you can be guaranteed that Athos has set her sights on winning it. Apart from being a well-travelled avid racer, the Hoek-designed and HJB-built boat doesn't look too shabby either. Her long overhangs, white topsides and exquisite deck detailing set this schooner apart from many of today's large sailing yachts.

HABLAMOS CON EL CAPITÁN Tony Brookes, con el barco desde su botadura en 2011, para descubrir cómo se enfrenta al desafío que implica permanecer a la altura de una goleta competitiva que parece no saber estarse quieta.

Tony, llevas siete años a bordo. ¿Alguna idea del número de millas que llevas navegadas con el Athos?
Hemos dado la vuelta al mundo... y hemos hecho un viaje de alta latitud hasta Groenlandia. Haciendo un cálculo aproximado, te podría dar una cifra de 100.000 millas náuticas.
De los numerosos viajes que has emprendido, ¿cuál te gustaría repetir?
El de Groenlandia y el viaje alrededor del mundo que nos llevó 4 años completar, de 2015 a 2018.

WE TALK TO CAPTAIN Tony Brookes, who's been with the boat since her launch in 2011, to find out how he copes with the challenges of keeping up with a competitive schooner that just can't seem to sit still.

Tony, you've been onboard for seven years. Any idea how many miles you've clocked up on Athos?
We've been around the world... and we've done a high latitude trip up to Greenland. I'd say a rough calculation would be around 100 thousand nm.
Of the numerous trips you've undertaken, which voyage would you love to repeat?



Me imagino que navegar hasta lugares tan exóticos en un barco de este tamaño complica algo la logística, ¿no es así?
Sí, por supuesto, hay escasos puertos buenos de servicio y están muy distantes.
¿Qué tipo de suministros o servicios son los más difíciles de obtener?
Supongo que las provisiones, especialmente cuando llevamos invitados a bordo. A pesar de que normalmente compramos el pescado y los productos frescos a nivel local, hay otra serie de alimentos, como el caviar, que son difíciles de encontrar en lugares como Indonesia o Papúa Nueva Guinea.
¿Cómo os las arregláis para contar con ese tipo de artículos de lujo a bordo?
Nos llevan provisiones al aeropuerto más cercano y luego alquilamos un pequeño hidroavión para que nos las traigan al barco.
¿Cuáles han sido las peticiones más curiosas que habéis recibido por parte de invitados chárter?

Greenland and the round-the-world trip that took us 4 years to complete, from 2015 to 2018.
I can imagine that sailing to such exotic places on a vessel her size complicates logistics somewhat?
Yes, for sure, good service ports are few and far between.
What type of supplies and/ or services are the most difficult to source?
I guess provisions, especially when we have guests onboard. Although we usually source fresh produce and fish locally, other stuff, such as caviar, is tricky to find in places such as Indonesia or Papua New Guinea.
How do you go about getting these kind of luxury items onboard?
We fly supplies in to the nearest airport and then charter a little seaplane to deliver them to the yacht.

Creo que nunca me han pedido nada verdaderamente inusual, más allá de aquellas solicitudes de invitados cuyas dietas exigen requisitos especiales. Es el caso, por ejemplo, de los intolerantes al gluten o los celíacos. De hecho, los invitados con intolerancias alimentarias son la razón por la que hacemos que nos traigan tantos alimentos en avión.

¿Cómo planteas los itinerarios chárter? ¿Propones tú uno o son los invitados los que vienen con destinos y rutas específicas en mente?

Normalmente sugiero un itinerario, pero a veces los invitados vienen con una programación ya hecha. Hay otros que no llevan un plan específico y se muestran encantados de ceñirse a nuestra ruta.

Debe de resultar complicado adaptarse a invitados con diferentes necesidades, especialmente si hacéis reservas por anticipado...

What have been the most unusual requests made by charter guests?

I don't think I've had any really unusual ones, only guests with special dietary requirements, gluten intolerance, vegan, celiac. In fact, guests with food intolerances are the reason why we have a lot of stuff flown in.

What about charter itineraries? Do you propose an itinerary or do guests have specific destinations and routes in mind?

Normally I suggest an itinerary, but sometimes guests come with a schedule. Others don't really know and are happy to go with whatever we have planned.

Guests with different ideas must complicate things, especially if you ve booked ahead...

www.cabbs.es
info@cabbs.es
+34 971 074 965
+34 677 308 958

CABBS
CARPENTRY & BOAT BUILDING SERVICES

Custom Interior Furniture
Interior Refits
Joinery Modifications
Bespoke Exterior Furniture

Los FIB tienen un gran rango de planeo, son, prácticamente, cometas. / FIBs have a great glide ratio, they're practically a kite.

Sí. Además, normalmente, te ves obligado a hacer cambios de última hora. Pero, ¡así es el mundo del superyate! Haces planes de futuro y trabajas en el presente.

¿A dónde se dirigirá el Athos cuando se haya completado el trabajo que se está realizando en STP?

Primero, iremos a Ibiza. Después, a Menorca, para cruzar a Cerdeña y Córcega. Desde Córcega saldremos hacia la costa oeste de Italia, hasta Sicilia, y cruzaremos con rumbo al Adriático. Finalizaremos el trayecto en Montenegro, a finales de julio.

¿Cuánto tiempo lleváis en STP? ¿Qué tipo de trabajo se ha realizado?

El barco llegó el 11 de mayo. Los profesionales han sometido al barco a todo tipo de ajustes y mejoras. Han llevado a cabo desde obras de refrigeración hasta trabajos de revestimiento y de mecánica. ¡Le han hecho de todo!

¿Habéis contratado a empresas basadas en STP o a empresas de fuera, o incluso del extranjero?

Hemos trabajado principalmente con proveedores de aquí, de STP: IBS, Trappman, HYS y Osifar, por nombrar solo algunos.

El video del bote FIB que está colgado en la página de Athos es impresionante. ¿Podrías hablarnos más de él?

¡Sí! Lo que se ve en el vídeo es nuestro Bote Inflable Volador (FIB por sus siglas

Yes, and changes usually need to be made last minute, but that's the superyacht world for you! You plan for the future and work in the present.

Where will Athos head to once work in STP has completed?

We'll head to Ibiza first, then to Menorca and across to Sardinia and Corsica. After Corsica, we'll head down the west coast of Italy to Sicily and across to the Adriatic. We'll finish in Montenegro at the end of July.

How long have you been in STP? And what kind of work has been done?

The boat arrived on 11 May. We've had everything done: refrigeration, coating, mechanics, everything!

Have you used companies based in STP or companies from outside or even abroad?

We've mainly worked with contractors here in STP, IBS, Trappman, HYS and Osifar, to name but a few.

The FIB-video which features on Athos' website is impressive.

en inglés). Es un juguete absolutamente genial, siempre lo llevamos con nosotros. He tenido coches-anfibio, "hovercrafts" (aerodeslizadores), helicópteros, incluso submarinos a bordo y son todos un incordio. El FIB, sin embargo, es realmente fácil de volar y de mantener. ¡Ya ha volado con nosotros por todo el mundo! Los FIB tienen un gran rango de planeo, son, prácticamente, cometas.

¿Qué te parece Palma como base para superyates?

Visito la ciudad desde 1979, así que para mí es, sin duda, una base. Pero Palma es una base para todo el Mediterráneo, y sin duda también para los veleros. De hecho, yo diría que es LA BASE.

¿Qué te gusta de Palma?

Palma lo tiene todo: tiene mucho ambiente y es todo un centro cultural. Nos supuso un auténtico choque cultural encontrarnos, de repente, en una ciudad tan llena de vida, ya que un año antes nuestro entorno estaba poblado por personas vestidas con atuendo tribal que se movían en canoas hechas con troncos.

El Athos compitió en la Superyacht Cup de junio; ¿cuál será su próxima regata?

¡Me encanta la Superyacht Cup! La Bahía de Palma es uno de los mejores lugares del mundo para competir. Nuestra próxima regata probablemente sea la RORC Caribbean 600, que tendrá lugar en febrero.

Could you explain?

Yes! That's our Flying Inflatable Boat. A really great toy - we always carry it with us. I've had amphibious cars, hovercrafts, helicopters, even submarines onboard and they're all a pain. The FIB, though, is really easy to fly and maintain. We've flown it all over the world! FIBs have a great glide ratio, they're practically a kite.

What are your thoughts on Palma as a superyacht base?

I've been visiting here since 1979, so for me it's definitely a base. But Palma's a base for the whole of the Mediterranean, certainly for sailboats. In fact, I would say it is THE BASE.

What do you like about Palma?

Palma ticks all the boxes. It has a great social scene and is a cultural centre. It was a real culture shock to find ourselves in such a thriving city, as we were dealing with people wearing loincloths in dugout canoes one year ago!

Athos competed in the Superyacht Cup in June, which will be her next regatta?

I love the Superyacht Cup! The Bay of Palma is one of the best places in the world to sail competitively. Our next regatta will probably be the RORC Caribbean 600 in February.

La edición de 2018 catapulta a la fama internacional al Palma Superyacht Show

2018 EVENT CATAPULTS PALMA SUPERYACHT SHOW ONTO INTERNATIONAL MAP

TEXTO: DANIELLE BERCLOW / FOTOS: REC BLAU / STUART PEARCE / ARCHIVO MNC / SOFIA WINGHAMRE

MARINAS BIEN EQUIPADAS, astilleros de renombre y una excepcional gama de servicios han convertido a Palma de Mallorca en uno de los principales enclaves del sector de los superyates del Mediterráneo. El Palma Superyacht Show, inaugurado en 2013, se ha convertido en un evento de obligada asistencia tanto para potenciales compradores y fletadores como para profesionales del sector. Además, en la edición 2018, que atrajo a más expositores y a un mayor número de superyates, con cada vez más metros de eslora, el formato del salón náutico presentó drásticas mejoras, gracias a lo cual esta disfruta ahora de un consolidado reconocimiento internacional.

El Palma Superyacht Show de 2018 se celebró del 27 de abril al 1 de mayo, e incluyó 85 estands, 18 más que el año anterior. Todo tipo de expositores acudieron a la cita, desde proveedores de uniformes a medida

WELL-APPOINTED MARINAS, pedigreed yards and an array of services have firmly placed Palma de Mallorca at the hub of the Mediterranean's superyacht industry. The Palma Superyacht Show, launched in 2013, has followed suit by becoming an event which potential buyers and charterers, as well as those affiliated with the industry, cannot afford to miss. What's more, the event's 2018 edition, which attracted more (and larger) superyachts and esteemed exhibitors, saw a drastically improved layout, decidedly earning the show's international kudos.

The 2018 Palma Superyacht Show took place from 27 April to 1 May and featured eighty-five stands, eighteen more than the year before. Exhibitors ranged from bespoke uniform suppliers to established yacht agencies and from iconic boat builders to the hottest names in sail

hasta agencias de yates ya establecidas, pasando por astilleros emblemáticos y las empresas más punteras del diseño para navegación. Por ejemplo, la empresa Baltic Yachts, especialista en fibra de carbono, estuvo presente para hablar de las últimas botaduras del astillero, como el Pink Gin, ganador del World Superyacht Award de 2018. Por su parte, STP Palma, astillero local con una apretadísima agenda de proyectos de trabajo con superyates de hasta 120 metros de eslora, anunció la incorporación de un nuevo travelift de 1000 toneladas.

design. For instance, carbon-fibre specialists Baltic Yachts were present to talk about the yard's latest launches, such as 2018 World Superyacht Award-winner Pink Gin, while STP Palma, a locally-based yard invariably busy with superyachts up to 120 metres, announced the addition of a new 1,000-ton travel lift.

The array of new and returning exhibitors was enhanced by a selection of the world's fastest and finest feats of yacht-building expertise. All yachts, from the 52m triple-decked motor yacht Tommy to the

La gama de expositores nuevos y antiguos se ha visto reforzada por una selección de los mejores y más recientes logros en construcción de yates a nivel internacional. Todos los yates, desde el motoryate Tommy, de 52 metros de eslora y tres cubiertas, hasta el revolucionario crucero Leopard 3, de 30 metros, estaban disponibles para venta o alquiler, en el momento perfecto para disfrutar de la temporada de verano mediterránea que comenzó justo después del espectáculo.

La mejora más comentada fue el nuevo puente flotante de 72 metros.

30m record-breaking racer/cruiser Leopard 3, were immediately available for charter and/or sale – in perfect time to soak up the Mediterranean summer season, which kicked off right after the show.

The most commented-upon upgrade concerned the new 72m floating bridge. This temporary bridge, which connected STP Shipyard to Palma's iconic fisherman's dock allowed for a circular route, improving the flow of visitors and their viewing experience.

The number and quality of this year's line-up was suitably matched

TECHNICAL REFIT OFFICE AND WORKSHOP IN PALMA DE MALLORCA

T + 34 971 71 40 06
E palma@pendennis.com
WWW.PENDENNIS.COM

PENDENNIS
PALMA

D.N.C.
interiors
inspired innovations

visualise, create, maintain exclusive interiors

Contact: Dawn Allan 670 011 942 Email: dnc@dncinteriors.com /dncservices www.dncinteriors.com

El Palma Superyacht Show, inaugurado en 2013, se ha convertido en un evento de obligada para profesionales del sector. / The Palma Superyacht Show, launched in 2013, has followed suit by becoming an event which affiliated with the industry, cannot afford to miss.

Este puente provisional, que conectaba STP con el emblemático muelle de pescadores de Palma, permitía un recorrido circular que mejoraba la movilidad y la experiencia de los visitantes.

El número y la calidad de la oferta de este año se han visto correspondidos por una cifra más alta de visitantes de alto nivel. Además de a entusiastas de la náutica que disfrutaron con todos los pormenores del brillante programa del salón, esta edición ha deleitado a los mejores diseñadores (como Bill Tripp y Malcolm McKeon) y a los consejeros delegados más influyentes (Paul Dielemans, de Rondal y Louis Hamming, de Vitters) con las impresionantes instalaciones del salón y las amplias oportunidades que ofrecía para establecer contactos.

También da buena prueba del alcance global de la cita el número de yates que se vendieron y alquilaron poco después de que finalizara. Camper & Nicholsons ha vendido nada más y nada menos que tres de los yates que la empresa sacó a la venta en el salón. Los esfuerzos combinados de Northrop & Johnson y Nautor's Swan Brokerage han dado como resultado la venta del Swan 112 Song of the Sea y el Swan 82 Conquistador. La primera venta fue resultado directo de su presencia en el Palma Superyacht Show. La segunda, se la deben a un cliente que los agentes del barco conocieron en el mismo.

La 7ª edición del Palma Superyacht Show tendrá lugar del 27 de abril al 1 de mayo de 2019 y, sin duda, servirá para consolidar el enorme éxito cosechado este año.

by a larger number of high-standing visitors. Aside from sailing enthusiasts scoping out the show's ever gleaming line-up, top designers (such as Bill Tripp and Malcolm McKeon) and yachting's most influential CEOs (i.e. Rondal's Paul Dielemans and Vitters' Louis Hamming) had flown in to delight at the show's stunning surroundings and ample networking opportunities.

Another testament to the show's global reach is the number of yachts sold and chartered shortly after the show concluded. Camper & Nicholsons has sold no less than three of the yachts that the company presented for sale at the show. The combined efforts of Northrop & Johnson and Nautor's Swan Brokerage have resulted in the sale of the Swan 112 Song of the Sea and the Swan 82 Conquistador. The former as a direct result of her presence at the Palma Superyacht Show and the latter to a client that the yacht's brokers met at the show.

The 7th edition of the Palma Superyacht Show will take place from 27 April to 1 May 2019 and will no doubt be a consolidation of this year's success.

Nuevo salón expositor náutico

MC PALMA es un salón expositor dedicado al sector náutico que exhibe a algunas de las principales compañías náuticas ante capitanes, tripulantes y armadores de yates durante todo el año.

MC Palma permite a las marcas posicionar sus productos ante la audiencia adecuada. Tanto si deseas un centro de demostraciones y experiencia, un puesto grande o un formato pequeño y sencillo, MC Palma tiene algo que ofrecerte, ya que cuenta con opciones para todos los presupuestos.

El salón está ubicado en el Paseo Marítimo, muy cerca de los astilleros y las marinas, y los clientes pueden visitarlo fácilmente y examinar detenidamente los productos y servicios que se exhiben.

Pueden probarse ropa o analizar persianas, iluminaciones o plataformas hinchables, además de muchos otros artículos específicos para la navegación, algo que les permitirá tomar la decisión correcta sobre sus compras. MC Palma también cuenta con una instalación para celebrar conferencias de primer nivel, perfecta para el lanzamiento de productos o para impartir cursos y organizar todo tipo de eventos.

MC Palma asegurará, con sus frecuentes eventos sociales para miembros de la comunidad náutica, el vigor de esta última y el mantenimiento de una gran red de profesionales y aficionados a la navegación interconectados.

New marine showroom

MC PALMA is a showroom dedicated to the yachting industry, showcasing some of the leading marine companies to captains, crew and yacht owners all year round.

MC Palma enables brands to position their products in front of the right audience. Whether you want an experience centre, large stand or just a small, simple set-up, MC Palma can provide packages to suit all budgets.

Located on the Paseo Maritimo, a stone's throw from the shipyards and marinas, customers can visit the showroom and peruse the products and services exhibited there. They can try on clothing or test out blinds, lighting and inflatable platforms, as well as many other yachting-specific items, enabling them to make the right decision about their purchases.

MC Palma also boasts a high-end conference facility, perfect for product launches, courses and all types of events.

With regular social events held for the yachting fraternity, MC Palma will create a thriving marine community and network.

JOIN THE MOVEMENT

MC Palma

www.mcpalma.com

•• SHOWROOM ••

• Marine showroom exhibiting the best marine brands.
•All captains, crew and yacht owners welcome.
• Conference facilities for all events.

zhik · OCEANair · NAUTIBUOY · MSOS · IMP · DIGITAL YACHT · TEC TRABAJOS EN CABOS · v360marine · eVOLUTION SAILS

Carrer Porto Pi 4, Palma de Mallorca, 07015
•34 697 821 931 / •44 7990602696
info@mcpalma.com
www.mcpalma.com

¡Cariño, estoy en casa!

HONEY, I'M HOME!

TEXTO: MIKE OWEN / FOTOS: VOLVO OCEAN RACE / AINHOA SÁNCHEZ / MARTIN KERUZORE / UGO FONOLLA
JEREMIE LECAUDEY / YANN RIOU / PEDRO MARTÍNEZ / STEFAN COPPERS / MARK LLOYD / CLEO BARNHAM

DE VUELTA DEL MAR Y, ¡vaya experiencia! No ha habido ninguna otra regata mundial tan reñida como esta última Volvo Ocean Race, que acaba de terminar y ha constado de 11 etapas y 45 000 millas náuticas. Etapa tras etapa, los finalistas llegaron una y otra vez con escasos minutos de diferencia, a veces con una separación de tan solo un barco de distancia. En la última etapa, un sprint de 970 millas desde Gotemburgo (Suecia) a La Haya (Holanda), los tres barcos con mayor puntuación, el Dongfeng, el Mapfre y el Team Brunel, comenzaron empatados en puntos y rivalizando entre ellos para determinar el podio.

Un momento emocionante que hacía contener el aliento y parecía devolvernos a todos al inicio de la regata, incluso después de haber dejado ya atrás el más duro y más largo de los enfrentamientos. La Volvo Ocean Race ha sido mucho más difícil y dura que los penaltis del Mundial o los maratonianos sets finales de Wimbledon. También se ha convertido en el ejemplo perfecto de una regata con un único diseño de barco, un logro que la competición siempre ha perseguido a través de su flota, homogénea tanto en ingeniería como en equipamiento. Sin ventajas que dependieran del diseño o la tecnología de cada barco, esta regata ha exigido habilidad y una sobrehumana capacidad de resistencia, auque la esencia de la competición radicaba, sobre todo, en demostrar la capacidad de tomar la decisión correcta en cada momento y, una vez tomada, jamás perder la fe en ella.

En ningún otro punto de las 45.000 millas náuticas y los nueve meses de regata quedó esto tan claro como cuando una única decisión provocó que la flota

BACK FROM THE SEA, and what a blast it was! There has been no other world race sailed so consistently close as this last, recently finished, 11-leg, 45,000-mile Volvo Ocean Race. Leg after leg, finishers came in within minutes of each other, at times just boat lengths apart. Then, to top it all, for the final stage, a 970-mile sprint from Gothenburg, Sweden to The Hague, Holland, the three top-scoring boats, Dongfeng, Mapfre and Team Brunel, all started tied on equal points, and needing only to beat each other to sort podium positions.

Exhilarating and utterly captivating, it felt like being back at the start again after already the hardest and longest of battles. This was so much tougher and worse than World Cup penalty shootouts or marathon final sets at Wimbledon. It was also the most perfect expression of one-design racing, as was always intended of this identically built and equipped Volvo Ocean 65 fleet. With no advantage to be had in individual yacht design or development, this race was about skill and superhuman endurance, with the ability to believe in and make the right call at its heart.

Nowhere in the 45,000 miles and nine months of the race was this more evident than in the one single decision that split the fleet, and those three top combatants, either side of a commercial Traffic Separation Zone just 100 miles short of the finish off The Hague,

(incluidos los tres líderes) quedara dividida a ambos lados de una zona de separación de tráfico comercial, a tan solo 100 millas náuticas de la meta en La Haya, Holanda. Entre una gran inestabilidad, llegó el momento de tomar una decisión: ¿en qué lado de las zonas de exclusión podría haber una posible ventaja gracias a unas mejores condiciones de viento y marea? Decidido a confiar en el planteamiento con el que contaba antes de iniciar la etapa y a no cubrir a sus compañeros de podio a millas de distancia, el Dongfeng se desmarcó hacia la costa. El juego dio un giro inesperado. Cuando quedaban menos de 10 millas, el resultado seguía siendo incierto, pero la osadía dio resultado y el Dongfeng se escapó para hacerse con su primera victoria en una etapa y, lo que es más importante, con el primer puesto en la regata. El Dongfeng había ganado la Volvo Ocean Race 2017/2018.

En tierra, el capitán francés Charles Caudrelier, exhausto y emocionado, pero tan contenido como de costumbre, dijo: «No gozábamos de una posición demasiado privilegiada, pero confiamos en nuestra decisión y nos entregamos todo lo posible. Los demás no nos siguieron, pero nosotros mantuvimos la fe... y ¡ganamos!». «Sabíamos que en un primer momento nos retrasaríamos y que si salían bien las cosas, no sería hasta el final. En el último informe de posición, nosotros estábamos a 27 millas de la meta y ellos a 20 millas, así que pensamos que ya no había nada que hacer. Pero elaboré una ruta meteorológica y demostró que podíamos terminar una milla por delante... Así que desperté a todos y dije: «¡Vamos a por ellos!». Mientras la flota convergía de nuevo unas pocas millas antes del final, el Dongfeng cargaba costa abajo hasta que, por fin, se puso al frente, ganó la etapa y se hizo con la victoria general. «Siempre hemos confiado los unos en los otros. Nadie podía imaginarse que ganaríamos esta última etapa, pero yo tuve un buen presentimiento, me decía 'no podemos perder, no podemos perder...' y ¡ganamos!».

Holland. Conditions were fluky, and a choice had to be made: to which side of the exclusion zones might the possible advantage of better winds and tidal routing lie? Determining to trust to their own briefing before the start of the leg, and not to cover their podium partners miles ahead, Dongfeng broke away inshore. It was now a new game. With less than 10 miles left, the outcome was still uncertain, but the dare paid off and Dongfeng slipped through to claim her first leg victory, and more significantly first place overall. Dongfeng had won the 2017/2018 Volvo Ocean Race.

Ashore, French skipper Charles Caudrelier, exhausted and emotional but still characteristically measured, said: "We were not in such a good position, but we trusted our choice and we pushed. The others didn't follow us, but we believed... and we won!"

"We knew that we would fall behind initially and that if it came good, it would only be at the end. At the last position report, we were 27 miles from the finish and they were 20, and we thought it was over. But then I did a small weather routing and it showed we could end up one mile ahead... so I woke everyone up and said, 'let's push!'"

As the fleet converged again a few miles short of the finish with Dongfeng charging down the coast, she slid in front to take the leg and overall victory. "We always trusted each other. Nobody thought we were going to win this last leg, but I had a good feeling, I said 'we can't lose, we can't lose'... and we won!"

This was Caudrelier's second attempt at the race with Dongfeng Race Team and the delight was as clear as it was contagious. And the celebrations went further. The closest finish in the event's full 45-year history, it's also the first win for a Chinese-flagged entry.

Este era el segundo intento de Caudrelier por ganar la regata con el Dongfeng Race Team, y su alegría resultaba tan evidente como contagiosa. La celebración fue dulce y larga. Ha sido el final más reñido de los 45 años de historia de la competición, que también ha sido testigo de la primera victoria con bandera china. Y con la nueva filosofía de tripulación mixta para este evento, Marie Riou y Carolijn Brouwer se han convertido, a bordo del Dongfeng, en las primeras mujeres regatistas en ganar la Volvo Ocean Race.

Además, uno de los capitanes del Dongfeng, Stu Ballantyne, que ha participado en la carrera nada más y nada menos que ocho veces, se ha convertido en el primer regatista en ganar la competición en cuatro ocasiones. «Esas últimas horas de la regata», dice, «fueron las mejores e hicieron que toda la campaña valiera la pena. Ese cambio de trayectoria formaba parte del plan que habíamos preparado antes de la carrera, y sabíamos que, si el clima era propicio, iba a funcionar».

En el muelle, el segundo clasificado en la carrera, Xabi Fernández, patrón del barco español Mapfre, dijo a los medios de comunicación: «Ha sido duro. Hemos navegado muy bien alrededor de todo el mundo, así como en esta etapa, así que es normal que estemos un poco decepcionados. Hemos estado muy, pero que muy cerca esta vez, pero no ha sido suficiente. Tenemos que felicitar al Dongfeng, que ha navegado un poco mejor que nosotros».

A bordo del holandés Team Brunel, el patrón Bouwe Bekking no perdía la compostura, a pesar de que reinara cierta comprensible desilusión. Al igual que Ballantyne, esta era su octava carrera, pero él todavía no había ganado ninguna, algo que se había propuesto cambiar con una buena revancha. Anteriormente había conseguido un tercer puesto y un segundo puesto. Ahora tocaba el ansiado primer puesto pero, lamentablemente, ha vuelto a lograr un tercero. Su incorporación fue tardía y, en consecuencia, tenía un equipo solo

And with this event's new mixed-gender-crew philosophy, Marie Riou and Carolijn Brouwer sailing aboard Dongfeng have become the first ever female sailors to win the Volvo Ocean Race.

What's more, one of Dongfeng's watch captains, Stu Ballantyne, who has sailed the race an astonishing eight times, is now the first ever four-time winner of the event. "Those last few hours of the race", he says, "were the best and made the whole campaign worthwhile. That change of course was all part of our pre-race plan and if the weather cooperated, we knew it would work out".

On the dock, taking second overall, skipper of Spanish boat Mapfre, Xabi Fernández, told the waiting media, "It has been tough. We sailed very well the whole way around the world, and on this leg as well, so naturally we're a bit disappointed. We were very, very close this time, but it was not quite enough. So, we have to say congratulations to Dongfeng who sailed a little bit better than us".

Aboard Dutch entry Team Brunel, skipper Bouwe Bekking held well through a natural deflation. Like Ballantyne, this was his eighth go-round but without a win, and he had set out to change that, to put the record right. He'd previously had a third, a second and, frustratingly, now not the longed-for first but a third again. His entry had come late and consequently with a crew only partly prepared, but by New Zealand they began to set an ever-accelerating pace through the leader board with an impressive tally of seconds and firsts. All eyes were on them... and they came so close. And that three-way tie? At the end of the earlier Leg 8 into Newport, Rhode Island in fog and flat calm, if Mapfre, just yards away from Brunel, had not

parcialmente preparado, pero a la altura de Nueva Zelanda comenzó a establecer un ritmo cada vez más acelerado de escalada en la tabla de líderes con un impresionante recuento de segundas y primeras posiciones. Todos los ojos estaban puestos en ellos... y se acercaron mucho al primer puesto. ¿Y qué hay de ese empate a tres? Al final de la octava etapa en Newport (Rhode Island), marcada por la niebla y la calma, si el Mapfre, que estaba a pocos metros de Brunel, no hubiera sido bendecido por un repentino y breve céfiro de viento que le deslizó hasta la meta primero, tal vez con un punto extra, el trofeo ahora podría estar en manos de Bekking.

Pero todos sabemos que las regatas son impredecibles. Además, en la Volvo Ocean Race hay una refrescante sensación de apertura y respeto. «Un tercer lugar sigue siendo podio, creo que nuestro equipo puede estar muy orgullosos de esta posición», dice Bekking. «Pensábamos que habíamos tomado la decisión adecuada, alejarnos de la costa, y contábamos con un cambio de viento. Y el cambio llegó, pero 90 minutos demasiado tarde, así que ya no teníamos nada que hacer. Pero así son las regatas de vela. Y, por supuesto, tenemos que felicitar al Dongfeng y al Mapfre por sus resultados».

En parte, le deben el haber escalado así un puesto tras otro en la clasificación, etapa tras etapa, al regatista que se trajeron del equipo de Bekking, Peter Burling, ganador de la famosa Copa América y cuyo excompañero de equipo, Blair Tuke, también participó en la carrera a bordo del segundo clasificado, el Mapfre. Animados por el resto, la pareja se enfrentaba a su primer trabajo importante en alta mar. Puede que no hayan conseguido la esperada Triple Corona del oro olímpico en 2016, la Copa América en 2017 y la Volvo en 2018, pero están seguros de que les espera un estupendo futuro y de que volverán a competir unidos.

been blessed with a sudden tiny zephyr of wind to slide her home first, maybe with an extra point scored, the trophy might now be in Bekking's hands.

But if there's one thing we know in yacht racing, there is no constant. Also, that in this Volvo game there's a refreshing sense of openness and respect. "Third place, still on the podium, I think we can be pretty proud of that as a team", Bekking says. "We thought we had made the right choice, to go further offshore, and we expected a wind shift. It came, but 90 minutes too late, and that was the race. But that's yacht racing. And, of course, we have to congratulate Dongfeng and Mapfre for their results".

Climbing through the rankings leg by leg as they had, much has been made of Bekking's imported driver, Peter Burling of America's Cup winning fame, whose former team mate Blair Tuke also sailed the race, separately aboard second-placed Mapfre. Buoyed by the race, with this the pair's first major offshore work, the hoped-for Triple Crown of 2016 Olympic Gold, 2017 America's Cup and 2018 Volvo may not have happened for either, but they see a good future in this end of the sport, and teamed as a pair again.

Talking post-race, Tuke spoke of the disappointment in so narrowly missing victory after nine months' hard sailing and hinted at sailing together with Burling in a future edition. To media host Mike Hosking, he said it was a hard defeat to take, "I've been better but it's one of those things I guess... a pretty disappointing end to what's been a pretty exciting journey. But I guess such is sailing. Such is sport.

"I don't think if you'd asked anyone eight months ago they'd have

Hablando después de la carrera, Tuke explicó su decepción al no conseguir la victoria en una final tan reñida después de nueve meses de dura navegación, e insinuó que podría navegar con Burling en futuras ediciones. Al presentador Mike Hosking le dijo que la derrota ha sido dura: «No es el mejor día de mi vida, pero son cosas que pasan... Ha sido un final bastante decepcionante para un viaje bastante emocionante. Pero supongo que en eso consiste la navegación. Así es el deporte.

Creo que si le hubieras preguntado a cualquiera hace ocho meses sobre el final, no habría sido capaz de predecir algo como lo sucedido. Obviamente, el Dongfeng y nosotros [Mapfre] hemos estado muy cerca uno del otro por todo el mundo; nosotros conseguimos salir mejor y logramos algunas victorias en distintas batallas muy reñidas. Luego, el equipo de Pete, el Brunel, con su sorprendente remontada y unos fantásticos resultados en las últimas etapas, consiguió hacerse un hueco en la pelea final».

La lucha no fue solo entre barcos, ya que la flota también tuvo que soportar algunas de las condiciones más duras de las 13 ediciones, especialmente en la segunda etapa en el Océano Austral, con una tremenda batalla en alta mar bajo vientos implacables bordeando la zona de exclusión de hielo situada a los 60 grados de latitud sur. No hubo tregua alguna, y surgió una línea de pensamiento común entre las diversas tripulaciones: "¡Esta carrera te lleva a lugares que no están hechos para el hombre!"

Al describir la práctica diaria de una tripulación y unos barcos que se esforzaban más que nunca, el regatista Robert Greenhalgh, que ha participado cinco veces en la carrera con Mapfre, dijo: «Viramos, trasluchamos e izamos una segunda vela más veces de lo que lo hemos hecho jamás. Las maniobras de virar y trasluchar las velas son muy cansadas porque debe moverse mucho peso de un lado a otro del barco y, normalmente, justo cuando acabas de hacer

thought it would be this close, obviously Dongfeng and us [Mapfre] have been neck-and-neck the whole way around the world, with us getting the better start and then ending up on the right side of some close battles. And then Pete's team Brunel with their amazing comeback and some great results over the last few legs to end up right in the fight".

And the fight was not just boat to boat, as the fleet endured some of the toughest conditions of all 13 editions, and particularly so in the second Southern Ocean leg, with a gybing battle in huge seas and relentless winds edging the ice exclusion zone down low on the lip of the Sixties. There was no let-up and from this came a common line from crews, this race sure takes you to places where man ain't meant to be!

Describing daily practice as crew and boats pushed harder than ever before, five-times challenger Robert Greenhalgh from Mapfre reported, "We tack, gybe and peel sails more than we ever have done in the past. The tacks and gybes are tiring manoeuvres with a lot of weight to move around the boat, and normally when you've done one it's followed soon after by another one, and that just wouldn't happen in the [previous] Volvo 70s. Now that it's one-design, you see the smaller wind shifts, and if you don't take the 10° shift, you cop it. In the V70s, you could get away with it and you'd put it down to the opposition having a slightly better boat at a certain angle – you'd hide behind the difference in the boats – but now if you don't take a shift you lose out".

Greenhalgh went on to explain why so low in the Southern Ocean "everyone was gybing along the line of the exclusion zone because

RIALTO LIVING

Your lifestyle store in Palma

RIALTO LIVING, C/ SANT FELIU 3, PALMA DE MALLORCA. TEL 971 71 33 31. WWW.RIALTOLIVING.COM
COME AND SEE US, WE ARE OPEN MONDAY – SATURDAY 10.00 – 20.30

una de estas maniobras tienes que empezar la siguiente, algo que simplemente no sucedía con la [anterior] Clase 70 de la Volvo. Ahora, con un único diseño, los cambios de viento se notan más y si no aprovechas los cambios, lo llevas claro. En la Volvo Clase 70 no tenías que enfrentarte a esto, y podías culpar de un mal resultado a que el barco del contrincante funcionara algo mejor en algunos ángulos, te podías escudar en las diferencias entre barcos. Ahora, si no haces un cambio bien, te quedas atrás".

Greenhalgh pasó a explicar por qué en el Océano Austral «todos trasluchaban a lo largo de la línea de la zona de exclusión porque había un poco más de viento al sur y un cambio muy sutil. Los que no lo hicieron se quedaron rezagados. Una vez que un equipo lo ha hecho, tienes que hacer lo propio».

Pero parece que todo vuelve a cambiar. Los Volvo Ocean 65 diseñados por Farr están a punto de ser reemplazados. Ya han participado en dos ediciones, con reconstrucciones totales entre ciclos, pero una tercera vez sería poner a prueba sus capacidades. Además de muchas condiciones meteorológicas adversas, también han sufrido muchas críticas. Son barcos duros, tremendamente húmedos e increíblemente difíciles de navegar. Son comparativamente seguros, es verdad, pero auténticas bestias, y ahora, de todos modos, parecen condenados a pasar a la historia. La titularidad de la carrera ha cambiado y se está preparando una gran transformación de su imagen... El único diseño se va a terminar, para volver a una clase de última generación muy conocida entre los regatistas del mundo, la IMOCA Open 60, monocascos con foils como los de Armel Le Cléac'h o Alex Thomson, que en la Vendée Globe 2016/17 hicieron

there was just that little bit more wind further south and a very subtle shift. Those who didn't do it missed out. Once one team's done it, you've got to follow suit".

But that looks set to all change, again. The Farr-designed Volvo Ocean 65s are due replacement. They've now sailed two editions, with total rebuilds between cycles, but a third would be stretching realities. As well as a lot of weather, they've also taken much flack. They're hard and immensely wet, unforgiving boats to sail. Comparatively safe, yes, but beasts, and they now anyway look likely to be cast into the past. Ownership of the race has changed and a major makeover is on the way... and away from one design back to a development class, one well familiar to world-sailing watchers – the IMOCA Open 60, the foil-assisted monohull sleighs of the Armel Le Cléac'h and Alex Thomson tribe that in their 2016/17 Vendée Globe showed single-hull sailing as it had never been seen before – more than dashing and daring, wholly dumbfounding. The film footage of these machines fully powered up once seen is never forgotten.

"This change is very exciting", says Dongfeng's Caudrelier. "The Open 60s are just amazing boats. I really enjoy sailing these and I think when people see it, they will enjoy it. If the two best offshore races in the world are going to join the same class, to me it's good news".

Caudrelier's team-mate Bannatyne goes further, "The return to a development class signals an exciting opportunity once again for

gala de una navegación en monocasco como nunca la habíamos visto antes, más elegante y atrevida, absolutamente impresionante. Una vez vistas, las imágenes de estas máquinas navegando a toda velocidad nunca se olvidan. «Este es un cambio muy emocionante», dice Caudrelier, del Dongfeng. «Los Open 60 son unos barcos increíbles. Realmente disfruto navegándolos y creo que cuando los espectadores los vean también disfrutarán ellos. Para mí es una buena noticia que las dos mejores regatas en alta mar del mundo vayan a abrazar la misma clase».

Bannatyn, compañero de Caudrelier, va más allá: «El regreso a una clase de última generación supone una emocionante oportunidad de que regatistas y diseñadores desempeñen un papel importante a la hora de definir el rendimiento de los barcos. Esta regata proporcionará varias vías para que los regatistas contribuyan considerablemente al diseño, ya que los únicos componentes de diseño único serán los mástiles y las quillas. Los diseños de las velas, el casco, la cubierta y los foils estarán sometidos a un intenso escrutinio y a altas dosis de innovación. ¡Va a ser muy emocionante e interesante!».

Bekking, del Team Brunel, sin duda está de acuerdo: «Creo que para cualquier regatista es algo muy emocionante. Para la generación de participantes más jovenes, lo que importa son los foils, el vuelo y la velocidad, y tienes que poder contar con los mejores regatistas cuando se trata de competir. Los Open 60 han sido todo un acierto, porque eso es lo que quieren los regatistas».

Sí que es cierto que este cambio conllevará prescindir de los beneficios que aporta un único diseño, así que seguro que la decisión tendrá sus detractores. Pero para el mundo del diseño es un regalo del cielo, una nueva oportunidad

the sailors and designers to play a significant role in defining the performance of the boats. This race will provide several avenues available for the sailors to have considerable input into the design with only masts and keels as one-design components. The sail designs, hull, deck layouts and foils are all areas that will see intense scrutiny and development. It will make for some very exciting and interesting times!"

Team Brunel's Bekking clearly agrees: "I think as a sailor, this is very exciting. For the younger generation of sailors, they're all about foiling and surfing and going fast and you have to get the best sailors involved in the race. With the Open 60s, they've nailed it, because this is what the sailors want".

It does mean, though, consigning those benefits of one-design principles to race history, and for this there will be detractors. But for the design world it's a godsend, a chance again for more designers to enter the arena with more varied interpretations of the rule to test more new and individual ideas: to pitch yacht against yacht as well as sailor against sailor.

"Yachting is a sport that isn't only about the crew", says Juan Kouyoumdjian, designer of three previous Volvo winners. "It's also about the equipment, so combining the two elements is what allows you to say you are at the pinnacle of offshore racing. It is a very positive step forward, a push to the next level which will inevitably trickle down through the classes".

para que más diseñadores entren en juego, con interpretaciones más variadas de la regla, y se probará un mayor número de ideas nuevas y diferentes. Se convertirá en una competición entre barcos además de entre regatistas.
«La regata es un deporte que no consiste solo en una lucha entre tripulaciones», opina Juan Kouyoumdjian, diseñador de los tres ganadores anteriores de la Volvo. «El aspecto técnico es también fundamental, por lo que solo cuando aúnas excelencia en ambos frentes puedes decir con propiedad que te encuentras en la cima de la navegación en alta mar. Es un paso adelante muy positivo, un avance hacia el siguiente nivel que inevitablemente tendrá un efecto goteo entre las diferentes clases».
Su compañero Guillaume Verdier, también diseñador de barcos IMOCA, añade: «Estamos tratando de crear un barco para el futuro que sea capaz de participar en regatas tanto con poca como con mucha tripulación.
Mi opinión es que es factible si ambos mundos hacen consesiones y buscan un punto de encuentro».
Esta doble función ha hecho que se surjan bastantes dudas, ya que no parece fácil transformar un cohete para tripulación mínima en un barco capaz de albergar a cinco o seis regatistas, que lo llevarán de otra forma y puede que, incluso, con más potencia y brusquedad que en la actual navegación con tripulación reducida, con un mayor peso y carga.
Vincent Lauriot Prévost, de VPLP, es el diseñador tanto del barco de Le Cléac'h, el Banque Populaire, como del barco de Thomson, el Hugo Boss, los cuales han batido todo tipo de récords. El diseñador forma parte del equipo que trabaja con los nuevos propietarios de la carrera y con World Sailing para hacer frente a los numerosos retos.
Prévost se dice que hay que analizar a conciencia un diseño originalmente

Fellow IMOCA designer Guillaume Verdier says, "We're trying to make a boat for the future that is capable of doing both short-handed and fully-crewed races. My opinion is that it is doable with a bit of compromise from both worlds to meet in the middle".
That dual role indeed raises so many questions, transforming a short-handed rocket into a carrier of crews of five or six determinedly driving the boat differently and potentially even harder than in current short-hand form, increasing weight and loadings.
Vincent Lauriot Prévost of VPLP, designer of both Le Cléac'h's and Thomson's record-smashing Banque Populaire and Hugo Boss, is among the team working with the new race owners and World Sailing considering the many issues.
He says of design principles originally architected for a single-hander doing 70 days at 85% efficiency, against a crew now of five or

planteado para un barco con poca tripulación navegando 70 días a una capacidad del 85 %, que se tendrá que adaptar ahora a un equipo de cinco o seis personas, a una potencia permanente del 110 % en ráfagas de 30 días y a más trabajo en contra del viento. Considera que no se tratará solo de cuidar las cabinas de mando, aumentar los mamparos y los refuerzos y experimentar con nuevas estrategias de lastre.

«La clave está en la estabilidad dinámica. Cuando no tienes un foil, es fácil saber cuál es tu momento de enderezamiento máximo. Con un foil, dependiendo de su tamaño, de la presión y de la sensación a bordo, puedes aumentar el momento de enderezamiento. Es algo en lo que tenemos que trabajar, porque el mástil se ha diseñado para una ubicación y momento de enderezamiento determinados. En los barcos IMOCA ya es posible sobrepasar el límite. También hemos hablado sobre el mástil, para tener mástiles más altos y rígidos, pero si lo hacemos, cambiaremos el esfuerzo y tendremos que hacer modificaciones costosas en la estructura del barco, el cadenote y posiblemente otros elementos, por lo que tal vez no sea razonable hacerlo».

Sobre si realmente puede haber una fusión total de esta clase entre dos tipos muy diferentes de carreras, Prévost dice: «Mi punto de vista personal es que cuando quiera diseñar un barco para la Vendée Globe, diseñaré un barco pensado para ganar, y no tendré en cuenta ninguna de las restricciones que dicte la Volvo. Y si tengo que diseñar un barco para la Volvo, no me frenarán ninguna de las restricciones de la clase IMOCA. Creo que en cualquier caso, si participas en la regata con un barco que hace concesiones para promover la sinergia, navegarás en segunda división y no en primera. Dudo que el barco para la Vendée Globe pueda ser la mejor máquina para ganar la Volvo».

Con varios barcos IMOCA en proceso de desarrollo y diseño y otros a punto de completarse, y mientras el comité sigue buscando el barco del futuro, a la hora de pensar en la próxima edición de la carrera y en su nueva configuración, Prévost cree lo siguiente: «Para 2021 tiene que haber una solución bastante conservadora, en el futuro habrá más flexibilidad. El reto está en conseguir que el barco siga siendo una apuesta segura aunque cambies de clase».

En futuras tripulaciones, más reducidas, se espera seguir alentando una mayor inclusión con equipos mixtos y jóvenes como los que tanto éxito han tenido en esta última edición. Además, hay que admitir que las velas de enrollado automático de los Open 60 en vez del izado y el peeling de los 65 y otros barcos anteriores harán que manejar las velas sea mucho más sencillo, de forma que aumentarán las posibilidades de ganar de tripulaciones más pequeñas y livianas. Como consecuencia, si hay algo que sabemos con certeza es que dejar atrás el diseño único va a erradicar la "talla única".

six permanently powered at 110% for 30-day blasts and with more upwind work, there's much to think through, way beyond working cockpits, additional bulkhead and stiffeners and different approaches to ballast.

"The main issue is dynamic stability. When you haven't a foil, it is easy to know your maximum righting moment. With a foil, depending on its size, the pressure, the feel of the boat, you can increase righting moment. This is something that has to be worked on because the mast has been designed for a given location and righting moment. Already on IMOCA boats it is possible to pass over the limit.

"There have also been discussions about the mast, to have higher, stiffer masts, but if we do so we change the effort and then need to make expensive modifications to the boat structure, the chain plates and all of that, so maybe it is not reasonable to think like that".

Of whether there really can be a full merging of this class between these two very different types of racing, Prévost says, "My personal view is that if I want to design a boat for the Vendée Globe, I will design a boat dedicated for winning, and it won't be a boat where there would be any Volvo constraint in the brief. And if I want to design a boat for the Volvo, I won't have any constraint of the IMOCA. I think in both cases anyway, if you enter the race with one compromise boat, you will be much more sailing in the second division than the first division. I doubt that the Vendée Globe boat would really be the best machine to win the Volvo".

With a number of IMOCA boats currently in design and others nearing completion, and as the committee continues to thrash out the shape of the future, for the next and newly-styled edition of the race, Prévost believes, "For 2021 it has to be a quite conservative solution, in the future the book will be more open, the concern is to keep the boat as reliable as you switch from one class to another".

With the future reduced crews, it is hoped still to encourage mixed and youth crews so successful in this last race, and it has to be said that the furling foresails of the Open 60s in place of the hoist and peels of the 65s and earlier boats will make sail handling much easier, making smaller, more lightweight crews more feasible as future race winners.

So, one thing we do know is that in consigning one-designs to the past it's certainly no longer a case of one-size fits all!

The Lady K, un yate a motor con pedígri y el actual rey del chárter

PEDIGREE MOTORYACHT 'THE LADY K': THE REIGNING QUEEN OF CHARTER

TEXTO: DANIELLE BERCLOW / FOTOS: ARCHIVO MNC

YA HAYA VISTO A THE LADY K (el que fuera el Seven Sins) anclado en las aguas de una celestial isla caribeña o atracado en un puerto deportivo mediterráneo, estamos seguros de que le habrán llamado la atención sus elegantes líneas contemporáneas y su blanco casco brillante (lo cierto es que en su día fue todo blanco, pero ahora tiene un casco gris claro y una superestructura blanca). Este yate a motor de tres pisos, con 43,5 metros de eslora, fue construido por el reputado astillero holandés Heesen, y se alquila regularmente. De hecho, el barco ha visto a montones de satisfechos invitados dejar su pasarela con un nuevo brío al caminar. El capitán Flavio Pescuma, que lleva a bordo desde que The Lady K fuera adquirido por su nuevo armador el año pasado, hizo una pausa en su apretada agenda para hablarnos del secreto detrás del éxito de este barco como opción chárter, y de lo que

WHETHER YOU'VE SPOTTED THE LADY K (ex-Seven Sins) anchored off a heavenly Caribbean island or berthed at a Mediterranean marina, we're certain you'll have seen her shiny white hull and sleek contemporary lines (in fact, she was once all white but now has a light grey hull and white superstructure). The 43.5m tri-level motoryacht, built by Dutch pedigree yard Heesen, regularly charters and has seen oodles of contented guests step off her passerelle with a renewed spring in their step. Captain Flavio Pescuma, who has been on board since The Lady K was purchased by her new owner last year, took time off from his busy schedule to tell us about the secret behind the yacht's (charter) success and what it takes to keep her looking sharp.

No newbie to the business of entertaining guests, Flavio has been

hay que hacerle para que siga teniendo tan buen aspecto.
Flavio no es ningún novato en esto de divertir a invitados. De hecho, lleva muchos años al frente de yates chárter, tanto de vela como de motor. Y aunque The Lady K tiene múltiples características que lo distinguen de otros yates a motor de su tamaño (como su amplia cubierta, sus jacuzzis y su sauna), es "principalmente cosa de la tripulación que un chárter tenga éxito", nos garantiza un risueño Flavio. La inigualable trayectoria demostrada que ostenta The Lady K como titán de los barcos chárter se hace palpable cuando repasas todos los viajes que ha realizado. "The Lady K ha estado continuamente en movimiento. Ha hecho muchos viajes largos; de hecho, cuando lo compramos sus motores llevaban por lo menos 21.000 horas de navegación acumuladas", afirma Flavio.
Con sus mares de color verde azulado, sus playas blancas y su cultura definida por el sol, no sorprende que el Caribe sea, de entre todos los visitados, el destino chárter preferido de Flavio. "Los invitados disfrutan mucho de los coloridos paisajes del Caribe, y les encanta usar los juguetes y las lanchas en sus aguas cristalinas". En cuanto al itinerario del barco, Flavio comenta: "He descubierto que los invitados que viajan en yates sin motor se preocupan más de las condiciones meteorológicas y suelen seguir tus recomendaciones. Los invitados de los yates a motor, sin embargo, parecen más dados a modificar los itinerarios o a despertarse sin más y decidir cambiar de destino". Los muchos años de experiencia en el sector chárter del capitán Flavio, de Argentina, también le han permitido extraer otra conclusión: "Ahora existe un mercado de chárters de día con yates de este tamaño. Los invitados no llegan a usar los camarotes, se limitan a disfrutar de los

running charter yachts, both sail and motor, for many years. And although The Lady K has multiple features that set her apart from other motoryachts her size (such as her ample deck space, jacuzzis and sauna) it's "mostly the crew that are key to a charter's success", smiles Flavio. The Lady K's unbeatable, proven charter record is evident in the multiple trips she has undertaken. "The boat moved around constantly. She's made many long voyages; in fact, when we purchased her there were no less than 21,000 hours on her engines", affirms Flavio.
With its teal-coloured seas, white beaches and sunlit culture, it comes as no surprise that the Caribbean is, from past experiences, Flavio's preferred charter destination. "The guests really enjoy the Caribbean's colourful landscapes and love using the toys and tenders in the crystal-clear waters". With regards to the yacht's itinerary, Flavio comments: "I've found that sailing yacht clients are more aware of weather conditions and mostly go along with your recommendations.
Motoryacht guests, however, seem more prone to tweak an itinerary or wake up and decide to go somewhere else". Argentinian Captain Flavio's many years of charter experience have also enabled him to draw another conclusion: "There is now a market for day charters for this size of yacht. The guests never use the cabins but just enjoy the water toys, sun loungers and cocktails instead".
Of course, it goes without saying that a boat with a social agenda as full as The Lady K's needs to be meticulously maintained. Launched in 2005, she has gone through a series of major refits to keep up her good looks. Currently, the Omega Architects-designed

Así quedará el solárium una vez terminado. / This is how the sundeck will look once completed.

juguetes acuáticos, las hamacas y los cócteles".
Por supuesto, huelga decir que un barco con una agenda social tan ajetreada como The Lady K precisa un meticuloso mantenimiento. Desde su lanzamiento en 2005, el yate ha pasado por una serie de importantes refits para mantener su buen aspecto. El barco, diseñado por Omega Architects, se encuentra ahora en Palma, en las instalaciones de STP. Al capitán Flavio no le costó mucho tomar la decisión: "Decidí venir a Mallorca porque ya conocía a algunas personas aquí. Teníamos la posibilidad de quedarnos en Italia, donde se adquirió el yate, pero después de algunas experiencias allí, decidimos

boat is at STP in Palma, a choice which was quickly made by Captain Flavio: "I decided to come to Mallorca as I already knew a few people here. We did have the option of staying in Italy, where the yacht was purchased, but after a few experiences there, we opted to go to a different yard. More specifically: a yard with a good reputation and one where we had contacts." Flavio adds that he is "glad that we came to Palma, as what we thought was just cosmetic work has become a complete refit! We've rebuilt the engines, hydraulics and we've taken every panel from every wall so they can be re-made and re-upholstered. We've added a new cabin,

PINMAR
SUPPLY
Preparing for the season or for an inventory restock?
Let us quote!
www.pinmarsupply.com | +34 971 713 744
THE SOURCE FOR ALL THINGS YACHT
Pinmar Supply gives you access to all the key marine brands at competitive prices, with unrivalled in-house knowledge and expertise, and the warehouses and global logistics to get your order to you anytime, anywhere.
sales@pinmarsupply.com | Palma de Mallorca +34 971 713 744 | Barcelona +34 932 240 490

IMO
READY
Is your IT 'IMO Ready'?
With the new International Maritime Organization regulations on the horizon, your choice of network and server is more essential than ever.
e3 is working to ensure our IT systems meet the upcoming standards and are fully 'IMO Ready'.
Contact us now to arrange a consultation with our senior IT team.
e3 systems
technology to connect people globally
Europe t: +34 971 40 42 08 | USA t: +1 954 368 9980 | info@e3s.com | e3s.com

optar por otro astillero. Más en concreto, por un astillero con buena reputación y en el que tuviéramos contactos". Flavio añade: "Me alegro de haber venido a Palma, ya que lo que pensamos que iban a ser solo unas mejoras estéticas ¡se ha convertido en un refit total!".
Hemos renovado los motores y el sistema hidráulico, y hemos sacado cada uno de los paneles de cada una de las paredes para recambiarlos y volver a tapizar. Hemos agregado un nuevo camarote, lo que significa que ahora podemos albergar a entre 11 y 12 invitados. Otra obra importante que hemos llevado a cabo es la renovación del solárium. Anteriormente tenía un jacuzzi y un comedor. Ahora, hemos incorporado un bar y hemos reubicado el jacuzzi hacia popa. También hemos reemplazado la teca en todo el yate, pero el cambio más drástico ha consistido en recortar la superestructura de aluminio de la cubierta de proa por encima del antiguo camarote del armador y reemplazarla por una nueva cubierta plana de 40 m², e incorporar una zona lounge de proa para mayor privacidad cuando el barco esté amarrado en un puerto o para disfrutar de unas excelentes vistas cuando estemos fondeando. También hemos cambiado la plataforma para bote auxiliar del yate, que ahora tiene una nueva grúa y una lancha de rescate más grande".
Flavio pensó que "las mejoras ya estarían acabadas por estas fechas, pero parece que terminaremos a últimos de año. Básicamente, la envergadura del proyecto de mejora es tres veces la planeada. Hemos multiplicado por tres el presupuesto, ya que hemos añadido más trabajos importantes a nuestra lista de tareas. Además, estamos colaborando con muchas empresas diferentes. Custom Made Carpentry se encarga de toda la carpintería, Nautipaints está pintando el casco y la superestructura y Barco está a cargo de la gestión del proyecto y de las obras hidráulicas. Tenemos a tres empresas trabajando en la estructura de aluminio de The Lady K: Astilleros de

which means we can now accommodate 11-12 guests. Another major thing we have done is renew the sun deck. Previously it had a jacuzzi and dining area, now we've added a bar and the jacuzzi has been moved more aft. We've also replaced the teak on the entire yacht, but the most dramatic change was to cut off the foredeck aluminium superstrucure above the owners old cabin and replace it for a new flat deck of 40 sqm, adding a fore lounge area for privacy while moored at a marina or excellent views while at anchor. Another thing we've worked on was the yacht's launch pad, which now has a new crane and a bigger rescue tender".
Flavio thought that "the works would have completed by now, but it looks like we'll finish towards the end of the year. Basically, the size of the work has trebled. We've increased the budget by three as we've added more major jobs to our work list. We're also working with a lot of different companies. Custom Made Carpentry is doing all of the carpentry work, Nautipaints our hull and superstructure paint job and Barco is in charge of project management and the hydraulic works. We have three companies working on The Lady K's aluminium structure: Astilleros de Mallorca on the bow, Links on the stern and Yachting Metal Works doing the sun deck furniture. Mallorcan Servicios Nauticos Integrados Palma are taking care of the yacht's anti-fouling and are lacquering the owner's cabin".
As a charter yacht that has always been in high demand, we can only imagine that a brand new interior and more space will only add to The Lady K's appeal. "Yes!", says Flavio enthusiastically, "we plan to go back into the water in November, after which we'll spend a month or so going out on sea-trials and dotting the i's and crossing the t's. We should be able to charter around the Mediterranean next summer and then the Caribbean a few months later. Although the yacht was originally 'commercial', she was pri-

CREW ACCOMMODATION
Fast & flex rentals in Palma

Fully equipped and furnished apartments
Easy, safe & flexible bookings and payments
Personalized assistance
Long-term rentals discounts
Properties around Mallorca

monzly.com
sales@monzly.com
+34 971 331 974

@monzlyrentalsmallorca

monzly

BARCO PM
Proyectos Náuticos

Engineering

Hydraulics

Pipework

Sand Blasting

Laser Alignment

Management

"When you have a hundred wrenches
but you just need a screwdriver"

+34 653 679 482 · sergio@barcopm.com
+34 649 780 736 · alex@barcopm.com
www.barcopm.com

Mallorca está con la proa, Links con la popa y Yachting Metal Works con los muebles del solárium. La empresa mallorquina Servicios Nauticos Integrados Palma se encarga de la pintura antiincrustante del yate y está esmaltando el camarote del armador".
Imaginamos que este barco de alquiler, que siempre ha disfrutado de una gran demanda, resultará todavía más atractivo con un interior renovado y mayor espacio. "¡Sí!", dice entusiasmado Flavio: "Tenemos la intención de volver al agua en noviembre, después de lo cual pasaremos un mes más o menos haciendo pruebas de mar y ultimando todos los detalles. Deberíamos poder salir en chárter por el Mediterráneo el próximo verano, y después por el Caribe algunos

vate when she was purchased. In order to put her back on the charter market, we need to go through the process of surveys and filling out a lot of paperwork".
This is by no means the first time The Lady K has gone through an extensive refit period. In 2014, The Lady K (then Seven Sins) sailed to Balk Shipyard in Holland, where she received a completely new manufactured bow section, extending her overall length by 2.5 metres. Because of this work, engineered by Van Oossanen Naval Architects, she was nominated as a finalist in the 2016 World Superyacht Awards (Best Refit) and shortlisted for the 2016 Yacht & Aviation Awards.

meses después. Aunque el yate, en su origen, era un barco "comercial", en el momento de su compra se le había estado dando un uso privado. Para volver a sacarlo al mercado chárter, tenemos que pasar por el proceso de inspecciones y llevar a cabo mucho papeleo".
Esta no es, de ninguna manera, la primera vez que el yate pasa por un largo periodo de refit. En 2014, The Lady K (por aquel entonces el Seven Sins) navegó hasta el astillero Balk Shipyard de Holanda, donde le pusieron una sección de proa completamente nueva que añadió 2,5 metros a su eslora. Gracias a esta obra, que estuvo a cargo de Van Oossanen Naval Architects, el barco fue nominado al premio al mejor refit en los World Superyacht Awards de 2016 y preseleccionado para los Yacht & Aviation Awards del mismo año.
Aunque es evidente que The Lady K es un superyate con un sinfín de virtudes, Flavio cree que la calidad de su construcción es su característica más destacada. "Creo que esa es precisamente la razón por la que ha sido sometido a tantos refits. Si 'abres' un barco y encuentras muchas averías, puedes decidir reducir tus pérdidas abordando los problemas más importantes e intentando vendérselo a otro. Los armadores de The Lady K, sin embargo, han reconocido su calidad y han invertido tiempo y dinero en su mantenimiento cada cierto tiempo. Los proveedores de STP, así como otros expertos de diferentes astilleros, comentan con frecuencia lo sólida que es la construcción del barco y la minuciosidad del trabajo realizado por Heesen".
Además de estar satisfechos con los resultados del refit llevado a cabo en STP Palma, el capitán Flavio y su tripulación tampoco le hacen ascos a pasar tiempo en la isla. "La tripulación adora venir aquí", asegura Flavio, con una sonrisa. "Nos encanta por la vida nocturna, el clima, la cultura y el hecho de que salir a comer o a tomar algo sea tan asequible. Como nos quedaba tanto tiempo aquí, la mayoría de los miembros de la tripulación se han alquilado un piso en la ciudad. Como base, es un lugar magnífico".

Although The Lady K is clearly a superyacht that has a lot going for her, Flavio believes that the build quality is her most outstanding feature. "I think that's exactly why she's been through so many refits. If you 'open up' a boat and find a lot of faults, you can decide to cut your losses by addressing the most major issues and trying to sell. The Lady K's owners, however, have recognised her quality and have regularly invested time and money in her upkeep. STP's contractors, and also experts in other shipyards, frequently comment upon the solid way she's been built and Heesen's great attention to detail".
Apart from being pleased with STP Palma's refit results, Captain Flavio and his crew are also quite partial to spending time on the island itself. "The crew love it here", grins Flavio. "The nightlife, the climate, the culture, and the fact that going out for food and/or drinks is affordable. As we're here for such a long time, most crew members have rented apartments in the city. It's a great spot to be based".

Todos las tuberías e instalaciones interiores están selladas con una espuma para eliminar totalmente las vibraciones. / All interior pipes and fittings are sealed with foam, resulting in zero vibration.

Otra perspectiva del solárium una vez terminado. / A different perspective of the sundeck once completed.

¿Cumple tu TI a bordo con los requisitos de la OMI? ¿Está lista para el disfrute de armadores e invitados?

IS YOUR ONBOARD IT FIT AND IMO-READY FOR OWNER AND GUESTS?

TEXTO Y FOTOS: ROGER HORNER

POCOS DUDAN de la importancia de tener una infraestructura informática sólida y actualizada a bordo: de ella dependen tanto unas comunicaciones eficaces como una estrategia de ciberseguridad fiable. No obstante, lo más importante es que tu armador y tus invitados necesitan que tal infraestructura sea capaz de brindar placer y entretenimiento y llevar a cabo transacciones comerciales.

Sin embargo, unas tecnologías que se desarrollan a plena velocidad, la innovación que aportan muchos productos y las nuevas normativas del sector ofrecen un panorama en constante cambio. Evaluar tu configuración actual es una inversión prudente para garantizar que tus actualizaciones futuras vayan encaminadas hacia un desarrollo constructivo conforme con los requisitos del sector, en lugar de tratarse de complementos fragmentados e incompletos.

Tu elección de infraestructura y servidor puede depender de muchos factores y no es una decisión que pueda tomarse a la ligera. También implica

FEW DOUBT the importance of a robust, up-to-date onboard IT infrastructure: effective communications depend on it and serious cybersecurity strategies rely on it, but - most of all - your owner and their guests need it to provide the conduit for pleasure and to be able to conduct business transactions.

Yet swiftly-developing technologies, product innovation and new industry regulations present an ever-changing landscape. Taking stock of your existing set-up is a prudent investment to ensure that your future upgrades represent constructive industry-compliant development rather than piecemeal add-ons.

Your choice of infrastructure and server can depend on many factors and is not a decision to be taken lightly. It also involves a considerable investment of time and money and needs to be carefully thought out. Whilst many suppliers will provide excellent sales advice on individual products, a more holistic independent assess-

Unas tecnologías que se desarrollan a plena velocidad, la innovación que aportan muchos productos y las nuevas normativas del sector ofrecen un panorama en constante cambio. / *Yet swiftly-developing technologies, product innovation and new industry regulations present an ever-changing landscape.*

una inversión considerable de tiempo y dinero, por lo que debe estudiarse con atención. Si bien muchos proveedores brindarán un excelente asesoramiento comercial en productos individuales, es crucial solicitar una evaluación independiente más holística sobre tus necesidades de actualización individuales para garantizar que tu inversión en TI te prepara adecuadamente para el futuro.

REALIZAR UNA EVALUACIÓN DE TU INFRAESTRUCTURA INFORMÁTICA

Para que una empresa pueda llevar a cabo esta tarea debe contar con una trayectoria demostrada en este campo que esté, además, basada en décadas de experiencia práctica con yates de todos los tamaños. También es necesario que sea lo más independiente posible, para que de esta forma, cualquier recomendación que haga esté orientada a que el cliente obtenga el máximo beneficio. Debe ser muy consciente de los desafíos que presenta el momento de la actualización y haber desarrollado un proceso de evaluación e implementación para poder dar asistencia a los clientes.

Adam Aquilina, director de TI en e3 Systems, explica cómo llevan a cabo este proceso. «Todo empieza con un servicio al que llamamos 'Auditoría de TI', que

ment of your individual upgrade requirements is crucial to ensure future-proof IT investment.

TAKING STOCK OF YOUR IT

For a company to approach this task it needs to have proven expertise in this area, built on decades of solid practical experience with yachts of all sizes. They also need to be as independent as possible so that any recommendations are in a customer's best interests. They need to be acutely aware of the challenges presented by an upgrade situation and have developed an assessment and implementation process to support clients.

Adam Aquilina, Group IT Director at e3 Systems, explains how he

consiste en una consulta exhaustiva con nuestro equipo técnico superior de ingenieros electrónicos y de redes de TI. Independientemente de la antigüedad o el estado de los sistemas a bordo del barco, una auditoría de TI completa siempre es una operación sumamente informativa y ofrece al cliente toda una serie de beneficios. Para empezar, permite realizar una evaluación independiente del estado de la red y los sistemas de TI, para llegar a comprender qué es necesario para resolver un problema específico, o simplemente para volver a documentar un sistema después de que haya crecido de forma orgánica durante varios años».

Esta estrategia prioriza tres áreas principales: las redes internas inalámbricas y por cable, los sistemas de TI (servidores y estaciones de trabajo) y las conexiones de Internet. También analiza aspectos como las políticas de protección y copias de seguridad, la redundancia e incluso el orden y el etiquetado del cableado. Ofrece al cliente una visión clara y precisa de su sistema sobre la cual puede fundamentar sus necesidades futuras.

Adam profundiza más en el proceso: «Comienza con una conversación. Preguntamos sobre el sistema: cómo se utiliza en la actualidad, qué espera la tripulación y si cumple con las expectativas depositadas sobre él. Esto nos ayuda a recomendar soluciones sobre el sistema adaptadas a las expectativas de los usuarios finales, ya sea la tripulación, el armador o los invitados. A continuación analizamos la documentación, si está disponible. Por último, probamos y observamos el desempeño del sistema. Esto varía según la finalidad, pero por lo general incluye la cobertura inalámbrica y el rendimiento. Tenemos en cuenta marcas y modelos, versiones de *software* del *hardware*, políticas de seguridad de *firewall*, qué configuración tienen los servidores, condiciones de acceso, cómo se asignan las conexiones de internet a los usuarios internos y qué opciones están disponibles para el control y la supervisión del ancho de banda».

¿TE HAS ADAPTADO YA A TODOS LOS REQUISITOS DICTADOS POR LA OMI?

Los yates pueden ser especialmente vulnerables a las brechas de seguridad de datos a manos de quienes deseen abusar de ellos debido a que las redes wifi no son seguras. Por este motivo, la seguridad y fiabilidad son fundamentales para cualquier servidor. Debería existir un proceso continuo de actualización supervisado con los últimos parches de seguridad, y además, el sistema debería configurarse para garantizar que se siguen en todo momento las mejores prácticas en cuestiones de acceso y generación de copias de seguridad.

La nueva normativa que introducirá en 2020 la Organización Marítima Internacional se asegurará de que la ciberseguridad esté cada vez más presente en los objetivos de los capitanes y oficiales electrotécnicos (ETO, por sus siglas en inglés) de los yates, tal y como Adam ha querido subrayar: «Es esencial prepararte para la nueva normativa de la OMI, que estipula que algunos yates deberán incorporar mecanismos de gestión y seguridad de los riesgos cibernéticos en sus sistemas. Como resultado, cualquier proveedor de servicios de TI marítimos debe estar preparado para sus clientes. En este momento estamos trabajando con una empresa líder en ciberseguridad para garantizar que nuestras ofertas de red y servidor cumplen o superan los estándares futuros. Queremos que todos nuestros productos de TI estén perfectamente adaptados a las exigencias de la OMI en 2019».

Una consulta como una auditoría de TI no solo te ofrece la tranquilidad de saber que tu *hardware* es adecuado para su propósito, sino que también revela sus vulnerabilidades de seguridad y sugiere qué medidas puedes adoptar. En el caso de e3, la consulta no supone un coste adicional, porque si decides adoptar las recomendaciones aconsejadas, la empresa descontará el precio de la auditoría de TI del valor total de los productos y servicios.

approaches this process. “It all begins with a service which we call an ‘IT Audit’, which is a comprehensive consultation with our senior technical team of electronics and IT network engineers. Regardless of the age or state of the systems onboard a vessel, a full IT Audit is always an extremely informative activity and offers a client a number of benefits. For starters, it allows for an independent review of the state of the network and IT systems: you can gain an understanding of what is needed to solve a specific issue, or it can simply be used to re-document the system after it has organically grown over several years”.

Such an approach gives priority to three core areas: internal wired and wireless networks; IT systems (servers and workstations); and Internet connections. It also reviews aspects such as security and backup policies, redundancy and even the neatness and labelling of rack cabling. It leaves the customer with a clear and unclouded view of their system on which they can base their future requirements.

Adam goes into more detail on the process: “It starts with a chat. We ask about the system: how it’s used at the moment, what the crew expects from it and whether it performs to those expectations. This helps us to recommend system solutions tailored to the expectations of the end users, whether the crew, the owner or the guests. This is followed by a review of the documentation if available. Finally, we test and observe the system’s performance. This ranges in scope but typically includes wireless coverage and throughput. We consider makes and models, software versions of hardware, firewall security policies, how the servers are set up, access arrangements, how the Internet connections are allocated to internal users and what options are available for bandwidth control and monitoring”.

ARE YOU “IMO-READY”?

Yachts can be particularly vulnerable to lax data security due to unsecured WiFi networks that can be easily exploited by those who wish to. Security and reliability are therefore fundamental to any server. This should be an ongoing monitored process of updating with the latest security patches and the system should be configured to ensure that best practices in access and backup are carried out at all times.

New regulations, set to be introduced in 2020 by the International Maritime Organization, will ensure that cyber security is increasingly on the agenda of yacht captains and ETOs, as Adam is keen to point out: “It’s essential to prepare for the new IMO regulations which stipulate that some yachts will need to incorporate cyber risk management and security into their systems. As a result, any maritime IT service provider has to be prepared for their customers. We’re currently working with a leading cybersecurity company to ensure our network and server offerings meet or exceed the upcoming standards. We intend to have all our IT products IMO-ready by 2019”.

A consultation such as an IT Audit not only provides you with the peace of mind that your hardware is fit for purpose, but also brings to light security vulnerabilities and suggests suitable actions you can take. In the case of e3, the consultation doesn’t have to be an additional cost as if you decide to adopt any recommendations advised, they will take the cost of your IT audit off the cost of products and services.

JPL Yachting

Yacht services includes:

Concierge 24/7

Berthing arrangements

Immigration + customs formalities

TPA + Bunkering arrangements

Yacht spares: Deck + Interior

Itinerary planning + VIP transfers

Fresh provisioning + yacht laundry

Cash to master arrangements

JPL Yachting

Club de Mar
Muelle de Pelaires s/n
07015 Palma
Tlf. +34 646 549 865
info@jplyachting.com
www.jplyachting.com

MEDITERRANEAN
COOLING
TOWERS

www.mctspain.com

chilling@mctspain.com

Palma • Adriano • Valencia • Barcelona • Marseille
La Ciotat • Toulon • Golfe Juan • Genoa • Ancona

Velsheda, icono de la Clase J, se hace con el triunfo en la Superyacht Cup

VELSHEDA, ICON OF THE J CLASS COMMUNITY, SNATCHES SUPERYACHT CUP VICTORY

TEXTO: DANIELLE BERCLOW / FOTOS: CLAIRE MATCHES / ARCHIVO MNC

Este año, volvió a ser un veterano el que conquistó la Palma Superyacht Cup, que tuvo lugar del 19 al 23 de junio.

The Palma Superyacht Cup, which took place from 19 to 23 June, was once again owned by an 'oldie'.

"MISIÓN CUMPLIDA, ¿A QUE SÍ?", preguntó jovialmente uno de los miembros del equipo del Velsheda, después de una ceremonia de entrega de premios empapada (literalmente) en champán. "Misión cumplida", respondió con una sonrisa su compañero de equipo.

Los cruceros de la Superyacht Cup deben de estar empezando a preguntarse qué tienen que hacer para vencer a los "barcos viejos". El Bolero, de casco azul y decano de la flota del pasado año, encabezó la edición de 2017 de la regata, y fue el Velsheda, de 85 años y todo un icono de la Clase J, el que se llevó el título este año.

Además de demostrar que la edad no es ningún impedimento a la hora de competir, la victoria de Velsheda prueba que los participantes de la Superyacht Cup compiten en igualdad de condiciones. Un radiante Lars Loftus, representante del armador del Velsheda, declaró: "gran parte de los muchachos llevan años navegando en el Velsheda, así que venir aquí, sacar a la "dama" a dar una vuelta y obtener una victoria es, sencillamente, fantástico".

La ecléctica programación de este año está compuesta por un total de dieciséis barcos. Gracias a este despliegue de la mejor tradición náutica, cada uno de los miembros de la flota encontrará su digno rival en esta edición. Uno de los participantes que repiten este año es el aguerrido Win Win, de 33 metros de eslora, que en su día fue descrito por el diseñador Javier Jáudenes como "un barco que quiere ir rápido todo el tiempo". El flyer de fibra de carbono conquistó la Clase A por segundo año consecutivo. Para ello tuvo que imponerse, una vez más, al Saudade, de 45 metros de eslora, endiabladamente rápido y en cuyas mejoras y actualizaciones se ha invertido mucho esfuerzo. Este éxito es, sin duda, buena prueba de la velocidad y la agilidad de este barco.

El Silencio, de 50 metros de eslora, también navegó a toda potencia. Su victoria no fue una hazaña fácil, ya que sus hábiles maniobras y su altísima precisión a la hora de obtener laylines se enfrentaban al ganador del año pasado,

"JOB DONE, INNIT?", asked one of Velsheda's race crew jokily after a (literally) champagne-soaked prize-giving ceremony. "Job done", came his teammate's smiling riposte.

New-generation racer/cruisers on the Superyacht Cup circuit must be starting to wonder what they need to do to beat the 'older boats'. Blue-hulled Bolero, last year's most senior competitor, topped the regatta's 2017 edition and it was the 85-year-old Velsheda, icon of the J Class community, which took the title this year.

As well as showing that age is by no means a weakness in racing, Velsheda's victory proves that (Superyacht Cup) entrants compete on a level playing field. A beaming Lars Loftus, the representative of Velsheda's owner, said: "A lot of the guys have been sailing on Velsheda for many years, so to come here and take the old girl out on the water and get a win is simply fantastic".

A total of sixteen yachts made up this year's eclectic line-up of sailing mastery with level-pegged competitors for all in the fleet. One of this year's return contestants included on-water warrior Win Win (33m), described by designer Javier Jaudenes as "a boat that wants to go fast all the time". The all-carbon flyer captured Class A for the second consecutive year (while, again, having to fend off the madly-fast and highly optimised 45m Saudade), a performance which certainly attests to her speed and agility.

Also firing on all cylinders was the 50m Silencio. Her win was no easy feat, as pitting against Silencio's slick manoeuvres and spot-on layline calls was last year's winner Bolero and the grand-daddy of the fleet, the 62m Athos. The Perini ketch was, admittedly, no newbie to soaking up applause, as she took the Perini Cup in 2013 and the Millennium Cup in 2015.

la embarcación Bolero, y al abuelo de la flota, el Athos, de 62 metros de eslora. Es cierto que no era la primera vez que el queche de Perini arrancaba vítores y aplausos, ya que fue el barco que ganó la Perini Cup en 2013 y la Millennium Cup en 2015.

Otro equipo al que le fue bien fue aquel compuesto por los avezados regatistas que iban a bordo del Q, de 52 metros de eslora. El barco, construido por Alloy Yachts, derrotó al Scorpione of London en la flamante nueva Corinthian Class, incluida por primera vez este año con el fin de para atraer a armadores poco acostumbrados a las regatas de superyates.

Los campos de regata se seleccionaban por las mañanas en los días de competición. Oscilaron entre las 20 y las 30 millas náuticas, y la flota se batió arduamente por sus carriles. Al igual que en ediciones anteriores, se escalonó el inicio de la carrera, con los barcos más lentos a la cabeza y los más rápidos en último lugar. Los barcos se consideraron "lentos" o "rápidos" en función de su calificación ORC. Loftus comentó: "poder venir aquí y competir contra una flota tan diversa es, realmente, mérito del sistema ORC; la forma en que utilizan la información que les damos y las calificaciones que nos dan demuestra que están haciendo las cosas con mucho cuidado".

La directora del evento, Kate Branagh, se mostró, lógicamente, muy entusiasta, y aseguró que "los armadores y los equipos se lo han pasado fenomenal y estamos deseosos de volver a encontrarnos con muchos de ellos en la vigesimotercera edición de la regata".

De hecho, a decir de los comentarios que podían escucharse sobre el muelle al terminar el encuentro, el año que viene volveremos a ver cómo compiten la mayor parte de los participantes de este año, y podremos disfrutar, otra vez, con sus ansias de victoria.

Cómo no iba a ser así... A las excelentes condiciones de navegación de Palma hay que sumar sus aguas turquesas y el hecho de que esta regata haya sido diseñada para que todos los participantes tengan las mismas posibilidades de ganar. El resultado es una receta de ensueño para los regatistas y una cita deportiva bastante difícil de superar.

Another team that walked it were the switched-on sailors onboard the 52m Q. The Alloy Yachts-built boat got the better of Scorpione of London in this year's inaugural Corinthian Class, a shiny new class devised to attract owners unaccustomed to superyacht racing.

Coastal courses, which saw the fleet scrap for lanes and ranged from 20 to 30nm, were selected each morning during race days. As in previous editions, a staggered start sequence saw the slowest boats start first and the fastest last. Which contender was 'slow' and which was 'fast' was determined by their ORCsy rating. Loftus commented: "to be able to come here and race against such a diverse fleet is really a hats' off to the ORCsy rating; the way that they take the information that we give them and how they rate us, shows that they are paying attention".

Event director Kate Branagh was suitably enthusiastic: "the owners and crews have had a memorable time and we look forward to welcoming many of them back for the 23rd edition of the regatta".

Indeed, it seems that, especially if the post-racing comments on the dock are anything to go by, we'll be able to see most of this year's competitors (and their appetite for winning) back next year.

It figures. Add Palma's champagne sailing conditions and teal-coloured waters to a regatta which is engineered so that all entrants have an equal chance of winning and you have a sailors' match made in heaven and an event which is pretty tough to beat.

Seguimos dándole vueltas

AROUND AND AROUND

TEXTO: MIKE OWEN / FOTOS: NEW ZELAND / EMIRATES / INEOS / CLIPPER / GLOBAL / ARCHIVO MNC

¡QUÉ MUNDO ESTE! Este verano, en tan solo un mes hemos visto concluir dos regatas alrededor del mundo y comenzar una tercera. Nos referimos a la Volvo Ocean Race, la Clipper Race y la Golden Globe Race. Cada una de ellas, con una ruta muy diferente, presenta un reto también único. Además, simultáneamente, hay dos regatas transoceánicas amistosas en marcha: la World ARC y la Oyster World Rally, así como, por supuesto, un gran número de navegantes independientes y anónimos. Son muchas personas, muchos aventureros, y la mayoría depende exclusivamente de una tecnología moderna cada vez más vanguardista. Sin embargo, hay una de estas citas que se inspira en otra época más solitaria, en una era muy anterior a la de la navegación asistida por ordenador y por satélite. Se trata de la Golden Globe en solitario, que celebra el 50 aniversario de la histórica primera vuelta al mundo sin escalas y en solitario, que protagonizó en 1968 Sir Robin Knox-Johnston, hoy nombrado Caballero del Imperio Británico.

Circunnavegar el planeta en aquella época era una hazaña inauditamente ardua y solitaria. Pensar que la única diferencia radica en que entonces se carecía de las cada vez más sofisticadas (aunque fáciles de usar) herramientas de navegación y comunicación de hoy, supondría pasar por alto muchos otros aspectos esenciales: las primitivas velas, cuerdas y aparejos, los arcaicos sistemas y equipos de manejo, el dominio del timón sin asistencia, rudimentario, la escasez de alimentos y bebidas de larga

WHAT A WORLD! Within just one month this summer we've seen two round-the-world races end and another begin: the Volvo Ocean Race, Clipper Race and Golden Globe Race, with three very different routes and three very different challenges. Moreover, simultaneously, we have two organised leisurely circumnavigating rallies underway: the World ARC and Oyster World Rally, plus of course droves of unreferenced freelance roamers.

That's a lot of people, a lot of adventurers, with most only enabled by increasingly high levels of modern technology.

One event within these, though, harks back to lonelier, different times, long before the dawn of our current computer- and satellite-aided circumnavigations. This is the singlehanded Golden Globe Race celebrating the 50th anniversary of the historic first successful solo non-stop rounding of the globe by the now knighted Sir Robin Knox-Johnston in 1968.

Circumnavigating the planet at that time was an unimaginably hardy, lonely venture. To think of it as simply lacking today's increasingly sophisticated yet simple to use navigation and communication tools glosses over so much – the primitive sails, ropes and rigging, archaic handling systems and gear, rudimentary self-steering, a scarcity of long-life foods and liquids, all so limiting, all adding to difficulty and discomfort. And then the chilling thought of the

duración... Todas estas grandes limitaciones solo hacían que incrementar la dificultad y la incomodidad del proyecto. Además, está la escalofriante idea de un equipo impermeable terrible, totalmente inadecuado.
Pequeñas embarcaciones maltratadas por inescrutables mares, siempre a expensas de los caprichos del sol, las nubes y el sextante para saber (o no) dónde estaban. Ahora, haciendo caso omiso de todos los avances, las reglas de la Golden Globe Race vinculan a sus participantes con las prácticas de entonces: navegación astronómica y por estima solamente, sin GPS, sin correo electrónico y sin enlaces de video para hacer melodramáticas llamadas a casa. Solo se permite radio de onda corta con SSB, y los participantes cuentan con el reto psicológico añadido de disponer solo de un sistema para llamadas y mensajes estrictamente controlado por satélite, que les permitirá comunicarse (sin recibir respuesta) semanalmente con la oficina de la regata, y solo con la oficina de la regata. Como concesión en aras de la seguridad, llevan a bordo un dispositivo de rastreo y un *chart plotter* GPS sellado que solo pueden utilizar en caso de emergencia. Para distraerse, no pueden recurrir a modernos reproductores de música con almacenamiento interminable, sino solo a un puñado de casetes como los de antes. Como resultado, acechan siempre las rumiaciones y la locura.
Y todo esto en embarcaciones igualmente pequeñas (de unos 10m de eslora), con un diseño de quilla larga y capaces de alcanzar solo una

awful, utterly inadequate foul weather gear of the time.
Small boats battered by penetrating seas, all the while prey to the whims of sun, cloud and sextant to know (or not) where you were. And now, shunning all advances, the rules of the Golden Globe Race bind its participants closely to those practices of the day: astro and DR navigation only, no GPS, no email or video links for emotional home calls, just shortwave SSB radio charged with the additional psychological challenge of a strictly controlled satellite phone and text system for weekly one-way comms with the race office, and race office only. Conceding to safety, a tracking device and sealed GPS chart plotter are fitted for emergency only. For distraction, no modern music players with endless storage, instead only a handful of cassette tapes as of the day, so beware earworm and madness.
And this all in boats of similarly small size (32-36ft [10m]) and long-keel design capable only of speeds just one-fifth of the grand-prix Volvo Ocean Race rockets. A good day in the Globe is 120 miles. In the Volvo, AkzoNobel smashed the 24-hour record with 602. But at least the Globe racers this time share the advantages of the same high-tech foul weather kit as the Volvo and Clipper racers! They'll not be getting off lightly though, as will that kit last? It's a different, further test of durability: instead of multiple 30-day legs, it's just one of 30,000 miles that could well stretch to 300 days, and with no outside assistance

quinta parte de la velocidad de cualquiera de los cohetes que participan en la majestuosa Volvo Ocean Race. Un buen día en la Globe se pueden alcanzar las 120 millas. En la Volvo, el AkzoNobel batió el récord de 24 horas con 602. Eso sí, los regatistas de la Globe esta vez disfrutan, al menos, de las ventajas del mismo equipo impermeable de alta tecnología que utilizan los de la Volvo y la Clipper. Sin embargo, no se pueden echar las campanas al vuelo, ya que cabe preguntarse cuánto durará ese equipo. Se trata de una prueba de resistencia diferente y más rigurosa: en lugar de múltiples mangas de 30 días, esta regata solo incluye una manga de 30.000 millas que bien podría durar 300 días, y sin asistencia externa permitida. Algo dificilísimo para cualquier persona o equipo.
Desde aquel entonces, parece que hemos progresado tanto en tantos sentidos... Sobre todo, parecemos haber alcanzado el *summum* del rendimiento. Pero, ¿es así en realidad? Pensemos en los *foils*, la última gran moda. La mayoría de personas piensan que los delicados Moths y sus *foils* fueron los pioneros de esta innovación. No obstante, estas embarcaciones no aparecieron un día sobre las aguas, sino que fueron descubiertos por muchos en vídeos virales de YouTube. Los surfistas y kitesurfistas también encontraron su auge en las redes sociales y, clic a clic, algunos afortunados descubrieron a un héroe contemporáneo más auténtico: el deslumbrante y prolongado proyecto francés dirigido por Alain Thèbault y VPLP con el gran barco experimental Hydoptère.
En 2013, la Copa América apostaba a lo grande por la adopción de los

permitted. That's super tough on anyone and anything.
In so many ways, from those days, it seems we have come so far, and nowhere more so than at the pinnacle of performance. But have we? Take foiling, the current rage. Most think that the delicate foiling Moths are the pioneers, first found not on the water but in crazed videos shared across YouTube. Surf and kiteboarders climbed the same social media ladder, and clicking through, the lucky ones chanced on a truer original contemporary hero, Hydoptère, the dazzling, long-running French experimental big boat project led by Alain Thèbault and VPLP.
Upscaling big time in 2013, the America's Cup found lift-off with the AC72 foiling cats, and two editions later its current owners Emirates Team New Zealand seemed to shock the world with the announcement of a 75ft (22.7m) foiling monohull for the 36th America's Cup to be fought for in the waters off Auckland in 2021. This monohull notion brought Italy back into the fray in the Luna Rossa-named challenge that previously, and perhaps audaciously, helped underwrite New Zealand's challenge and victory in last year's 35th America's Cup played out in Bermuda. Currently there are only two other challengers, Britain's Ineos Team UK led by Ben Ainslie, and the USA's American Magic under the leadership of Terry Hutchinson and helming-hand of Dean Barker; yep, that's New Zealand born, bred and sacked-2017 TeamNZ driver Dean Barker. As

El "Sanya", barco ganador de la Clipper Around the World 2017/2018, con la skipper australiana Wendy Tuck, ¡la primera mujer en ganar una vuelta al mundo! / El "Sanya", winner of the Clipper Around the World 2017/2018, with the Australian skipper Wendy Tuck, the first woman to win any around the world yacht race!

foils y daba un paso de gigante con los catamaranes AC72. Dos ediciones más tarde, sus actuales dueños, Emirates Team New Zealand, sorprendían al mundo con el anuncio de un monocasco de 22,7 m de eslora y con *foils* como embarcación escogida para luchar por la trigésimo sexta Copa América en las aguas de Auckland en 2021.

El monocasco devolvió a Italia a la contienda en el Luna Rossa Challenge que anteriormente, y podría decirse que con cierta temeridad, había ayudado a asegurar el desafío y la victoria de Nueva Zelanda en la 35 Copa América del pasado año, que tuvo lugar en las islas Bermudas.

Actualmente solo hay otros dos *challengers*, el británico Ineos Team UK dirigido por Ben Ainslie y el estadounidense American Magic con Terry Hutchinson al frente y Dean Barker al timón. Y, sí, efectivamente, nos referimos al patrón Dean Barker, nacido y crecido en Nueva Zelanda y despedido en 2017 del TeamNZ. Como bien podría decir Barker, ¡cuidado con quien subestimas! Un posible segundo equipo italiano todavía está considerando diversas opciones.

La puerta permanece abierta hasta finales de año, pero más allá del primer plazo de inscripción, el de julio, cualquier demora duplica la tarifa inicial hasta alcanzar los dos millones de dólares estadounidenses. Puede que todavía haya otros que se presenten, pero la alineación de *challengers* parece ser más reducida que en otras ediciones, porque los posibles participantes son conscientes del coste del nuevo diseño y de todo lo que implica el régimen impuesto. Básicamente, es el anfitrión el que establece las reglas, y las reglas no siempre son del agrado de todos, y menos aún abiertamente refrendadas.

Hutchinson, del American Magic, dice: “Una consecuencia importante de

Barker might say, beware who you shun! A second potential Italian challenge is still considering options.

The door remains open until the end of the year but beyond July’s first entry deadline, the delay doubles the first fee to $2 million. Others may come forward, but the challenger line-up looks to be thinner than before as costs of the new design and the realities of the regime are realised. The host essentially sets the rules, and the rules are not always liked, let alone openly endorsed.

American Magic’s Hutchinson says, "A major consequence of the decision to return the regatta to cutting-edge mono-hulled boats of this size is that America's Cup racing has been refocussed on sailing skills and teamwork, it will take a high level of performance from everyone onboard to get these boats around the racecourse".

In slightly more gladiatorial form, Philip Lotz, Commodore of American Magic’s patron New York Yacht Club, has said, “If we win it we can change the rules”. But as another said, “First we have to win it”.

Team naval architect Scott Ferguson voiced that he’s “... not particularly excited about the rule. As a whole it seems a very poor solution to being a monohull. Furthermore, the design limits are extremely tight which I think is a bit disappointing for an AC boat”.

With masts, rigging, main foil mechanisms, batteries and more all supplied by the America’s Cup Event Authority, Ferguson outlined most of the possible permitted optimisation as around foil-trim and fly-height control which convert directly into speed. The supplied batteries are now allowed to move all the underwater appendages, so that’s now done with stored not human power, and there will be a big focus on

la decisión de devolver a la regata al formato de embarcaciones monocasco de última generación y de ese tamaño es que la Copa América ha vuelto a poner el foco en el talento para navegar y el trabajo en equipo. Se necesitará un alto nivel de rendimiento por parte de todos los que estén a bordo para llevar estos barcos".

Philip Lotz, comodoro del armador del American Magic, el New York Yacht Club, declaraba, con un espíritu más propio del gladiador romano: "Si ganamos, podremos cambiar las reglas". Pero como dicen otros, primero tienen que ganar.

El arquitecto naval del equipo, Scott Ferguson, declaró que él no estaba "...especialmente entusiasmado con la regla. En general, parece una solución muy insatisfactoria al ser un monocasco. Además, las restricciones en lo que concierne al diseño son extremadamente limitantes, cosa que me resulta un poco decepcionante teniendo en cuenta que se trata de un barco AC".

No podemos olvidar que mástiles, aparejos, mecanismos principales de *foil*, baterías y más, vienen todos proporcionados por la Autoridad de Eventos de la Copa América, así que Ferguson aclaró que la mayoría de optimizaciones permitidas se ciñen al control vuelo-altura y *foil*-trimado que se convierten, directamente, en velocidad. Las baterías suministradas ahora pueden mover todos los apéndices submarinos, algo que, por tanto, depende ya de energía almacenada en vez de depender de la fuerza humana, y cobrará mucha importancia la interfaz humana con esos mecanismos para obtener una respuesta más rápida.

Ya no hay alas, así que el diseño de velas entra de nuevo en juego, y las reglas permiten algunas imposibles vueltas de tuerca en la parte superior

the human interface with those mechanisms for a faster response. Wings are gone, sail design is back into the fray again, and the rules allow some forced twist in the top of the sail. That's new and will be very challenging mechanically to make happen.

Does this open a return to the exacting match-racing of prior days? The protocol states windward-leeward courses with normal upwind starts, but Ferguson is uncertain that there'll be the same sort of dial-ups seen with the previous International America's Cup Class (IACC) boats, and evergreen 12 Metres, calling such engaging starts hard to predict with boats this fast but suffering poor low-speed manoeuvrability. He alluded also to the Bermuda pre-start incident when Ainslie landed on top of the Japanese hull, suggesting there could be carnage in the AC75s if similar happened.

Paradoxically, the 12 Metre boats are enjoying quite some revival and, in a busy international programme, regularly grace the New York Yacht Club's Race Week at Newport, Rhode Island, where American Magic made their presentation.

Elsewhere, out on the TP52 circuit, the winning and losing America's Cup legend Jimmy Spithill, now sailing with Italy's Luna Rossa, said in conversation with Shirley Robertson of CNN Mainsail Show, "This will be another level. It's extreme, it's expensive and from what we are seeing it's unstable and it's going to very, very physical. Will it work? That's the question. The America's Cup has always been at the leading edge of boats. Look at what's happened over the last decade. The AC72 kind of reminds me of this boat in that it's very, very powerful and never been done before. The speeds

de la vela. Algo nuevo y muy difícil a nivel mecánico.
¿Dejará todo ello, por tanto, la puerta abierta al retorno de las ajustadísimas regatas de antaño? El protocolo establece un recorrido tradicional de barlovento-sotavento con salidas normales ganando barlovento, pero Ferguson no está seguro de que haya el mismo tipo de proas al viento que protagonizaron los barcos anteriores, la Clase Internacional Copa América (IACC) y los Evergreen de 12 metros, ya que asegura que esas emocionantes salidas son difíciles de predecir con barcos así de rápidos pero con una mala maniobrabilidad a baja velocidad. Aludió también al incidente previo al inicio en las islas Bermudas cuando Ainslie aterrizó sobre uno de los cascos del barco japonés, sugiriendo que podría tener lugar una carnicería con los AC75 si ocurriese algo similar.
Paradójicamente, los barcos de 12 metros de eslora están disfrutando de una renovada gloria y, en un concurrido programa internacional, participan a menudo en la Race Week del New York Yacht Club en Newport (Rhode Island, EE.UU.), donde hizo su debut el American Magic.
Por lo demás, en el circuito TP52, el ganador, perdedor y leyenda de la Copa América Jimmy Spithill, que ahora navega con el equipo italiano Luna Rossa, dijo en una conversación con Shirley Robertson, del programa Mainsail de la CNN: "Aquí, el nivel será otro. El barco es descomunal, es caro y, por lo que vemos, inestable. La batalla va a ser muy, muy física. ¿Funcionará? Esa es la cuestión. La Copa América siempre ha estado a la vanguardia en lo que a barcos se refiere. No hay más que pensar en lo que sucedió durante la última década. El AC72 me recuerda algo a este barco, ya que este es igual de potente y tampoco se ha utilizado nunca. Las velocidades que podríamos alcanzar... Más que un barco, vamos a manejar una bestia. Es algo inimaginable".
Pero este formato de monocasco con *foils* tampoco es, en realidad, tan novedoso. Con todas las extraordinarias tecnologías hidro/aeronáuticas de hoy en día, su ejecución puede que lo sea, pero el formato lleva existiendo por escrito desde antes de que Knox-Johnston zarpara hace 50 años.
En el Reino Unido hay un organismo de I + D maravillosamente excéntrico, aunque dinámico: la Amateur Yacht Research Society. Con el tiempo, su

we could have... it'll be a beast of a boat. It's out there".
But this monohull foiling format is not so shockingly new. With all of today's extraordinary hydro/aero technologies, its execution may be, but it has been on the books since even before Knox-Johnston set sail those 50 years ago.
In the UK there's a wonderfully eccentric but dynamic R&D body, the Amateur Yacht Research Society. Over time, its output has strayed way into wacky but also very sound foundations that we now take for granted. For example, the polar-curve graphs so clearly detailing and presenting a yacht's individual performance in any tested wind strength or bearing. Just as you might see them in yacht sales literature, they're taped to the cockpit-sides of grand-prix yachts checking numbers. They even pioneered the trimaran as a logical development from the catamaran and inspired their adoption for world racing.
So, the AYRS is influential, and in its 1970 publication 'Sailing Hydrofoils by The AYRS Members' it detailed to extraordinary effect the reasoning and origins of, yes, today's supposedly all-new foiling monos. It makes remarkable reading. Historically, hydrofoil sailing has frequently been explored and experimented, but it's the facsimile nature of these descriptions, fitting both the AC75's full, and IMOCA 60's assisted, foiling that seems simply to say, nothing is new!
In 1970 the society members wrote, "The AYRS has been studying hydrofoils in all their applications for some 15 years [so, 1955!]. At the moment, we are on the very verge of seeing some remarkable hydrofoil craft which fall into two classes, namely:

1. The Flying hydrofoil craft where the whole boat lifts off the water, leaving only three foils to sustain it.
2. The Hydrofoil Stabilised craft, where a long lean boat is stabilised against the capsizing moment of the wind by a hydrofoil placed to leeward.

"The fully flying hydrofoil sailing boat may, or may not, achieve speeds

producción se ha desviado hacia lo extravagante, pero también hacia unas sólidas bases que ahora damos por sentadas. Por ejemplo, esos gráficos en coordenadas polares que detallan y presentan con tanta claridad el rendimiento individual de un velero ante cualquier rumbo y cualesquiera condiciones de viento. Como en la literatura de ventas de barcos, les ves pegados a los lados de la bañera de popa de las grandes embarcaciones, haciendo números. Incluso fueron pioneros con el trimarán como evolución lógica del catamarán, y promovieron su adopción en regatas mundiales.

Es decir, la AYRS es un organismo influyente, y en su publicación de 1970 *Sailing Hydrofoils by The AYRS Members* detalló, generando gran revuelo, el fundamento racional y el origen de (sí, lo ha adivinado usted) los monocascos con *foils* de hoy, supuestamente revolucionarios. La lectura de esta obra es una experiencia muy interesante. Tradicionalmente, la navegación con *foils* ha sido planteada y sometida a experimentos varios, pero son estas descripciones absolutamente exactas las que se corresponden tanto con el *foiling* total de los AC75 como con el *foiling* asistido de los IMOCA 60, hasta el punto de que parecen poner en entredicho lo novedoso de estos diseños.

En 1970, los miembros de la sociedad escribieron: "La AYRS lleva aproximadamente 15 años estudiando las aplicaciones de los hidrofoils [¡esto es, desde 1955!]. En este momento, están a punto de aparecer algunas extraordinarias naves con hidrofoils que se dividen en dos clases, a saber:

of 40 knots. Due to the limitations of hydrofoils in "cavitation", ultimate speeds of more than 45 knots are very unlikely indeed. Some development is needed, however, before such a craft is seaworthy.

"The hydrofoil-stabilised sailing boat, on the other hand, if some 50ft long could be ordered tomorrow. If built lightly enough such as in PVC foam and fibreglass sandwich, it will have a better lift-to-resistance ratio than the fully flying type up to speeds of 30 knots. It might well do 40 knots and be a fully seaworthy craft capable of righting herself from the upside-down position".

The latter is a real prized feature of the AC75. And the final 'degeneration' point below is where it gets really interesting, "The process we have been watching since 1955 is composed of three parts:

1. Spreading the buoyancy of the single-hulled boat into two separate hulls, making a catamaran.
2. Spreading the buoyancy into three hulls, making a trimaran.
3. "Degeneration" of the floats of a trimaran into hydrofoil stabilisers.

So what? Think in terms of the different 2013/2021 boats and read on. "The end of this process is a return to a single hull with the ballast replaced by hydrofoils. A cycle of development has been completed. Both models and full-sized hydrofoil-stabilised craft have been made and shown to work, giving great speeds and full stability. The most amazing of all that we have seen is the little

YACHT PLUMBING & SERVICES

FONTANERÍA
* Agua fria y caliente
* Aguas negras y grises
* Sentina e incendio
* Reparación de bombas, válvulas y colectores

PLUMBING
* Cold and hot water systems
* Black and gray waters
* Bilge and fire
* Valves and manifolds, pump repairs

ROBOT DE LIMPEZA DE GRASAS
* Extracciones de humos, filtros y campana de cocina
* Tubos de escapes gases de motores de 90 mm a 400 mm
* Ventilaciones

GREASE CLEANING ROBOT
* Smoke pipes, galley extractions and filters
* Engine exhaust pipes from 90 mm to 400 mm
* Ventilations

LIMPIEZA DE EQUIPOS DE AIRE ACONDICIONADO - FAN COIL
* Limpieza de equipos de aire acondicionado con ácido desincrustante, en circuitos de salada y de refrigeración
* Desinfección con cañón de ozono
* Limpieza de Fan Coil, (desengrasado y desinfectado)

CLEANING OF AIR CONDITIONING EQUIPMENT
* Raw water and coolant circuits descaling acid flush
* Disinfection with ozone canon
* Fan Coil cleaning (degreased and disinfected)

YACHT PLUMBING & SERVICES S.L.
Carrer Cali 10 · 07006 Portixol - Palma de Mallorca · T. 0034 652 472 774 · hdgodoy@msn.com

INEOS
BELSTAFF
INEOS
INEOS
INEOS TEAMUK
PROJECT
GRENADIER

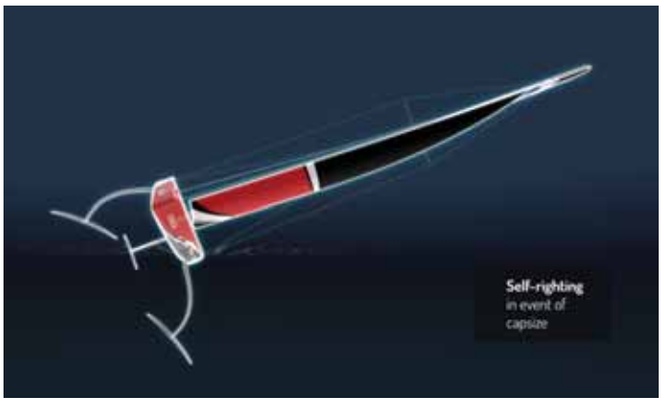
1. El barco volador con hidrofoils, que se levanta por completo del agua, con tan solo tres *foils* como sostén.
2. El barco estabilizado con hidrofoils, una barco largo y esbelto que se estabiliza en el momento de zozobrar por el viento gracias a un hidrofoil a sotavento.

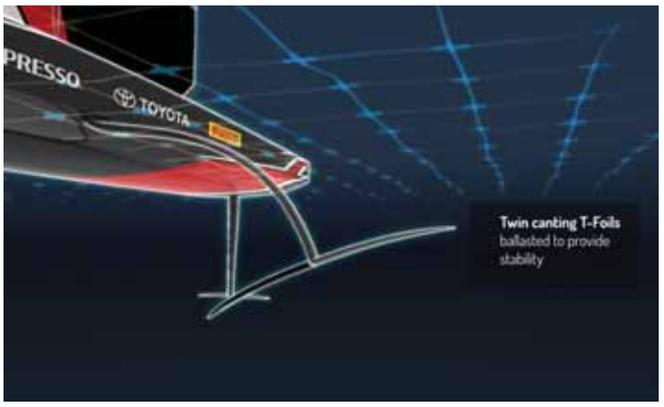
"El velero con hidrofoils avanzando totalmente por encima del agua puede, o no, alcanzar velocidades de 40 nudos. Debido a las limitaciones de los hidrofoils en lo que concierne a cavitación, es muy poco probable que se alcancen velocidades de más de 45 nudos. Sin embargo, se necesita investigar más antes de que dicha embarcación esté en condiciones de navegar". "Por otro lado, un velero estabilizado con hidrofoils se podría encargar para mañana mismo, siempre y cuando no rebasara los 15 metros de eslora. Si se construye con la suficiente ligereza, por ejemplo con espuma de PVC y paneles sándwich de fibra de vidrio, tendrá un mejor rendimiento aerodinámico que el barco totalmente volador, hasta alcanzar velocidades de 30 nudos. Bien podría llegar a los 40 nudos y convertirse en una nave merecedora de salir al mar y capaz de enderezarse estando bocabajo".
Este último es uno de los talentos más apreciados de los AC75. Con el último comentario, al respecto de la "degeneración", la lectura se vuelve realmente interesante: "El proceso que hemos venido observando desde 1955 se compone de tres partes:

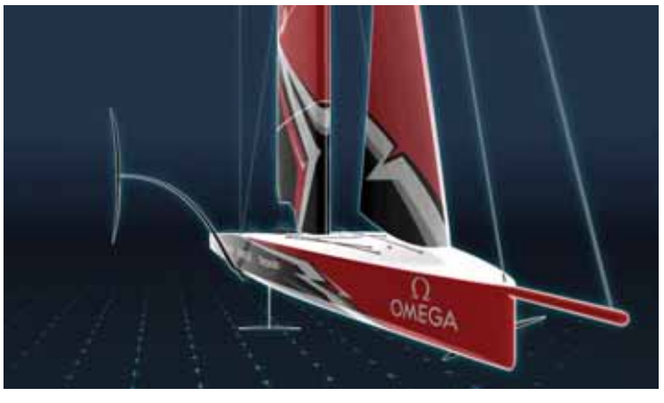
1. Distribuir la flotabilidad del barco de un solo casco entre dos cascos separados construyendo un catamarán.
2. Distribuir la flotabilidad entre tres cascos construyendo un trimarán.
3. "Degeneración" de los elementos de flote del trimarán, que se convierten en hidrofoils estabilizadores.

¿Y qué queremos decir con todo esto? Piensa en los diferentes barcos de la etapa 2013/2021 y sigue leyendo. "El final de este proceso es el regreso a un único casco con hidrofoils en vez de lastre. Se ha culminado un ciclo de investigación e innovación. Se han fabricado y se ha demostrado que funcionan tanto maquetas como embarcaciones reales estabilizadas con hidrofoils, que alcanzan grandes velocidades y una estabilidad total. Lo más sorprendente de todo lo que hemos visto es la pequeña maqueta realizada por Gerald Holtom que navega en vientos de más de 96 km/h. Una y otra vez, la fuerza del viento superaba a los *foils* y la maqueta zozobraba, hasta que mástil y vela acababan en el agua. Sin embargo, por obra y gracia de las leyes de la dinámica, el viento y las olas los traían de nuevo a la superficie y el barco se echaba a navegar".
Es más: "Arriba, hemos mostrado un desarrollo cíclico de tres elementos que terminan donde comenzamos, con un barco de un solo casco. Dave Keiper, sin embargo, ha demostrado que al agregar *foils* de proa y popa a una embarcación estabilizada con hidrofoils, se puede navegar por encima del agua, levantando al mismo tiempo el *foil* de la dirección del viento. Quizás él haya conseguido la configuración definitiva, la más propicia para navegar y la más eficiente". Bueno, pues ya ve... Desde los "oráculos" de antaño, seguimos todos dándole vueltas a lo mismo.
Pase lo que pase, no hay duda de que va a ser algo emocionante, y el equipo de marketing 100% neozelandés que visitó Palma en junio para asistir a la Superyacht Cup promocionó las mil y una virtudes de su región como destino de cruceros y aventuras en superyate, con el fin de estimular la planificación temprana y ofrecer amarres prioritarios para los superyates que asistan a los muchos eventos que albergará la próxima Copa América. Será difícil resistirse.

model made by Gerald Holtom sailing in a scale wind of 60mph. Time after time, the strength of the wind overpowered the foils and the model capsized and the mast and sail went into the water. But, such are the dynamics that the wind and waves brought them up again on the weather side and the boat sailed on".
There's more, "Above, we have shown a cyclical development of three items ending (where we started) with a single-hulled boat. Dave Keiper, however, has shown that by adding fore and aft foils to a hydrofoil-stabilised boat, he can sail right off the water, at the same time lifting the weather foil out. Perhaps he has the configuration which will ultimately prove to be the most seaworthy and efficient". Well, there you have it... from the 'oracle' of old, around and around we go!
Whatever happens, there's no doubting it's going to be exciting, and the 100% Pure New Zealand marketing team, over in Palma for the Superyacht Cup in June, promoted the myriad of cruising virtues of their region as an exciting superyacht destination, thus encouraging early planning and offering prioritised superyacht berthing for the next America's Cup's many events. Hard to say no!







Pollença, una deliciosa escapada al norte

POLLENÇA, A WONDERFUL WEEKEND GETAWAY IN THE NORTH

TEXTO: BERNAT GARAU / FOTOS: ARCHIVO MNC

POLLENÇA ES UNO DE LOS PUEBLOS más pintorescos de Mallorca. El municipio más septentrional de la isla está a apenas 40 millas de Ciutadella, en Menorca, y su litoral, que acoge un coqueto puerto y varias paradisíacas playas, forma una bahía con salida al Canal de Menorca. La Bahía de Pollença está resguardada por el emblemático Cabo de Formentor, un abrupto y montañoso brazo de tierra que constituye el extremo norte de la Sierra de Tramuntana y ofrece algunos de los paisajes más majestuosos de Mallorca, con imponentes acantilados, calas recónditas y, como colofón, el pintoresco faro de Formentor, en el extremo norte de la isla.

El núcleo urbano de Pollença está 9 kilómetros tierra adentro, justo al pie de la Sierra de Tramuntana. Su casco antiguo es una verdadera joya arquitectónica, cultural y gastronómica. Pasear por sus callejuelas es una verdadera gozada en cualquier época del año, disfrutando de su magnífica oferta gastronómica, sus galerías de arte y sus tiendas de productos locales.

Pollença es ideal para hacer una escapada de fin de semana. Para pernoctar, cuenta con una bien nutrida oferta hotelera, entre la que destacamos el Hotel Sant Jordi, un delicioso hotel familiar ubicado en la plaza Sant Jordi, justo al final de la calle Mayor, en pleno centro. "A su excelen-

POLLENÇA IS ONE OF THE MOST PICTURESQUE TOWNS in the whole of Mallorca. The island's northernmost municipality is just forty miles away from Ciutadella (Menorca) and its coastline, home to a stunning harbour and several picture-postcard beaches, forms a bay with access to the Menorca Channel.

Pollença Bay is sheltered by the iconic Cabo de Formentor, an undulating headland in the extreme north of the Sierra de Tramuntana mountain range, which boasts some of the most majestic landscapes in Mallorca, with towering cliffs, hidden bays and - topping it all off - the beautiful Formentor lighthouse, at the northern tip of the island.

The town of Pollença as such lies nine kilometres inland, just at the foot of the Sierra de Tramuntana. Its old quarter is a true architectural, cultural and culinary gem.

Strolling through the winding streets is a real pleasure at any time of the year, thanks to the excellent restaurants, art galleries and shops selling local products that you'll find there.

Pollença is ideal for a weekend getaway. To stay over, there are many great hotels, with one favourite of ours being the delightful

Hotel Son Sant Jordi, Pollença.

Hotel Son Sant Jordi, Pollença.

Hotel Galeón, Port de Pollença.

te localización se suman otras ventajas, como que está abierto todo el año, con promociones para residentes, y que cuenta con todas las comodidades: piscina, aparcamiento privado y restaurante especializado en cocina mediterránea, con carnes y pescados locales y muy frescos", explica Ana Sales, una de las propietarias del hotel. Asimismo, "dispone de una magnífica zona wellness, con jacuzzi, sauna, baño turco y servicio de masajes y tratamientos", añade.

La familia Sales cuenta también con otro hotel con las mismas comodidades y servicios en el puerto de Pollença: "el Hotel Galeón está ubicado en primera línea de mar, justo donde empieza la playas", explica Ana Sales. "Su máximo atractivo es el área wellness ubicada en la terraza superior del hotel, con vistas al mar", destaca. "Desde el puerto recomendamos la magnífica excursión al Cabo de Formentor, con su espléndido faro; la navegación por la bahía, con sus espectaculares paisajes, y la visita a bonitas calas cercanas como Cala Murta o Cala Bóquer. A esta última puede llegarse a pie desde el puerto", explica.

Volviendo al casco antiguo de Pollença, Ana Sales destaca "el mercado del domingo, cuando las calles de Pollença se llenan de vida, color, actividad y todo tipo de productos locales, que tanto residentes como visitantes pueden

Hotel Son Sant Jordi located in the Plaza de Sant Jordi, just at the end of Calle Mayor in the heart of the old town. As one of the owners, Ana Sales, says, "the property commands an outstanding location and is open all year round, with special deals for island residents. On top of this, it boasts a great pool, private parking and a Mediterranean restaurant specialising in local meat and fish dishes". What's more, "the hotel has a magnificent wellness area, with jacuzzi, sauna, Turkish bath, massage service and beauty treatments", she adds.

The Sales family also runs another hotel with the same amenities and services in Port de Pollença, the seafront Hotel Galeón just where the beaches start. Ana highlights "the rooftop wellness area overlooking the sea" at this property. As for activities, she recommends "taking the magnificent excursion out to Cabo de Formentor, with its splendid lighthouse; sailing around the bay and admiring its spectacular seascapes; and visiting stunning nearby coves such as Cala Murta or Cala Bóquer, which are walkable from the Port itself".

When it comes to the old town of Pollença, Ana highlights "the bustling Sunday market, when the streets come alive with colour and

¿TE GUSTA EL

AZUL?

Para nosotros no solo es un color, es un estilo de vida. **¡Nos encanta mojarnos!** La pasión por el mar fusionada con una dilatada experiencia en el sector de la producción audiovisual y medios de comunicación nos obligaron a apostar por una especialización audiovisual del mundo náutico, sin olvidar otros sectores.

DO YOU LIKE

BLUE?

For us it is so much more than a color, it is a lifestyle.**"we love being on the water!"** Our passion for the sea merged with extensive experience in the audiovisual media production field has made us leaders in the coverage of the nautical world, but we never forget other sectors.

RECBLAU audiovisuales, Somos la productora Balear especializada en servicios audiovisuales náuticos. Trabajamos con el mejor equipo humano y material profesional para ofrecer a cada cliente la solución efectiva y de calidad para sus proyectos. Calidad HD o 4K, Imágenes aéreas, subacuáticas, fotografía, edición de video, post producción... Te asesoraremos para que aciertes de pleno.

We are a professional film making company based in the Balearics, we specialize in nautical audiovisuals. Our team of skilled professionals work with cutting-edge equipment so we can offer effective and high quality solutions for all projects. HD, 4K, aerial and nautical images, photography, video editting, postproduction process... We will make sure your projects get seen!

PASSIÓ PER LA MAR Nos adaptamos a la constante evolución tecnológica y creamos una multiplataforma nautica desde la que buscamos la máxima repercusión y difusión de la nautica balear en imágenes impactantes y reportajes de calidad. www.passioperlamar.com

We are always adapting to the latest technological developments and this is evident in our work: We have created a nautical multiplatform, from which we seek the maximum Repercussion and diffusion of the Balearic nautical sector in images and quality reports. www.passioperlamar.com

REC BLAU audiovisuales

PASSIÓ PER LA MAR

Carrer dels Pescadors, 1, bajos Tel: (+34) 616 908 786 / (+34) 971 604 484 07012 Palma, Illes Balears, España

comprar en sus pintorescos puestos". Cada domingo, de 8 de la mañana a 1 y media del mediodía, el centro del pueblo es tomado por 300 puestos de alimentación, artesanía, calzado, ropa, productos típicos, etc. Se trata sin duda de una experiencia que vale mucho la pena conocer.

Por otro lado, Pollença ha sido tradicionalmente cuna y polo de atracción de grandes pintores y artistas, dada la belleza y espectacularidad de sus paisajes. A principios del siglo XX, el pintor catalán modernista Anglada-Camarasa fijó su residencia en el municipio y, junto a su discípulo Tito Cittadini fundó la Escuela pictórica de Pollença, a la que pronto se unió el pintor local Dionís Bennàssar. Actualmente, la tradición pictórica de Pollença se ve reflejada en las numerosas galerías de arte que pueblan las calles de su casco antiguo, como la Galería Maior, la Galeria Dionís Bennàssar, el Espai d'Art 32 o la Galeria d'Art Llompart. La mayoría acoge exposiciones permanentes y temporales.

visitors can peruse a whole host of local products at the pocket-sized outdoor stalls". This must-visit market is held every Sunday from 8.00 am to 1.30 pm and features some three hundred stalls selling food, handmade crafts, clothes and typical Mallorcan products.

What's more, Pollença has traditionally been a favourite haunt for leading painters and artists, given the spectacular beauty of its setting. At the turn of the 20th century, the modernist Catalan painter Anglada Camarasa set up home in the town and, together with his pupil Tito Cittadini, founded the so-called Pollença school of painting, which soon also counted on the local painter Dionís Bennàssar. The Pollença art scene today is represented by the many galleries nestled along the streets of the old quarter, such as the Galería Maior, the Galeria Dionís Bennàssar, the Espai d'Art 32 and the Galeria d'Art Llompart. Most of them house permanent

Asimismo, el pueblo cuenta con el Museo Dionís Bennàssar, ubicado en la casa en la que vivió gran parte de su vida el citado pintor, y el Museo Martí Vicenç, cuya exposición permanente de la obra de este interesante pintor y escultor convive con muestras de pinturas, telares, escultura y etnografía. Adicionalmente, el Museo Municipal, ubicado en el exquisito Convento de Santo Domingo, del siglo XVI, se centra en la pintura contemporánea, además de contar con piezas arqueológicas, un mandala budista y algunas pinturas góticas.

Por otro lado, Pollença y sus alrededores cuenta con una interesante tradición vinícola que da lugar a vinos muy particulares gracias a sus especiales condiciones climáticas y orográficas. Destacan bodegas como Can Vidalet, Can Axartell o Bodegas Xaloc. Cabe destacar por sus particularidades Vinyes Mortitx, una pequeña bodega ubicada en un espectacular enclave en la maravillosa carretera que une Escorca y Pollença. Está situada a 500 metros del nivel del mar, lo cual genera un microclima que marca el carácter único de sus vinos, ya que una abertura entre las montañas a unos 4 kilómetros deja pasar la brisa, refrescando las viñas hasta entre 5 y 8ºC por debajo del resto de la isla. Esta, como otras bodegas de la zona, puede visitarse si nos interesa sumergirnos en los secretos de la producción vinícola en el Mediterráneo.

La tradición vinícola de Pollença queda plasmada en la Feria del Vino que se celebra cada año en abril en el claustro del Convento de Santo Domingo. Este certamen ofrece una interesante panorámica de las principales bodegas y los vinos más emblemáticosde las Islas Baleares. Este año, se celebrará el fin de semana del 21 y el 22 de abril.

and temporary exhibitions.

The town is also home to the Dionís Bennàssar Museum, located in the house where this painter lived, and the Martí Vicenç Museum, which boasts a permanent collection of the works of this interesting painter and sculptor along with temporary exhibitions of paintings, needlework, sculpture and ethnography. Another major attraction is the Municipal Museum, located in the stunning 16th-century Convento de Santo Domingo, which focusses mainly on contemporary painting, but also showcases archaeological pieces, Gothic artwork and even a Buddhist mandala.

On a different note, Pollença and the surrounding area has a very well-established wine-growing tradition, giving rise to some spectacular wines thanks to the unique climate conditions and terroir. Stand-out wineries include Can Vidalet, Can Axartell and Bodegas Xaloc. But special mention should be given to Vinyes Mortitx, a small winery located on the beautiful road that runs between Escorca and Pollença. It stands 500 metres above sea level, which creates a microclimate that defines the truly unique character of its wines. This is due to a gap between the mountains some four kilometres away that lets a breeze pass through, cooling down the vines by up to 8ºC more than anywhere else on the island. This, like other wineries in the area, can be visited if you're keen to discover the secrets of wine production in the Mediterranean.

And if this weren't enough for all you vino lovers, each April Pollença plays host to a wine fair in the cloisters of the Convento

En cuanto a fiestas populares, en invierno tiene lugar una de las celebraciones más importantes del calendario festivo de Pollença. Se trata de la tradicional procesión de 'Els Cavallets i l'Estendard', que se celebra el 20 de enero, día de San Sebastián, antiguo patrón de invierno de Pollença. En este desfile, alrededor de una hoguera situada en la plaza Mayor y en otros lugares emblemáticos del pueblo, danzan al son del flautín y el tamboril los tradicionales 'cavallets' (caballitos de cartón dentro de los cuales se introducen dos muchachos), así como el estandarte del santo, con una gran bandera que ondea de forma rítmica y muy particular. Esta fiesta conmemora la lucha de los jinetes medievales cristianos contra los soldados turcos.

Otro de los atractivos más apreciados de Pollença son las excelentes rutas de senderismo que atraviesan el municipio camino a algunos de los paisajes más sobrecogedores de Mallorca. Sin ir más lejos, los 20 kilómetros que separan el puerto de Pollença del faro de Formentor ofrecen algunas de las estampas más increíbles de la isla en una ruta salpicada de magníficas calas.

También el vecino Cabo del Pinar, al otro lado de la bahía, es un lugar ideal para caminar, y además cuenta con senderos más fáciles y atractivos. Es considerado el mejor cabo del norte de la isla para la práctica del

de Santo Domingo. This event showcases the main wineries and most iconic wines of the Balearic Islands.

As for festivals, one of the most important in the annual calendar takes place in the winter. This is the traditional 'Els Cavallets i l'Estendard' procession, which is held on 20 January to commemorate San Sebastián, the winter patron saint of Pollença. The fiesta centres around bonfires located in the Plaza Mayor and across the town, with dances held to the beat of the piccolo flute and the tamboril drum featuring the traditional cavallets (papier-mâché horses carried by two men) and the saint's standard with a huge flag rippling in time to the music. This festival commemorates the battle between medieval Christian horsemen and Turkish soldiers.

Another extremely popular attraction in Pollença is the array of excellent hiking trails that criss-cross the town out to some of Mallorca's most breathtaking landscapes. Without going any further, the twenty-kilometre route between Port de Pollença and the Formentor lighthouse offers some of the most stunning sights on the island and is dotted with magnificent coves.

On the other side of the bay, Cabo del Pinar is also an excellent spot for walking and has some less strenuous but equally attracti-

senderismo, y cuenta con bosques, riscos, cuevas, calas y antiguas atalayas defensivas, entre otros atractivos.

A 12 kilómetros del núcleo urbano de Pollença, en plena Sierra de Tramuntana, se encuentra uno de los monasterios más emblemáticos de Mallorca: Lluc. Una de las excursiones clásicas de la isla es la que une ambos puntos, con un camino milenario que atraviesa paisajes espectaculares, construcciones antiguas y toto tipo de atractivos naturales a lo largo de unas 4 o 5 horas de caminata.

Finalmente, para los amantes de la historia y la arqueología, cabe destacar el cercano yacimiento de Pollentia, una importante urbe romana fundada en el año 123 a.C. en el actual término municipal de Alcúdia.

Podemos aprovechar la visita para contemplar también las interesantes murallas medievales de Alcúdia, en este núcleo urbano.

En definitiva, Pollença es un destino imbatible para hacer una escapada de fin de semana: gastronomía, senderismo, arte, cultura, naturaleza, paisaje, historia y mucho encanto nos esperan al norte de la isla, a apenas 55 kilómetros de STP.

ve trails. This is considered the best point in the north of the island for hiking, with attractions including woodland, cliffs, caves, coves and former watchtowers.

And just twelve kilometres from Pollença town itself is Lluc, one of Mallorca's most iconic monasteries. A classic hike for islanders, which takes between four and five hours, is along the ancient path that links both points and features some truly jaw-dropping landscapes, historic constructions and an array of natural features.

And for all you lovers of history and archaeology, a must-see is the nearby site of Pollentia, an important Roman city founded in 123 BC and now within the town of Alcúdia. You can also take advantage of the visit to admire the fascinating medieval walls surrounding present-day Alcúdia.

In short, Pollença is an unbeatable destination for a weekend getaway: cuisine, hiking, art, culture, nature, scenery, history and much more, all in the north of the island and just fifty-five kilometres from STP.

Posidonia: amor y odio

POSIDONIA: LOVE AND HATE

TEXTO: OSCAR SICHES / FOTOS: OSCAR SICHES / ARCHIVO MNC

SON HERMOSAS, en la vida real, en una película o en una imagen. Los prados de posidonias ondulan graciosamente sobre los fondos arenosos provocando un efecto casi hipnótico. Su nombre en inglés *Neptune grass* o Hierba de Neptuno, subraya su pertenencia al mar Mediterráneo (Poseidón era el dios griego del mar, Neptuno, el romano).
Su nombre científico es *Posidonia oceanica* y es una planta subacuática, no un alga. Como es una planta, necesita luz solar para la fotosíntesis, que es el proceso por el que, con agua, CO2 y luz solar, se produce glucosa (alimento vegetal). Es por eso por lo que la posidonia se puede encontrar en la costa, a 30 o 40 m de profundidad. A menos de un metro de profundidad, la punta de las hojas aflorará en la superficie del agua y, a más de 30 m de profundidad, la luz del sol comenzará a desvanecerse rápidamente sin proporcionar a la planta la energía necesaria para fabricar sus alimentos. Existe un tipo muy similar de posidonia llamada hierba Bola de Fibra (*Posidonia australis*) que crece en el sur de Australia, a profundidades de hasta 15 m.

¿POR QUÉ SE HABLA TANTO DE ESTA PLANTA?

La autoridad mundial para evaluaciones de riesgo naturales es la UICN (Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza), que tiene sede en Suiza. La UICN usa siete categorías para describir el riesgo en la naturaleza, desde "extinguido" hasta "preocupación menor". Posidonia se califica como "preocupación menor", lo que significa que es una especie sostenible que no necesita ninguna atención especial para su conservación, incluso cuando la extensión de los prados está disminuyendo. La Unión Europea

THEY'RE BEAUTIFUL TO WATCH, in real life or in a film or an image. The Posidonia meadows undulate graciously over the sandy bottoms provoking an almost hypnotic effect. Their English name, Neptune grass, confirms that they truly belong to the Mediterranean Sea (Poseidon was the Greek god of the sea, Neptune the Roman).
The scientific name of Posidonia is *Posidonia oceanica* an underwater plant, not algae. Being a plant means it needs sunlight for photosynthesis, which is the process that uses water, CO2 and sunlight to produce glucose (plant food). That's why Posidonia can be found between the shoreline and 30-40 metres deep. Less than one metre of water will make the tips of the leaves dry at the surface, and at more than 30 metres deep, the sunlight starts fading quickly and doesn't provide the plant with the necessary energy to make its food. There's a very similar type of Posidonia called *Fibreball weed* (*Posidonia australis)* that grows in southern Australia, at depths up to 15 metres.

WHY THE FUSS ABOUT THIS PLANT?

The world's authority for nature risk assessments is the Swiss-based IUCN (International Union for Conservation of Nature). IUCN has seven categories to describe risk in nature, from "extinct" to "least concern". Posidonia is qualified as "least concern", meaning that it is a sustainable species not needing any special attention for its conservation, even when the extent of the meadows is decreasing. The species is considered to be in "red alert" by the European Union. And here we find a confusing situation: who to believe? The fact is

considera que la especie está en "alerta roja". Y aquí encontramos una situación confusa: ¿a quién creer? El hecho es que la UE ha dedicado tiempo y recursos para financiar instituciones científicas de renombre con el objetivo de analizar el estado de la planta en el Mediterráneo. La mayoría de los trabajos confirman que las praderas de posidonia están disminuyendo (y esto es cierto) debido a la actividad costera, incluyendo la descarga de aguas con nutrientes (los nutrientes sobrealimentan otras especies marinas que afectan la posidonia y reducen la absorción de los rayos solares), aguas pluviales llenas de sedimentos que también reducen la luz solar y afectan la salinidad y el uso náutico (fondeo), pero ningún trabajo hasta ahora ha aclarado la importancia relativa de la actividad náutica en el daño infligido. Repasemos alguna que otra opinión científica:

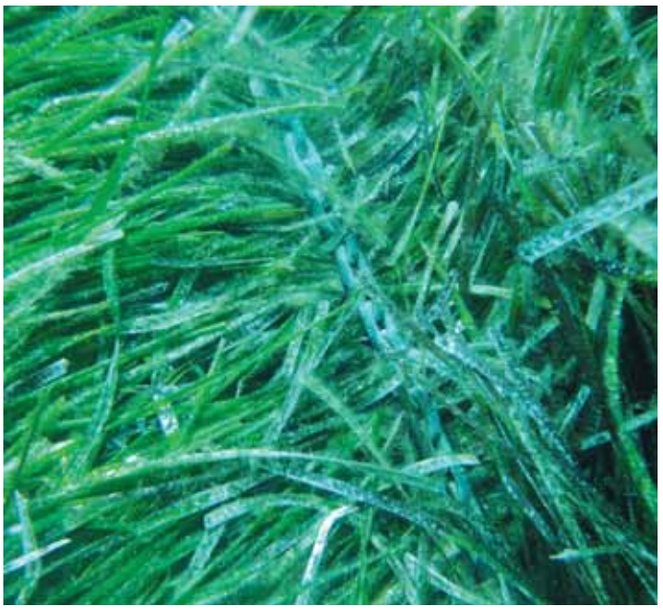
La navegación recreativa se considera una importante fuente de contaminación del medio marino debido a su gran visibilidad en los lagos y en la costa. Sin embargo, esto está lejos de ser el caso, ya que la navegación, en realidad, representa menos del 1 % de la contaminación general que afecta al medio marino (en comparación con casi el 80 % de las actividades realizadas en tierra).
Si bien las actividades humanas no están completamente excluidas de los sitios Natura 2000, las actividades se limitan a garantizar el uso sostenible de la zona y salvaguardar la biodiversidad.
Industria náutica europea / Artículos: Áreas marinas protegidas y red Natura 2000.
N.B.: EBI es una asociación reconocida por el Parlamento Europeo y representa a más de 15 millones de navegantes.

Seguimiento de 6 a 10 años de 26 prados de P. oceánica en el Mediterráneo occidental. No se observó disminución en los prados estudiados.
Cuando se ha observado un declive, tiene que ser debido a causas locales.
La disminución de P. oceanica puede ser gestionada a nivel local.
Evolución de las praderas marinas de posidonia oceanica y sus implicaciones para la gestión · Juan Eduardo Guillén y otros.

that the EU has dedicated time and resources funding reputable scientific institutions to analyse the status of the plant in the Mediterranean. Most reports confirm that Posidonia meadows are decreasing (and this is true) due to coastal activity, including the discharge of nutrient-rich waters (nutrients overfeed other marine life, affecting Posidonia and reducing the absorption of sunlight), rainwater full of sediments (which also reduce sunlight and affect salinity), and recreational boating (anchoring), but no work so far has clarified the relative importance of nautical activities in such damage. Let's have a look at some scientific opinions:

Recreational boating is considered a major source of pollution to the marine environment due to its high visibility on lakes and along the coast. This is far from the case, however, as boating actually accounts for less than 1% of overall pollution affecting the marine environment (compared to almost 80% originating from land-based activities).
Whilst human activities are not completely excluded from Natura 2000 sites, activities are limited to ensure the sustainable use of the area and to safeguard biodiversity.
European Boating Industry / Articles Marine protected areas & the Natura 2000 network.
N.B: EBI is a European Parliament recognised association and represents more than 15 million boaters.

In the Mediterranean, a decline in P. oceanica has been proved in response to human impacts that cause changes in water quality.
6 to 10 years monitoring of 26 P. oceanica meadows in the Western Mediterranean. No decline was observed in the studied meadows.
When a decline was observed, it was due to local causes.
The decline in P. oceanica may be managed at a local level.
Evolution of Posidonia oceanica seagrass meadows and its implications for management · Juan Eduardo Guillén.



Cadena de fondeo de 12 mm sobre una pradera de Posidonia. La cadena se apoya, pero no penetra. / 12 mm anchor chain on a Posidonia meadow. The chain lies, but does not penetrate the meadow.

Ancla Delta sobre pradera de Posidonia, no hay daños mientras no aumente la carga sobre el ancla. / Delta anchor on a Posidonia meadow. No damage whilst the anchor is not under excessive load.

Instituto de Ecología Litoral, Alicante, España.
Departamento de Ciencias del Mar y Biología Aplicada, Universidad de Alicante, España.

Aburrido, ¿verdad? Sí, enormemente aburrido, pero es necesario conocer algunas opiniones cualificadas para poder elaborar una opinión fundamentada. ¿Por qué el gobierno crea campañas contra los yates que fondean cerca de las áreas costeras?
Para quienes leen un periódico de vez en cuando, la respuesta es fácil: manipulación de la información. A eso ya estamos acostumbrados, a veces los gobiernos se quedan sin nada interesante (o creíble) y extraen algo fácil de la caja de Pandora llena de aparentes problemas catastróficos. Cogen un problema fácil de asignar a un objetivo impopular (la náutica no es popular en España) y lo utilizan.
La supuesta devastación de los hermosos prados de posidonia es perfecta para este propósito.
Las siguientes afirmaciones también pertenecen a fuentes de conocida credibilidad y presentan otros hechos muy interesantes:

Hay aproximadamente 160 millones de personas que viven a menos de 100 km de los 46.000 km de costa mediterránea.
Reunión informativa de la región del Mar Mediterráneo - El entorno europeo - estado y perspectivas 2015.
Agencia Europea del Medio Ambiente.

El Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente ha calculado que cada año se arrojan al Mediterráneo 650 millones de toneladas de aguas residuales, 129.000 toneladas de aceite mineral, 60.000 toneladas de mercurio, 3.800 toneladas de plomo y 36.000 toneladas de fosfatos. Mientras tanto, el 70 % de las aguas residuales vertidas en el Mediterráneo no se tratan.
Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.
https://www.unenvironment.org/

El uso recreativo sostenible de las áreas costeras y marinas requiere una compensación entre los objetivos sociales y ambientales. Los factores que influyen y definen esta compensación variarán en relación con las características del sistema socio-ecológico asociado (por ejemplo, entorno natural, expectativas del usuario, actividad recreativa, límites geográficos).
SOCIB - Sistema de predicción y observación costera de las Islas Baleares, 2010.

En este contexto, el estudio sugiere que se deben implementar las medidas de gestión necesarias para hacer cumplir la legislación actual y educar a los navegantes sobre las buenas prácticas.
Análisis espacial de la navegación recreativa como primer paso clave para la planificación espacial marina en Mallorca (Islas Baleares, España).
*P. Balaguer a, *, A. Diedrich a, R. Sardá b, M. Fuster c, B. Cañellas c, J. Tintoré.*

CONCLUSIONES
• La posidonia está retrocediendo en la mayoría de las áreas como consecuencia de la actividad humana.
• La náutica recreativa contribuye con entre el 4 % y 5 % (esos números

Instituto de Ecología Litoral, Alicante, Spain.
Department of Marine Sciences and Applied Biology, University of Alicante, Spain.

Boring, Right? Yes, bloody boring, but we need to know some basic facts to be able to elaborate an educated opinion.
Why does the government create campaigns against yachts anchoring close to coastal areas?
To those reading a newspaper now and then, the answer is easy: media manipulation. Sometimes governments run out of anything interesting (or believable) to say and pull some easy matter out of the Pandora's box full of apparent catastrophic issues. They grab an issue easy to assign to an unpopular target (yachting is unpopular in Spain) and use it.
The alleged devastation of beautiful Posidonia meadows serves the purpose just fine.
These following statements also belong to reputed sources and present some other very interesting facts:

There are approximately 160 million people living within 100 km of the 46,000 km of the Mediterranean coast.
Mediterranean Sea region briefing - The European environment — state and outlook 2015.
European Environment Agency.

The United Nations Environment Programme has estimated that 650 million tons of sewage, 129,000 tons of mineral oil, 60,000 tons of mercury, 3,800 tons of lead and 36,000 tons of phosphates are dumped into the Mediterranean each year. Meanwhile, 70 per cent of the wastewater dumped into the Mediterranean is untreated.
United Nations Environment Programme.
https://www.unenvironment.org/

Sustainable recreational use of coastal and marine areas requires a trade-off between social and environmental objectives. The factors that influence and define this trade-off will vary in relation to the characteristics of the associated social-ecological system (e.g. natural environment, user expectations, recreational activity, spatial limits).
SOCIB – Balearic Islands Coastal Observation and Forecasting System, 2010.

In this context, the study suggests that necessary management measures should be put in place to enforce current legislation and educate boaters about best practices.
Spatial analysis of recreational boating as a first key step for marine spatial planning in Mallorca (Balearic Islands, Spain).
P. Balaguer a,, A. Diedrich a, R. Sardá b, M. Fuster c, B. Cañellas c, J. Tintoré.*

CONCLUSIONS
• Posidonia is receding in most areas as consequence of human activity.
• Recreational boating accounts for 1% (those numbers are NEVER precise) of sea pollution. Anchoring is a very small part of recreational marine pollution and its importance; and when compared with that of general sea pollution, it is negligible.
• 160 million people are dumping sewage in the Mediterranean

NUNCA son precisos) a la contaminación del mar. El fondeo es una parte muy pequeña de la contaminación de la náutica recreativa y, su importancia, comparada con la contaminación del mar en general, es insignificante.
• 160 millones de personas están vertiendo aguas residuales en el Mediterráneo cada año, causando la mayor parte de la contaminación marina.
• La contaminación marina es la causa número uno de la regresión de posidonia.
• Administrar los campos de posidonia es una necesidad, pero debe hacerse teniendo en cuenta todos los factores sociales y culturales que se ven afectados por ella. Cada área tiene sus propias características y se debe actuar sobre ellas. Educar a los navegantes en el fondeo (establecer un código de prácticas) es más barato y más efectivo que una restricción directa para fondear en áreas protegidas.

EL MAL USO DE UNA BUENA CAUSA

Los políticos (baleares) realizaron un par de campañas contra el fondeo en áreas de posidonia. Eso no es malo, ya que es una forma de proteger la planta, aunque no es efectiva y es difícil de aplicar debido a la falta de recursos. Nosotros, los entusiastas de la náutica, respetamos nuestro hábitat natural (el mar) y amamos a la posidonia, ya que es una de las causas principales de la alta calidad de nuestras aguas. Pero cuando iniciaron la elaboración de la ley que regula la protección de la posidonia,

every year, causing most of the sea pollution.
• Sea pollution is the number one cause of Posidonia regression.
• Managing the Posidonia fields is a necessity, but this has to be done considering all social and cultural factors affecting it. Each area has its own characteristics and they must be acted upon.
Educating boaters on anchoring (establishing a code of practice) is cheaper and more effective that a straightforward restriction to anchor in protected areas.

THE WRONG USE OF A GOOD CAUSE

Politicians (in the Balearics) have spearheaded a couple of campaigns against anchoring on Posidonia areas. That's not really bad, as it is a way of protecting the plant, albeit not effective and difficult to enforce due to lack of resources. We, the yachting enthusiasts, respect our natural habitat (the sea) and love Posidonia, as it's one of the key reasons for the high quality of our waters. But when they started to create a law regulating the protection of Posidonia, no boating or nautical association was invited to participate. The result is that the law was written by people that who theoretically write the rules, not really knowing what they were talking about. I mention Balearics politics because it's what I'm more familiar with. Similar situations can be experienced all around the Med.

no se invitó a ninguna asociación náutica a participar. El resultado es que la ley está escrita por personas que establecieron las reglas teóricamente, sin saber realmente de qué estaban hablando. Este caso no es el único. Desafortunadamente, todos hemos experimentado este tipo de situaciones en todas partes; es un poco más común en los países mediterráneos y va disminuyendo su intensidad cuando viajamos al norte de Europa. Me refiero a la política de Baleares porque es con la que estoy más familiarizado. En todo el Mediterráneo se viven situaciones similares.

LOS TUBOS EMISARIOS PERJUDICIALES

Al mismo tiempo que los legisladores se pusieron en marcha, se realizó una investigación a título particular para analizar las más de 40 tuberías que transportan el agua sucia de las ciudades y la descargan en el mar (emisarios). El detonante fue una mancha marrón cerca de la orilla de una de las populares playas de Palma. Los buzos descubrieron que una de esas tuberías estaba rota y lo que se bombeó fue, literalmente, el producto de miles de inodoros de Palma, ya que la planta de tratamiento de aguas se había roto.

En la propuesta de ley, todos los municipios de Baleares tenían la obligación de crear un plan de renovación de las plantas de tratamiento de aguas residuales de las ciudades para estar listos durante los próximos cinco años. La planificación es necesaria, pero actuar es más importante. La mayoría de los políticos cambian cada cuatro años (después de las elecciones) y no hay garantía de que se siga el programa. El pasado mes de mayo, el Parlamento de Baleares votó en contra de la regulación de la emisión de aguas residuales de las 46 descargas submarinas de aguas urbanas en el mar y de utilizar parte del impuesto turístico para reacondicionar las plantas de tratamiento. La buena noticia ha durado menos de un año y en la Ley no figura ninguna obligatoriedad sobre regular la descarga de los emisarios.

HAY ESPERANZA

Pero no todo es malo: la ley tiene una parte muy buena: permite que las hojas muertas de posidonia (parte del proceso natural de renovación de la planta y, usualmente, arrancadas por las tormentas en otoño e invierno) se usen para protección de la playa contra las tormentas o la erosión de las olas, y durante la primavera para ser recolectadas y utilizadas como fertilizante (generalmente, en los viñedos de Mallorca). Este ciclo natural se ve afectado por el cambio climático, ya que hay tormentas con mayor frecuencia y olas de mayor potencia.

VOLVER A LAS CUEVAS NO ES LA SOLUCIÓN

Otra cosa a tener en cuenta es que la "sostenibilidad" no significa que los seres humanos tengan que volver a vivir en cuevas: la sostenibilidad defiende la calidad de vida alcanzada hasta ahora por los seres humanos y estudia la forma de mantener esa calidad de vida en el futuro. La sostenibilidad habla de proteger la capa de ozono, dejar de aumentar el uso de energía, tratar de pasar a la autosuficiencia. No prohibió los refrigeradores, solicitó que se construyeran con un gas inofensivo. En nombre de la sostenibilidad, nunca se debería denegar el fondeo en las aguas costeras.

HABLEMOS DE FONDEAR

La propuesta también regulaba el uso de diferentes tipos de fondeo. Esto es algo que no se había planteado hasta ahora, y una idea muy buena, porque es de sentido común saber que un ancla CQR, con su forma de arado, puede dañar las plantas más que una "hall" con mucha menos capacidad para sumergirse a través de las hojas. Las

THE BAD PIPES

At the same time the lawmakers got going, an investigation was held by private parties regarding of 40-plus pipes that carry the city's dirty water and discharge it at sea. All was triggered by a sudden brown spot close to the shore of one of Palma's most popular beaches. Divers found out that one of these pipes was broken, and what was being pumped out was literally the produce of thousands of Palma's toilets, as the treatment plant had broken. The law obliges all Balearic towns to create a renovation plan of municipal sewage treatment plants to be ready within the next five years. Most politicians change every four years (after elections) and there's no guarantee that the programme will be followed through. Last May, the Balearic parliament voted against regulating the output of the 46 underwater pipes and to use part of the tourist tax to refit the treatment plants. The good news has lasted less than a year and the Law has no mention of any obligation for the towns to regulate the quality of these waters.

SOME HOPE

But not everything is bad. The law has one very good part: it allows the dead Posidonia leaves (part of the natural process of plant renewal and usually torn away by the storms in autumn and winter) to be used for protect beaches against storm/wave erosion, and during spring to be collected and be used as fertiliser (usually at Mallorcan vineyards).

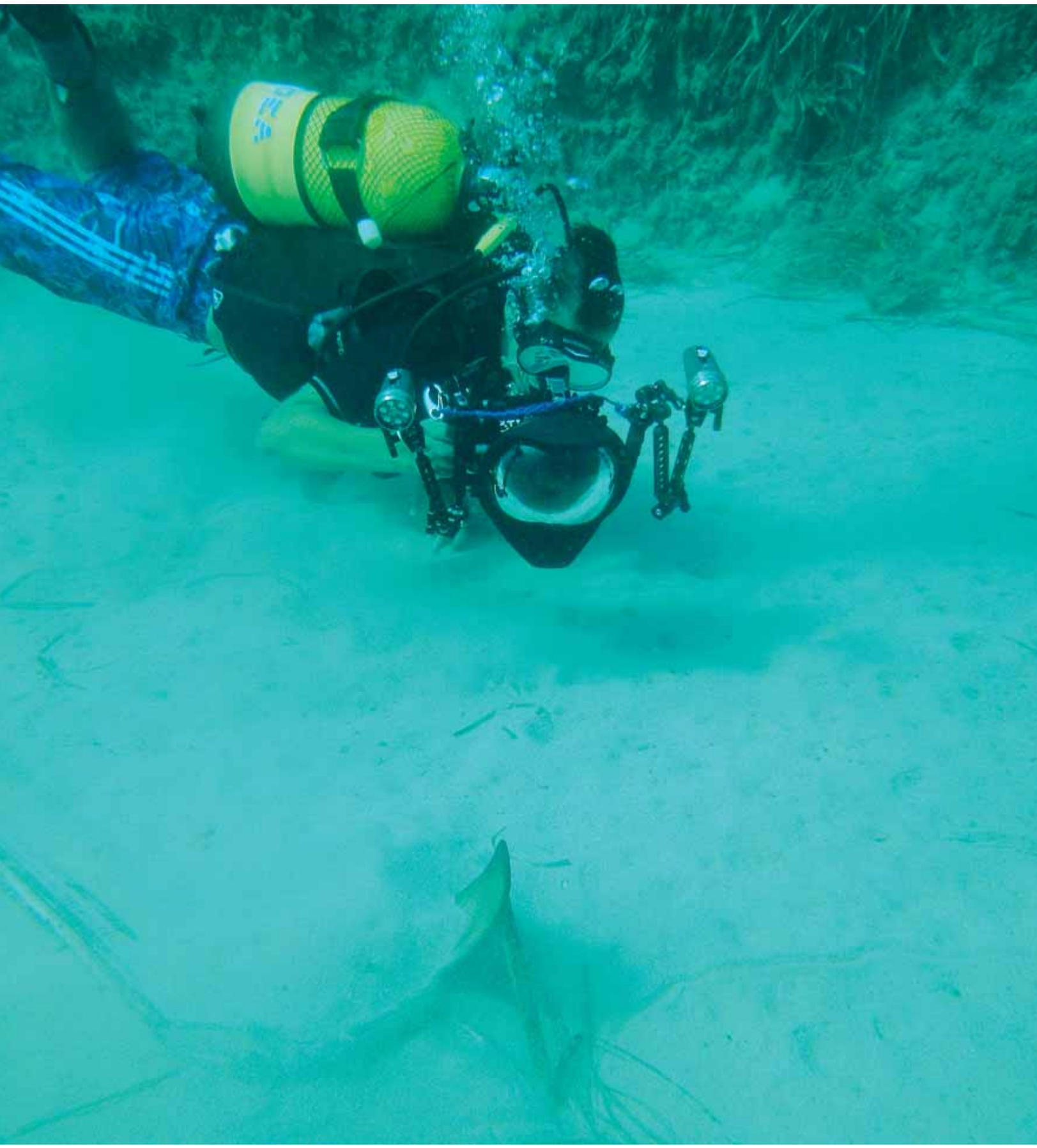
BACK TO THE CAVES ISN'T THE RIGHT ANSWER

Another thing to be aware of is that 'sustainability' doesn't mean that human beings have to go back to living in caves: sustainability defends the quality of life reached so far by human beings and studies the way of keeping such quality of life for the future generations. Sustainability involves reducing the ozone layer, stopping the ever-increasing use of energy, and trying to shift towards self-sufficiency. It didn't ban fridges, but asked for them to be built with a harmless gas. In the name of sustainability, we should never be denied the right of anchoring in coastal waters.

LET'S TALK ABOUT ANCHORING

The proposal also set rules on the use of different types of anchor. This is something that has never been approached before and is a very good point, because it is common sense that a CQR anchor, with its plough shape, can damage the plants more than a 'hall' one with much less capacity to find its way down through the leaves. Several amendments have been presented by yachting industry associations, one of them to limit the weight of the anchor, instead of only the type. Anchors of boats up to 10 metres (more than 80% of the entire local and visiting fleet) weigh no more than 14 kilos, and it would be very rare for them to penetrate Posidonia meadows. Speaking of weight limitations, something not mentioned in the law proposal is the use of rope instead of chain when anchoring. In normal weather conditions, it's the chain weight that holds the boat in place and the anchor serves as a heavier end in order to deploy the chain. With 3 to 10 metres of chain (depending on the size of boat), the effect of the chain swinging on top of the meadows disappears, and most probably the anchor will glide on top of the dense Posidonia leaves if the load increases due to the wind picking up.

But what technicians don't know is that no nautical enthusiast likes to



Llevando a cabo nuestra investigación independiente sobre fondeo de yates. Santa Ponsa 2012. / *Carrying out our independant research on yacht anchoring. Santa Ponsa 2012.*

asociaciones del sector náutico han presentado varias enmiendas, una de ellas para limitar el peso del ancla, más que el tipo. Cualquier ancla de embarcaciones de hasta 10 m (más del 80 % de toda la flota local y visitante) no pesa más de 14 kg, y sería muy inusual que un ancla de 14 kg penetrara en los prados de posidonia. Hablando de limitaciones de peso, algo que no se menciona en la propuesta de ley, es el uso de un cabo de fondeo en lugar de la cadena para anclar.

En condiciones climáticas normales, es el peso de la cadena lo que mantiene el yate en su lugar, el ancla sirve como un extremo más pesado para desplegar la cadena. Teniendo de 3 a 10 metros de cadena (dependiendo del tamaño del barco), el efecto de la cadena oscilando sobre los prados desaparece, y lo más probable es que el ancla se deslice sobre las hojas densas de posidonia si la carga aumenta debido al viento.

Pero lo que los técnicos no saben es que a nadie le gusta anclar posidonia o cualquier alga. Los navegantes siempre buscamos el "punto turquesa", ese idílico parche de arena blanca que se encuentra aquí y allá en el fondo marino. Sabemos que el ancla se afianza-

drop anchor on Posidonia or any algae. We sailors always look for the 'turquoise spot', that idyllical patch of white sand found here and there at the bottom. We know the anchor will hold better there, and there's nothing like feeling that the yacht is 'floating in the air', so clear is the water above that spot.

THE MAGIC OF THE TRIPPING LINE

Another possibility is to oblige boats to anchor with a tripping line. This line is connected to the holding part of the anchor and is pulled first when hauling the anchor out. The result is that the anchor, even if holding in the meadow, will come out back first, without tearing any leaves away. This is not a new practice, it has been used for centuries.

NO USE IF IT IS NOT WIDELY INFORMED

New charts of Balearic waters showing the location of Posidonia meadows and restrictions to anchor have been published on websites that are difficult to find and only written in Spanish. If the government was to ask, for instance, the electronic charts company Navionics to

rá mejor allí, y no hay nada como sentir que el yate está "flotando en el aire", pues el agua es muy clara en ese punto.

LA MAGIA DEL ORINQUE

Otra posibilidad es obligar a los barcos a anclar utilizando un orinque. Este cabo está conectado a la parte posterior del ancla, y se iza primero al levarla. El resultado es que el ancla, incluso si ha hecho cabeza en el prado, saldrá primero hacia atrás, sin arrancar hojas. Esta no es una práctica nueva, se ha utilizado durante siglos.

SI NO SE DIFUNDE AMPLIAMENTE, NO SIRVE

Se han publicado nuevos gráficos de las aguas baleares que muestran dónde se encuentran los prados de posidonia y restricciones de fondeo; están en sitios web difíciles de encontrar y solo en castellano. Si el gobierno solicitara, por ejemplo, a la compañía de cartas electrónicas Navionics, que incluyera las áreas de posidonia en sus cartas, la mayoría de los barcos, locales y extranjeros, tendrían la información en sus plotters y en el idioma elegido, y se podrían establecer alarmas indicando la entrada del yate en una zona protegida. Las nuevas cartas se pueden encontrar en el Anexo I del decreto.

SER PROACTIVO

Como en muchos otros asuntos, la obligación de las industrias náuticas y los usuarios no es solo quejarse de las reglamentaciones equivocadas y que perjudican el ocio, los negocios y cientos de empleos, sino informar a los gobiernos sobre esos casos y esas situaciones específicas y ayudarles a comprenderlo.

¿Una utopía? Tal vez. Pero nuestra obligación moral es intentarlo.

include the Posidonia areas in Navionics electronics charts, most boats, local and foreign, would have the information in their plotters and in their chosen language. The new charted areas can be found in the Annex I of the decree.

BEING PROACTIVE

As in many other issues, the obligation of the nautical industries and users is not only to complain about incorrect regulations that are jeopardising pleasure, business and hundreds of jobs, but to teach the governments about such specific cases and situations and help them understand.

A utopia? Maybe. But it's our moral obligation to try.

Mallorca, destino top más allá del verano

MALLORCA, NOT JUST A SUMMER HOTSPOT

TEXTO: BARNAT GARAU / FOTOS: CARLES COMPANY SOLER / CLICK MALLORCA / ARCHIVO MNC

MALLORCA ES UN DESTINO ideal en verano, no vamos a negarlo: sus maravillosas playas y sus fantásticas condiciones para la navegación atraen cada temporada turística a cientos de miles de turistas. Sin embargo, cuando llega el otoño y la isla se vacía, desapareciendo el frenesí turístico de la temporada, Mallorca vuelve a ser la 'isla de la calma', y ofrece un buen puñado de atractivos y planes para disfrutar en los meses más fríos del año.

"SANT ANTONI I EL DIMONI"

Un dato poco conocido es que una de las fiestas más populares y pintorescas de las que se celebran en Mallorca a lo largo del año tiene lugar en pleno invierno. La festividad de San Antonio, el 7 de enero, es celebrada por todo lo alto en muchas localidades de la isla, como Sa Pobla, Artà o Pollença. El fuego y los aterradores disfraces de *dimoni* son los protagonistas de esta festividad nocturna, en la que los ciudadanos pueden cocinar su cena en las hogueras (*foguerons*) instaladas en las principales calles y plazas de cada municipio. En Palma, dicha fiesta se celebra dos días después, con motivo del día de San Sebastián, santo patrón de la capital balear.

MALLORCA, DE BODEGA EN BODEGA

La vendimia tiene lugar a finales de septiembre, y de hecho se celebra con una gran fiesta llamada *Es Vermar* en Binissalem, uno de los epicentros de la producción vinícola mallorquina. Los meses más fríos del año son un buen momento para recorrer la isla visitando las bodegas más emblemáticas de la isla y combatir el frío con la ayuda de los mejores vinos de esta tierra. Mallorca cuenta con dos Denominaciones de Origen en la producción de vino: DO Binissalem, que abarca además de este municipio otros pueblos del centro de la isla, como Santa María, Sencelles o Consell, y DO Pla y Llevant, que se extiende hacia el este. Asimismo, se elabora vino en otros muchos puntos de Mallorca, incluida la Sierra de Tramuntana. En la isla hay unas 60 bodegas que elaboran unos 6 millones de litros de vino al año. Vale la pena descubrirlas.

THERE'S NO DENYING that Mallorca is the perfect summertime destination, with its stunning beaches and outstanding sailing conditions pulling in hundreds of thousands of tourists each year. However, when autumn arrives and the island empties, bidding adios to the tourist frenzy of the summer, Mallorca regains its status as the 'island of calm' and offers a great deal of attractions to enjoy in the cooler months of the year.

SANT ANTONI I EL DIMONI

A little-known fact is that one of Mallorca's most popular and eye-catching fiestas actually takes place in the middle of winter. The Sant Antoni public holiday, which falls on 7 January, is celebrated in style in many places on the island, such as in Sa Pobla, Artà or Pollença. Fire and the terrifying disguises of the *dimoni* (devil) take centre stage in this night-time festival, at which party-goers can barbecue their dinner on the bonfires (aka *foguerons*, in Mallorcan) set up on the main streets and squares of each town. In Palma, though, this fiesta is held two days later, coinciding with the Day of San Sebastián, patron saint of the Balearic capital.

MALLORCA, FROM WINERY TO WINERY

The grape harvest takes place in late September and is celebrated with a huge party known as *Es Vermar* in Binissalem, one of the epicentres of Mallorcan wine production. The cooler months of the year are a great time to visit the island's most iconic wineries and stave off the crisp air by savouring some of Mallorca's very best wines.

The island boasts two so-called Denominations of Origin when it comes to wine production: Binissalem, which also includes other towns in the heart of the island such as Santa María, Sencelles and Consell; and Pla y Llevant, which extends further eastwards. That said, wine is produced in many other points of Mallorca, including the Sierra de Tramuntana mountains. In total, the island is home to around sixty wineries that churn out some six million litres of wine per year. It's definitely worth heading out to discover them.

DE CONCIERTOS

Fuera de la temporada turística, la programación musical no deja nada que desear. Sin ir más lejos, el 23 de noviembre actuará en Trui Teatre (Palma) el cantante portugués Salvador Sobral, ganador de Eurovisión en 2017, en el marco del delicioso Jazz Voyeur Festival Mallorca.

Para los amantes de la clásica, destaca el Festival de Música de Bunyola, que suele celebrarse los domingos de octubre y noviembre en este pintoresco pueblo. También a partir de octubre, el Auditorium de Palma acoge la Temporada Sinfónica, protagonizada por la Orquesta Sinfónica de Baleares. Más adelante, la siempre interesante Temporada de Ópera y Ballet del Teatro Principal de Palma arranca en el mes de febrero y se prolonga durante toda la primavera.

CONCERTS GALORE

Outside the high season, the music scene is pretty awesome, too. For example, the Portuguese singer Salvador Sobral (and winner of the 2017 Eurovision Song Contest) will be performing at Trui Teatre (Palma) on 23 November, as part of the fantastic Jazz Voyeur Festival.

Classical music lovers will be rushing to the Bunyola Music Festival, which usually takes place on Sundays in October and November in this beautiful country town. Also from October onwards, Palma Auditorium will be staging its symphonic season, starring the Balearic Symphony Orchestra. Meanwhile, the ever-interesting opera and ballet season of Palma's Teatro Principal gets going in February and lasts throughout the spring.

UNA ISLA DEPORTIVA

El calor asfixiante del verano mallorquín hace desaconsejable practicar deporte con cierta intensidad en la isla. Con la bajada de las temperaturas, todo cambia y aparece un agradable clima templado y poco lluvioso muy apto para todo tipo de disciplinas deportivas al aire libre. Ciclismo, running, duatlón o triatlón son actividades con cada vez más adeptos que encuentran en la Mallorca otoñal, invernal y primaveral un paraíso para practicar su deporte favorito en un entorno natural deslumbrante.

A lo largo de todo el año, la isla acoge pruebas de renombre, como la Palma Marathon (14 de octubre). En el terreno ciclista, destacan la 12 Horas Cycling Circuit (octubre), la BTT Can Picafort (enero), el Trofeo de Tramuntana (enero), el Trofeo de Palma (enero), la Challenge Ciclista de Mallorca (enero-febrero), la Marcha de Levante Cicloturista (marzo) o la Mallorca 312 (abril),

También los amantes del tenis encuentran un lugar privilegiado para su práctica en la tierra natal de Rafa Nadal, quien de hecho inauguró hace dos años una escuela de tenis en su pueblo, Manacor, la Rafa Nadal Academy. Por no hablar del golf, una disciplina para cuya práctica Mallorca cuenta con un puñado de campos fantásticos, así como academias donde aprender y perfeccionar su práctica, como la Natural Golf Management at Arabella, encabezada por el entrenador de las Selecciones Nacionales y profesor de la Escuela Nacional de Profesores de este deporte, Toni Planells.

AN ISLAND OF SPORT

The sweltering Mallorcan summer makes it unwise to take part in any type of strenuous sporting activity. With the drop in temperatures, everything changes and we get into a period of mild and relatively dry weather, which is ideal for a whole host of outdoor sporting activities. Cycling, running, duathlon or triathlon are just some disciplines with increasing numbers of followers who see Mallorca's autumn, winter and spring as idyllic for enjoying their favourite sports in a breath-taking natural setting.

Throughout the year, the island plays hosts to well-renowned events, such as the Palma Marathon (14 October). When it comes to cycling, highlights include the 12-Hour Cycling Circuit (October), the Can Picafort MTB (January), the Tramuntana Trophy (January), the Palma Trophy (January), the Mallorca Cycling Challenge (January-February), the Levante Cycling Race (March) or the Mallorca 312 (April).

Tennis lovers are obviously in a truly privileged place to play their beloved sport, as Mallorca is the birthplace of Rafa Nadal, who actually opened up the Rafa Nadal Academy in his hometown of Manacor two years ago. As for golf, Mallorca has a handful of fantastic courses, as well as academies where you can learn and improve your swing, such as the Natural Golf Management at Arabella, led by the coach of the Spanish national team, Toni Planells.

NAUTIPARTS
SALES SERVICE RENTALS

WHERE THE FUN STARTS
THE MOST ESTABLISHED WATERSPORTS COMPANY IN MALLORCA

SEA-DOO SEABOB JetSurf ZAPATA

PORTALS NOUS PORT ADRIANO SON BUGADELLES

CALL +34 971 677 730 NAUTIPARTS@YAHOO.COM NAUTI-PARTS.COM

BMCOMPOSITES
STRUCTURAL AND COSMETIC SOLUTIONS

Trusted Since 2005

Gurit AUTHORISED DISTRIBUTOR

The preferred choice of industry professionals worldwide
Superyacht refit & repair specialists

DE EXCURSIÓN

Los meses con temperaturas más suaves son los más apropiados para descubrir los rincones más escondidos de Mallorca a través de sus fascinantes rutas de senderismo. En este ámbito, es especialmente recomendable la Sierra de Tramuntana, declarada Patrimonio de la Humanidad por la Unesco. Esta imponente cordillera se extiende a lo largo de la costa noroeste de la isla, deparando al caminante multitud de senderos y excursiones para todos los gustos y niveles de dificultad. Paisajes espectaculares, rincones llenos de encanto, pueblos pintorescos, caminos de piedra, construcciones centenarias y naturaleza en estado puro es lo que hallará el senderista que decida perderse por la isla. Si lo hacemos entre finales de enero y finales de febrero, podremos disfrutar además del espectáculo único de los almendros en flor, con sus características flores que tiñen de blanco el paisaje.

MERCADOS Y FERIAS

Una manera fabulosa de conocer los pueblos de Mallorca es dejarse caer en ellos los días de mercado, cuando el centro se convierte en un hervidero de gente y productos de la tierra, y podemos adquirir los mejores alimentos y artesanías al mejor precio. Cada pueblo celebra su mercado un día a la semana. Uno de los más destacados es el de Santa Maria, los domingos. Asimismo, a lo largo del año se celebran varias interesantes ferias anuales. Destaca en este punto la *Fira del Fang*, que se celebra en Marratxí en febrero o marzo y se centra en utensilios cerámicos de todo tipo hechos de forma tradicional con barro cocido: ollas, jarrones, vajillas, juguetes, piezas decorativas, etc. Solo pueden participar en la feria los auténticos artesanos ceramistas, lebra cada año en Marratxí con el objetivo de dar a conocer a toda Mallorca el trabajo de los artesanos de la cerámica.

WALKING

The milder months are also wonderful for exploring off-the-beaten-track Mallorca along its fascinating hiking trails. The go-to area is the Sierra de Tramuntana, declared a World Heritage Site by UNESCO. This imposing mountain range stretches along the northwest coast of the island, providing visitors with a multitude of trails and walks for all tastes and levels of fitness. Spectacular landscapes, hidden corners full of character, picturesque villages, stone-lined paths, centuries-old buildings and nature in its purest state are what will be awaiting you. If you head out between late January and late February, you'll also be bowled over by the breath-taking spectacle of the almond trees in blossom, with their characteristic flowers that seemingly whitewash the landscape.

MARKETS AND FAIRS

A fabulous way of discovering Mallorca's towns and villages is on market day, when the main plazas become a hubbub of people and local products, where you can buy the best food and crafts at outstanding prices. Each town holds its own market on one particular day of the week. One of the most outstanding is in Santa Maria, on Sundays. What's more, several fascinating fairs take place throughout the year. Highlights include the *Fira del Fang*, which is held in Marratxí in February/March and focusses on traditional terracotta pieces, such as pots, vases, crockery, toys, ornaments, etc. Only certified ceramic artisans can exhibit at the fair, so it's a great opportunity to see one of the island's most authentic traditions at first hand.

CODE
CODE
CODE-ZERO.COM

Entrevista a Claudia Suárez Neuhaus, RR.PP. y coordinadora de actividades y proyectos de Fundació de Joves Navegants de Balears / Interview with Claudia Suárez Neuhaus, public relations manager and coordinator of activities and projects at the Joves Navegants Foundation

"La náutica enseña a los jóvenes desfavorecidos a trabajar en equipo"

"SAILING TEACHES DISADVANTAGED YOUNG PEOPLE ABOUT TEAMWORK"

TEXTO: BARNAT GARAU / FOTOS: ARCHIVO MNC

FUNDACIÓ DE JOVES NAVEGANTS de Balears lleva 25 años trabajando con jóvenes en riesgo de exclusión social en las Islas Baleares. Lo hace mediante el Sail Training y la navegación terapéutica a bordo de su velero, el Galaxie, donado en 2003 a la Fundación, en el que se embarcan cada año hasta unos 300 jóvenes para disfrutar de varios días de aventuras navegando. Fundada en 1992 por un grupo de trabajadores del sector náutico para combatir la falta de oportunidades que muchos jóvenes tienen para practicar la náutica, Joves Navegants ha ayudado a más de 1.500 jóvenes a encontrar su rumbo en la vida. Navegando, los jóvenes aprenden a trabajar en equipo, a asumir responsabilidades, a conocer la importancia de cumplir con sus tareas, a respetar las jerarquías a bordo, a cuidar de sí mismos y de sus compañeros, en definitiva, a formar una tripulación.

¿Podría explicar en qué consisten los diferentes programas de la Fundación?
Actualmente, realizamos salidas de tres o cuatro días con pernoctas fondeados, donde los jóvenes aprenden nociones básicas de navegación y conocimiento del medio marino Todos tienen que colaborar en las tareas abordo, ayudando en la cocina, con la limpieza etc. y no se permite el uso de los móviles. Este verano hemos hecho dos salidas con jóvenes de la Asociación de discapacitados psíquicos de Calviá (ASDICA), una salida con chicos del Ayuntamiento de Son Servera, y salidas con jóvenes de seis ayuntamientos de Menorca. La idea es que al salir del varadero navegue durante todo el curso escolar.

¿Qué tiene la náutica que pueda ayudar a personas con riesgo de exclusión social?
Desde nuestro punto de vista, la náutica tiene absolutamente todo para ayudar a personas que se encuentran en esta situación. Aprenden una manera diferente de enfocar su tiempo de ocio y a valerse por sí mismos. Se sienten útiles y conocen la importancia que tiene ser parte de un equipo.

THE JOVES NAVEGANTS FOUNDATION (which translates literally as Young Sailors) has been working for twenty-five years with young people at risk of social exclusion in the Balearic Islands. It does so through sail training and sailing therapy aboard its sailboat, the Galaxie, which was donated to the foundation in 2003 and takes out up to three hundred young people each year for several days of sailing adventures. Founded in 1992 by a group of yachting industry workers to fight the lack of opportunities that many young people have when it comes to sailing, Joves Navegants has since helped more than 1,500 people find their way in life.
When sailing, they learn how to work as a team, take on responsibilities, find about the importance of fulfilling tasks, respect the hierarchies onboard, take care of themselves and their companions, i.e. they learn how to form a crew.

Could you tell us a bit about the different programmes run by the Foundation?
We currently go out on three- to four-day sails with nights at anchor, where the young people learn about the basics of sailing and the marine environment. They all have to collaborate with the jobs aboard, help in the kitchen, the cleaning etc. and they are not allowed mobile phones.
This year, we've been out twice with young people from the Calviá Association of People with Intellectual Disabilities, once with youngsters from the town of Son Servera, and several times with young people from six towns in Menorca. The idea is to sail throughout the school year.

What is it about sailing that can help people at risk of social exclusion?

Por lo general, estos jóvenes o bien han abandonado los estudios o su nivel de absentismo es muy alto debido a su falta de motivación. En Joves Navegants les ofrecemos la oportunidad de tener en el mar y la náutica un medio de vida y ayudamos encontrar la manera hacerlo.

¿Desde cuándo trabaja usted en la Fundación y qué motivos le impulsaron a incorporarse a ella?
Comencé como voluntaria y enseguida me enamoré del proyecto. Mi perfil de RRPP y el hecho de colaborar con otro tipo de asociaciones náuticas (soy vocal de la junta directiva de ADN Mediterráneo y colaboradora de la asociación de amigos de L'Alzina) interesó al patronato de la Fundación, que me ofreció realizar la tarea de coordinación.

¿Cuántas personas trabajan o colaboran con la Fundación? ¿Qué cua-

From our point of view, sailing has absolutely everything to help young people in this situation. They learn a different way to focus their leisure time and to fend for themselves. They feel useful and discover the importance of being part of a team. We tend to work with youngsters who have either have dropped out of school or have lost all motivation and are skipping classes all the time. At Joves Navegants we offer them the opportunity to experience a new way of life at sea plus a possible new future choice of work.

How long have you been working for the Foundation and what were the reasons for joining it?
I started out as a volunteer and fell in love with the project straight away. My experience in PR and with other sailing associations (I'm a director of the ADN Mediterráneo sailors' association and I volunteer

lidades hay que tener para formar parte de este equipo?
La lista es larga pero el grueso del equipo está formado por voluntarios y recientemente hemos contratado a uno de ellos para que realice las tareas de patrón. Lo que impulsa los voluntarios es sentir que están ayudando a personas que a lo mejor, no han tenido las mismas oportunidades que los demás y ofrecerlos un nuevo camino.
¿Las cualidades? Querer aportar tu tiempo, contactos y conocimientos a la Fundación. Tenemos abogados, científicos, médicos, funcionarios, ingenieros, trabajadores del mar, etc. La mayoría tenemos titulación suficiente para poder gobernar el Galaxie, aunque éste no es un requisito imprescindible para poder ser voluntario.

¿Qué se siente al comprobar cómo las acciones de la Fundación tienen un impacto positivo en las vidas de personas con nombre y apellidos?
La sensación es indescriptible. Hemos tenido varios casos con chicos que después de participar en un programa de Joves Navegants han decido seguir una vida laboral en el mar.

¿Cuál ha sido el mejor momento en su trayectoria en Joves Navegants? ¿De qué se siente especialmente orgullosa?
Creo que lo mejor aún está por venir. La Fundación ha pasado por momentos difíciles, ya que la crisis económica hizo mella en las donaciones de las cuales vive, y me siento muy orgullosa en participar en el reflote de la misma. El trabajo es enorme pero muy gratificante a nivel personal. Hay momentos de mucho estrés por la responsabilidad que conlleva realizar este tipo de actividad con menores y en conseguir los fondos que es necesario manejar al tratarse de una embarcación de una eslora considerable, pero al ver bajar del Galaxie a cada grupo de chavales... ¡Es como un parto! ¡Se te olvida el dolor! (risas)

¿Cómo se puede colaborar o ayudar a la Fundación? ¿Qué ayudas reciben y por parte de qué entidades?
Toda ayuda es bienvenida. Actualmente hay una larga lista de empresas que colaboran activamente con la Fundación. La lista es larga y me arriesgaré a nombrar a algunos dejando a otros en el tintero, pero la ayuda de STP o el Club de Mar, sin ir más lejos, es muy importante para nosotros. Ahora saldremos al varadero, donde algunas empresas como Nautipaints cuidarán de poner el casco al día, a la vez que sus trabajadores en prácticas podrán aprender a realizar este trabajo que en otro tipo de barcos ha de ser impecable. Jotun y Pinmar son otras dos empresas que no dudan en donarnos materiales cuando los necesitamos.
Tenemos un Génova nuevo, donado por el Saudade y adaptado por North Sails a coste cero. La empresa organizadora de la Superyacht Cup cada año hace una generosa donación y los barcos que participan siempre nos ofrecen material.
Este año, la Asociación de Empresas Náuticas de Baleares (AENIB) nos ha galardonado por nuestra labor social, y cada vez que precisamos algo, lo solicitamos a través de su secretaría y las empresas interesadas se ponen en contacto con nosotros para colaborar.
La Fundación la Caixa, nos ha dado una cantidad de dinero que nos ha servido para terminar de cuadrar los números de la actividad que hemos realizado en Menorca y hemos solicitado una pequeña subvención a la Conselleria de Joventut del Govern Balear. Son pequeños granitos que van formando poco a poco nuestra montaña. Lo importante es que la Fundación ha cogido un viento portante muy interesante que nos ayudará a culminar nuestro rumbo al 2018 sin perder arrancada para el 2019.

with the historical llaut L'Alzina) was noted by the board of trustees of the Foundation, who offered me the job of coordinator.

How many people work or volunteer at the Foundation? What qualities do you need to form part of the team?
The list is very long, most of the team is made up of volunteers and we recently contracted one of them as a skipper.
The qualities? Wanting to contribute your time, contacts and knowledge to the Foundation. We have lawyers, scientists, doctors, civil servants, engineers, sailors, etc. Most of us have enough qualifications to steer the Galaxie, although this isn't an essential requirement for being a volunteer.

What does it feel like to see how the Foundation impacts the lives of real people?
There are no words to describe the feeling. We have had several cases of youngster that after participating in one of the Joves Navegants´ programmes have decided to work in a sea orientated job.

What has been the best moment in your time at Joves Navegants? What do you feel especially proud of?
I think the best is yet to come. The Foundation has been through some bumpy times, as the economic crisis took its toll on the donations off which it lives, and I feel very proud to have played a role in getting it back afloat. The work is tough but very rewarding on a personal level. There are moments of major stress because of the responsibility involved in carrying out this type of activity with young people, as well as running a 21-metre boat, but when you see a group of youngsters getting off the Galaxie... It's like giving birth! You forget about the pain! (laughs).

How can someone volunteer for or help the Foundation? Does Joves Navegants get any subsidiaries from anywhere?
All help is welcome. There's currently a long list of companies that collaborate actively with the Foundation. The list is long, and I don't want to risk leaving anyone out, but the help of STP or Club de Mar, without going any further, is very important for us. Now we're going into the shipyard, we have to mention companies such as Nautipaints, who'll be tidying up the hull. This is also beneficial for their trainees, as they can learn how to do this job that on other types of yachts has to be impeccable. Jotun and Pinmar are two other companies that willingly donate materials when needed.
We have a new genoa, donated by Saudade and adapted by North Sails for free. The company that organizes the Superyacht Cup donates generously each year and the regatta boats are always offering us material.
This year, the Balearic Association of Yachting Companies has acknowledged us for our social outreach work. And now, whenever we need something, we ask them to tell their member companies, who then get in touch to help us out.
The La Caixa Foundation gave us a donation that helped us out with the activities in Menorca, and we've recently applied for a small grant from the Department of Youth Affairs of the Balearic Government. Every little bit helps! The important thing is that the Foundation is making headway this year and we won't be left high and dry in 2019.

FERDINAUTIC

GENERADORES | SISTEMAS ELÉCTRICOS Y DE REFRIGERACIÓN

1990 2015 25 AÑOS

Desde 1990 VENTA Y SERVICIO TECNICO

www.ferdinautic.com
ferdinautic@ferdinautic.com

INSTALACIONES Y MANTENIMIENTO

KOHLER SERVICIO OFICIAL

CONDARIA SERVICIO
DOMETIC group

AIRE ACONDICIONADO
Condaria
CLIMMA
Cruisair
Dometic

GENERADORES
KOHLER MALLORCA
PAGURO 4000
DINAMICA

REFRIGERACIÓN
U-LINE
frigoboat
RARITAN
WAECO
Isotherm

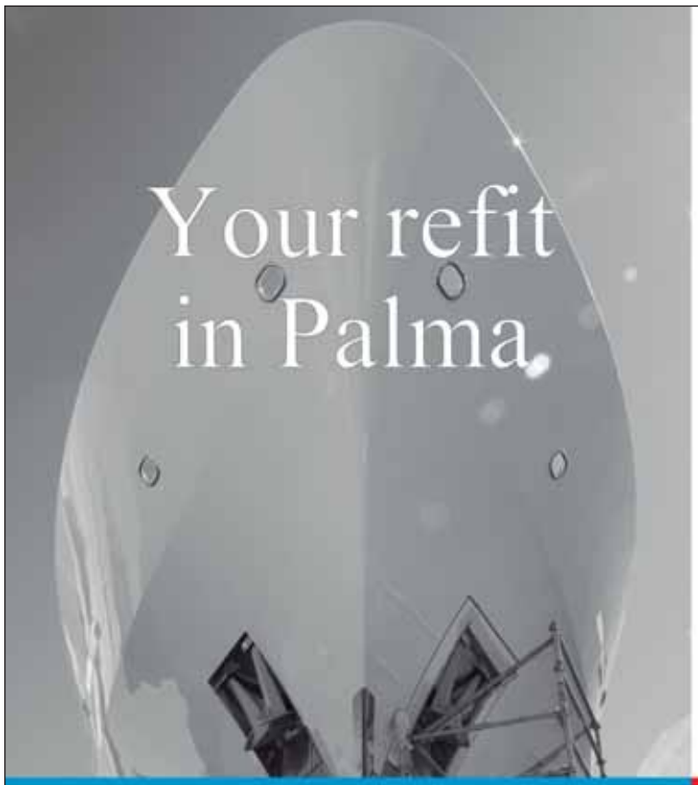
HÉLICES PROA-POPA
MAX POWER
MAXWELL
Lofrans'

SISTEMAS HIDRÁULICOS
bezenzoni

DESALINIZADORAS
Idromar
Sea Recovery
AQUA-BASE

BOMBAS Y SANITARIOS
calpeda
SANGIINETI
GIANNESCHI
TECMA by THETFORD
GIANNESCHI service

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



Marine Services

- ✓ Workshop within STP
- ✓ Metal works
- ✓ All fluid & plumbing systems
- ✓ Haul out works
- ✓ Shaft, propeller & bearing service
- ✓ Thruhull, seacocks, steering systems
- ✓ Antifouling applications & bottom treatments
- ✓ Project/refit management
- ✓ TPA Temporary Import (exempt VAT) and yacht agency services
- ✓ Material supplies

GIANNESCHI · calpeda · Rheinstrom · EXIT · bem · ISO TUBI · mic · SEPAR FILTER · OCEANAIR · LEWMAR · MAX PROP · SPURS · PSS SHAFT SEALS · multiplex

PALMAFITS

PALMAWATCH

www.palmafits.com - info@palmafits.com Office: +34 871 932 249 www.palmawatch.com - info@palmawatch.com

Santa Catalina, el barrio de pescadores más 'in' de Mallorca

SANTA CATALINA, THE COOLEST FISHING NEIGHBOURHOOD IN MALLORCA

TEXTO: BERNAT GARAU / FOTOS: ARCHIVO MNC

HOY EN DÍA, es uno de los barrios de moda de la capital balear, y está plagado de bares y restaurantes para salir a pasarlo bien y disfrutar de la maravillosa oferta gastronómica que ofrece Palma. Pero no siempre fue así. Antiguamente, Santa Catalina no pertenecía a Palma, sino que se arracimaba al otro lado de las antiguas murallas que rodeaban la ciudad. Se trataba de un arrabal popular poblado por trabajadores y gente humilde, que trabajaba o bien en labores relacionadas con el mar o bien en las fábricas que abundaban en el

SANTA CAT, as it's affectionately known, is one of the trendiest neighbourhoods in the Balearic capital right now and is packed with bars and restaurants to soak up the Palma nightlife or savour some wonderful food. But it wasn't always like this. In the past, Santa Catalina didn't actually belong to Palma, but was perched beyond the old walls that surrounded the city. It was a working-class outpost populated by humble people who worked either on the sea or at the many factories

arrabal. Este pasado se refleja en nombres de calles como Fábrica, Industria, Anzuelos, Almadraba, Plaza de la Navegación, etc. Aunque el término "catalinero" era utilizado de forma despectiva por los burgueses que vivían dentro del perímetro de las murallas, los habitantes de este humilde barrio destacaron a lo largo de la historia. El Archiduque Luis Salvador de Austria dejó escrito que los mejores marineros de Mallorca se podían encontrar en Santa Catalina, que hasta la construcción del Paseo Marítimo a mediados del siglo XX disfrutaba de un acceso directo al mar. En la desaparecida playa de El Jonquet era habitual la estampa de las velas secándose al sol y las humildes embarcaciones tradicionales de pescadores fondeando en sus aguas. El barrio también dio más marinos mercantes que cualquier otra ciudad española, y no eran poco frecuentes las tripulaciones compuestas enteramente de "catalineros" en los barcos que cubrían rutas por todo el mundo, desde África hasta América, pasando por el Mar del Norte y, por supuesto, el Mediterráneo. Además, en Santa Catalina abundaban los maestros carpinteros y los astilleros, que fabricaron todo tipo de embarcaciones hasta bien entrado el siglo XX.

that abounded outside the city as such. This past is reflected in weird and wonderful street names such as Fábrica (Factory), Industria (Industry), Anzuelos (Fish Hooks), Almadraba (Tuna Fishing), Plaza de la Navegación (Navigation Square), etc. Although the term *catalinero* was used in a derogatory way by the bourgeois who resided within the city walls, the inhabitants of this unassuming neighbourhood have always played key roles in history. The Archduke Ludwig Salvator of Austria wrote that the Mallorca's best sailors could be found in Santa Catalina, which until the construction of the Paseo Marítimo in the mid-20th century boasted direct access to the sea. On the long-gone El Jonquet beach, it was commonplace to see sails being dried in the sun and traditional fishing boats bobbing about on the water. The neighbourhood was also the cradle of more merchant sailors than any other Spanish city and there would often be crews composed entirely of *catalineros* on ships covering routes all over the world, from Africa to America, the North Sea and, of course, the Mediterranean.

Ha pasado ya un siglo de la integración de Santa Catalina en Palma gracias al derribo de las murallas, de las que quedan algunos vestigios, como la antigua torre de vigilancia de Es Baluard, que ahora acoge el museo de arte contemporáneo más importante de isla y que puede contemplarse desde las terrazas de los bares y restaurantes de moda de Santa Catalina. Como las del Hostal Cuba, un boutique hotel enclavado en un encantador edificio modernista que cuenta con un elegante y para nada prohibitivo restaurante, además de una deliciosa azotea con Sky Bar y vistas al puerto y a buena parte de la ciudad, con la imponente Catedral presidiendo la estampa.

En esa misma calle, la Avenida Argentina, que delimita este barrio y marca su frontera con el casco antiguo, obtenemos una buena muestra de las variada oferta que esconde Santa Catalina, no en vano denominada “el nuevo Soho balear” por el El País, el periódico más importante de España. Sin ir más lejo, encontramos el bohemio bar Soho, ideal para tomar un cóctel y donde podemos entretenernos jugando con las consolas de videojuegos antiguas que pone a disposición de sus clientes; el informal Horapa, donde podemos degustar platos thai en su terraza; el concurrido Aquanauta, un mexicano muy de moda, y la animadísima discoteca Kaelum, que destaca por sus excelentes djs y por haber inventado y puesto de moda entre los jóvenes palmesanos el ‘Tardeo’, es decir, la moda de salir de fiesta los sábados por la tarde. Y es que a partir de las cuatro

What’s more, Santa Catalina was home to carpentry workshops and shipyards, which built all types of boats well into the twentieth century.

It’s been a century since Palma embraced Santa Catalina into the city after the demolition of the walls. In fact, you can still see some remains of them, such as the Es Baluard watchtower (now home to the island’s most important contemporary art museum) while sitting on the terraces of Santa Cat’s chic bars and restaurants. These include the Hostal Cuba, a boutique hotel in a stunning modernist building with an elegant and surprisingly affordable restaurant, as well as a fantastic sky bar with views of the marinas and much of the city, with the majestic Cathedral commandeering the skyline.

On the same street, Avenida Argentina, which delimits this neighbourhood and marks its border with the old town, there’s a great sample of what you can expect in Santa Cat, not surprisingly nicknamed "the new Balearic Soho" by El País, Spain’s most important newspaper. Fittingly enough, one of the highlights on this strip is the bohemian Soho Bar, ideal for a cocktail and a quick play on the old-school video game consoles. Other must-visits are the laid-back Horapa, where you can savour some great Thai dishes on its terrace, the ever-popular Aquanauta, a very fashionable Mexican restaurant, and the buz-

de la tarde, cualquier sábado encontraremos en este barrio el ambiente propio de cualquier viernes de madrugada, pero a plena luz del día, con todas las discotecas y bares de copas de Santa Catalina a pleno rendimiento, con Kaelum como epicentro.
El 'tardeo' es sin duda una experiencia que vale mucho la pena conocer, pero para redondear la jugada, lo mejor es empezar a mediodía tomando un vermú y picando algo. La mejor opción para ello es el Mercado de Santa Catalina, que los sábados a mediodía es un verdadero hervidero de jóvenes y no tan jóvenes que se reúnen en torno a los puestos de mercado reconvertidos en bares de tapas. Allí, entre pescaderías, charcuterías y fruterías podemos, además de degustar los productos más frescos, recrearnos en el fabuloso ambiente que se crea los fines de semana en el mercado de alimentos más antiguo de Palma, cuyo edificio actual data de los años 20. Su actual oferta gastronómica es amplia y deliciosa: desde las tapas y platos más típicamente mallorquines al sushi, pasando por deliciosas paellas, refrescantes ostras y mariscos y bocadillos de todo tipo. Al salir del mercado, enclavado en pleno centro de Santa Catalina, si caminamos hacia el mar nos encontraremos con la calle Sant Magí,

zing Kaelum club, famous for its excellent DJs and for having invented the latest fashion among Palma's hip and trendy: the so-called *tardeo*, which is basically all about going out on a Saturday afternoon. So, from around four in the afternoon on any Saturday of the year, you'll come across an atmosphere more typical of four in the morning. But everything in broad daylight, and you'll see how all Santa Cat's clubs and bars are full to bursting, with Kaelum as the epicentre.
Tardeo is undoubtedly an experience well worth discovering, but the best way to kick it off is with a martini and some tapas earlier in the afternoon. The best option for this is Santa Catalina Market, which on Saturday lunchtime is a real hive of young and not so young people gathered around the market stalls converted into impromptu tapas bars. Among the stalls selling fish, cold meats and fruits, you can taste sublimely fresh products and soak up the weekend atmosphere of Palma's oldest food market, currently housed in a building that dates back to the 1920s. The delicious culinary delights available range from tapas and quintessential Mallorcan dishes to

el meollo del 'Tardeo' y una de las calles con más animación nocturnade Santa Catalina, con pubs y bares variados como el Habana, el Brooklyn o el emblemático Lisboa, que además programa regularmente música en vivo. Estos desenfrenados locales conviven con una oferta gastronómica variada y de calidad, con restaurantes como el Nola, especializado en comida tradicional de Nueva Orleans; el I Love Japo, un encantador japonés con una decoración muy auténtica; el Piruw, un peruano donde podemos degustar sabrosos ceviches, o el Dinner, una socorrida hamburguesería decorado como una auténtica cafetería americana de los años 50 que abre hasta altas horas de la madrugada.

A mitad de calle encontraremos una calle empedrada. Si nos dejamos llevar y la seguimos, nos toparemos con uno de los secretos mejor guardados de Santa Catalina: el Jonquet, el núcleo del barrio antiguo de pescadores, con encantadoras casas, mágicos recovecos y unas vistas privilegiadas de la Bahía. Allí, unos antiguos molinos de viento albergan dos de las discotecas alternativas más 'in' de Palma: la Sala Luna y el Sabotage.

Si preferimos un plan más tranquilo, no tenemos más que alejarnos de la costa y remontar alguna de las callejuelas de Santa Catalina perpendiculares al mar, deteniéndonos a contemplar la pintoresca arquitectura del barrio, lleno de casas bajas de estilo modernista construida por mallorquines tras regresar de Cuba, donde muchos fueron a enriquecerse a finales del siglo XIX y principios del XX.

Por ejemplo, podemos tomar la calle de la Pursiana, donde nos toparemos con una atrevida y deliciosa propuesta, Gin Burger, un infor-

sushi, delicious paellas, refreshing oysters, wonderful seafood and baguettes of all kinds.

When you leave the market, nestled in the heart of Santa Catalina, head towards the sea and you'll get to Calle Sant Magí, the hub of *tardeo* and one of the neighbourhood's liveliest streets, with bars as varied as Havana, Brooklyn or the emblematic Lisbon, which also regularly holds live concerts. These vibrant watering holes sit alongside some amazing restaurants, including Nola, specialising in traditional Cajun and Creole food; I Love Japo, a Japanese delight with a very authentic decor; Piruw, a Peruvian where you can savour some tasty ceviches, or The Diner, a very popular burger bar decorated like a 1950s American diner and which stays open into the early hours of the morning.

Halfway down Sant Magí, you'll suddenly see a cobbled street on a slope. Head up there and you'll come across one of Santa Cat's best-kept secrets, El Jonquet, the core of the old fishing quarter with picture-postcard houses, magical hidden corners and outstanding views over Palma Bay. And two of the former windmills here are home to Palma's most alternative clubs: La Luna and Sabotage.

If you're after something a bit quieter, just head away from the coast to some of the streets perpendicular to the sea. And make sure you take your time to admire Santa Cat's wonderful architecture, which features low-level modernist houses built by Mallorcans after they came back from Cuba, where many went in the late 19th and early 20th centuries to make their fortune.

mal restaurante especializado, como su nombre indica, en hamburguesas y gin tonics, dos conceptos que casan sorprendentemente bien. Muy cerca encontramos una de las trattorias italianas más auténticas de Palma: Il Tano destaca por sus deliciosas pizzas elaboradas con horno de piedra y una masa inigualable, además de sus pastas y aperitivos italianos, como la imprescindible 'burrata'.

Si seguimos alejándonos del bar encontraremos otro de los epicentros de Santa Catalina. La calle Fàbrica es una agradable vía peatonal plagada de bares y restaurantes de todo tipo, como el Hórreo Veinti3 (cocina gallega), el Diecisiete Grados (carnes al carbón), el Mig i Mig (tapas), el Jaipur Tandoori (cocina india), el Tanto Amore y La Bottega di Michele (italianos), el Pintxo Pintxo Gorgorito (pinchos vascos) o, después de cruzar la calle Comte de Barcelona, en el tramo de Fàbrica que ya no es peatonal, el Patrón Lunares, una atractiva cantina con una carta moderna y centrada en los productos marinos y una decoración de lo más auténtica.

Los amantes de la cerveza artesana también tienen su sitio en Santa Catalina, aunque para ello hay que alejarse un poco más del mar. En bares como Atomic Garden, La Forja o Beershooter podremos degustar cervezas de todo el mundo. En la calle Caro, la paralela a Fàbrica, la cervecería Tramuntana ofrece, además de cervezas internacionales, una muestra más que representativa de las mejores cervezas artesanas hechas en Mallorca.

A su lado, el restaurante Naan Street Food ofrece una original selección de especialidades de comida callejera de todo el mundo, desde tacos mexicanos a pollo yakitori. En esa misma calle, los amantes del teatro y el humor no pueden abandonar Santa Catalina sin entrar a ver algún espectáculo de improvisación teatral, 'sketches' o monólogos en la Sala Trampa, todo un templo de la comedia en Palma. Da igual si no entendemos del todo bien el idioma: vale la pena pagar su económica entrada y dejarse llevar por la magia y el sentido del humor de los excelentes actores, monologuistas y sobre todo improvisadores que actúan en esta sala cada martes, jueves, viernes y sábado a partir de las ocho de la tarde.

For example, if you take Calle Pursiana, you'll come across the wonderful Gin Burger, which as its name suggests specialises in burger and G&Ts, two concepts that pair surprisingly well. Nearby is one of Palma's most authentic Italian trattorias, Il Tano, famous for its delicious pizzas baked in a stone oven and with an unrivalled base. What's more, it also serves excellent pastas and Italian appetisers, such as the essential burrata.

And just a tiny bit further inland is another of Santa Cat's epicentres. Calle Fábrica is a delightful pedestrian street lined with bars and restaurants of all kinds, such as Hórreo Veinti3 (Galician cuisine), Diecisiete Grados (charcoal-grilled meats), Mig i Mig (tapas), Jaipur Tandoori (Indian cuisine), Tanto Amore and La Bottega di Michele (both Italian), and Pintxo Pintxo Gorgorito (Basque tapas). And if you cross over Calle Comte de Barcelona, on the stretch of Fábrica that's no longer pedestrian, Patrón Lunares is an attractive and authentically-decorated restaurant with a modern menu focussed on seafood dishes.

Craft beer lovers will also enjoy Santa Catalina, although for this you'll have to head back towards the sea. Bars such as Atomic Garden, La Forja or Beershooter serve beers from all over the world. On Calle Caro, parallel to Fábrica, the Cerveceria Tramuntana offers international beers and a great selection of Mallorca's best craft beers.

Next door is the Naan Street Food restaurant, which dishes up an original selection of street food specialities from all around the world, ranging from Mexican tacos to Yakitori chicken. On the same street, lovers of theatre and humour should definitely not leave Santa Catalina without going to see some improvisation, sketches or monologues at Sala Trampa, a veritable temple of comedy in Palma. Even if you don't understand the language very well, it's well worth paying the entrance fee to enjoy the magic and sense of humour of the excellent actors, stand-up comedians and especially improvisers who perform here every Tuesday, Thursday, Friday and Saturday from 8 pm.

¿Qué es Bitcoin y por qué es valioso para la industria náutica?

WHAT IS BITCOIN AND WHY IS IT VALUABLE TO THE SAILING INDUSTRY?

TEXTO: CARLOS DOMENICI / FOTOS: ARCHIVO MNC

BITCOIN Y EL "BLOCKCHAIN". ¿Se imagina una tecnología que le permita tener control total sobre su dinero? ¿Una manera en la que su riqueza no podría ser manipulada por nadie más que usted? Esa tecnología se llama "blockchain" (cadena de bloques) y es la base principal del mundo de las criptomonedas.

El blockchain es, sencillamente, una red digital descentralizada que mantiene un registro de todas las transacciones que tienen lugar a través de una red "peer-to-peer" (de una persona a otra). Ponga en perspectiva Wikipedia. En el blockchain, los clientes pueden cambiar la base de datos de la misma manera que los usuarios de Wikipedia, con permisos asociados, pueden proporcionar o alterar información sobre un tema específico. Es esencialmente lo que se denomina una plataforma descentralizada. No obstante, hay administradores que se aseguran de que todo funcione correctamente además de gestionar las actualizaciones, la seguridad en los ataques cibernéticos y muchos más.

Entonces, ¿qué es Bitcoin (BTC)? El blockchain funciona gracias a la "extracción" de criptomonedas como BTC. Los "mineros" resuelven complejos algoritmos y a cambio reciben un incentivo; BTC, por ejemplo. Estos algoritmos ayudan a que la cadena de bloques crezca y sea más segura. Una buena manera de imaginar la cadena de bloques es mirar una secuencia de ADN compuesta de diferentes bloques. Cada bloque de esta secuencia contiene la información de unas 500 transacciones y dispone de un número de identificación para poder encontrarlo en la cadena. Estos algoritmos resueltos por los "mineros" es lo que asegura que los bloques no puedan ser accedidos por los hackers. De hecho, lo más interesante de esta tecnología es la seguridad. ¿Se podría hackear uno de estos bloques para obtener información de las transacciones? Bueno, se puede, pero es extremadamente difícil. La única forma de leer y robar la información de un bloque es recorrer toda la cadena hasta encontrar ese bloque. En este momento, existen casi 600.000 bloques en la cadena de bloques de BTC. Si quisieran ver la información dentro del bloque 100.000, tendrían que pasar por todos los

BITCOIN AND THE BLOCKCHAIN. Could you imagine a technology that let you have total control over your money? A way in which your wealth could not be manipulated by anyone but you? That technology is called blockchain and it is based in the world of cryptocurrency.

The blockchain is, quite simply, a digital, decentralized network that keeps a record of all transactions that take place across a peer-to-peer network. Take into perspective Wikipedia. In the blockchain, clients can change the data base in the same way Wikipedia users, with associated permissions, can provide or alter information about a specific topic. It is essentially what is referred to a decentralized platform. Nonetheless, there are administrators who make sure everything runs correctly and they manage updates, security over cyber-attacks and many more.

So, what is Bitcoin (BTC)? The blockchain works thanks to the mining of cryptocurrencies, like BTC. "Miners" solve complicated algorithms and in exchange they receive an incentive; BTC for example. These algorithms help the blockchain to grow and be more secure. A good way to imagine the blockchain is to look at a DNA string made up of different blocks. Each block contains the information of about 500 transactions and has an identification number to be able to identify it in the chain. These algorithms solved by miners is what makes them safe from being accessed by hackers. The interesting part is the security of the chain. Could you hack into one of these blocks to attain information of the transactions? Well, you can, but it is extremely hard. The only way to read and steal the information of a block is to go through all the chain until you find that block. Right now, there are nearly 600.000 blocks in the BTC blockchain. If you want to see the information inside the 100.000 block, you would have to go through the

mación dentro del bloque 100.000, tendrían que pasar por los otros 500.000 bloques que tiene delante, y créanme, no es fácil. Esto genera una tecnología segura y anónima que es muy interesante tanto para desarrolladores como para todos nosotros que precisamos de seguridad.
La moneda virtual BTC tiene gran cantidad de usos, pero el más común es utilizarla como forma de pago. De hecho, hoy en día, se pueden comprar prendas, ordenadores e incluso comida con ella. A principios de este año, en el Miami Yacht Show, muchos yates fueron comprados con BTC y otras criptomonedas. Por ejemplo, el M90 Panacera se vendía por 900 BTC. Cada blockchain tiene su propia criptomoneda y funcionan de diversas maneras, lo que hace que sea una buena oportunidad para que surjan nuevas tecnologías de la cadena de bloques.

CRIPTOMONEDAS Y EL CORRETAJE DE YATES

Uno de los pioneros en las criptomonedas fue Denison Yacht Sales. Ya en noviembre de 2014 anunciaron que aceptarían Bitcoin como moneda para poder comprar sus yates. Aunque el blockchain estuviera aun dando sus primeros pasos, atraería a muchos clientes de todo el mundo para negociar los precios de sus barcos. El presidente Bob Denison dijo que creía que en el futuro muchos más corredores ofrecerían BTC como opción monetaria. "Las empresas deberían estar dispuestas a hacer todo lo posible para que las

La usabilidad, la seguridad y la libertad que proporcionan estas monedas, es algo que la humanidad ha estado necesitando desde la invención de Internet. / *The usability, security and freedom these currencies provide, is something which humanity has been in dire need since the invention of the internet.*

500.000 blocks in front, and trust me, it is not easy. This generates a safe and anonymous technology which is appealing for developers and all of us who require security.
The virtual coin BTC has many uses, but the most common is to use it as a way of payment. In fact, today, you can buy clothes, computers and even food with it. Earlier this year, at the Miami Yacht Show, many yachts were bought with BTC and other cryptocurrencies. For example, the M90 Panacera was retailed at 900 BTC. Every blockchain has its own cryptocurrency and they work in different ways, which makes it a good opportunity for new technologies to emerge from the blockchain.

CRYPTOCURRENCIES AND YACHT BROKERAGE

One of the earliest adopters of cryptocurrencies was Denison Yacht Sales. They announced back in November 2014, that they would start accepting Bitcoin as currency to purchase their yachts. Even

transacciones sean más sencillas para todos los clientes", reforzó.
Tommaso Chiabra de Royal Yacht Brokers también adoptó la idea de ofrecer a los clientes la opción de utilizar Bitcoin. "Cuando se trata de la industria del lujo, la mayoría de los clientes apuran sus decisiones hasta el último minuto, especialmente con respecto a los alquileres de yates y la planificación de sus vacaciones. Mediante el uso de criptomonedas, pueden enviarnos sus fondos virtualmente de inmediato para que podamos satisfacer sus necesidades y preferencias para que puedan comenzar a disfrutar de su alquiler tan pronto como lo deseen", dijo Chiabra.
Fraser, líder de mercado en el mundo del corretaje, también está considerando la tecnología emergente de criptomonedas para ser utilizada como medio de pago, sin embargo, la compañía no las está aceptando actualmente debido a la alta fluctuación de Bitcoin y otras monedas, que aún no ofrecen seguridad para transacciones de alto nivel. El CEO de Fraser, Raphael Sauleau, explicó el punto de vista de la compañía sobre el tema: "Esto es algo que estamos considerando y trabajando con nuestros bancos para incorporar [Bitcoin] a nuestro sistema de pagos en algún momento en el futuro". Su esperanza es que las criptomonedas se estabilicen al cabo del tiempo, ya que las recientes noticias sobre el blockchain han hecho que su valor suba extremadamente rápido, lo que fue completamente insostenible y rápidamente corrigió su valor en una recesión.
No hay necesidad de decir que las monedas virtuales pronto cambiarán notablemente la economía como la conocemos. La usabilidad, la seguridad y la libertad que proporcionan estas monedas, es algo que la humanidad ha estado necesitando desde la invención de Internet. Todavía es una tecnología prematura; sin embargo, estoy completamente seguro de que está revolucionando el mundo a mejor.

* Para más noticias y detalles sobre criptomonedas visite coinnoob.com

though it was an early stage for the blockchain technology, it would still attract many clients from all over the world to negotiate prices for their boats. The president Bob Denison said that he beliefs many more brokers in the future will also offer BTC as currency option. “Firms should be willing to go out of their way to make transactions easier for all clients” he reinforced.
Tommaso Chiabra of Royal Yacht Brokers also embraced the idea of providing the clients the option to use Bitcoin. “When it comes to the luxury industry, most clients are last-minute in their decisions especially regarding yacht charters and planning their holidays. By using cryptocurrency, they can send us their funds virtually immediately so that we can meet their needs and preferences and they can start their charter as soon as they wish” Chiabra said.
Fraser, a market leader in the brokerage world is also considering the arising technology of cryptocurrencies to be used as a form of payment, however, the company is not currently accepting them due to the high fluctuation of Bitcoin and other cryptocurrencies, which do not offer security for high-level transactions yet. Fraser’s CEO Raphael Sauleau explained the company’s view on the topic: “This is something that we are looking at and are working with our banks to incorporate [Bitcoin] into our payments system at some point in the future.” His hope is to wait for cryptocurrencies to stabilize since the recent news about cryptocurrencies have made their value rise extremely fast which was completely unsustainable and quickly corrected its real value in a recession.
There is no need to say that cryptocurrencies will soon change the economy as we know it. The usability, security and freedom these currencies provide, is something which humanity has been in dire need since the invention of the internet. It is still a premature technology; however, I am completely confident it is revolutionizing the world to improve it.

* For more news and details about cryptocurrencies visit coinnoob.com

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

Autoritat Portuària de Balears

www.portsdebalears.com

El discreto encanto de las barandillas de Palma

EN MUCHAS OCASIONES, vamos caminando por las calles tan absortos en nuestros pensamientos que no nos apenas nos fijamos en los pequeño tesoros que la ciudad pone ante nuestros ojos. Un buen ejemplo de ello son las preciosas y variopintas barandillas que adornan algunas de las ventanas y balcones de Palma. Para dejar constancia de este patrimonio, el arquitecto palmesano Luis Moranta ha recorrido la ciudad, cámara en mano, a lo largo de varios años en busca de aquellos edificios de planta baja o planta y piso construidos durante los primeros compases del siglo XX que responden a una tipología definida y a los que lo que principalmente les otorga una característica diferencial, un detalle singular y personal, son precisamente sus barandillas en las ventanas de planta baja y en el balcón del primer piso.

El resultado de este trabajo casi de coleccionismo fotográfico es la exposición 'Las barandillas de Palma', que puede verse en C/ Can Oliva, 10, donde se ubica la sede de la asociación ARCA, que vela por el patrimonio histórico, etnológico, arquitectónico, material e inmaterial de toda la isla, desde el más espectacular hasta el más humilde.

La muestra consta de una selección de las 9.000 fotografías de barandillas recopiladas por Moranta y perfectamente clasificadas por calles y barriadas, centrándose en viviendas de menor volumen edificado, ya que la dinámica del crecimiento urbano favorece la sustitución de estos pequeños edificios por otros de nueva planta con una composición estética que se encuentra bien lejos de la calidad sobria del edificio derribado, según sus palabras.

En este sentido, las barandillas seleccionadas para esta exposición pertenecen a casas originalmente de gente trabajadora de barrios que crecieron cerca de fábricas, como es el caso de Santa Catalina, y creadas por herreros que disponían de un catálogo de elementos que iban combinando estéticamente. Los elementos que integran las barandillas son diversas pletinas de hierro, algunas entorsilladas, trabajadas en frío normalmente unidas con pernos o remaches y que raramente se soldaban. Normalmente se añadían elementos ornamentales de flores. Y es que "las barandillas han marcado una época en el acabado exterior de muchas fachadas de Palma, de la misma manera que la baldosa hidráulica marcó el acabado interior", explican desde ARCA, entidad que aboga por "poner en valor unos elementos que otorgan personalidad a nuestras barriadas" y que son "un fragmento de nuestro paisaje urbano, un elemento cultural de una historia que va avanzando y que demasiadas veces va borrando las huellas del pasado", señalan. "Realmente es un patrimonio, el de las barandillas, que llega al sentimiento de la gente. Hay un vínculo afectivo que tiene que ver con el paisaje de la ciudad y vale la pena luchar por poner en valor y conseguir su protección", aseguran desde ARCA.

The discreet artistry of Palma's balconies

MORE OFTEN THAN NOT, we hurry through the streets so absorbed in our thoughts that we barely notice the little treasures that the city cherishes. A perfect example of this is the intricate and eclectic mix of railings that adorn some of the window frames and balconies in Palma. To make a record of this heritage, the Palma-born architect Luis Moranta spent years walking around the city, camera in hand, in search of early-twentieth century buildings with one unique feature in common: railings on street-level windows and on balconies above ground floor.

The result of this photo collection is the exhibition 'Las balustrades de Palma', which can be seen at the headquarters of ARCA (C/ Can Oliva 10, Palma), an association that safeguards the island's historical, ethnological and architectural heritage, whether material or immaterial, including everything from the most spectacular to the most unassuming.

The exhibition showcases a selection of the 9,000 photos of balconies taken by Moranta and perfectly classified into streets and neighbourhoods, which he says focusses on smaller buildings, as "current urban growth tends to replace them with modern-looking constructions that ignore the humble qualities of the demolished building".

As a result, the railings and balconies selected for this exhibition belong to houses in working-class neighbourhoods that sprouted up near factories, as is the case of Santa Catalina, and created by blacksmiths who would use a series of elements to form into aesthetically-pleasing creations. These elements tended to be wrought iron mounting plates, either screwed together or attached with bolts or rivets, and rarely welded. Ornamental flower-related elements were then usually added.

As an ARCA representative says, "railings and balconies marked an era in the exterior appearance of many facades in Palma, in the same way that cement tiles dominated interior design". Talking further about the association, he says that "ARCA advocates a focus on elements that bestow personality to our neighbourhoods, as they're a fragment of our urban landscape and a cultural component of a history that are rapidly disappearing, with a present that's wiping out traces of the past".

He adds that "balconies and railings are a legacy that means a lot to people. There's an emotional bond that is linked to the cityscape itself, so it's worth fighting to highlight their importance and ensure their protection".

THE BEST MOORING, PRICE AND SERVICE IN THE CENTRE OF PALMA

- Client-friendly marina & total privacy
- In the heart of Palma
- Professional team
- Personalized Concierge Service

NEW FACILITIES

- More comfortable and functional facilities
- 200 moorings of up to 50m
- Better security system
- Environmentally friendly

IPM GROUP
BE ONE OF US
www.group-ipm.com

Contact us! t. + 34 664 002 269
comercial@group-ipm.com

MARINA
PORT DE MALLORCA

portdemallorca.com

La revolución de las papeleras marinas

THE SEABIN REVOLUTION

TEXTO: BERNAT GARAU / FOTOS: ARCHIVO MNC

EL CUIDADO Y LIMPIEZA del litoral y el fondo marino es una prioridad para una isla como Mallorca, famosa en el mundo entero por la calidad y transparencia de sus aguas. Limpias, calmadas y cristalinas, son ideales para el baño y el buceo y atraen cada año a numerosos visitantes procedentes de todo el mundo.

No es casualidad que sea Mallorca el lugar en el que han sido concebidas las ingeniosas papeleras marinas de Seabin Project. Se trata recipientes flotantes que recogen basura del mar gracias a un mecanismo parecido al que se utiliza para la recogida de hojas y residuos flotantes en las piscinas. Con forma de papelera, los recipientes están dotados de un filtro que va bombeando agua, devolviéndola limpia al mar. Las papeleras de Seabin Project capaces de limpiar todo tipo de residuos flotantes, como plásticos, papel, aceite, combustible y detergente.

En palabras del equipo de Seabin Project, "es un dispositivo de interceptación de desechos flotantes y una revolución en la tecnología de limpieza marina, y ayuda a crear océanos más limpios y con una vida marina más saludable, además de prevenir y educar en torno al problema de la contaminación marina".

La iniciativa surgió hace tres años por dos australianos afincados en

KEEPING THE COASTLINE and the seabed clean is a key priority for an island such as Mallorca, world-famous for the quality and transparency of its waters. Clean, calm and crystal-clear, they're ideal for bathing and diving, each year attracting millions of visitors from all over the world.

So, it's no coincidence that Mallorca is the birthplace of the ingenious marine rubbish bins designed by the Seabin Project. The Seabin is a floating container that collects waste in the sea thanks to a mechanism similar to the one used for collecting leaves and floating debris in swimming pools. In the shape of a rubbish bin, the containers are fitted with a filter that pumps clean water back into the sea. Seabins are capable of cleaning all types of floating waste, such as plastics, paper, oil, fuel and detergent.

In words of the Seabin Project team, "it is a floating debris interception device and a revolution in ocean-cleaning technology, helping create cleaner oceans with healthier marine life, as well as educating and preventing the problem of marine pollution".

The initiative came to life three years ago thanks to two Australians living in the Balearic Islands, Andrew Turton and Pete Ceglinski, who

Baleares, Andrew Turton y Pete Ceglinski, quienes desarrollaron estas ingeniosas papeleras, pensadas fundamentalmente para instalarse en puertos, marinas y clubes náuticos. "La idea era construir un contenedor de basura flotante y sostenible que pudiera interceptar la basura las 24 horas del día", explican. "Con el tiempo, el alcance del proyecto fue creciendo, hasta convertirse en una iniciativa integral de investigación tecnológica y concienciación social de alcance global", ya que "uno de los principales objetivos de Seabin Project es crear conciencia social sobre la basura plástica en el mar, uno de los mayores problemas medioambientales que enfrenta el mundo". Actualmente, muchos puertos de todo el mundo, fundamentalmente Europa y Norteamérica, se benefician de las ventajas de Seabin Project y cuentan con sus propias papeleras marinas. En cuanto al tipo de basura que recogen, el 29 % son colillas de cigarrillo, el 28 % trozos de plástico, el 26 % envoltorios de comida, el 5 % espumas, el 4 % tapones de botella, el

developed these ingenious rubbish bins designed primarily to be installed in the waters of marinas, yacht clubs and ports. "The idea was to build a sustainable floating rubbish bin that could collect waste 24 hours a day", they explain. "Over time, the scope of the project evolved into a comprehensive research, technology and educational initiative with global interest and reach, as one of main goals of the Seabin Project is to create social awareness about water-borne plastic waste, one of the biggest environmental problems facing the world today", add the inventors.

Many ports around the world, principally in Europe and North America, are already benefiting from the advantages of the Seabin Project and have their own marine rubbish bins. When it comes to the type of waste collected, the biggest offenders are cigarette butts (29%), followed by plastic particles (28%), food wrappers (26%), foam

2 % pajitas, el 1 % latas y el 1 % bolsas. Cada papelera es capaz de interceptar media tonelada de residuos cada año, 90.000 bolsas de plástico, 35.700 vasos desechables, 16.500 botellas de plástico y 166.500 utensilios de plásticos, además de todo tipo de aceites y combustibles.

En el aspecto educativo, Seabin Project ha lanzado su Global Ambassador Program (GAP), una iniciativa para enseñar en escuelas los problemas que causan los deshechos plásticos en el mar, con actividades, recopilación de datos e información para diseñar y construir productos y tecnología adecuada para paliar este problema. Actualmente, el GAP de Seabin está presente en los currículos escolares de cinco países.

"El tema de la basura marina es algo a lo que la humanidad deberá enfrentarse durante generaciones, y por lo tanto debemos proporcionar los conocimientos, herramientas y capacidades necesarios a los responsables de la toma de decisiones del futuro: nuestros hijos", señalan desde Seabin. "La educación es el primer paso hacia soluciones duraderas y efectivas", remachan. "Cada vez que llegamos a un lugar para instalar un Seabin nos aseguramos de que los estudiantes se involucren en el proceso", y gracias a ello más de 4.000 estudiantes han sido introducidos en la problemática de la contaminación oceánica y han conocido la alternativa de las papeleras marinas.

particles (5%), bottle caps (4%), straws (2%), cans (1%) and plastic bags (1%). Each bin is capable of sucking up half a ton of waste each year, 90,000 plastic bags, 35,700 disposable cups, 16,500 plastic bottles and 166,500 plastic utensils, as well as all types of oils and fuels.

In the educational field, the Seabin Project has launched its Global Ambassador Programme (GAP), an initiative to teach schoolchildren about the problems caused by plastic waste at sea, with activities, data collection and information to design and build products and appropriate technology to alleviate this problem. The Seabin GAP is currently present in school syllabuses in five countries.

"The issue of marine litter is one that will have to be dealt with for generations to come and, therefore, we need to provide the knowledge, tools and capacities to the decision-makers of the future: our children", highlight the Seabin creators. "Education is the first step to lasting and effective solutions", they stress, adding that "every time we go to install a Seabin, we make sure that the students get involved in the process". And it's thanks to these projects that more than 4,000 students have been introduced to the problem of ocean pollution and taught about the alternative of marine rubbish bins.

A UNIQUE MOORING IN THE CENTER OF PALMA

- Client-friendly marina & total privacy
- In the heart of Palma
- Professional team
- Personalized Concierge Service

IPM GROUP BE ONE OF US! IMG

Contact us!

t. + 34 664 002 269

comercial@group-ipm.com

Marina Palma
CUARENTENA

marinapalma.com

Índice de anunciantes
LIST OF ADVERTISERS

Astilleros de Mallorca	3
Barco	65
BM Composites	105
Cabbs Carpentry & Boat Building Services	41
Carkeek Design	83
Claire Matches Photography	89
Code Zero	107
DNC Interiors	47
Doyle Sails	41
E3 Systems	63
Ferdi Nautic	111
Horizon Marine Electronics	Interior Portada
Hotel Son San Joan & Hotel Galeón	91
IBS Marine Electric	2
Jaume Vermell Náutica	59
JPL Yachting	71
Marina Ibiza	Interior Contraportada
Marina Palma	127
Marina Port de Mallorca	123
Marine Hydraulic Solutions	27
Master Cover	27
MC Palma	49
Mediterranean Cooling Towers	71
Metalnox	7
Monzly Crew Accommodation	65
Nauti-Parts	105
Ocean Refit Yacht Carpentry	117
Palmawatch	111
Pendennis	47
Pinmar Supply	63
Ports de Baleares	121
Pure Superyacht Refit Management	1
R.S.Global	Contraportada
Rec Blau - "Passió per la Mar"	89
Rialto Living	55
Rolling Stock	31
Superyacht Container Solutions	23
Tecnocraft	31
Yacht Plumbing & Services	83

news

EDITORA
Susan Farren Crowther

COLABORADORES
Bernat Garau
Danielle Berclouw
Roger Horner
Diane Franklin
Mike Owen
Oscar Siches
Carlos Domenici

TRADUCCIONES
Futuramos

FOTOGRAFÍA
Claire Matches
Anna Boulton
Archivo MN Consulting
Archivo STP
Rec Blau
Emirates
A. Sánchez
Ugo Fonolla
Martin Keruzore
Jeremie Lecaudey
Pedro Martínez
Stefan Coppers
Mark Lloyd
Cleo Barnham
Yann Riou
Volvo Ocean Race
Dongfeng Race Team
Stuart Pearce
Sofia Winghamre
New Zeland
Ineos
Clipper
Global
Carles Company Soler
Click Mallorca
Ian Roman

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

IMPRESIÓN Y ENCUADERNACIÓN
Loyse, S.L. · D.L. PM - 2716/2009

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

IPM GROUP BE ONE OF US! IM6

MARINAIBIZA

SETTING SAIL FOR EXCELLENCE

★★★★★ BLUE STAR MARINA

www.marinaibiza.com

There is simply no better location in Palma de Mallorca for companies catering to Superyachts ...

Global R.S. GLOBAL

Tenants in the Global Building include:

Astilleros de Mallorca
Complete Shipyard Services

Superyacht Interiors Mallorca
Your Trusted Point of Contact for all Interior Projects

Nautor's Swan Service Palma
Refit Projects, Technical Support

Metalnox Propellers
Lloyd's Approved Welders

e-touch superyacht control systems
Electrical Refit, Supply and Services

RSB Rigging / Rig Pro
Rigging

pure
Specialist Superyacht Refit

Pendennis Palma
Global Fleet Support

Pinmar Supply
Chandlery, Sourcing Team & Shore Support

Pinmar
Superyacht Refinishing

BMComposites
Specialist Carbon Composites

evolution sails
Superyacht Sail Projects Service and New Sails

MedAire An International SOS Company
Medical Kits, MCA-Approved Medical Training, Telemedical Assistance

SouthernSpars
High Performance Carbon Spars, Rigging and Service

MHS Marine Hydraulic Solutions
Specialists in Superyacht Hydraulics

Carkeek Design Partners Naval Architects
New Build-Refit

3D Tech
Design and Engineering, Utilising 3D Design and Innovative Technologies

RS Rollingstock
Superyacht Refinishing

Techno Craft
Scaffold, Covers & Fittings

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