



STP

SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS

news

n.º 2 - 2010





smooth
going...



DESIGN



CONSTRUCTION



REALISATION

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

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

The whole process ... as smooth as silk.

BARCELONA

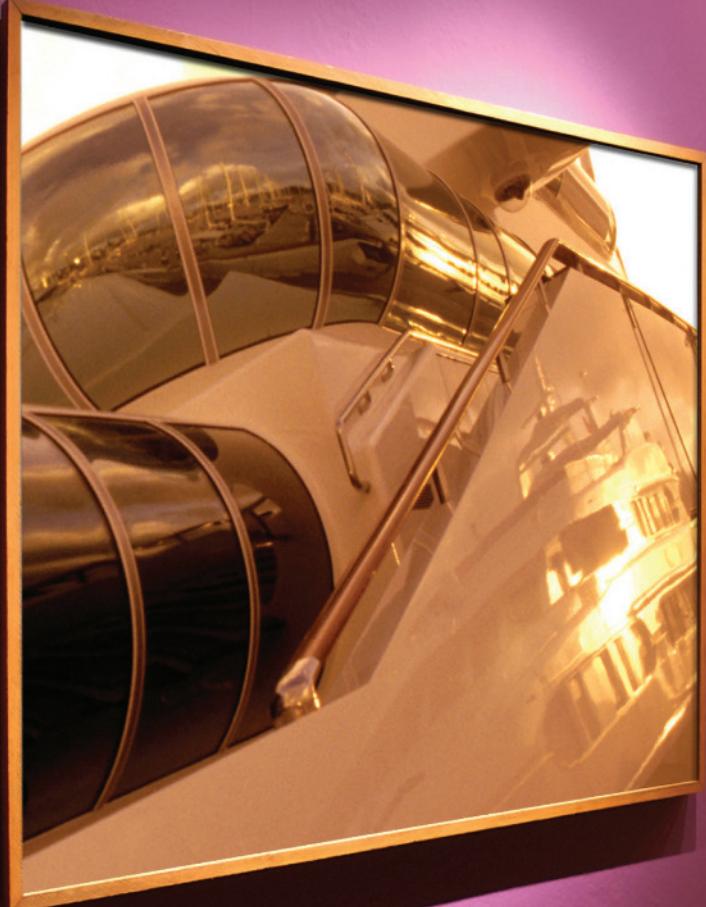
MB 92, Juan de Borbón 92,
Edif. Vulcano 08003 Barcelona, Spain

HEAD OFFICE

C/Islas Baleares 41, Polígono Son Bugaderes,
07180 Santa Ponça, Mallorca, Spain
Tel +34 971 692 919 | Fax +34 971 695 611

DESIGN STUDIO

Stp-Varadero, Espigón Exterior,
07012 Palma de Mallorca, Spain



Gallery finish

Some of the most beautiful yachts ever built have been finished by Pinmar. Pinmar have been crafting the finest of finishes for over 30 years and are now the world's leading finishing specialists, with locations in Palma de Mallorca, Barcelona, Hamburg, U.K. and now in Florida. For more information call +34 971 713744 or visit www.pinmar.com

the last word in finishing

PINMAR
YACHT PAINTING SYSTEMS



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



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

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



www.astillerosdemallorca.com

ASTILLEROS DE
MALLORCA

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

Rolling Stock



TOTAL YACHT SERVICE • PALMA DE MALLORCA

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



RS Finishing & Refinishing

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



RSB Rigging Solutions

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



Rolling Stock Chandlery

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



Rolling Stock Shore Support

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



Rolling Stock ProClean

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

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

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

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

RSB Rigging Solutions S.L.
Edificio Nuevo STP, Local 3
Tel: + 34 971 495931
info@rsb-rigging.com

news

5
Carta del director:

"La peor comunicación es la que no existe"

7

STP, un referente mundial

17

Quién es quién en **STP**


30

La importancia de contar con **equipos y seguridad**

36

Así son los simulacros de emergencias en **STP**

44

Entrevista al presidente de la Cámara de Comercio:

"El Muelle viejo puede ser la gran Marina de megayates del Mediterráneo"


54

La **Regata Superyachts Cup 2010** se supera a sí misma. Más yates inscritos que nunca

64

Top 5 de los yates más caros del mundo

70

Interiorismo en STP: Revival Superyacht nos revela las últimas tendencias. En el mar como en casa

78

Beatriz Abal, ingeniera industrial, responsable de estructuras en **STP**

82

Tecnología: la 3D entra fuerte en la náutica


88

Cabrera: tan cerca y tan lejos. Reportaje sobre la historia de esta isla salvaje a solo 28 millas de Palma

98

Entrevista al presidente de ANADE: "Pedimos igualdad de trato"

108

Reportaje Viajar: Antártida, un destino posible

124

Marina Ibiza: Todo listo para la temporada de verano

128

Empresas publicitadas y créditos

CARTA DEL DIRECTOR

La peor comunicación es la que no existe

EN TÉRMINOS DE COMUNICACIÓN existe siempre la duda sobre la oportunidad o no de informar en torno a aquellas noticias que pueden ser objeto de versiones contradictorias o negativas. El caso del incendio en un yate Wally, varado en las instalaciones de STP, es un buen ejemplo de ello. Mi opinión es que la peor comunicación es la que no existe y que la ausencia de información en torno a los hechos es siempre la culpable de la mala imagen de una empresa. Un siniestro fortuito como el que se produjo en febrero en la explanada de STP forma parte del panel de riesgos que cualquier empresa especializada debe asumir. Los protocolos de riesgos laborales incluyen todas las normativas para evitar que se produzcan accidentes, pero la realidad estadística, la casualidad y los errores humanos siguen estando detrás de los siniestros aéreos, ferroviarios, o simplemente domésticos. Se hace todo lo humanamente posible para que no se produzcan, pero, a pesar de ello, la siniestralidad se materializa de una u otra forma y las empresas deben estar preparadas para afrontarla, minimizando al máximo sus impactos.

El lector puede encontrar en esta revista un buen ejemplo de lo que estoy diciendo. A los pocos minutos de producirse fortuitamente un incendio en la cabina del yate, el personal de STP, provisto de los medios adecuados (mangueras, espumógenos e hidrantes) intentaron sofocar las llamas, antes de que se extendieran a otros barcos situados a sotavento, mientras llegaban los equipos de Bomberos, efectivos de Seguridad, Sanidad y Protección Civil. Los simulacros de emergencias realizados con anterioridad dieron sus frutos. Las imágenes que hoy reproducimos en esta revista dan testimonio de la eficacia en la gestión de la emergencia, extinguendo el fuego en el barco siniestrado, evitando su propagación y minimizando los riesgos personales y materiales en el recinto.

Al margen de la información puntual sobre el siniestro, en esta revista hemos seleccionado para ustedes algunas informaciones de interés. Dos entrevistas de altura, crónicas de viajes de ensueño, noticias sobre nuevas tecnologías, reportajes sobre el mundo de la náutica, las regatas o el interiorismo son algunas de las propuestas que hemos incluido en este nuevo ejemplar.

The worst form of communication is non-communication

IN THE WORLD OF COMMUNICATION, the doubt always arises whether to give information about news which could be subject to contradictory or negative versions. The case of the fire aboard a Wally yacht on the STP hardstanding is a prime example. In my opinion, the worst form of communication is non-communication and the lack of information surrounding facts always contributes to poor company image. The unfortunate accident that happened in February at STP forms part of the risk factors that any specialist company must face. Workplace risk protocol embraces all the regulations to prevent accidents from happening, but statistics prove that chance events and human error are behind air, rail or even domestic accidents. Everything humanly possible is done to prevent them, yet accidents take place and companies must be prepared to tackle them and minimise their impact. You can find a perfect example of what I'm talking about in this magazine. Just few minutes after the fire had broken out in the yacht's engine room, STP personnel, fully equipped with fire-fighting equipment (hoses, foam agents and hydrants) first attempted to control the flames before dousing yachts located downwind, whilst waiting for the Fire Department, the police and ambulances to arrive. The regular emergency drills held at STP well and truly paid off. The photos we publish in this issue bear witness to the efficient implementation of the Emergency, extinguishing the fire on the yacht, preventing the flames from spreading and minimising personal and tangible risks on the site.

Apart from specific information about the incident, we have also selected many interesting topics for this issue. Two high-level interviews, guides to breathtaking destinations, articles about state-of-the-art technology, and reports about the yachting industry, regattas and interior design are just some of proposals we have included in the latest STP News.



Juan Antonio Fuster
Director / GBC Comunicación





STP: referente MUNDIAL

STP: WORLD BENCHMARK

TEXTO: JAF / FOTOS: RIFF, WALTER OBIOL Y ARCHIVO STP

SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS (STP) se ha consolidado en pocos años como referente mundial en servicios de varada, mantenimiento y reparación de barcos de grandes esloras. Con una superficie de 105 mil metros cuadrados de explanada tiene capacidad para albergar a 65 grandes barcos

IN JUST A FEW YEARS, **SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS (STP)** has become a world benchmark for superyacht refit & repair services. Covering an area of 105,000 square metres, the shipyard facility can house 65 thirty-metre-plus superyachts. Just over 350 companies operate on site



STP ha creado empleo, garantizando la calidad del servicio, aumentando la prevención de riesgos laborales y minimizando los riesgos medioambientales

STP has created employment, guaranteeing top-quality service, cutting down occupational risks and minimising environmental risks



con esloras media superiores a los 30 metros. Algo más de 350 empresas proveedoras trabajan en el recinto y brindan a los armadores y capitanes de las embarcaciones la posibilidad de disponer de una inigualable gama de servicios, cuyo baremo es la competitividad basada en la calidad y el precio.

APUESTA POR LA CONCESION DE TODO EL RECINTO

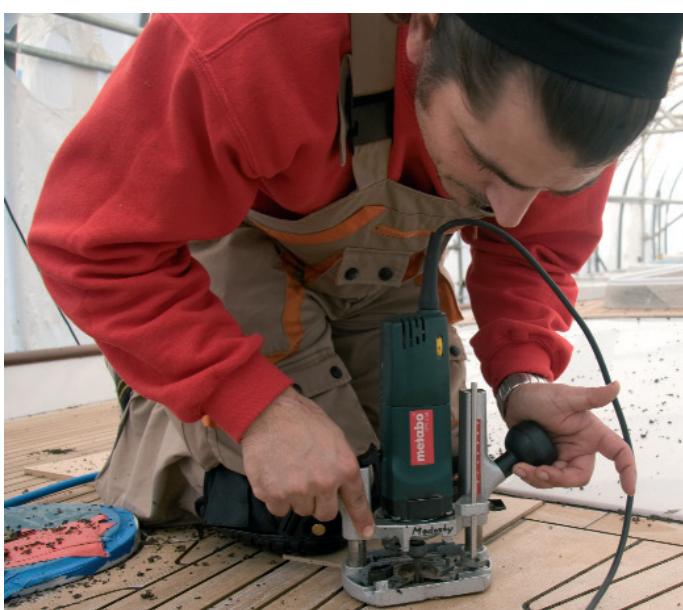
La apuesta por la mejora en la calidad del servicio es una constante en STP. Las antiguas instalaciones del muelle viejo fueron renovadas en su práctica totalidad y ahora se está en el proceso de asumir la concesión, si se gana el Concurso, de dos de las naves que habían quedado fuera de

and provide yacht owners and captains with an unbeatable range of top-quality and competitively-priced services.

TENDER FOR CONCESSION OF ENTIRE FACILITY

Ongoing commitment to improve service quality is a mainstay of STP's mission. The outdated facilities on Muelle Viejo were all redeveloped, except for the two workshops which were not included in the concession three years ago, Edificio Espigón Consigna and Edificio Espigón Exterior (formerly Guidet). The public tender for the eleven-and-a-half-year concession of Edificio Espigón, with a fee of 220,000 euros, has now been for-





Trabajos de mantenimiento, escrupulosamente ejecutados por operarios especializados. / Refit jobs being meticulously carried out by specialised workers.

concesión hace 3 años. Se trata de los Concursos Públicos que afectan el Edificio Espigón Consigna y del Edificio Espigón Exterior (antigua nave Guidet). El Concurso público de concesión del Edificio Espigón ha sido ya aprobado por el Consejo de Administración de Autoridad Portuaria de Baleares. Este edificio por el que se ha ofertado un canon de 220 mil euros, para una concesión de 11,5 años, ya había sido reformado y STP tiene prevista una inversión de unos 250 mil Euros.

La Concesión del otro edificio está aún pendiente de resolución. STP ha ofertado un canon de 260 mil euros y una inversión de 2.438.811 Euros para un periodo de concesión de 11,5 años.

MEJORAN LAS INSTALACIONES

Gracias a una Autorización de Ocupación Temporal (AOT), contemplada en

EL TSJB confirma la legalidad de la CONCESIÓN del varadero del puerto

EL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE BALEARS (TSJB) ha confirmado recientemente la legalidad de la adjudicación de la concesión del varadero del puerto de Palma.

Mediante una sentencia, el TSJB confirmó esta concesión realizada por la Autoridad Portuaria de Baleares (APB) a la empresa Servicios Técnicos Portuarios (STP). De esta forma, fue desestimado el recurso contencioso administrativo en contra de la adjudicación presentado por la empresa Boat Yard Palma.

En este sentido, la sentencia emitida por la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJB declaró conforme a ordenamiento jurídico la resolución dictada el 25 de octubre de 2006, por la que la APB adjudicó el contrato para la explotación de las instalaciones con destino a los servicios de varada y botadura de embarcaciones en los muelles comerciales del puerto de Palma a favor de STP. Asimismo, el alto tribunal manifestó que "contra la presente sentencia no cabe recurso ordinario alguno". La empresa demandante había argumentado infracciones procedimentales, como la vulneración de principios de publicidad y concurrencia. Otro argumento se basaba en que el que era en ese momento presidente de la APB, incurría en la ley de incompatibilidades, además de tener "interés personal en el asunto y amistad íntima con el administrador de la sociedad ganadora del concurso". Por tanto, pedia que se anule la concesión pero el TSJB no ha satisfecho esa demanda.

mally approved by the Balearic Port Authority (APB). The building has since been redeveloped, although STP plans to invest a further 250,000 euros if it wins this tender. The concession for the other building is still pending resolution. STP has tendered a fee of 260,000 euros and an investment of 2,438,811 euros for a concession period of 11.5 years.

IMPROVED FACILITIES

Thanks to a Temporary Occupancy Permit, included in terms and conditions of the APB call for proposals, STP was granted permission to extend the hardstanding by 30% for a maximum renewable period of three years. This entailed a major increase in the hardstanding area, rising from 81,143m² to a total of 105,000m².

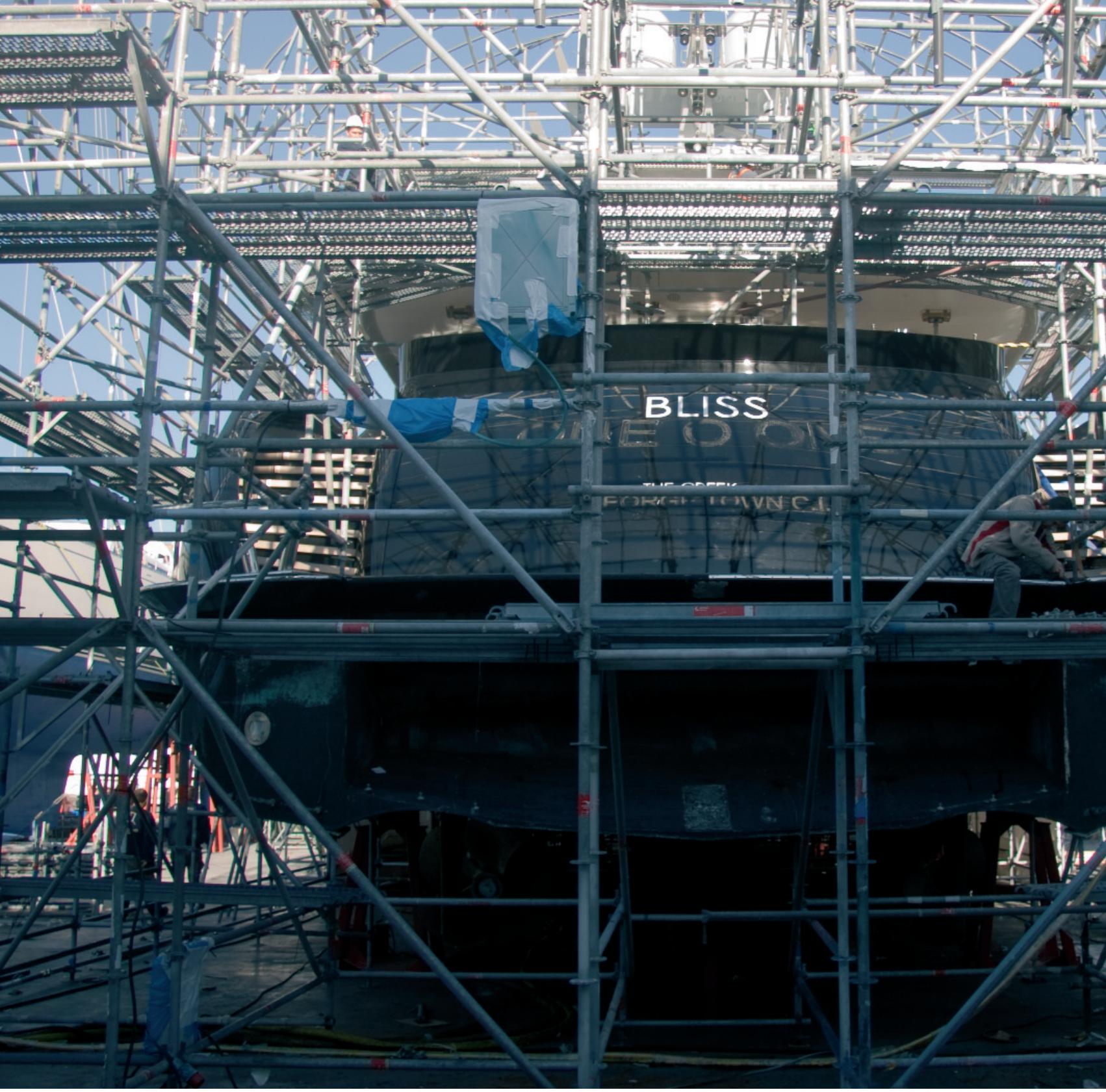
The new surface area had to be redeveloped in accordance



Preparando una base perfecta para su posterior pintado. / Preparing a perfect base for the topcoat.

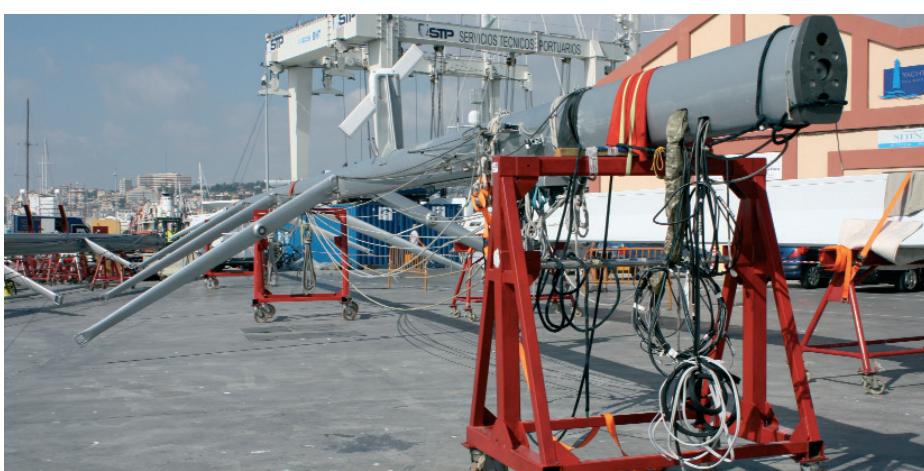
el Pliego de Bases del Concurso Público de APB, se ha concedido a STP, por un período máximo de tres años renovables, aumentar la superficie de explanada un 30 por ciento.

with the parameters stipulated by the APB, and also according to STP's quality standards. Significant investment was made into the electricity and water supply, with the incorporation of brand new service pedestals for



Los andamios que envuelven un megayate pueden llegar a ser espectaculares. Foto abajo, fosfo de seguridad para los veleros. / Scaffolding around a megayacht can seem spectacular. Below, safety pit for sailboats.





Bonita imagen de dos operarios pintando un barco.
Abajo, mástil de un megayate en reposo. / Stunning
photo of two workers painting a yacht. Below,
superyacht mast.



Ello ha significado un importante aumento, pasando de 81.143 metros cuadrados de superficie ocupada en tierra, a un total de 105.000 metros cuadrados. Esta nueva superficie ha tenido que ser reformada de acuerdo con los parámetros fijados en normativa, pero también de acuerdo con los estándares de calidad de STP. En este sentido es de destacar la inversión hecha en la instalación de electricidad y agua, con incorporación de nuevas torretas de servicios para los barcos, cumpliendo toda la normativa de baja tensión. Esta nueva superficie que también aumenta el espejo de agua está siendo de una gran utilidad dado el fuerte aumento de la demanda. También se ha dotado a la zona de amarres de nuevos trenes de fondeo. Estas mejoras han beneficiado a las embarcaciones del Salón Náutico que amarraron temporalmente y también a los yates que participen en la regata Superyachts Cup que se celebrará en Palma en junio.

ESTACIÓN DE SERVICIO

La nueva estación de servicio de STP, que empezó a funcionar en el año

yachts, in accordance with the latest low-voltage regulations. This extra area, which has also meant a greater water surface, is proving to be extremely useful in light of ever-increasing demand. The berth area has also been equipped with new anchor systems. The redevelopment greatly benefited yachts which temporarily moored at the Palma Boat Show, and also will provide needed berthing at the Superyacht Cup in June.

FUEL DOCK

The new STP fuel dock, which opened in 2009, is far exceeding all initial expectations. Its competitive prices, due to stocking non-brand fuel, the speed at which the five pumps can fill up superyachts and the ease of alongside berthing to refill (two stations: 100 metres and 50 metres) have all guaranteed its outstanding success.

INCREASED WORKFORCE

The increase in hardstanding and water surface has also led to an increase



Para determinados trabajos se utilizan plataformas elevadoras que garantizan seguridad laboral. / Hydraulic cranes guaranteeing workplace safety are used for certain jobs.

HIGH COURT confirms legality of refit & repair yard CONCESSION

THE BALEARIC HIGH COURT OF JUSTICE (TSJB) recently confirmed the legality of the Port of Palma refit & repair yard concession. A ruling substantiated the concession by the Balearic Port Authority (APB) to Servicios Técnicos Portuarios (STP), thus overruling the contentious-administrative appeal filed by Boat Yard Palma. This ruling declared the legality of the resolution passed on 25th October 2006, whereby the Port Authority awarded STP the contract for the facility located on the commercial quays of the Port of Palma to be used for yacht refit & repair services. Similarly, the high court declared that "no appeal whatsoever may be filed against this ruling". The plaintiff company had argued that the contract constituted legal infringements, such as the violation of publicity and competition principles. A further argument claimed that the then chairman of the APB had breached the 1984 Incompatibility Act, as well as "having personal interests in the matter and a close friendship with the administrator of the company which won the tender". Boat Yard Palma therefore requested the annulment of the concession, but the High Court turned down their appeal.

2009, está superando las expectativas creadas inicialmente. Sus competitivos precios, por ser Gasolinera Blanca no adherida a ninguna gran compañía, la rapidez con que los cinco surtidores abastecen a los grandes barcos y la facilidad de amarre para repostar (dispone de un cantil de 100 metros y otro de 50 metros) han contribuido a su éxito.

AUMENTO DE PLANTILLA

El aumento de superficie en tierra y agua ha traído consigo un aumento de la producción de STP que ha obligado a un aumento de plantilla. A la incorporación de un técnico ingeniero industrial, ha seguido un aumento de personal en los servicios de mantenimiento y también en el área de protección de riesgos laborales.

En un año marcado por la crisis, STP no sólo ha aumentado producción sino que ha creado empleo, garantizando la calidad del servicio, aumentando la prevención de riesgos laborales y minimizando los riesgos medioambientales.

in STP's output and, as a result, the workforce. New appointments include an industrial engineer, several refit & repair workers and staff in the occupational risk prevention department.

In a year buffeted by the economic crisis, STP has not only expanded output, but has also created employment, guaranteeing top-quality service, cutting down occupational risks and minimising environmental risks.

PRIMERA PARTE / FIRST PART



Empresas especializadas en reparación de yates, radicadas en el recinto

QUIÉN es QUIÉN en STP

WHO IS WHO IN STP

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

EN SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS (STP) están radicadas 29 empresas especializadas en mantenimiento y reparación yates. Hemos elaborado una guía que puede servir de orientación para saber "Quién es Quién" en STP. En este ejemplar, la primera parte, con 17 empresas referenciadas.

SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS (STP) is home to 29 companies specialising in yacht refit and repair. We have prepared a guide to "Who's who" at STP. In this issue: the first part, featuring 17 companies.



ROLLING STOCK (Edificios A y C)

CELEBRA 21 AÑOS EN LA INDUSTRIA MARINA

El Rolling Stock Group tiene como fin proporcionar un servicio completo a los yates en Palma de Mallorca y de alrededor del mundo; está especialmente dirigido a la industria de los Superyates. Pueden llevarlo a cabo ofreciendo una variedad de servicios hechos a medida, entre los que incluyen: Tiendas de Efectos Náuticos y Furgonetas Móviles de Efectos Náuticos realizando los repartos directamente en su yate; Ropa Náutica, entre la que se incluye ropa de diseño casual, ropa apropiada para cuando hace mal tiempo y calzado; Pintura de Yates, para reparaciones y nuevas construcciones a nivel mundial y un completo Servicio de Aparejos, siendo RSB el Agente Europeo de Servicios para Southern Spars. Es más, RS Proclean ofrece un servicio especializado de limpieza de alfombras, tapicería, cortinas, alfombrillas, velámenes, piel y limpieza de puntos específicos y RS Shore Support ofrece su ayuda para todos aquellos servicios que pueda necesitar en tierra, ya sea para navegar por las islas o para una reparación.

CELEBRATING 21 YEARS IN THE MARINE INDUSTRY

The Rolling Stock Group aims to provide a total yacht service in Palma de Mallorca and around the world, specifically targeted towards the Superyacht industry. They are able to do this by offering a range of tailor made services which include Chandlery Shops & Mobile Chandlery Vans delivering straight to your yacht, Nautical Wear, including designer casual clothing, foulweather gear and footwear, Yacht Painting for refits & new builds worldwide, a complete Rigging Service, RSB are European Service Agents for Southern Spars, RS Proclean offer a specialist cleaning service for carpets, upholstery, curtains, rugs, canvas, leather & spot cleaning and finally RS Shore Support who, whether cruising the islands or in for a refit can offer you all the shore support you need.

ASTILLEROS DE MALLORCA (Edificio A)

LOS PROYECTOS DE ASTILLEROS SE DESARROLLAN A LA PERFECCIÓN EN STP

El método Astilleros empleado para la organización de proyectos de reparación ya ha sido implantado de forma exitosa en la nueva zona travel-lift en Servicios Técnicos Portuarios. Entre nuestros clientes se encuentran armadores, capitanes y empresas de yacht management que quieren que Astilleros sea su contratista principal, o que tan sólo desean que se lleve a cabo un trabajo específico. Entre estos trabajos figuran estudios previos al Lloyd's Register, trabajos de aprobación de clase, trabajos estructurales para alargar una embarcación, un Retrofit de velocidad cero o una reparación interior completa, todos realizados por nuestros trabajadores altamente cualificados.

Gran parte del apoyo logístico y técnico que ofrecemos en nuestro astillero principal se encuentra ahora disponible en la zona travel-lift en STP.



THE ASTILLEROS PROJECTS IN THE STP

AREA ARE RUNNING SMOOTHLY

The Astilleros method of organising refit projects has already been successfully implanted in the new travel-lift area at STP. Our clients are Owners as well as Captains and Management Companies who want Astilleros to be the main contractor, or only want specific work to be done. This could be a Lloyd's survey, work for Class approval, structural works to extend a vessel, a Zero Speed retro-fit or a complete interior refit using our skilled workers. A whole range of technical and logistic support that we offer in our main Shipyard is now fully available in the travel-lift area.



E -TECH YACHTING (Edificio A)

SOLUCIONES ELÉCTRICAS

Con amplia experiencia y altamente cualificada, E-Tech Yachting provee soluciones de electricidad para yates de todos los tamaños. E-Tech Yachting dispone de un taller dentro de Servicios Técnicos Portuarios completamente equipado y con todo el personal necesario. El equipo de la empresa ofrece a sus clientes de forma sistemática el servicio eléctrico disponible más completo llave en mano. E-Tech Yachting ofrece servicios para todas las etapas incluyendo parámetros de especificación del proyecto, sistema de diseño asistido por ordenador, suministro de materiales e instalación eléctrica completa así como la puesta en servicio, todos cumpliendo con los mejores parámetros. E-Tech Yachting dispone de personal de gestión "in situ" altamente cualificado y con experiencia a la hora de trabajar de forma efectiva con equipos de gestión y tripulación de yates. E-Tech Yachting en Servicios Técnicos Portuarios forma parte de una empresa más grande que realiza operaciones similares en Barcelona, Antibes, Dubai y en el Reino Unido.

ELECTRICAL SOLUTIONS

E-Tech Yachting are highly qualified and experienced electrical solution providers to all sizes of yachts. E-tech Yachting have a fully staffed, and equipped workshop within STP. The E-tech Yachting team consistently provide clients with the most comprehensive turn-key electrical services available. E-tech Yachting provide services for all stages including project specification, computer aided design, full material supply, complete electrical installation and commissioning, all to top classification society standards. E-tech Yachting have on-site management staff fully qualified and experienced in working effectively with yacht crew and management teams. E-tech Yachting in STP are part of a wider company with similar operations in Barcelona, Antibes, Dubai and the UK.

TECHNOCRAFT (Edificio A)

CUBRIMIENTO DE YATES, ANDAMIOS Y APARATOS Y ACCESORIOS

Techno Craft es una de las empresas pioneras en sistemas de cubrimiento de yates, ofreciendo excelentes técnicas de calidad en andamiaje, construcción y carpas de cubrimiento para Super Yates en reparación en astilleros y puertos deportivos, en seco o en el agua. Nuestro cualificado y titulado equipo construye sistemas de cubrimiento de yates de vanguardia, proporcionando a los pintores y carpinteros entornos seguros, limpios y secos en los que trabajar, asegurando el cumplimiento de los plazos de entrega. Techno Craft desmonta todo tipo de equipos de cubiertas, navegación y equipos de comunicación. Los fchan, fotografian, inspeccionan y cambian o renuevan en caso de ser necesario. Podemos proporcionar y montar cualquier tamaño de torres de andamios con ruedas y torres de andamios con escalones, así como cubiertas para mástiles y botavara.



YACHT SCAFFOLDING CONTAINMENT, FIXTURES AND FITTINGS

Techno Craft is one of the pioneer companies in yacht containment systems, offering very high quality scaffolding, construction and tenting techniques for Super Yachts under refit in shipyards and marinas, on hard ground or in the water. Our trained, certified team construct 'state of the art' yacht containment systems providing paint contractors and deck carpenters safe, clean and dry environments in which to work, ensuring they meet their deadlines. Techno Craft remove all deck fittings, navigation and communication equipment. They are labelled, photographed, inspected and replaced or renewed as necessary. We can supply and erect any size of scaffold towers on wheels and scaffold stair towers, as well as covers for masts and booms.



Pure and simple refit management

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

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

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

What could be simpler than that?

Contact Nic Clarke for the uncomplicated facts



Palma's leading independent project management professionals

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

PINMAR (Edificio A)

COMPAÑÍA LIDER EN EUROPA EN PINTADO DE YATES

La compañía de acabado de Yates líder en Europa, fundada en 1974, también opera como distribuidor y vendedor al por menor de productos manufacturados por las empresas más competitivas del sector náutico. La división de pintado de yates ha llevado a término proyectos de gran envergadura en embarcaciones de prestigio internacional durante más de 30 años, tanto en sus instalaciones en Palma como en su hangar de 125 m. en Barcelona; habiendo recientemente ampliado su presencia con la filial PINMAR USA en Fort Lauderdale. PINMAR también ha realizado los acabados de multitud de embarcaciones de nueva construcción en los astilleros más avanzados del mundo.

La División de suministros náuticos dispone de tiendas y tiendas móviles en Palma y Barcelona, incluyendo una extensión en STP. Nuestras dock-shops suministran un amplio abanico de pinturas, barnices, patentes, resinas epoxídicas, materiales de preparación de superficies y productos de limpieza; además de proveer tablones de teca y tableros marinos, tanto para construcción de cubiertas como tableros estructurales y las herramientas, así como las piezas necesarias para cualquier proyecto.



EUROPE'S LEADING YACHT PAINTING COMPANY

Pinmar, founded in 1974, is also a major distributor and retailer of products from the marine industry's principal manufacturers.

Pinmar's Yacht Painting Division has carried out major refinishing projects on the finest superyachts for over 30 years in their original base in Palma and in their 125M painting shed in Barcelona and has recently opened Pinmar USA in Fort Lauderdale. Pinmar have also faired and painted new builds in many of the world's leading shipyards.

The Marine Supplies Division has Dock Shops and Dock Shop vans in Palma and Barcelona, including a Dock Shop in STP, which sell a comprehensive range of paints, varnishes, antifouling, epoxy resins, preparation materials and cleaning products in addition to teak planks and decking, marine plywood, veneers and general tools and spare parts.



REVIVAL SUPERYACHT (Edificio A)

LIDER EN INTERIORISMO

Revival Superyacht Mallorca dispone de un estudio de diseño en STP Palma, mientras que su sede y área de producción se encuentran muy cerca, en el polígono industrial Son Bugadellas. También con oficinas en Barcelona, la empresa está considerada líder europeo en interiorismo y tapicería náutica. Un equipo de diseñadores y artesanos profesionales se cuida de cada encargo hecho a medida al diseñar, fabricar, acabar e instalar todo el interior de un superyate, desde persianas, tejidos de decoración y tapicería a moquetas, fundas, toldos y mucho más. Revival viene recomendado por los capitanes y armadores de algunos de los super yates más prestigiosos.

LEADER IN INTERIOR DESIGN

Revival Superyacht Mallorca has a design studio at STP Palma and their head office and production area nearby on the Son Bugadellas industrial estate. Also located in Barcelona, the company is considered the leader in Interior Design and Marine Upholstery across Europe. A team of professional designers and craftsmen fulfil each bespoke order by designing, manufacturing, finishing and fitting all the Superyacht's interior and exterior from blinds, soft furnishings and upholstery to carpets, covers, awnings and much more. Revival is recommended by Captains and owners of some of the highest profile Superyachts.

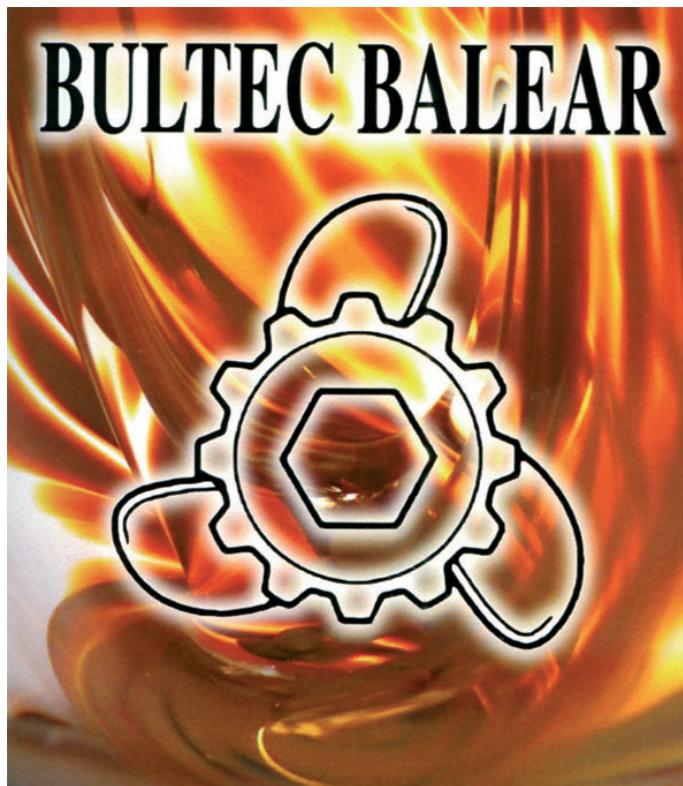
BULTEC BALEAR (Edificio A)

MECÁNICA NAVAL

Bultec-Balear lleva una década ofreciendo servicios en reparaciones de mecánica naval: hidráulica, ejes y bombas, soldaduras de todo tipo de metales y reparaciones de automóviles.

Cuenta con un equipo sumamente profesional y cohesionado, liderado por el Sr. Iván Kolev, mecánico de industria naval y fundador de la empresa, quien ha conseguido responder a la demanda de multitud de clientes ya acostumbrados a sus servicios de eficiencia y profesionalidad.

El objetivo principal y base de cualquier operación es conseguir hacer que sus clientes sólo se deban preocupar por el disfrute de su embarcación, dejando todos los problemas de mecánica para la solución de Bultec Balear.



MARINE MECHANICAL REPAIR SERVICE

For over a decade Bultec-Balear has provided marine mechanical repair services: hydraulics; shafts and pumps; all types of metal welding and vehicle repairs.

Bultec-Balear boasts a highly-professional team led by Iván Kolev, naval engineer and company founder, expertly responding to the demands of numerous clients now used to the company's professional and efficient services.

The mission and mainstay of every operation lies in ensuring that the client's sole concern is to enjoy his yacht, leaving all mechanical issues to the capable hands of Bultec-Balear.



METALNOX (Edificio A)

INGENIERÍA METALÚRGICA

Fundada en 1987, Metalnox es una empresa de ingeniería metalúrgica, continuamente innovando y con un equipo internacional de expertos ingenieros y soldadores altamente cualificados (Tig-Mig con certificado Lloyd's Register). Ofrecen la posibilidad de enviar un equipo a cualquier puerto o astillero europeo en caso de ser requerido. Metalnox presenta todos los grandes proyectos en 3D y tienen un servicio de emergencia las 24 horas, para tratar reparaciones de carácter urgente. Cuenta con unas amplias instalaciones de 3000m² y un equipamiento de alta tecnología.

Lloyd's Approved Welders

Toda la experiencia adquirida en estos 23 años y el hecho de ser muy conscientes de la mejora permanente, les ha situado a la vanguardia del sector náutico Balear.

MARINE METALWORK COMPANY

Founded in 1987 and constantly breaking new ground, Metalnox is a marine metalwork company with a team of highly-qualified (Tig-Mig with Lloyd's Register certification) engineers and welders, who can be sent to any European port or shipyard if required. Metalnox presents all major projects in 3-D and offers a 24-hour emergency service for urgent repairs. It occupies spacious premises covering 3000m² and boasts the latest technological equipment. The vast experience gained throughout the past 23 years and its firm commitment to constant improvement have thrust Metalnox to the helm of the Balearic yachting industry.

EMPRESAS RADICADAS

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

- Astilleros Mallorca (Ed. A)
- Blue Ocean Management (Ed. A)
- Blue Sea Management
- Bultec (Ed. A)
- Carpinser (Ed. D)
- Ecoloma (Ed. C)
- E-Tech (Ed. A)
- IB'S Marine (Ed. B)
- Indi-clean (Ed. C)
- K & M Maritime
- Latitude 39
- Mademar (Ed. C)
- Mediterraneo Yacht Carpentry
- Metalnox (Ed. A)
- Nautipaints (Ed. A)
- One Marine Electric
- One Sails (Ed. C)
- Palma Refit (Ed. C)
- Palma Watch (Ed. C)
- Pinmar (Ed. A)
- Portcall (Ed. C)
- Pure Superyacht Refit (Ed. C)
- Revival (Ed. A)
- Rigging Mar
- Rolling Stock (Ed. A y C)
- RSB Rigging
- Servicios Náuticos Integrados
- Shinemar (Ed. C)
- Talleres Guidet
- Technocraft (Ed. A)
- Varadero Palma
- Yacht Painters (Ed. C)
- Yachts Projects (Ed. C)

COMPANIES LOCATED ON THE PREMISES

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



PLANO VARADERO SHIPYARD MAP

39° 33' 50" N
2° 38' 23" E





BLUE OCEAN

PROJECT MANAGEMENT & ENGINEERING

BLUE OCEAN PROJECTS (Edificio A)

SERVICIO PARA SUPER YATES

Blue Ocean Projects es un servicio dedicado a los super yates, ubicado en los Servicios Técnicos Portuarios, en el espléndido centro de reparaciones de Palma de Mallorca. Está dirigido por Mike Sizeland, que ha estado en la industria durante casi 20 años.

Podemos organizar la importación de yates para realizar reparaciones y ahorrar IVA en el coste de su proyecto. Disponemos de un servicio de administración completo y estamos registrados como agentes navieros. Hemos estado trabajando, de forma discreta, en la reparación completa de un yate de 33 metros, ahora de 40, que se encuentra en su fase final. Tras este proyecto estamos convencidos de que podemos conseguir cualquier cosa que nos propongamos y ya estamos preparándonos para nuestro próximo proyecto de reparación completa.



BLUE OCEAN
PROJECT MANAGEMENT & ENGINEERING

Professionals for Super Yacht Refits & Maintenance Periods

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

C- Muelle Viejo, Espigón Exterior, Local JA, 07012 Palma de Mallorca, Illes Balears, Spain.
Tel/Fax: +34 971 718 682
Email: info@blueoceanprojects.net Web: www.blueoceanprojects.net

SUPER YACHTS SERVICES

Blue Ocean Projects is a dedicated service for Super Yachts, based in STP in the superb refit center of Palma de Mallorca. It is run by Mike Sizeland, who has been in the industry for nearly 20 years.

We can arrange importation of yachts for carrying out works and save VAT on the cost of your project. We have a full administration service and are registered as ships agents.

We have been quietly working on a complete re-build of a 33 metre yacht, now 40metres, which is in its final phases. After this project we believe we can achieve anything and we are already lining up our next complete refit project.

TECNOCEAN (Edificio B)

SERVICIO PROFESIONALES DE REPARACIÓN

Tecnocean ofrece una gran variedad de servicios profesionales en la industria de la reparación, tanto si está considerando realizar reparaciones grandes o pequeñas. Nuestro equipo de profesionales altamente cualificados y nuestra extensa experiencia trabajando en el sector náutico balear nos permite cubrir: suministro y reparaciones eléctricas y electrónicas; aire acondicionado, suministro, instalación y reparación; bombas eléctricas; ingeniería general; accesorios para tuberías y cañerías; fibra de vidrio y compuestos, construcción y reparaciones; carpintería y carpinteros de barcos para interiores y exteriores; y una selección de baterías y aceites a precios muy competitivos.



REFIT & REPAIR INDUSTRY

Tecnocean offer a wide range of professional services within the refit & repair industry, whether you are contemplating a major project or small repairs. Our team of highly qualified personnel and our long experience working within the local marine trades enables us to cover: Electrical and electronic supply and repair: Air conditioning, supply, installation and repair: Electric pumps: General engineering: Plumbing and pipe fitting: Fibre glass and composite, construction & repairs: Carpentry and shipwrights. Interior and exterior: Full metal work services. Also a selection of batteries and oils at extremely competitive prices.



MED. YACHT CARPENTRY (Edificio B)

ESPECIALISTAS EN CARPINTERÍA NÁUTICA

Mediterráneo Yacht Carpentry realiza la reforma de su embarcación, desde la estructura hasta el más mínimo detalle: muebles maqueta, tapas de regala, pasamanos, colocación de corian y LG-Hi Macs, todo las reparaciones interiores y exteriores. Construyen cubiertas con todos sus complementos, siempre fabricadas en teca de Birmania de primerísima calidad y utilizando los mejores productos para lijarlas y calafatearlas. Cuentan con un equipo de experimentados profesionales en carpintería náutica que les aseguran unos extraordinarios acabados, y su ubicación dentro de las instalaciones de STP les permite ofrecerle unos servicios inmejorables.



PROFESSIONALS IN MARINE CARPENTRY

Mediterráneo Yacht Carpentry undertakes all kinds of carpentry reforms in your vessel, from the largest works through to the smallest details including furniture, marquetry, capping rails, toerails, corian and LG-Hi Macs fittings, all types of interior and exterior repairs. Burmese teak of the highest quality is used for laying decks, using the best products for fixing and caulking. Their team of experienced professionals in marine carpentry can be relied on for exceptional results and the location of their workshop within the STP installations allows them to provide the best possible service.



IB'S MARINE (Edificio B)

TIENDA ESPECIALIZADA EN MATERIAL ELÉCTRICO-NAVAL

Distribuidor de componentes electrónicos, eléctricos, industriales y de mantenimiento. Empresa eléctrica especializada en reparaciones e instalaciones navales. Nos ocupamos de instalaciones nuevas así como de la modificación de instalaciones antiguas, reparaciones, actualizaciones, automatizaciones, esquemas, planos y mantenimiento; trabajamos con elementos electrónicos, sistemas PLC, paneles de control, paneles de distribución, sistemas de monitorización y control, generadores, baterías, sistemas Atlas Shore Power; llevamos a cabo inspecciones del estado de las instalaciones e inspecciones por daños de corrosión, verificamos todo tipo de sistemas y elaboramos completos informes obligatorios para garantizar el correcto estado de su instalación.

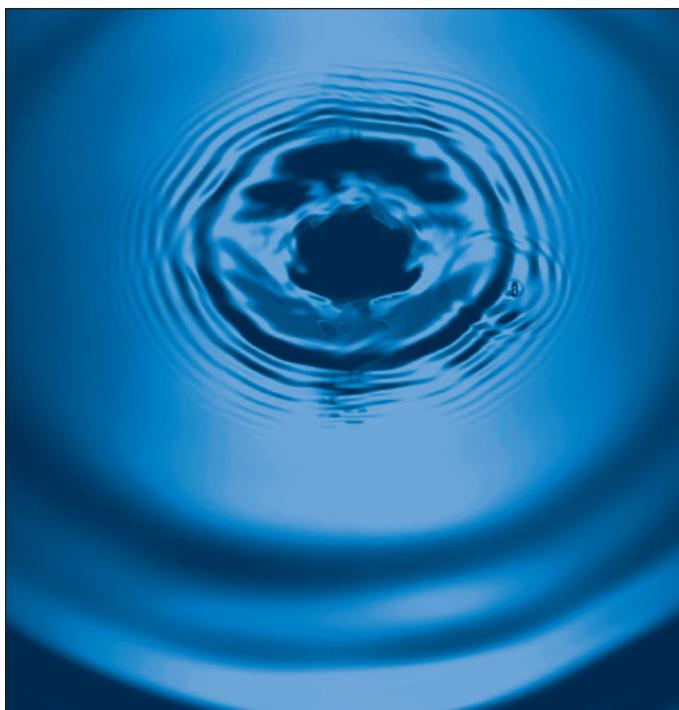
MARINE ELECTRIC SPECIALISTS

High service supplier of electronic components, electrical parts, industrial and maintenance. Our company carries out complete marine electrical fittings and installations. We take care of new installations and the refit of existing installations, as well as repairs, updates, automation, layouts, drawings and maintenance. We deal with a wide range of electronic components: PLC systems, control and distribution panels, control and monitoring systems, generators, batteries and Atlas Shore Power systems. What's more, we also inspect installations and check for corrosion, as well as examining all types of electrical systems and writing mandatory reports to guarantee the correct state of your yacht's installations.

PURE SUPERYACHT REFIT (Edificio C)

GESTIÓN Y PLANIFICACIÓN DE PROYECTOS

Pure presenta todas las opciones para el trabajo requerido en una forma imparcial y objetiva. Pure no ofrece comercializar en la "misma empresa" sino que ofrece flexibilidad a sus clientes para poder discutir y elegir al profesional más adecuado para llevar a cabo los proyectos, ofrecer el nivel apropiado de servicio, al precio adecuado para el tipo de trabajo requerido. El equipo de Pure gestiona desde el inicio de los proyectos, la planificación y todo el proceso hasta su finalización, con un enfoque sin complicaciones, involucrándose completamente en el servicio ofrecido, comunicando y poniendo al día de forma regular de forma concisa pero profesional, ofreciendo un servicio inmejorable a la industria de los superyates.



Pure and simple

MANAGING AND PLANNING PROJECTS COMPANY

Pure presents all options for the work required in an impartial and unbiased fashion. Pure does not offer "in-house" trades but gives flexibility to the client to discuss and choose the best suited craftsmen to carry out the projects, with the appropriate level of service, at the right price for the job required. Pure's team manages through the projects inception, planning and beyond, with an uncomplicated approach, applying a completely hands on service, communicating and regularly updating in a concise but professional manner, delivering a superior service to the superyacht industry.



YACHT PROJECTS

FULL REFIT & REPAIR SERVICES
TEMPORARY IMPORTATION
YACHT AGENCY & OFFICE SERVICES

Tel: +34 616 676 022
Email: Info@yachtprojects.es

OFFICIAL REPRESENTATIVES OF 

YACHT PROJECTS (Edificio C)

GESTIÓN DE PROYECTOS DE REPARACIÓN

Yacht Projects ofrece un abanico de servicios incalculables que incorporan cada aspecto de la reparación, mantenimiento, guarda y asuntos legales para la flota de navegación internacional.

Yacht Projects le visitará antes de que el yate llegue a Palma para evaluar los trabajos que desea que se lleven a cabo y proporcionarle un presupuesto. Comprendemos cuán importante es la programación de yates y realizamos esta oferta internacional para aclarar cabalmente qué es lo que requieren exactamente los trabajos que desea que se lleven a cabo antes de su llegada.

SERVICES FOR REFIT AND REPAIR PROJECTS

Yacht Projects offers a range of invaluable services that incorporate every aspect of refit, repair, maintenance, guardianage and legal matters to the international yachting fleet.

Yacht Projects will visit you before the yacht arrives in Palma to make an assessment of your intended works and supply you with a quotation. We understand the importance of the ship's schedule and make this international offer to clarify exactly what your projected works entail ahead of your arrival.



PALMA REFIT (Edificio C)

DISEÑO DE INTERIOR Y EXTERIOR DE SU YATE

Palma Refit se especializa en el diseño interior, exterior y en la tapicería de su yate, ofreciendo asistencia profesional en todos sus proyectos de diseño. Desde pequeñas renovaciones a reparaciones completas, nuestro trabajo es de la mejor calidad. Hacemos todo a medida por encargo, desde preciosas cortinas y persianas a fina ropa de cama y cojines; nuestros clientes pueden elegir entre una gran variedad de las telas y diseños de moda. También suministramos e instalamos revestimientos para suelos, alfombras, revestimientos para la pared, muebles hechos a medida y disponemos de un pequeño departamento de carpintería en la empresa. Fabricamos todo tipo de cojines y fundas exteriores incluyendo cubiertas estilo velero, biminis y todo tipo de fundas protectoras para satisfacer todas sus necesidades.

INTERIOR AND EXTERIOR DESIGN FOR YOUR YACHT

Palma Refit specialises in interior/exterior design and upholstery for your yacht, providing professional assistance with all your design projects. From small refurbishments to total refits, our work is of the highest standard and quality. We custom make everything to order, from beautiful curtains and blinds to fine bed linens and scatter cushions, our clients can choose from a vast selection of the latest fabrics and designs. We also supply and install carpets, flooring, wall coverings, custom-made furniture and have a small in-house carpentry department. We fabricate all types of exterior cushions and covers including sun sails, biminis, tender covers and all types of protective covers to cater for your every need.

INDI-CLEAN (Edificio C)

LIMPIEZA TOTAL

Indi-Clean: el mejor grupo de limpieza de Mallorca ofrece un servicio de cuidado total para las alfombras, muebles tapizados y piel. Ofrecemos nuestro servicio a todos los Puertos de Mallorca e incluso podemos trabajar mientras el yate se encuentra anclado. Nuestro servicio y resultados son los mejores.

Indi-Clean trabaja con Flame Screen UK, empresa licenciada en aplicadores retardantes de fuego de acuerdo con los parámetros de OMI, Código FTP y MCA LY2 (yates de grandes eslora) y está idealmente situada en Servicios Técnicos Portuarios de Palma de Mallorca.

Nuestros desinfectantes especializados anti-microbios y anti-carbono limpian y matan todos los gérmenes que se encuentran en los colchones y filtros del aire acondicionado (incluyendo el SARM). Todos estos materiales se pueden trasladar a nuestros talleres - para limpiarlos, envolverlos y guardarlos hasta después de la reparación.



THE BEST CLEANING COMPANY

Indi-Clean: Mallorca's most useful cleaning group offer a total care service for carpets, upholstered furniture & leather. We service all Ports in Mallorca and can even work whilst at anchor. Our service and results are second to none.

Indi-Clean work with Flamescreen UK who are licensed fire retardant applicators to IMO, FTP & MCA LY2 code standards and ideally located in boat yard STP, Palma de Mallorca.

Our specialist anti-carbon and anti-microbial sanitizers clean and kill all germs found in mattresses & air-con filters (including MRSA). All these items can be taken away to our workshop - cleaned, wrapped & stored until after re-fit.

ECOLOMA (Edificio C)

ESPECIALISTAS EN REPARACIONES DE GRP

Ecoloma se fundó en 1967, y desde hace 24 años tiene sus instalaciones en el Puerto de Palma bajo la dirección de Ernesto Coloma Parodi. La empresa se dedica a la reparación y reforma de yate, en lo que a plástico y Plexiglás se refiere. Sus campos de actuación son los siguientes:

Reparaciones de G.R.P. (Composites)

Repairs: Cascos, Roturas, Impactos, Fallos estructurales, Deslamинaciones, etc.

Modificaciones y construcciones de piezas

Líneas de escape (Construcción)

Construcciones de tanques G.R.P.

Reparaciones de Gel Coat

Recubrimiento de superficies

Tratamiento de Osmosis

Construcción de gamuzas de G.R.P.

Trabajos en Metacrilato, Policarbonato y PVC

Trabajos en cristales minerales

ESPECIALIST IN GRP REPAIRS

Ecoloma was established in 1967, and for the past 24 years has been situated in the Port of Palma under the direction of Ernesto Coloma Parodi. The company is dedicated to the repairing and reforming of yachts as far as plastics and Plexiglas are concerned. The range of work carried out include:

G.R.P. Repair (Composites)

Repairs of Hulls, Cracks, Impacts, Structural faults, Delamination etc.

Modifications and construction of pieces

Exhaust (construction)

G.R.P. tank construction—"in situ" when necessary

Gel coat repairs

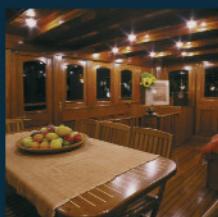
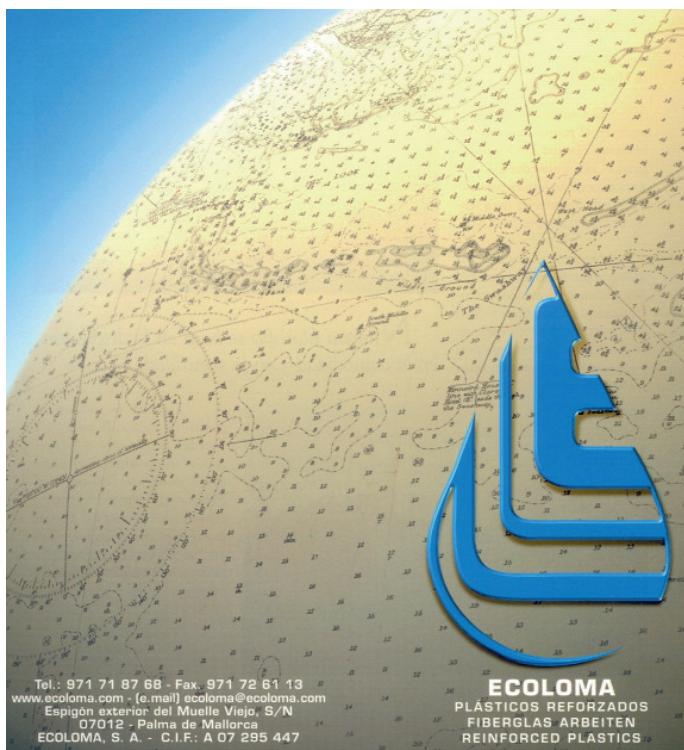
Surface coating

Osmosis treatment

Food storage constructions in G.R.P.

Work in Methacrylate, Polycarbonate and PVC

Mineral Glass works



Harbour & Customs formalities

Temporary Importation (TPA)

Tax advise & insurance

Provisioning

Berth reservations

PORTCALL
 Group

+34 971 21 33 48 +34 661 762 624
info@portcall.org www.portcall.org

Atipika.com

PORTCALL YACHT & SHIP AGENTS



Lloyd's
Approved
Welders



METALNOX - HEAD OFFICE-CENTRAL

C/ Islas Canarias, 30 - Polígono Son Bugaderes - 07180 Santa Ponsa-Calvia
Tel: +34 971 69 40 11 - Fax: +34 971 69 56 91 - mobiles: 619099114
info@metalnox.com

METALNOX - PUERTO DE PALMA

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



En febrero se produjo un incendio en un velero varado en la explanada

La IMPORTANCIA de contar con equipos y SEGURIDAD

THE IMPORTANCE OF HAVING EQUIPMENT AND INSISTING ON SAFETY MEASURES

TEXTO: J. ANTONIO FUSTER / FOTOS: ALBERTO SART

EL DÍA 2 DE FEBRERO DE 2010 FUE UN DÍA IMPORTANTE PARA STP

y para todo el personal que trabaja en sus instalaciones.

Sobre las 3 de la tarde, y por causas que aún están siendo objeto de investigación, se declaró un incendio a bordo del velero "Tiketitan", un precioso Wally de 27 metros de eslora que encontraba varado en la explanada.

A los pocos segundos de declararse una explosión sonaron las alarmas en el recinto. Inmediatamente se puso en marcha el Plan de Emergencias de STP, tal y como se había activado en el pasado para la realización de prácticas y simulacros. La única diferencia era que en esta ocasión, el fuego era real y un vien-

FIRE ABOARD SUPERYACHT ON THE HARD IN FEBRUARY. The 2nd of February 2010 will go down in history for STP and all the employees who work on site.

At around 3pm, and for reasons which are still being investigated, a fire broke out on board S/Y Tiketitan, a stunning 27-metre Wally who was on the hard at STP.

A few seconds afterwards, an explosion occurred and the emergency alarms sounded across the facility. The STP Emergency Plan was immediately activated, evoking the emergency drills and simulations staged at STP





Un gran despliegue de medios materiales y recursos humanos se puso inmediatamente en marcha para controlar el incendio en el yate. / Emergency teams immediately arrived on the scene to control the fire.

to fresco de Suroeste lo estaba avivando por momentos.

De inmediato se dio aviso a los Bomberos, Autoridad Portuaria, Guardia Civil y demás equipos de emergencias.

A los pocos minutos de declararse la alarma, hicieron acto de aparición cuatro dotaciones de los Bomberos de Palma equipados con dos autoescaleras y tres camiones autobomba. La excelente comunicación vial entre el Parque de Bomberos y STP hizo posible que en breve espacio de tiempo estuvieran presentes en el lugar del siniestro con todo el equipo adecuado.

El Jefe de Bomberos asumió el mando y la responsabilidad y en pocos minutos se habilitó un equipo de crisis junto a los efectivos de Guardia Civil, Policía y Policía Portuaria. Al lugar del suceso también se trasladó una UVI Móvil del

on regular basis. On this occasion, though, the blaze was for real and a stiff south-westerly wind was fanning it. The Fire Department, Port Authority, Civil Guard and other emergency services were immediately called. Few minutes after the alarm was raised, four teams from the Palma Fire Department arrived equipped with two hydraulic ladders and three fire engines. The excellent road links between the fire station and STP made it possible for the fire brigade to reach the scene in virtually no time at all. The chief fire officer took command and within a few minutes deployed a crisis team, also including officers from the Civil Guard, National Police and Port of Palma Police. Two ambulances, one with a mobile intensive care unit, were also called to the scene.



Toda la secuencia de imágenes habla de espectacularidad y de eficacia en la actuación de los medios de emergencia externos y de STP. / These photos show the spectacular efficiency of the STP and external emergency teams.

061 y otra ambulancia de los Ambulancias y Emergencias.

Los equipos de emergencia de STP atacaron el fuego mediante el uso de mangueras conectadas a la red de hidrantes con espumógenos, lanzando la espuma desde una plataforma elevadora y a la vez refrigeraban el barco contiguo para evitar la propagación del incendio que hubiese supuesto un fuego de gran magnitud por el viento que había durante el incendio. Cabe destacar la importancia de la disposición de las embarcaciones en STP con una distancia de seguridad entre ellas para emergencias como las que nos ocupa, la comodidad de los usuarios y evitar accidentes, un incendio de estas características en un varadero con las embarcaciones situadas a poca distancia supondría unas consecuencias de difícil cuantificación pero en cualquier caso de una magni-

From a hydraulic platform the STP emergency teams tackled the fire with foam agents connected to the network of hydrants whilst also dousing the adjacent yacht to prevent the flames from spreading; especially important as the strong wind blowing could have caused a far more savage fire. Another key factor in containing the fire was the mandatory distance between boats on the hard at STP: not only does this provide users with ease of access on a day-to-day basis, but in emergency situations like these it goes to prove that fire on one yacht will never spread to another. To prevent the yacht mast from falling, STP, in coordination with the emergency services and A+Rigging, used a self-supporting crane until it was disassembled manually.

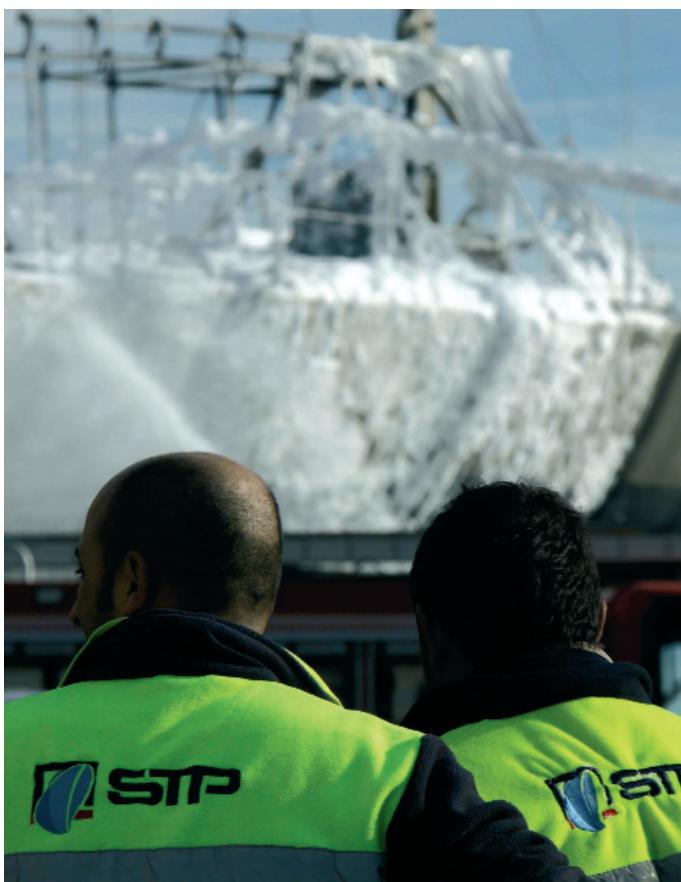


Cuando el fuego fue controlado, los bomberos subieron a bordo del yate siniestrado. / Once the fire was under control, fire-fighters boarded the yacht.

tud considerable. Para evitar la posibilidad de caída del mástil de la embarcación como consecuencia del incendio STP en coordinación con las fuerzas de seguridad y la empresa A+Rigging aseguró mediante una grúa autoportante el mástil hasta su desmontaje.

Una enorme humareda se elevó durante un par de horas sobre el cielo del puerto aunque la espectacularidad de la estela de humo negro no se correspondía

Thick black smoke billowed into the skies for a couple of hours, although the spectacular plume didn't coincide with the actual danger of the fire. In the end, the blaze was quickly contained by the fire brigade. Regrettably, the yacht was declared a total write-off just minutes after the fire had broken out, due to the flammable materials used during her construction. The situation wasn't fully brought under control until four hours afterwards.



con el peligro real del incendio. De hecho el fuego fue rápidamente controlado por los Bomberos. Lamentablemente, la embarcación, debido a los materiales inflamables con que fue construida, fue siniestro total a los pocos minutos de haberse declarado el incendio. El control total de la situación no se produjo hasta unas cuatro horas después. Tanto el equipo de Bomberos como los responsables de la compañía del barco siniestrado alabaron la actuación del personal de STP, que actuó con celeridad de acuerdo con el protocolo previsto y gracias a los equipos humanos y técnicos disponibles en el recinto, evitando que se propagaran al resto de los barcos.

*Cuatro imágenes que reflejan parte del buen trabajo realizado.
Four photos reflecting part of the excellent work done.*

Both the fire brigade and the yacht's insurance brokers praised the speed at which the highly-trained STP team reacted according to protocol and prevented the fire from spreading to other yachts, thanks to the human resources and emergency equipment available on site.



STP, presente en el Mónaco YACHT SHOW

STP TO EXHIBIT AT MONACO YACHT SHOW

STP TENDRÁ UN STAND PROPIO EN EL PRESTIGIOSO MÓNACO YACHT SHOW (MYS), para dar a conocer sus instalaciones y servicios. El stand estará asimismo a disposición de las empresas que operan normalmente en las instalaciones de STP. Allí podrán realizar reuniones con armadores-capitanes y dar a conocer sus servicios y la posibilidad de venir a Palma.

Gracias a este stand, las empresas que no puedan tener puesto propio en el Salón podrán disfrutar del de STP. El stand estará asimismo a disposición de capitanes y armadores clientes de STP para poder realizar gestiones, contratos, etc. El MYS, el salón náutico internacional más exclusivo y prestigioso del sector, es el objetivo de una selecta clientela de altísimo nivel adquisitivo que busca las últimas novedades y que obliga a la organización a realizar una exhaustiva selección de expositores. El lujo, la elegancia, y el prestigio son la tónica generalizada en los 9.000 metros cuadrados de una exclusiva exposición que este año 2010 presentará su edición número veinte, entre los días 22 y 25 de septiembre. En el agua están previstos 20.300 metros cuadrados de exposición, con 100 impresionantes yates entre 25 y 90 metros de eslora. En el salón se da cita lo más representativo del sector. Un total de 500 expositores provenientes de astilleros, brokers, diseñadores, fabricantes de equipos náuticos, firmas de artículos de lujo muy importantes, etc. Todos los expositores son profesionalmente reconocidos a nivel internacional y tienen en común la calidad de sus servicios. Los más importantes astilleros del mundo cuentan con Stand propio en el MYS.

Más información del MYS en www.monacoyachtshow.com

STP WILL HAVE ITS OWN STAND AT THE PRESTIGIOUS MONACO YACHT SHOW (MYS) to exhibit its facilities and services. Companies which operate at STP will also be able to use the stand to hold meetings with owners and captains, publicise their services and offer the possibility to come to Palma. Therefore, firms which otherwise wouldn't have their own space at the Show can benefit from the STP stand. STP clients (owners and captains) will also be able to visit the stand to carry out business, sign contracts, etc.

MYS, the most exclusive and illustrious international boat show, attracts a select clientele with an extremely high purchasing power, which is why the organisers hand-pick each and every exhibitor. Luxury, elegance and prestige abound in the 9,000m² exhibition space. This year's show, the 20th edition, will be staged between 22nd and 25th September.

The floating exhibition will cover around 20,300 square metres and feature 100 stunning superyachts between 25 and 90 metres LOA.

The Show welcomes the crème de la crème of the yachting industry. The 500 exhibitors include shipyards, brokers, manufacturers of nautical equipment, the world's leading luxury retailers, etc.

All exhibitors are professionally recognised on an international level and offer only the highest quality services. The world's most important shipyards have their own stand at MYS.

Further information about MYS at www.monacoyachtshow.com



QUALITY WITH RELIABILITY

Nautipaints

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

Los SIMULACROS de emergencias en STP

EMERGENCY DRILLS AT STP

TEXTO: DPTO. DE RIESGOS LABORALES STP / FOTOS: ARCHIVO STP

LOS SIMULACROS DE EMERGENCIA se realizan imitando sucesos reales para tomar las medidas necesarias de seguridad en caso de que ocurra realmente una emergencia. Comprenden una serie de actuaciones para conseguir el adiestramiento necesario de los equipos de intervención para poder afrontar una situación de emergencia real. Estas actuaciones se resumen en:

- Formación**
- Prácticas**
- Simulacro de emergencia**
- Formación posterior al simulacro**
- Conclusiones e informe**
- Revisión del sistema**

EMERGENCY DRILLS SIMULATE REAL-LIFE incidents to guarantee the necessary response measures in the event of a real emergency. Drills entail a series of procedures to fully train incident response teams in how to tackle a real emergency situation. These procedures are:

- Training sessions**
- Practical sessions**
- Emergency drill**
- Post-drill debrief**
- Conclusions and report**
- System review**

Emergency drill training sessions are given by highly-qualified specialised



En un ejercicio de simulacro, personal de STP, preparando la instalación de una motobomba para succionar agua del mar. / STP workers preparing the installation of a seawater pump during an emergency drill exercise.

Las jornadas de simulacros de emergencia las imparten técnicos superiores titulados y profesionales de emergencias de consultoras externas (Global Management Consultora Náutica, Formex, Sorbcontrol,...) y propios de Servicios Técnicos Portuarios. Para realizar los simulacros de emergencia se cuenta con el apoyo de los equipos externos de emergencias (Cuerpo de

instructors from external consultants (Global Management Consultoría Náutica, Formex, Sorbcontrol, etc.) and internal Servicios Técnicos Portuarios professionals. The drill is implemented with full support from external emergency teams (Fire Brigade, Port of Palma Police, Civil Guard, etc.). Collaboration with the emergency services guarantees an objective



En el simulacro, el personal de STP ejecuta los ejercicios para sofocar el fuego. / STP workers smothering a fire during the drill.

Bomberos, Policía Portuaria, Guardia Civil,...) La colaboración de los equipos externos de emergencias permite una valoración objetiva de la actuación y un conocimiento para estos equipos de las instalaciones y los medios de Servicios Técnicos Portuarios que les permitan familiarizarse con una emergencia en las instalaciones.

FORMACIÓN

Las jornadas de simulacros se inician con unas jornadas formativas donde se repasan los planes de emergencias, recordando los procedimientos y las actuaciones de cada equipo de emergencia. Entre las materias que se imparten se

evaluation of the drill, as well as valuable insight for them into STP's facilities and incident control procedures in response to an emergency on site.

TRAINING SESSIONS

The emergency drill is preceded by several training sessions where emergency plans are reviewed, focussing on each incident response team's obligations and procedures. Subjects studied include the role of incident response teams, types of emergency, fire, fuel spills, etc. These sessions aim to provide team members with a theoretical understanding of all subjects.

encuentran equipos de emergencia, clases de emergencias, de fuegos, de vertidos,... de forma que los integrantes de los equipos de intervención entiendan desde un punto de vista teórico la materia. Durante la formación se valora también el grado de conocimiento de la materia de los integrantes de los equipos.

PRÁCTICAS

Mediante las prácticas con los equipos de emergencias se consigue que los integrantes de los equipos de intervención conozcan los diferentes componentes de los medios técnicos de emergencias, su uso y, especialmente se realizan prácticas reales para que puedan experimentar y aprender el funcionamiento de los medios. Estas prácticas se realizan con fuego real y se valora la habilidad de los integrantes de los equipos para enfrentarse a una emergencia.

SIMULACRO DE EMERGENCIA

Los simulacros de emergencia consisten en unos ejercicios prácticos en que se simula una situación de emergencia de la forma más real posible que incluye fuego, humo,... de forma que parezca una situación real de emergencia.

Durante el simulacro se deben ejercitarse los diferentes procedimientos del plan de emergencia, cronometrándose los tiempos de cada actuación para su posterior valoración y actuando en todo momento como si de una emergencia real se tratase.

During the training course, each incident response team member's level of subject knowledge is frequently evaluated.

PRACTICAL SESSIONS

The practical sessions ensure that incident response team members fully understand the different emergency equipment components and their uses. More specifically, real-life simulations are carried out to practise the operation of this equipment. These simulations involve real fire and evaluate team members' emergency response skills.

EMERGENCY DRILL

Emergency drills consist of practical exercises which fully simulate an emergency situation including fire, smoke, etc. During the drill, the different steps of the emergency plan must be implemented, timing the response to each step and behaving at all times as if it were a real emergency. Different types of emergency are drilled, such as fire, medical emergency and environmental incidents. During the drill, the STP incident response teams perform the procedures stipulated for each type of incident to neutralise or contain it until the arrival of external emergency teams. Once the emergency services arrive, they are informed of the emergency scenario and then assume responsibility of the scene.

The drill finishes when the external emergency teams deem it to be concluded.



INDI-CLEAN

CARPET, UPHOLSTERY & LEATHER CLEANING SPECIALISTS

BEAUTIFULLY CLEANED CARPETS & UPHOLSTERY WITH GUARANTEED RESULTS AND OUTSTANDING CUSTOMER SERVICE



FLAME RETARDENT TREATMENT FOR FABRICS & SOFT FURNISHINGS

IMO AND MCA LY2 CODE COMPLIANT

MCA ACCREDITED APPLICATION PROCESS WITH CERTIFICATION AND WEB ACCESS

APPLICATION BY FULLY TRAINED LICENSED OPERATORS



INDIFILM®
Protective film

WE CAN EVEN WORK ONBOARD AT ANCHOR

Tel. Graham 0034 696 740 353

E-mail. info@indi-clean.com

www.indi-clean.com



Los simulacros se realizan de diferentes emergencias como incendio, emergencia médica, emergencia medioambiental, etc. Durante el simulacro los equipos de intervención de Servicios Técnicos Portuarios realizan las actuaciones establecidas para cada tipo de emergencia para neutralizar esta o contenerla hasta la llegada de los equipos externos de emergencia. A la llegada de los equipos externos de emergencia se realiza un reporte por parte de los equipos de intervención de Servicios Técnicos Portuarios de estado de la emergencia (situación del fuego, posibles heridos o atrapados,...) quedando aquellos al cargo de la emergencia. El simulacro finaliza cuando los equipos externos de emergencia dan por concluida la emergencia.

FORMACIÓN POSTERIOR AL SIMULACRO

A la finalización del ejercicio de simulacro se imparte una charla con los participantes e instructores donde se resume la actuación destacando los aspectos más relevantes de la misma y se intercambian opiniones sobre la actuación.

CONCLUSIONES E INFORME

Para poder valorar las actuaciones, los medios, tiempos,... se realiza por parte de los instructores un informe donde se resume la actuación realizada, incluyendo los tiempos empleados y se establecen conclusiones sobre la efectividad del simulacro incluyendo, en su caso, propuestas de mejora.

REVISIÓN DEL SISTEMA

La dirección de Servicios Técnicos Portuarios realiza un análisis del informe emitido, realizando las actuaciones de mejora que procedan y actualizando los registros del sistema integrado de gestión.



Los simulacros de emergencia consisten en unos ejercicios prácticos en que se simula una emergencia de la forma más real posible. Incluye fuego, humo,... También hay clases teóricas. / Emergency drills consist of practical exercises which fully simulate an emergency situation including fire, smoke, etc. There are also theoretical sessions.

POST-DRILL DEBRIEF

After the drill, participants are debriefed, the most important aspects of the procedure are highlighted and opinions are exchanged.

CONCLUSIONS AND REPORT

In order to evaluate the procedures, equipment, response times, etc., the instructors draw up a report summarising the event and including conclusions about the effectiveness of the drill and, where appropriate, suggestions for improvement.

SYSTEM REVIEW

The Servicios Técnicos Portuarios management team performs an analysis of the reports, making any appropriate improvements and updating the integrated management system.

ECOLOMA

Composite work
Plexiglas and Lexan work
Glass and Window work

TEL. 971 71 87 68 - FAX 971 72 61 13
www.ecoloma.com - e-mail: ecoloma@ecoloma.com
 Espigón Exterior del Muelle Viejo, s/n - 07012 Palma de Mallorca

ECOLOMA
 PLÁSTICOS REFORZADOS
 FIBERGLAS ARBEITEN
 REINFORCED PLASTICS

yacht painter mallorca

Infinite Perfection

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

Juan Gual de Torrella, presidente de la Cámara de Comercio de Mallorca

**“El muelle viejo puede ser
la GRAN MARINA
de megayates del
MEDITERRÁNEO”**

**“PALMA'S MUELLE VIEJO COULD EASILY BECOME
THE MEDITERRANEAN SUPERYACHT MARINA”**

TEXTO: PEPE QUIROGA - MALLORCA PRESS / FOTOS: WALTER OBIOL

NACIDO EN PALMA EN 1956, casado y con tres hijas, y licenciado en Ciencias Empresariales, Joan Gual de Torrella es el más representativo ejemplo del empresario emprendedor volcado totalmente en su empresa y en el sector empresarial y alejado de la política. Reelegido recientemente presidente de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Mallorca, también es presidente de la Comisión de Turismo del Consejo Superior de Cámaras de España y presidente de la Red de Cámaras de Comercio Insulares de Europa (Insuleur). Pero más allá de estos cargos, es y así lo dice todo el mundo, un hombre con credibilidad deontológica. Serio y preparado, muy carismático, que genera confianza y con una atracción humana

BORN IN PALMA IN 1956, married and with three children, graduate in Business Studies, Joan Gual de Torrella is a prime example of an entrepreneurial businessman totally dedicated to his company and the business sector whilst shunning politics. Recently re-elected the president of the Mallorca Chamber of Commerce, Industry and Shipping, he is also chairman of the Tourism Commission of Spain's Superior Council of Chambers of Commerce and president of the European Union Network of Insular Chambers of Commerce and Industry (INSULEUR). Apart from the posts he holds, he is widely recognised as a man with deep-rooted professional ethics. Serious, insightful and very charismatic,



"No soy político. Tan sólo empresario. Yo no tengo porque caer bien ni mal, porque no busco votos". / "I'm not a politician. Just a businessman. I have no need to impress or not, as I'm not scouting for votes".

personal que además añade a su alrededor muchos afectos.

Pregunta.- ¿Sabe que usted gusta mucho a los periodistas porque responde con concreción y no evita ninguna pregunta por incómoda que sea?

Respuesta.- Quizá sea porque no soy político. Tan sólo empresario. Y como tal he de limitar mis respuestas a lo que exactamente se me pregunta. Yo no tengo por qué caer bien ni mal, porque no busco votos. Y tampoco necesito hacer promesas que no se van a cumplir y que no incurren en responsabilidad alguna. Recuerde que los empresarios nos comprometemos

Joan conveys trust and is a captivating person.

Question. First things first. I'm going to start off the written interview with the last question I asked you in your office. Do you realise that journalists really like you because your answers are precise and insightful, and you never evade any question, however awkward it may be? It's the truth. You're an oasis of openness in a desert of unfathomable political declarations.

Answer. That might be because I'm not a politician. Just a businessman. And as such I have to restrict my answers to exactly what I have been

con contratos y que en estos se recogen los compromisos que por las partes contratantes son asumibles. De ahí que, por costumbre, no tenga que estar a la defensiva en las entrevistas periodísticas.

P.-¿Un representante empresarial tiene que hacer genuflexiones a los políticos?

R.- Los representantes empresariales no deben inclinarse por ninguna opción política, porque si defiende a una públicamente, estará faltando a quienes han depositado en él su confianza. Y mucho menos ha de ser genuflexo como usted dice. Si lo hace no está ejerciendo su función de representación. Está haciendo el ridículo.

P.- Ha sido usted vicepresidente ocho años, presidente otros cuatro, y ahora inicia reelegido su décimo tercer año en la Cámara. ¿No dudará que los empresarios confían y se sienten bien representados por usted cuando le han revalidado en la presidencia?

R.- No dudo en su confianza y se la agradezco a todos. Para mí la reelección es la revalidación de un proyecto dinamizador que la Cámara ha llevado adelante con mucha ilusión los cuatro últimos años. Al fin y al cabo, la Cámara es un ente empresarial que existe para dinamizar la economía. Y en tiempos de crisis como la que estamos pasando, yo creo que apostar ahora más que nunca por la dinamización empresarial es la estrategia más adecuada.

P.- En el nuevo equipo camerlal llama la atención la presencia de Álvaro Middelmann, delegado de Air Berlin para España y Portugal, como presidente de la Comisión de Transportes.

R.- Sí, es una magnífica aportación cara a los próximos cuatro años. Es un gran experto en transporte aéreo y hay que agradecerle que esté dispuesto a tener la generosidad de dedicar una parte de su ocupadísimo tiempo a la Cámara. Siempre hemos de recordar que Mallorca es una isla y que nuestra insularidad nos obliga a depender más que en otros sitios del transporte.

P.- Sabiendo quién es Middelmann y conociéndole a usted, dos hombres que no tienen miedo en criticar a los políticos ¿Me equivoco en decir que están decididos a reclamarles por activo y por pasivo la autogestión privada aeroportuaria?

R.- El tráfico aéreo es fundamental y casi imprescindible para Mallorca. Es básico, principalmente en cuanto al pasaje, tanto regular como turístico. Y cuando hablamos de pasaje turístico, estamos hablando de clientes. Y de clientes de nuestro más importante sector económico, que es el turístico. De millones de turistas que llegan a Mallorca en avión y que utilizan este medio de transporte para irse. En este sentido, sí creo que quedan cosas por hacer en el aeropuerto. Y una de ellas es que podamos autogestionarlo. Si aquí en Mallorca la sociedad ha decidido que el turismo debe seguir siendo nuestro futuro, de poco sirve que lo hayamos decidido si no tenemos capacidad de gestión en el aeropuerto. Por ello hemos de asegurar que la sociedad mallorquina participe en su gestión. Y ello, porque además, nos permitiría poder tomar la decisión de abrirnos a nuevos destinos.

asked. I have no need to impress or not, as I'm not scouting for votes. Neither do I need to make promises that won't be honoured or that shirk responsibility. Remember that us businessmen make guarantees by means of contracts and these feature promises that are within reach of the parties involved. That's why, out of habit, I don't have to be on the defensive during media interviews.

Q. Do business representatives have to bend over backwards to politicians?

A. Business representatives shouldn't bow down to any political influence whatsoever. If they publicly champion one viewpoint, they'll be letting down the people who placed their trust in them. As for bending over backwards as you say, that is totally contrary to their function as representatives. That would be making a fool of themselves.

Q. You were vice-president for eight years, you've been president for another four, and you've now been re-elected to the Chamber for the thirteenth year. You can't doubt that businesspeople trust you and feel well-represented if they've once again given a stamp of approval to your presidency, can you?

A. No, I don't question their trust and I'm extremely grateful to everyone. For me, being re-elected is the endorsement of an exciting project the Chamber has been carrying out for the last four years. At the end of the day, the Chamber is a business organisation which exists to invigorate the economy. Given the economic crisis we're experiencing at the moment, I believe that more than ever before a firm commitment to business stimulus is the most appropriate strategy.

Q. It's interesting to see the presence of Álvaro Middelmann, CEO of Air Berlin for Spain and Portugal, as president of the Transport Commission in the new Chamber team.

A. Yes, he'll be a magnificent addition with a view to the next four years. Álvaro is a leading expert in air transport and must be thanked for his generosity in dedicating part of his extremely busy agenda to the Chamber. We should always remember that as an island Mallorca depends on transport more than other places.

Q. Neither you nor Middelmann are afraid of criticising politicians. Am I right in thinking that you are both determined to actively and passively call for private airport management?

A. Air traffic is fundamental and almost essential for Mallorca, mainly when talking about passenger numbers, both chartered and scheduled. When it comes to leisure passengers, we're talking about clients of the island's most important industry: tourism. Millions of tourists land and take off every year. Hence I believe there are still things to be done at the airport. One of them could well be managing it from here. If, here in Mallorca, consensus has decided that tourism should remain as our mainstay, there's not much point in this decision if we can't play a management role in the airport. That's why we must guarantee that Mallorca participates in its management, as this will also allow us to open up to new destinations.



"El fomento de la náutica recreativa y deportiva y turística está recogida en nuestro Estatuto como competencia autonómica". / "The promotion of nautical tourism, water sports and yachting is recognised as a regional issue in our Statute".

P.- Cuándo habla de capacidad de gestión aeroportuaria ¿Se está refiriendo a que tenga una titularidad pública o privada?

R.- Creo que el modelo más conveniente para Mallorca es que la titularidad sea pública y autonómica, pero en cuya gestión también participe la iniciativa privada. En ningún caso creo necesaria la privatización integral de su gestión. Lo digo porque para los empresarios un aeropuerto no es un negocio en sí mismo sino un medio para crear riqueza.

P.- ¿Este criterio es trasladable a los puertos?

R:- Los puertos de interés general no están en la misma situación que los aeropuertos. Estos últimos dependen en toda España de un solo organismo centralizador que es AENA y los puertos de interés general dependen de su respectivas autoridades portuarias, por lo que no están centralizados. Quiero decir que aunque estos también tengan titularidad estatal, en cierta forma están transferidos, porque en sus consejos de administración se sientan distintos representantes de la comunidad autónoma en los que están ubicados. O sea, que las autoridades portuarias las presiden personas elegi-

Q. When you say a management role in the airport, are you referring to public or private ownership?

A. I think the most relevant model for Mallorca is public and regional ownership, but also opening the door for private participation. Under no circumstances do I feel the need for 100% privatisation. I say that because for businesspeople an airport is not a company as such, but a means to create wealth.

Q. Could this idea be translate to the ports?

A. State-run ports aren't in the same situation as airports. Across the whole of Spain, airports are run by one centralised entity, AENA, whereas state-run ports answer to their respective port authorities, so they are not centralised. I mean that although the state owns ports, to a certain extent they have been decentralised as representatives from the local autonomous region sit on their boards. In other words, a port authority director is appointed by the regional president and port authority boards consist of the local mayor and representatives from other public, business and trade

das por los presidentes autonómicos y sus consejos los forman los alcaldes de las ciudades en donde están situados y representantes de otras instituciones públicas, empresariales y sindicales propias de cada autonomía. Yo mismo, estoy sentado en el consejo de Autoridad Portuaria de Baleares (APB) como representante de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Mallorca.

P.- Pues da a veces la sensación que las autoridades portuarias están más vinculadas al Gobierno de España que a los gobiernos autonómicos.

R.- Sí, a veces lo parece. Pero ello es debido a que todavía tienen la herencia de su dependencia ministerial y de su centralización anterior. Todavía les falta impregnarse de la cultura descentralizada y de saber acompañar al territorio en el que están en sus necesidades de desarrollo. Pero salvada esta circunstancia inercial, el modelo actual creo que es bueno. Las sociedades autonómicas están totalmente representadas en sus presidencias y en sus consejos de administración. En este sentido, es este modelo el que sería deseable que se traslade a los aeropuertos.

P.- Usted sabe como yo que la nueva Ley de Puertos del Estado será aprobada dentro de unos dos meses. Y que la Ley trae importantes novedades en cuanto a la gestión autónoma, que no autonómica, de estos puertos de interés general. ¿Cree que sigue siendo válida la petición de transferencia de gestión de las instalaciones privadas habidas en ellos, como clubes náuticos y marinas, a sus respectivos gobiernos autonómicos?

R.- Es cierto que estas instalaciones privadas ubicadas en puertos de interés general, al menos aquí en Baleares, sufren un agravio comparativo con respecto a sus semejantes situadas en los puertos que no tienen dicho interés y que dependen del Govern Balear y por tanto están regidos por la Ley de Puertos de Baleares. Agravio que se concreta principalmente en la posibilidad de prorrogar automáticamente su concesión. Parece que la nueva Ley de Puertos del Estado va a hacer desaparecer dicho agravio. De todas formas lo más deseable es que este tipo de instalaciones se rigieran todas ellas por una sola Ley y que esta fuera la autonómica, en cuánto que, además, el fomento de la náutica recreativa y deportiva y turística está recogida en nuestro "Estatut" como competencia autonómica.

P.- ¿Su respuesta implica que podría la APB con la nueva Ley transferir por sí la gestión de estas instalaciones al Govern Balear?

R.- Primero tiene que estar aprobada la nueva Ley y ver si en su aprobación ha habido algún cambio o no. Y segundo, si la nueva Ley realmente elimina el agravio actual. En todo caso creo que un consejo de administración sen-



union institutions belonging to the autonomous region. For example, I am a Balearic Port Authority (APB) board member as a representative of the Mallorca Chamber of Commerce, Industry and Shipping.

Q. You sometimes get the feeling that the port authorities are closer to the central government than the autonomous governments.

A. Yes, it sometimes seems so. However, that's because they still behold the legacy of their government dependency and one-time centralisation. They still need to assimilate the idea of decentralisation and understand how to assist in the development of the region they are located in. Once over this

inertia-related circumstance, the current model is fine, I believe. Regional agents are well represented in their presidencies and on their boards. In that sense, this is the model that would ideally be handed over to the airports.

Q. May I point something out? We both know that the new Spanish Ports Law will be approved within the next couple of months. This law will introduce important changes regarding the self-management, but not the regional government management, of state-run ports. Do you think it's still feasible to transfer the management of private facilities within state ports, such as sailing clubs and marinas, to their respective autonomous governments?

A. I agree that private facilities within state-run ports, at least here in the Balearics, suffer an unfair advantage compared to those operated by the Balearic government and therefore controlled by the Balearic Ports Law. An unfair advantage existing basically from the possibility to automatically extend their concessions. The new Spanish Ports Law seems to overrule this advantage. Anyway, the ideal situation would entail this type of facilities being controlled by just one law, ideally the Balearic law, which itself promotes nautical tourism, water sports and yachting.

Q. Does your answer suggest that with the new law the APB could automatically transfer the management of these facilities to the Balearic government?

A. The new law must first be approved and then any changes will come to light. What's more, we need to see if the new law actually eliminates this unfair advantage. Whatever the case, I believe that an executive board fully aware of this situation would provide a way out.

Q. I don't think the APB is really bothered. Yachting accounts for between 30 and 35 percent of its revenue just in the port of Palma.

A. Indeed. Here we shouldn't forget how the Balearics differ from the Spanish peninsula. The yachting industry here has a far greater impact. The port of Palma thrives because it offers top-class yacht refit & repair services as well as attracting tourism. This doesn't mean that the APB is unawa-

NEW PETROL STATION

(DIESEL)

- **4 PETROL PUMPS** (80L/MINUTE)
 - **2 PETROL PUMPS** WITH HIGH FLOW-VOLUME (250L/MINUTE)

• 100 METERS OF MOORINGS

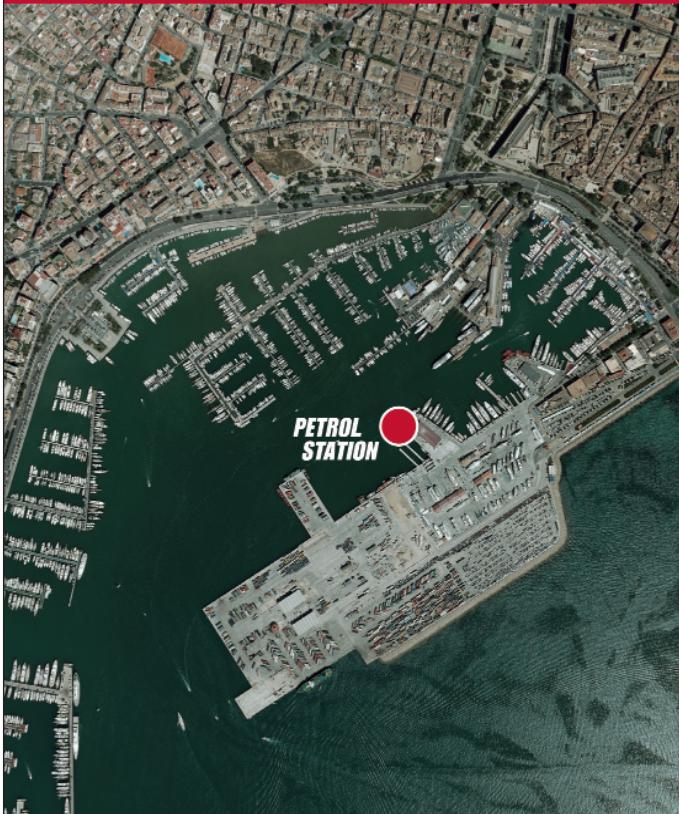
OPENING HOURS: MONDAY TO SUNDAY
SUMMER (JULY / AUGUST): FROM 8:00 AM TO 8:00 PM
REST OF THE YEAR: FROM 9:00 AM TO 5:00 PM

RESERVATIONS FOR SPECIAL CHILDREN SERVICES

**RESERVATIONS FOR SPECIAL SUPPLY SERVICES:
84-271-21-17-17**

TEL.: +34 91 21 47 47

OR E-MAIL TO info@stp-palma.com



Muelle Viejo, Edificio Espigón Exterior s/n, 07012 Palma de Mallorca, Illes Balears, Spain
t +34 971 21 47 47 - f +34 971 71 09 30, info@stn-palma.com - www.stn-palma.com

BULTEC BALEAR



En Bultec Balear ofrecemos servicios en reparaciones de:

Mecánica naval

En nuestro taller reparamos y revisamos motores, fuerabordas e inversores, y también ponemos a disposición de nuestros clientes furgonetas equipadas como taller móvil, para ofrecer la máxima profesionalidad y servicio.

Hidráulica

Servicios hidráulicos en grúas, molinetes, pescantes, hélices de proa y popa, pasarelas. Desmontaje y montaje de rodamientos y acoplamientos "OK" con técnicas hidráulicas.

Soldaduras

Soldadura para todo tipo de metales. Fabricación de herramientas, extractores y útiles a medida.

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

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

www.bultec-balear.com · info@bultec-balear.com

sibilizado sobre esta cuestión puede dar salida a esta desventaja.

P.- No creo que la APB esté por la labor. La náutica recreativa supone entre el 30 y el 35 por ciento de sus ingresos tan sólo en el puerto de Palma.

R.- Cierto. Aquí hay que tener presente esta singularidad que se da en Baleares y que no tienen los otros puertos de interés general del resto de España. Aquí la actividad náutica recreativa tiene un peso relativo muy superior. En el puerto de Palma, esta actividad supone un sector económico muy potente porque coge, por una parte, la industria de reparación y mantenimiento de yates, y por otra, genera turismo. Esto no significa que la APB no sea sensible a esta importancia. La APB la valora. De lo que se trata es que el consejo de administración sea también sensible al agravio citado. Que las instalaciones privadas en los puertos de interés general no salgan desfavorecidas en comparación con las que están en los puertos gestionados por PortslB, el organismo autonómico que gestiona todos los demás puertos de Baleares.

P.- ¿No está el problema también en los propios usuarios de la náutica recreativa según las esloras? Me refiero que el problema de un barco de 12 metros no es el mismo que el de un barco de 24 metros o más esloras. Los barcos recreativos han ido creciendo en tamaño y sus necesidades son distintas.

R.- Este es un punto interesante y que no muchas veces se tiene en cuenta. Vamos a definir a los usuarios. Uno, el cautivo, que es el residente, que tiene su barco aquí y navega aquí y tiene que hacer todo su mantenimiento aquí. Y dos, el del megayate, que puede elegir ir a cualquier sitio. Estos últimos son muy atractivos de traerlos aquí. Y son en los que tenemos que

re of this importance. The APB respects it. What's important is that the board is aware of the unfair advantage we talked about before, that private facilities within state-run ports shouldn't be at a disadvantage to those managed by PortslB, the authority that controls all other ports in the Balearic Islands.

Q. Doesn't the problem also lie with yacht users according to their boats' LOA? I mean the problem that a 12-metre boat is not the same as a 24-metre-plus yacht. Pleasure boats have grown in length and their needs are different.

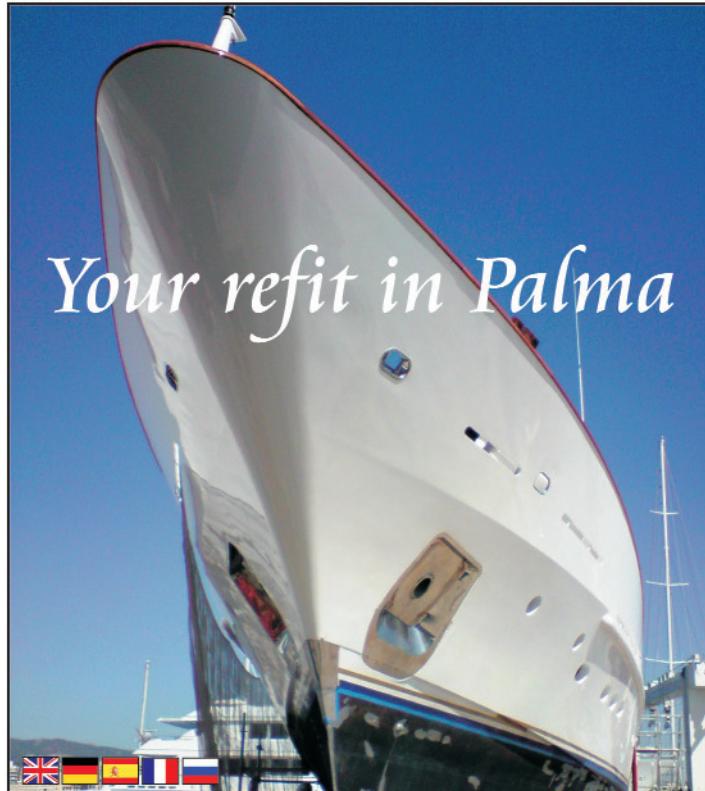
A. You've made an interesting point which often is not taken into account. Let's define users. One, the resident who moors and sails his boat here and carries out maintenance here also. The other, the superyacht who can choose any port. Attracting superyachts is important, but we have to compete with other ports. That's why the Chamber believes more space should be given over to superyachts. They are a vital niche market and their synergy already favours the entire yachting industry and could do so even more.

Q. Wouldn't a large-scale superyacht marina break the old town's skyline?

A. No. The port is already designed for superyachts and the environmental impact has been taken into account. It's simply a question of giving the port a different use. We're convinced that the entire Muelle Viejo up to the lighthouse could easily become the Mediterranean superyacht marina. It would be short-sighted not to do this in the near future. Other areas of the Mediterranean are already rivalling us when it comes to infrastructures. Not in quality of service, though. That's why we can't rest on our laurels. They could also easily end up having



"Otras zonas del Mediterráneo ya se nos están adelantando en infraestructuras. Aunque no en calidad del servicio. Por eso no podemos dormirnos". / "Other areas of the Mediterranean are already rivalling us when it comes to infrastructures. Not in quality of service, though. That's why we can't rest on our laurels".



Your refit in Palma



PALMAWATCH

YACHT MAINTENANCE AND REPAIR SERVICES

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

WWW.PALMAWATCH.COM

multiplex®

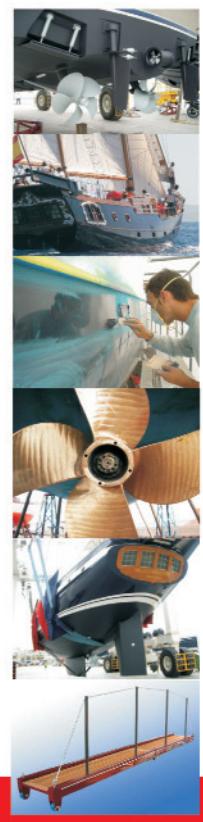
TILSE FORM GLAS SPEZIAL®

Yachtlite
Exclusive Light Design

Segelwerkstatt Stade

AQUAGIV
the watermaker company

LED's



FULL REFIT & REPAIR SERVICES | TEMPORARY IMPORTATION
YACHT AGENCY & OFFICE SERVICES

Tel: +34 971 724 787

Mob: +34 616 676 022

Email: Info@yachtprojects.es

C/Muelle Viejo SN
Edificio Expigon Exterior
1 Piso al final del pasillo
07012 Palma de Mallorca

www.yachtprojects.es

competir con otros puertos. Por esto, la visión de la Cámara es que habría que dedicarles más espacio a los megayates. Creemos que son un nicho económico de primer orden cuya sinergia ya favorece y podría hacerlo aún más a todo el sector náutico.

P.- Una gran marina de grandes esloras ¿no rompería el skyline de la ciudad vieja?

R.- No. El puerto ya está configurado. Y el impacto ambiental de su infraestructura asumido. Es darle simplemente a toda esa zona portuaria otro uso. Estamos convencidos que todo el muelle viejo hasta el faro podría convertirse en la gran marina del Mediterráneo de megayates. No hacerlo a medio plazo es quedarnos miopes ante el futuro. Otras zonas del Mediterráneo ya se nos están adelantando en infraestructuras. Aunque no en calidad del servicio. Por eso no podemos dormirnos. También pueden llegar a tener el entramado empresarial especializado que nosotros tenemos.

P.- Cambiemos de asunto. ¿Qué le ha parecido el Salón Náutico?

¿Tiene futuro?

R.- Mucho. Todos en la Cámara estamos también convencidos que el Salón Náutico Internacional de Palma tiene mucho futuro. Y lo tiene por lo que ya he dicho. La actividad náutica recreativa cada vez lo tiene más. Y está arraigada en Baleares. Y quiero dejarlo claro: Baleares tiene un gran potencial en este tipo de actividad. Podemos llegar a ser líderes, pero nos queda camino para serlo.

P.- Hay gente que cree que la industria náutica, entendida como construcción y reparación de barcos, es nueva en Mallorca. Pero no es así. Mallorca ha tenido buenos astilleros y ha construido muchos barcos. ¿Debemos volver a construirlos?

R.- Esos astilleros se han reconvertido y hoy ofrecen altísima calidad en reparación y mantenimiento. Es aquí en donde debemos competir. No podemos hacerlo en la construcción ni con otros puertos de España ni con otros países.

P.- Hay mallorquines que se quejan de intrusismo extranjero y de una alta presencia de expertos británicos.

R.- Me parece una tontería que se quejen de la llegada de buenos expertos. Y más que se quejen de los británicos que han sido los que iniciaron en Mallorca esta actividad de reparación y mantenimiento de grandes yates. Sería injusto no reconocer su iniciativa y además no reconocerlos como europeos que también son. En cuanto al intrusismo dudo mucho de su masiva presencia porque en el sector se conoce todo el mundo y los primeros en quejarse son precisamente los que no quieren la baja calidad que ofrecen los intrusistas. Pero esto no quiere decir que no pueda haber algunos. Economía sumergida la hacen tanto los ingleses, los holandeses, los españoles y los mallorquines. De todas formas, insisto, la Cámara no ha detectado ese presunto intrusismo masivo del que algunos hablan.

P.- Usted preside un organismo camerual que es de Comercio, que es de Industria y que es de Navegación. Y llama la atención que lo de Navegación había como desaparecido y sólo se ha recuperado de hace cuatro años para acá ¿Por qué? ¿Podemos hablar de Cámara de

"Estamos convencidos que todo el muelle viejo hasta el faro podría convertirse en la gran marina del Mediterráneo de megayates". / "We're convinced that the entire Muelle Viejo up to the lighthouse could easily become the Mediterranean superyacht marina".

the same specialised business network as we boast.

Q. On another note, what did you think of the Boat Show? Does it have a future?

A. Definitely. All of us at the Chamber are convinced that the Palma International Boat Show has a promising future. The yachting industry is deep-rooted in the Balearics. I want to make it clear that the Balearics have great potential. We could be industry leaders, but there is still ground to cover.

Q. Some people think that the yachting industry, understood as yacht construction and refit & repair, is new in Mallorca. But that's not the truth, Mallorca has had top-rate shipyards and has built many boats. Should we build yachts again?

A. Those shipyards have been restructured and now offer top-quality refit & repair services. This is where we should compete. We can't compete in construction with other Spanish ports nor other countries.

Q. Some Mallorcans complain about unqualified foreign workers and the proliferation of British experts.

A. It's stupid to complain about the arrival of top-rate experts. Even more, to complain about the British when they were the ones who launched the superyacht refit & repair industry in Mallorca. It would be unfair to ignore their initiative and not to acknowledge them as Europeans just like us. As for unqualified workers, I doubt there are many as everybody in the industry knows each other and the first to complain are precisely those who don't want the poor quality given by unqualified workers. That doesn't mean there aren't some out there, though. However, black market practices can be performed by the British, the Dutch, Spaniards and Mallorcans alike. In any case, I must insist that the Chamber has not detected this so-called mass black market that some people talk about.

Q. You are the president of the Chamber of Commerce, Industry and





Navegación con mayúsculas?

R.- Yo creo que sí. Creo que la Cámara lleva ya unos años dedicando muchos recursos y trabajando mucho en pro del sector náutico. Creo, además, que ha sido la Cámara la que ha dado presencia a un sector que estaba atomizado en grado sumo. En este sentido en la Cámara estamos orgullosos de haber dado carta de naturaleza al sector náutico. Por supuesto que se puede hablar de Cámara de Navegación con mayúsculas.

P.- Hablamos de sector náutico ¿Pero qué es el sector náutico cuando dentro del mismo existe mucha transversalidad con otros sectores como el industrial y el comercial que le prestan servicios?

R.- Yo dividiría el sector náutico en dos partes. Por un lado, el gran subsector marítimo de los consignatarios y las navieras y todo su entorno de mercancías y pasaje. Y por otro, del sector recreativo, subdividido a su vez en dos, en grandes esloras y en esloras medianas y pequeñas. Ahora bien todas las empresas que giran alrededor de estos últimos clientes, ya sean carpinteros, electricistas, tapiceros, mecánicos o cualquier otra prestación que esté enfocada a prestarles los servicios específicos que estos demandan, sin duda también forman parte del mismo.

Shipping. What's interesting is that Shipping had disappeared in the title and suddenly popped up again four years ago. Why? Can we talk about a Chamber of Shipping with capital letters?

A. Why not? For several years now, the Chamber has been channelling many resources into the nautical industry and working in its favour. I also believe that the Chamber has resurrected an industry that had been decimated. Without a doubt we can talk about a Chamber of Shipping with capital letters.

Q. Let's talk about the nautical industry. What exactly is the nautical industry? There are so many cross-sector features to it: the manufacturing industry, the commercial sector, etc.

A. I'd divide the nautical industry into two parts. On one hand, the major subsector of shipping agents and companies connected with freight transport and passenger travel. On the other, the yachting industry, which can then be subdivided into two: superyachts and small-to-medium boats. Add to this all the companies which render specific services to yachters, such as carpenters, electricians, upholsterers and mechanics, to name just a few. They also clearly form part of the industry.



Aumenta la participación hasta 22 megayates

La **SUPERYACHTS** Cup se supera EN 2010

SUPERYACHT CUP SET TO OUTSHINE

TEXTO: JAF / FOTOS: ARCHIVO SUPERYACHT CUP



GLISS

- BASILEA -



Los 22 yates participantes quedarán amarrados en el Muelle Viejo. Una bonita postal con la catedral al fondo. / The 22 yachts taking part will berth at the Muelle Viejo. A postcard-like view with the cathedral in the background.

LA XV EDICIÓN DE LA COPA SUPERYACHTS se celebrará en Palma entre el 23 y el 26 de junio, con base en el muelle viejo. Este año, los organizadores esperan superar el tremendo éxito de la regata del año pasado en la que participaron 18 superyates, con 500 tripulantes y más de 1000 personas de la industria náutica estuvieron, de una forma u otra, involucrados. La previsión inicial de inscripciones es de 22 grandes yates, lo que supone aproximadamente un 23% de incremento sobre el año anterior. La edición de este año durará cuatro días. Se abre con una Fiesta Cocktail de bienvenida, el primer día, y siguen después tres jornadas completas de regatas. Al finalizar, habrá un acto de entrega de trofeos que se celebrará en Es Baluard con música en vivo y baile.

A lo largo del evento, tras la regata diaria, se celebrarán pequeñas fiestas en una gran carpa que se instalará en el Muelle Viejo, como Village para los tripulantes y armadores. La carpa estará a poca distancia de los barcos amarrados.

Esta regata es la más veterana de cuantas se celebran ahora en Europa. Con 15 ediciones seguidas se ha constituido como un evento único en su género que combina la apasionante tensión de las regatas como el divertimento en tierra. La atmósfera de la competición con una extensión de vida social amistosa y divertida. Las reglas que se impondrán este año han sido creadas por Jim Teeters que es muy conocido por su proyección y conocimiento

THE 15TH EDITION OF THE SUPERYACHT CUP PALMA will be staged at Muelle Viejo between 23rd and 26th June. Organisers hope this year to outshine the overwhelming success of last year's regatta, which featured eighteen superyachts, over 500 crewmembers and more than 1,000 yachting industry guests. Twenty-two superyachts are initially expected to enter, up 23% on the number of participants in 2009.

For 2010 the format will remain the same: a four-day event opening with the Welcome Cocktail Party, followed by racing for three days and a prize-giving event on the final evening at Es Baluard Museum with live music and dancing.

Each evening after racing the crews and guests will gather for parties held in the marquee within the Regatta Village adjacent to the yachts. The Superyacht Cup has always been a unique event. Already in its fifteenth year, it is the longest-running superyacht regatta in Europe and combines nail-biting regattas and great social functions. The atmosphere positively buzzes with the thrill of racing and friendly fun events. World-famous bucket ratings expert Jim Teeters has developed the rules for this year's event. Thanks to these rules, extremely tight races were experienced at last December's Superyacht Cup in Antigua. The organisers are confident for a repeat of the highly-competitive level of racing this summer in Palma.



La espectacularidad de la imagen lo dice todo. No es nada fácil trimar y regatear un barco de estas dimensiones. / This spectacular photo says it all. It's no mean feat trimming and racing a yacht of this size.



Bonita imagen del Halcón Maltés en un momento de la regata del 2009. Este año también surcará las aguas de la bahía. / Beautiful photo of Maltese Falcon during the 2009 Superyacht Cup. She will also be competing this year.

mientos de los ratings. Gracias a estas reglas se vivieron unas muy ajustadas regatas en la última Copa celebrada en la isla caribeña de Antigua. Los organizadores esperan que un nivel similar de competitividad se repita este verano en la bahía de Palma.

EL HALCÓN MALTÉS, ENTRE LOS INSCRITOS

El famoso megayate Halcón Maltés, que ha recalado en Palma en anteriores ocasiones, ha confirmado su inscripción en la regata de este año. Este icónico yate de 88 metros de eslora y 12,6 metros de manga, es el más grande de cuántos han tomado parte en la Copa Superyachts. Gracias a sus automatismos el barco puede ser controlado por una sola persona gracias a todos sus automatismos.

Se trata de un velero construido por el Astillero Perini Navi, en Turquía. Cuenta con 3 mástiles y 15 velas (2.400 metros cuadrados de superficie vélica) que logran un impulso de aproximadamente 25 nudos, y que gracias a la tecnología de hoy en día el velero posee la tecnología necesaria

MALTESE FALCON AMONGST THE ENTRIES

The famous megayacht Maltese Falcon, who has berthed in Palma many a time, has confirmed her entry in this year's regatta. This iconic 88-metre clipper with a beam of 12.6m is the largest yacht to take part in the Superyacht Cup. Thanks to her automatic rigging system, she can be piloted single-handedly.

Built by the Italian shipyard Perini Navi, Maltese Falcon boasts three masts and fifteen sails (creating a sail area of 2,400 square metres) and can top 20 knots under sail. State-of-the-art technology eliminates the need for several crewmembers per sail. Even so, she still has an eighteen-strong crew and can be chartered for 325,000 euros per week.

OTHER ENTRIES

This year's fleet of yachts is a roll call of world-famous names, designers and shipyards, such as the 38-metre Brian/Perini Navi P2; the 39-metre Dubois/Fitzroy Ganesha; the 43-metre Tripp/Vitters Mystère; the 45-

para automatizar todo el proceso sin la necesidad de varios hombres por vela, como anteriormente se hacía. A pesar de ello el velero tiene una tripulación de 18 personas y actualmente puede ser alquilado por el precio de 325.000 euros la semana.

El barco quedará amarrado en Astilleros Mallorca, empresa colaboradora y Sponsor de Plata de la Superyachts Cup.

OTROS YATES INSCRITOS

En la lista de barcos inscritos figuran nombres de barcos, diseñadores y astilleros muy conocidos: el P2 de Brian/Perini Navi de 38 metros; el Ganesha de Dubois/Fitzroy de 39 metros; el Mystere de Tripp/Vitters de 43 metros; el Salperton IV de Dubois/Fitzroy de 45 metros; el Nostromo de Dubois/Pendennis de 30 metros o el megayate Sojana de los diseñadores Farr/Cowes de 35 metros.

CO PATROCINADORES

El buen sabor de boca que esta regata dejó en Palma el año pasado y en anteriores ediciones han hecho que una buena parte de las empresas colaboradoras hayan seguido este año colaborando en esta XV Edición.

Astilleros Mallorca, Alloy Yachts, Rolling Stock, North Sails y Rondal están inscritos como Sponsors de Plata (Silver Sponsors). Para ellos la regata



No todo se reduce a la regata. En tierra, también hay mucha actividad durante la Superyachts Cup. / Racing isn't the be-all and end-all. There's also an array of shoreside activities during the Superyacht Cup.

metre Dubois/Fitzroy Salperton IV; the 30-metre Dubois/Pendennis Nostromo or the 35-metre megayacht Sojana designed by Farr/Cowes.



LG HI-MACS®
Natural Acrylic Stone™

CORIAN®
DUPONT



Calidad Artesanal
Reformas, Cubiertas y Carpintería

Quality Craftmanship
Refits, Decks & General Carpentry



Muelle Viejo, s/n (Varadero)
07012 Palma de Mallorca
Tel. +34 971 59 49 20
Móvil: 639 377 451
Dpto. Comercial: 627 907 214
meyacarp@hotmail.com

reúne las condiciones ideales pues combina como pocas la relación entre industria, amigos, clientes y armadores. Es un marco excelente para intercambiar ideas y también, cómo no, para hacer algo de negocio.

HISTORIA DE LA SUPERYACHT CUP

En 1993, dos ex capitanes de Yates, Patrick Whetter y su compañero Spike Thompson, pusieron en marcha un negocio de limpieza y reparación de velas. Decidieron organizar una fiesta de final de temporada para todos sus amigos, que estaban a punto de dejar el mar Mediterráneo para dirigirse hacia el Caribe. La fiesta se convirtió en un evento anual y, como todos los invitados trabajaban en Yates o eran sus clientes, lo lógico era organizar una sencilla competición de Yates, dándole así una razón a la fiesta: la entrega de premios. La primera regata "Big Boat Cup" se celebró en 1995 con cuatro Yates participantes.

La idea de participar en la regata se tomaba muy en serio y muchos de los Yates participaban en ella sin que sus propietarios estuviesen presentes. Por ello se concibió una nueva estrategia, más segura y sencilla.

Los Yates más pequeños y más lentos salen primero, los grandes y más rápidos salen después, a intervalos temporales específicos, y tratan de alcanzarlos. Modificando los intervalos y horarios en función de los resultados, después de las competiciones del día 1 y 2, el horario de salida de los Yates del día 3 se podría calcular de forma más precisa, consiguiendo que todos los Yates terminasen "casi juntos" para poder proclamar un ganador. La 'Big Boat Cup' se hizo cada vez más conocida, el número de participantes aumentó cada año y la entrega de trofeos se convirtió en la excusa excelente para quitarle el polvo a la americana elegante y, para las

CO-SPONSORS

The respect across Palma commanded over the years by this regatta is reflected by the return of many companies as sponsors for the 15th edition. Astilleros Mallorca, Alloy Yachts, Rolling Stock, North Sails and Rondal are all registered as Silver Sponsors. They see the Superyacht Cup as one of the few regattas to provide the ideal conditions for rapport between industry players, friends, clients and yachtowners. The event is the perfect backdrop for networking and, of course, for conducting some business.

HISTORY OF SUPERYACHT CUP

In 1993, two former yacht captains, Patrick Whetter and Spike Thompson, launched a sail maintenance and repair company. They decided to arrange an end-of-season party for their friends who were about to leave the Med and set sail for the Caribbean. The party turned into an annual event and, seeing that all guests worked on yachts or were clients, the next logical step was to organise a simple yacht race, giving the party a focal point: a prize-giving ceremony. The first 'Big Boat Cup' took place in 1995 with four yachts taking part.

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



Música simpática para animar la fiesta. / Music to get the party going.



La estela del Gliss es muy limpia y alargada. Literalmente se desliza como un cisne sobre el agua. / The wake of Gliss is crisp and elongated. She literally glides like a swan across the water.



En las empapadas parte de la tripulación aprovecha para tomar unos minutos de relajo. / Crew taking some time out during a downwind leg.

chicas, para comprar un nuevo vestido de noche. El evento adquirió prestigio y muchos se enteraron de esta regata tan diferente a las demás.

Las empresas náuticas locales año tras año habían aumentado su apoyo y presencia en el evento, y gracias a su colaboración fue posible hacer frente a unas exigencias de catering y organización más complejas debidas a un número de yates muy superior con respecto a las primeras ediciones. Aún así, el espíritu del evento siguió siendo el mismo: disfrutar de unos días de navegación en la preciosa Bahía de Palma y divertirse en los actos sociales de la tarde y de la noche. Durante los años siguientes a su apertura, el negocio de reparación y restauración de yates se había convertido en una empresa de producción de velas, que se vendió en 2007. Patrick continuó trabajando en la Superyacht Cup, ahora con un equipo de cuatro personas a tiempo completo. El calendario de la final de la America's Cup en

finish "almost together" in order to proclaim a winner.

The 'Big Boat Cup' became more and more famous, the number of participants increased year by year and the prize-giving ceremony turned into the perfect excuse to dust off that stylish jacket from the back of the wardrobe, and for the ladies a chance to splurge out on a new evening dress. The event gained prestige and many people cottoned on to this regatta like no other. Year by year, local nautical companies increased their support and presence at the Cup and thanks to their collaboration, the increasingly complex catering and organisation demands due to the ever-growing number of participating yachts could be met. Yet the spirit of the event remained the same as day one: to enjoy a few days of sailing in the stunning Bay of Palma and to have a ball at the evening social events. The sail maintenance and repair company eventually beca-



Los tripulantes son realmente pequeños en un barco de estas dimensiones. Todo es colosal. / Crewmembers really seem miniature on a superyacht this size. Everything is gigantic.

Valencia proporcionó la oportunidad perfecta para subir la regata de nivel, introduciendo a más patrocinadores, mejorando la calidad de los eventos sociales, del entretenimiento y las instalaciones para una flota de más de 50 superyates y 3000 personas. La Superyacht Cup 2007 rompió todos los records y llamó la atención de los medios en todo el mundo.

En 2009 la Superyacht Cup firmó un contrato de tres años con la Autoridad Portuaria de Baleares para poder usar el Muelle Viejo, en el centro del Paseo Marítimo de Palma.

Este año se han apuntado a la regata nada menos que 22 megayates. Gracias también a la colaboración de las instituciones locales y los patrocinadores nacionales e internacionales, todo apunta a que la edición de este año será uno de los mejores eventos organizados en toda la historia de la Superyacht Cup.

me a sail production facility and was sold in 2007. Patrick continued working for the Superyacht Cup, by now helped by a team of four full-time staff. The final of the America's Cup in Valencia provided the perfect opportunity to upgrade the regatta, introducing more sponsors, improving the quality of the social events, entertainment and facilities for a 50-strong fleet of superyachts and 3,000 people. The 2007 Superyacht Cup broke all records and drew media attention from around the world. In 2009, the Superyacht Cup signed a three-year contract with the Balearic Port Authority to be able to use Muelle Viejo in the centre of Palma. 22 superyachts are set to sail this year. Thanks also to the support of local institutions and national and international sponsors, all signs suggest it will be one of the best Superyacht Cups in history.



TOP 5 de los yates más CAROS del mundo

WORLD'S FIVE MOST EXPENSIVE MEGAYACHTS

TEXTO: JAF / FOTOS: ARCHIVO GBC

EN TIEMPOS DE CRISIS COMO LOS QUE CORREN, es duro hablar de megayates y de riquezas descomunales. Pese a ello hay que rendirse a las evidencias. La vida sigue y los más importantes hombres de negocios del mundo también siguen también acumulando fortunas y propiedades. Entre ellas figuran los megayates de súper lujo. Construidos bajo el prisma de la extravagancia, las excentricidades y el confort extremo, no desdeñan

IN THE MIDST OF AN ECONOMIC CRISIS LIKE TODAY'S, it's hard to talk about megayachts and huge amounts of wealth. Nevertheless, we must bow to the evidence. Life continues and the world's leading businessmen also continue to amass fortunes and personal possessions. Amongst these are luxury megayachts. Built as floating playgrounds to showcase extravagance, eccentricities and extreme comfort, they cer-



Un sistema antimisiles y un mini submarino en el "Eclipse", el número uno de la lista, propiedad del magnate ruso Abramovich. / Anti-missile system and escape submarine aboard top-ranked Eclipse, owned by Russian magnate Abramovich.

el capítulo del deporte a bordo o la seguridad llevada hasta el límite del blindaje, los mini submarinos, o helicóptero de combate a bordo. En esta lista imposible que arranca de los 200 millones de dólares, encontramos cinco yates que ostentan la distinción de ser, públicamente y notoriamente, los más caros del mundo. Aquí están:

EL ECLIPSE EN EL TOP DE LA LISTA

Sin lugar a dudas el galardón del yate más caro del mundo es para el "Eclipse" propiedad del magnate ruso Román Abramovich. Con 168 metros de eslora es además del más caro el más grande del mundo. Según algunas fuentes consultadas en su construcción se han invertido cantidades obscenas de dinero que se mueven entre los 800 y los 1.200 millones de dólares, el triple de lo inicialmente presupuestado. Ha sido construido por los astilleros alemanes Blohm & Voss. El yate cuenta con dos helipuertos, dos piscinas, spa y pantallas de cine en cada una de las 24 habitaciones. Dispone de 16 suites de lujo y el dormitorio principal del armador de 500 metros cuadrados. Entre lo más llamativo y costoso figuran sus medidas de seguridad: cristales blindados, sensores de movimiento, sala de vigilancia con sistema circuito cerrado de TV, submarino interior para evacuación de emergencia y radar antimisiles. También lleva un escudo "antipaparazzi" basado en un sistema láser que bloquea las lentes de cualquier cámara digital. Son láser infrarrojos que captan los sensores electrónicos de luz de las cámaras, según detallaba en una crónica el periódico Times. Cuando el sistema detecta uno de esos dispositivos, dispara un haz de luz que altera la capacidad de las cámaras para grabar una imagen. Los rayos también pueden ser activados manualmente por guardias de seguridad.

tainly don't sniff at details such as the latest onboard toys or maximum security measures which can include armour-plating, mini submarines or even an armed helicopter aboard. In this hard-to-believe list that starts at 200 million dollars, we highlight five yachts which hold the award of being, publicly and notoriously, the most expensive in the world.

Here they are:

ECLIPSE TOPS THE LIST

Without a shadow of doubt, the prize for the most expensive yacht in the world goes to Eclipse, owned by the Russian magnate Román Abramovich. Measuring in at 168 metres, she is also the largest yacht in the world. According to sources, obscene amounts of money - anything between 800 million and 1.2 billion dollars, three times the initial budget - have been channelled into her construction. She boasts no less than two helipads, two swimming pools, a luxury spa and home cinema screens in all 24 guest staterooms. There are 16 luxury suites and the master stateroom spans 500 square metres. Amongst the most head-turning - and costly - features are Eclipse's security measures: bulletproof glass, motion sensors, surveillance room with CCTV, emergency escape submarine and anti-missile system. The yacht is also equipped with an anti-paparazzi shield in the form of lasers that sweep the surroundings, and when they detect a digital camera, they fire a bolt of light right at the lens to obliterate any photograph, according to The Times newspaper. These lasers can also be manually activated by security guards. Approximately 50 crew and security staff work onboard. Abramovich hopes to roll out Eclipse at this summer's World Cup in South Africa.



Pantaenius - Discover the difference.

Request your personal quote now!
Tel. +34-971 70 86 70

c/. Torre de Pelaires, 5 · 07015 Palma de Mallorca
Tel. +34-971 70 86 70 · Fax +34-971 70 86 71
www.pantaenius.es

 **PANTAENIUS**
Yacht Insurance



Cinco cubiertas y una planta baja de carga, en el nuevo yate del magnate ruso. / Five guest decks and a loading deck on the Russian magnate's latest megayacht.

Ferias Náuticas Internacionales / International Boat Shows

JULIO

- 50th Melbourne Boat Show** / 01 al 05 / Southbank, Australia.
43rd Sydney International Boat Show / 29 de julio al 02 de agosto
 Sydney, Australia.

AGOSTO

- 8th National Boat Show** / 13 al 15 / Johannesburg, Sudáfrica.
27th HISWA Amsterdam Seaport Boat Show / 31 al 05 / 1976
 EM IJmuiden, Países Bajos.

SEPTIEMBRE

- 8th Stockholm Floating Boat Show** / 02 al 05 / Wasa & Biskops
 Harbours, Suecia.

Cannes International Boat & Yacht Show / 08 al 13

- Cannes, Francia.
26th Atlantic City In-Water Power Boat & Brokerage Yacht Show
 09 al 12 / Atlantic City, EEUU.

42nd PSP Southampton Int. Boat Show / 10 al 19 / Reino Unido.

- 38th Grand Pavois de la Rochelle** / 15 al 20 / La Rochelle, Francia.

40th Newport International Boat Show / 16 al 19

- Rhode Island, EEUU

49th Interboot -Int. Watersports Exhibition / 18 al 26 /

- Friedrichshafen, Alemania.

20th Monaco Yacht Show / 22 al 25 / 98000, Monaco.

- 20th Int. Boatbuilders Exhibition & Conference (IBEX)** / 28 al 30 /
 Louisville, EEUU.

A bordo trabajan 50 miembros de tripulación para su mantenimiento, así como personal de seguridad. Abramovich espera mostrar el Eclipse este verano en el Mundial de Sudáfrica.

"DUBAI", EN EL NÚMERO DOS

En el número dos encontramos el "Dubai" propiedad de Mohammed bin Rashid Al Maktoum, príncipe heredero del emirato árabe del mismo nombre. El barco fue construido para el hermano menor del sultán de Brunei por los astilleros alemanes Lürssen y Blohm & Voss. En 2001 fue comprado por su actual propietario. El yate tiene 163 metros de eslora, cinco menos que el de Abramovich. Cuenta con suites para 24 invitados, exteriores y con terraza privada. Dispone de gimnasio, pista de squash, piscina, discoteca y un teatro. Los diseños de los interiores son obra del despacho de arquitectos más prestigioso del mundo, el de Philippe Starck.

En el tema de la seguridad tampoco se andan con chiquitas. El megayate dispone de un helicóptero de combate Blackhawk armado en su cubierta en todo momento.

"AL SALAMAH" ES EL NÚMERO TRES

El número tres de este multimillonario ranking corresponde al megayate "Al-Salamah", propiedad del Príncipe Sultán bin Abdul Aziz.

Está valorado en 198 millones de dólares. Fue construido en los astilleros Lürssen en 1999. Cuenta 139 metros de eslora y 8 cubiertas capaces de albergar a más de 100 invitados en 80 camarotes.

Dispone de helipuerto, piscina cubierta, cine y un completo hospital.

"RISING SUN" EN EL NÚMERO 4

Larry Ellison, armador del Oracle, Copa América, es el propietario del "Rising Sun" el cuarto barco más lujoso del mundo. Cuenta con una eslora de 138 metros y está valorado en 200 millones de dólares.

Fue construido por los astilleros Lürssen. Dispone de una cancha de baloncesto y un puerto interior para un minisubmarino y 3 lanchas motoras de 40 pies. Posee 82 cabinas (entre ellas 16 suites de mega lujo) repartidas entre cinco cubiertas. Piscina climatizada cubierta y un cine.

"OCTOPUS" DE PAUL ALLEN, EN ÚLTIMO LUGAR

En quinta posición del top five se encuentra el yate "Octopus" propiedad de Paul Allen, co-fundador de Microsoft y uno de los más importantes mundiales magnates de la informática. El barco ha recalado en Palma en alguna ocasión.

Tiene 126 metros de eslora. Cuenta con cancha de baloncesto, cine, garaje para 2 lanchas motoras, helipuerto y una zona con suelo de cristal que permite la vista del fondo del océano.

También ha sido construido en los astilleros Lürssen, con un coste aproximado inicial de 200 millones de dólares.

DUBAI SAILS IN SECOND

At number two we find Dubai, owned by Mohammed bin Rashid Al Maktoum, crown prince and ruler of the Arab emirate of the same name. The yacht was originally built for the Sultan of Brunei's younger brother by the German shipbuilders Lürssen and Blohm & Voss. In 2001, she was bought by her current owner.

Dubai has an overall length of 163 metres, five less than Abramovich's Eclipse. 24 VIP staterooms, each with a private balcony, accommodate guests, who can also enjoy a fully-equipped gym, squash court, swimming pool, discotheque and theatre.

Interior design is at the hands of the world's most prestigious designer, Philippe Starck. Security is clearly not to be sneezed at either. The megayacht has a Black Hawk helicopter on her deck at all times.

AL SALAMAH IS NUMBER THREE

Third in this multimillion dollar ranking is the megayacht Al Salamah, property of Prince Sultan bin Abdul Aziz. Built at the Lürssen shipyard in 1999, she is reported to be worth 198 million dollars. With an LOA of 139 metres, she boasts eight decks capable of accommodating over 100 guests in 80 cabins. She also has a helipad, indoor swimming pool, cinema and a fully-equipped onboard hospital.

RISING SUN IN FOURTH PLACE

Larry Ellison, CEO of Oracle Corporation and America's Cup winner, is the owner of Rising Sun, our list's fourth most luxurious yacht. Also built by Lürssen, this 138-metre megayacht is valued at just under 200 million dollars. She features a basketball court on the main deck, as well as a space for a mini-submarine and three 40-foot tenders. A total of 82 cabins (including 16 mega-luxury staterooms) are spread between five decks. She also boasts a heated indoor pool and a cinema.



PAUL ALLEN'S OCTOPUS LAST BUT NOT LEAST

Fifth place goes to Octopus, owned by Microsoft co-founder and IT tycoon Paul Allen. This megayacht has more than once berthed in Palma. Measuring 126 metres, she sports a basketball court, cinema, garage for two tenders, helipad and a glass-bottomed section to observe ocean life. Yet another Lürssen build, Octopus cost Allen around 200 million dollars.

TECNOCEAN

BALEARS, S.L.

Espigón de la consigna - Muelle Viejo s/n, Palma
Mob. +34 659 131 010 - Tel. +34 971 715 123
info@tecnoceanbalear.com
www.tecnoceanbalear.com

Electrical systems

Air conditioning

Water pumps

Electric motors

Cranes and gangways

Batteries and oils



Ebanistería
Carpintería de Ribera
Pintura
Barnices
Poliester

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

CARPINSER

SERVICIOS NAUTICOS

36 años de Experiencia Profesional

Cuidamos su embarcación como una obra maestra

We treat your boat like a masterpiece

Wir pflegen Ihre Yacht wie ein wertvolles Meisterwerk

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



Interiorismo: Líneas depuradas se combinan con lo último del Art Decó

En el MAR como en CASA

AT HOME AT SEA

TEXTO: ANA ROSA RIVERO / FOTOS: ARCHIVO REVIVAL SUPERYACHT

GRACIAS A LAS INSTALACIONES DE STP, Baleares se pone a la altura de centros de diseño de interiorismo de embarcaciones como los que se encuentran en las punteras Mónaco e Inglaterra y que, actualmente, son

THANKS TO THE STP FACILITIES, the Balearics now rival Monaco and England, the world leaders in yacht interior design. "Yacht interior design in 2010 has tailored a style that eschews stark minimalism to marry simple



Revival Superyachts hizo un gran trabajo de interiorismo en este camarote de un megayate. / Revival Superyachts did a great interior design job on this megayacht stateroom.

países líderes del sector de diseño de interiores de embarcaciones.

"El interiorismo de embarcaciones se renueva y en el 2010 muestra un estilo que huye del minimalismo austero para adentrarse en nuevas tendencias

lines with the latest Art Deco-inspired trends", vouches the Mallorcan studio Revival Superyacht (www.revival.es), with bases in Palma and Barcelona and with over 15 years' experience in interior design.



Los detalles también se cuidan mucho en cada uno de los espacios exteriores. Funcionalidad y comodidad, en un estilo de gran elegancia. / Each exterior space boasts meticulous attention to detail. User-friendliness and comfort bathed in the utmost elegance.

que combinan la simplicidad de las líneas más minimalistas con las últimas tendencias de inspiración Art Deco", aseguran desde la empresa mallorquina con sede en Mallorca y Barcelona Revival Superyacht (www.revival.es), que lleva más de 15 años dedicada al diseño de interiores. Nuevas propuestas en diseño de interior en navios que juegan con una arquitectura que busca el cuidado del último detalle, haciendo de cada embarcación una auténtica obra de arte sobre el mar. De este modo, se combinan estampados tradicionales con motivos florales, alusiones marítimas e interpretaciones naturalistas, que se intercalan con quebradizos zigzags, triángulos encadenados y superpuestos y líneas y composiciones geométricas en movimiento. Propuestas que se unen a estilos más clásicos y sosegados, creando una gama de estilos que se adapta a cada personalidad.

SOFISTICACIÓN PRÁCTICA

Se trata de un estilo sofisticado y elegante que busca a la vez la practicidad en todas sus vertientes; una combinación integrada en un concepto único de diseño que permite dar rienda suelta a todos los antojos de la imaginación y que ahora sí se atreve a explorar nuevos materiales y tendencias.

Pero, ¿cómo acertar con el estilo de diseño de la embarcación?

"Cuando se plantea una obra de interiorismo es importante ser fiel al diseñador de origen de la embarcación. Existen modelos que piden líneas más

Cutting-edge proposals which boast meticulous attention to every last detail, making each and every yacht a true floating work of art. For instance, traditional patterns are fused with floral motifs, maritime allusions and naturalistic interpretations, which are in turn interspersed with delicate zigzags, superimposed sequences of triangles and fleeting geometric lines and arrangements. Proposals which blend classical and calming styles, creating a range of designs which reflect each owner's personality.

PRACTICAL SOPHISTICATION

It's a question of a sophisticated and elegant style which also endeavours towards all-round practicality, a winning combination founded on a unique design concept which gives free rein to imagination and now dares to unveil new materials and trends. How can you pinpoint the right design for your yacht? "When considering interior work, it's important to reflect the yachtbuilder's original designs. Certain models call for more classic lines with modern updates where it's better to apply a range of lighting or automated solutions", says Revival Superyacht.

IN-TREND MATERIALS

The advent of new materials is here. In-trend at the moment are chrome, Bakelite and plastic; sharkskin, whale skin and tortoiseshell; and woods



RIALTO
LIVING

Your lifestyle store in Palma

RIALTO LIVING, C/SANT FELIU 3C, PALMA DE MALLORCA. TEL 971713331. WWW.RIALTOLIVING.COM
COME AND SEE US, WE ARE OPEN MONDAY – SATURDAY 10.00 – 20.30.



Nadie diría que estamos viendo una de las salas de un megayate. Revival hizo aquí un gran trabajo. / Nobody would say we're looking at a living area of a megayacht.

clásicas con diseños renovados a los que es más aconsejable, por ejemplo, aplicar diferentes tipos de iluminación y soluciones de domótica", explican desde Revival Superyacht.

NUEVOS MATERIALES

Es hora de nuevos materiales. Se ponen de moda el cromo, la baquelita y el plástico; la piel de zapa, de tiburón y el carey; maderas como el ambón, el ébano y el palisandro. Las tendencias que beben en mayor medida del Art Decó recurren además a remates terminados de forma escalonada y con proas marítimas que sostienen mástiles como astas; arcos y puertas ochavadas y lujosos materiales como el mármol, el granito y el aluminio y el bronce completan propuestas decorativas que recuerdan el lujo y la elegancia de épocas pasadas. Además, a las tradicionales líneas redondeadas se incorporan ahora imposibles líneas rectas que transmiten una sensación antes impensable en alta mar.

COMO EN CASA

"Ante todo se busca estar como en casa, en un concepto de casa en el mar (at home at sea)", aseguran desde Revival. La embarcación se convierte en auténticas casas sobre el agua donde es posible divertirse y relajarse con la familia y amigos rodeados de una decoración única.

"Los diseños de interiores de embarcaciones se inspiran en las casas y éstas en los navíos; se trata de compartir conceptos que juegan con las mismas marcas y diseños y trasladar el confort y la sensación de hogar al mar. Un

such as Ambon, ebony and rosewood. Trends chiefly emulating Art Deco styles also draw on tiered finishes, octagonal doors and archways, and opulent materials such as marble, granite, aluminium and bronze which complement décors revoking the luxury and elegance of bygone times. What's more, traditional rounded lines are now melding hitherto inconceivable horizontal lines which relay a previously unseen sensation on the open sea.

AT HOME AT SEA

"Above all, the desire is to feel at home, emulating the 'at home at sea' concept", says Revival. Yachts become authentic floating homes to enjoy and relax with family and friends whilst surrounded by an exclusive décor. "Yacht interiors are inspired on houses and vice versa, sharing ideas which toy with the same brandnames and designs to transfer home comforts to the sea. An example of this trend is the appearance on yachts of outdoor materials which could well be at home in the most sophisticated houses. We're experiencing a fusion of contemporary trends which harmoniously blend house and yacht interiors into a unique home away from home concept. On occasions, our clients ask us to decorate their houses too: a fashion which aims to achieve home comforts at sea", explains Revival Superyacht.

NAUTICAL INSPIRATIONS

When it comes to colours, yacht interior design combines nautically-inspired blues (ultramarine, aquamarine and turquoise) with beige and natural hues, states Revival.

MUNDITUBO, s.a.

- Andamios - Scaffolding
- Coberturas - Covering Systems



www.munditubo.com
munditubo@munditubo.com
Tel. +34 971 244 949
Fax +34 971 242 863

DESIGNED AND MADE IN DENMARK

CROWNED SAILING

EPEX

ELVSTROM SAILS

Elvstrom Superyacht • C./ Alicante 15 Pol. Son Bugadellas
07180 Santa Ponça • Calvia/Mallorca/Spain
pec@elvstrom-superyacht.com

www.elvstromsails.com

ejemplo de esta tendencia sería la irrupción en las embarcaciones de telas exteriores que bien podrían encontrarse en el interior de las casas más sofisticadas. Estamos ante una fusión de tendencias contemporáneas que unen en armonía a la arquitectura de interiores de edificios y embarcaciones en un único concepto de hogar".

"En ocasiones nuestros clientes -aseguran desde Revival Superyacht- nos piden que decoremos sus casas. Una tendencia que persigue buscar un auténtico hogar fuera y dentro del agua".

INSPIRACIÓN MARINERA

En cuanto a los colores, en el diseño de embarcaciones se combinan los más propios de inspiración marinera (blue marin, agua marina y turquesas) con tonalidades beiges y naturales, aseguran desde Revival. "Vuelven, además, telas más propias del Art Decó, con materiales lujosos y telas barrocas tanto en interiores como en exteriores".

STP, ALTERNATIVA INTERNACIONAL

"Los clientes se encuentran en las instalaciones de STP con la misma profesionalidad, servicios técnicos y humanos, que en Mónaco e Inglaterra; eso sí, a un precio más competitivo y con un entorno y clima inigualable", aseguran desde Revival. No es de extrañar que la empresa cuente con clientes procedentes de todas las partes del mundo y de países tan lejanos como Nueva Zelanda, Australia o EE.UU.

Una realidad económica que da alas al sector náutico de las Islas y que irremediablemente choca con la falta de especialización en esta área (diseño de embarcaciones) en la comunidad. Con todo, en el sector son optimistas. Sofisticada practicidad sobre el mar que en Baleares se convierte en una importante alternativa económica.



El objetivo es conseguir un auténtico hogar flotante, al gusto de cada armador. / The objective is to achieve a true floating home tailor-made to each owner's taste.

"Art Deco-style fabrics are back in, with luxurious materials and baroque fabrics both inside and outside".

STP, INTERNATIONAL ALTERNATIVE

"Clients find the same professionalism and services at STP as in Monaco or England, but at a more competitive price and in an unmatchable sun-blessed setting", vouches Revival. Given these credentials, it's hardly surprising that company have clients from around the world and as far afield as New Zealand, Australia and the USA.

An economic reality that stimulates the Balearic yachting industry but inevitably comes up against the lack of specialisation in yacht design on the islands. Sophisticated practicality at sea which makes the Balearics an important economic alternative.

Yacht Center Palma
Yacht Chandlery
 Real Club Náutico, Palma
 tel: +34/ 971 715 612
 fax: +34/ 971 711 246





Vetus

SOLARA AG
 ENO MARINE

Marine Superstore
Inflatable Specialist
 Pol. Son Bugaderelles, St.Ponsa
 tel: +34/ 971 690 684
 email: info@yachtcenterpalma.net



AVON **AB INFLATABLES**

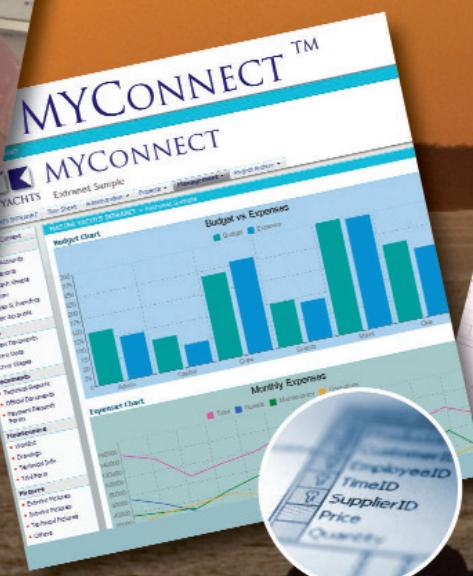
Star brite
 Hella marine 

www.yachtcenterpalma.net



MASTER YACHTS

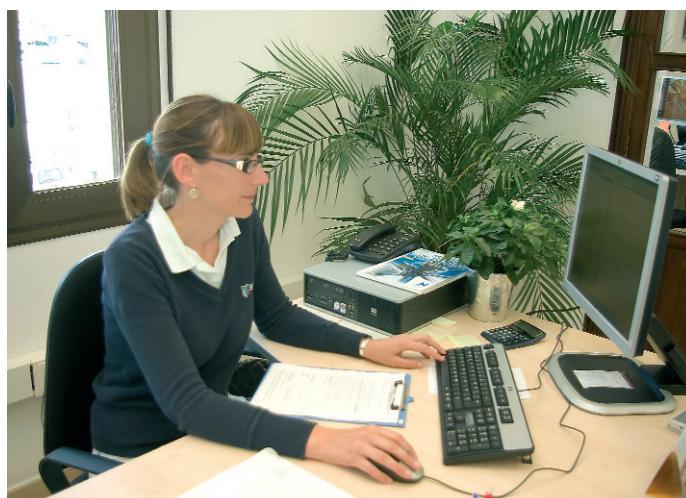
excellence through experience



peace of mind

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

Tel: +34 971 220 562 Fax: +34 971 281 480 email: info@masteryachts.com web: www.masteryachts.com



Beatriz Abal, Ingeniera Industrial, nueva incorporación a Stp

Responsable de **ESTRUCTURAS**

RESPONSIBLE FOR STRUCTURES

TEXTO: T.F. / FOTOS: WALTER OBIOL

BEATRIZ ABAL, GALLEGIA DE ORIGEN, estudió en Vigo Ingeniería Técnica Industrial, rama de mecánica, construcción de maquinaria. En esta misma ciudad realizó el proyecto fin de carrera en la fábrica Citroën, con una beca sobre prevención de riesgos. Amplió estudios en Salamanca para terminar Ingeniería Industrial y posteriormente realizó un máster en prevención de riesgos laborales. Hace unos años se trasladó a Baleares donde empezó a trabajar como jefe de obra en edificación. Más tarde se trasladó a un despacho de arquitectura donde realizó proyectos de cálculos de estructuras en edificación y obra

GALICIAN-BORN BEATRIZ ABAL studied Technical Engineering in Vigo, specialising in mechanics and the manufacture of machinery. Here she also carried out her end-of-degree internship in risk prevention at the Citroen factory. She then continued her studies in Salamanca, completing a Masters in Occupational Risk Prevention. Several years ago, she relocated to the Balearics to work as a project manager in construction. Following this, she joined an architect's studio to perform structural calculations for construction and civil engineering projects. In August 2009, Beatriz started work at STP, where she performs the



*Beatriz debe comprobar *in situ* que los andamios se han instalado conforme a la normativa de riesgos laborales. / Beatriz inspects that scaffolding has been erected in accordance with risk prevention regulations.*

civil. En agosto del 2009, hace unos 10 meses, comenzó a trabajar en STP donde a diario realiza cálculo estructural de las torretas metálicas que soportan los barcos izados en la explanada.

Para ocupar el puesto en STP fue fundamental su titulación académica, su dominio del inglés y el máster en prevención de riesgos laborales. Su objetivo en la empresa es, sobre todo, mejorar la seguridad en las instalaciones. En esta línea realiza el control minucioso de las estructuras de andamio que se montan dentro de STP. Revisa su correcto montaje, su nivel de utilización y comprueba que cumplen con normativa legal.

structural calculations for the boat hoists used to haul out yachts onto the hardstanding.

Her academic qualifications and Masters in Occupational Risk Prevention, along with her fluent English, were fundamental in her appointment to STP. Her main goal within the company is to improve safety on site. Beatriz also carries out the meticulous control of all the scaffolding erected within the STP facilities.

She inspects its correct assembly, its level of use and checks that it complies with all applicable regulations.



*Beatriz levanta hoja de inspección y realiza periódicamente inspecciones de las estructuras siempre con el objetivo de mejorar la seguridad en STP.
 Beatriz issues inspection reports and makes regular inspections of the structures to guarantee the high levels of safety at STP.*

Beatriz es la persona responsable del control de toda estructura montada en la explanada de STP. Solicita y revisa toda la documentación que obligatoriamente deben entregar las empresas montadoras de andamios. Como responsable de esta área comprueba que cumplen con la normativa.

Beatriz realiza adicionalmente un cálculo de los puntales, dependiendo de la configuración y peso de cada embarcación. Algunos de los puntales soporan cargas de hasta 100 Toneladas, aunque los hay de muy diversos tamaños. En este sentido, el trabajo de Beatriz consiste en vigilar que se cumplen todos los planes de prevención de riesgos y de vigilar que las empresas externas que montan todos los andamios cumplen todas las normativas, sobre todo en lo que se refiere a seguridad y prevención de riesgos.

La inspección de estructuras es minuciosa vigilando que están todas las barras en su posición correcta, que no se superan las distancias mínimas de seguridad entre el barco y el andamio, que no haya huecos y que los operarios que van interviniendo en los trabajos de reparación y mantenimiento no modifiquen las estructuras para poder trabajar con mayor comodidad.

Beatriz levanta hoja de inspección y realiza periódicamente inspecciones de las estructuras siempre con el objetivo de mejorar la seguridad en STP, labor imprescindible, de importancia capital para la seguridad del astillero.

Beatriz is responsible for the control of all structures assembled on the STP hardstanding. She requests and checks all the mandatory documents that scaffolding companies must submit.

Beatriz makes an additional calculation of the props, depending on the shape and weight of each yacht. Some of the props can support loads of up to 100 tons, although they come in a wide range of sizes.

In short, Beatriz's work entails controlling that all risk prevention plans are strictly adhered to and external scaffolding companies comply with all regulations, especially when it comes to safety and risk prevention.

Inspections pay attention to every last detail, checking that all the scaffold bars are in the correct position, that the minimum safety distances between yachts are not exceeded, that there are no gaps and that operators working on the refit and repair work do not alter the structures to work more comfortably. Beatriz also issues an inspection report and makes regular inspections of the structures to guarantee the high levels of safety at STP, an essential task of prime importance for safety at the shipyard.



one COMPANY, one SOLUTION.

ELECTRICAL ENGINEERING

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

LED'S

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

STP Shipyard - C/Muelle Viejo s/n - 07012 - Palma de Mallorca - Spain
Tel./Fax +34 971 67 62 61 - Mob +34 661 015 015 / +34 661 082 082
e-mail: info@one-marine-electric.com

one-marine-electric.com

La 3D entra fuerte en la NÁUTICA

3-D BURSTS ONTO NAUTICAL SCENE

TEXTO: REDACCIÓN GBC / FOTOS: ARCHIVO GBC

LA TECNOLOGÍA EN TRES DIMENSIONES (3D) había sido un gran reto en la industria del cine desde hace tiempo. El perfeccionamiento de la técnica ha permitido implantarla recientemente en determinadas salas de cine, donde gracias a unas gafas especiales el público puede ver las películas en toda su dimensión.

Tras éxitos consolidados de algunas películas muy taquilleras, los nuevos retos tecnológicos y comerciales pasan por llevar la tecnología a los televisores de casa, a la telefonía móvil, y a aparatos de navegación por satélite. Dentro de esta última gama, aunque a escala minoritaria tras la potente industria del motor, se encuentran los fabricantes y proveedores de equipamientos náuticos.

La 3D es una tecnología que nos permite ver más allá de lo que contemplamos con los ojos. Se conoce como realidad aumentada.

En un plotter, GPS o sonda náutica podemos recibir información virtual para aprender y descubrir cosas que a simple vista no están. Es la realidad aumentada.

El sector más beneficiado con esta tecnología es el de la telefonía móvil. El mes pasado, Sharp sorprendió a los mercados con la presentación de nue-

THREE-DIMENSIONAL TECHNOLOGY (3-D) was the film industry's number one goal for many years. Vast improvements have led to its recent introduction in some cinemas, where thanks to special glasses the audience can enjoy films in three dimensions.

Following on from the outstanding success of certain blockbusters, the latest technological and commercial goals strive towards the use of 3-D technology for TVs, mobile phones and satellite navigation systems. It is precisely in the satnav realm where we can find manufacturers and suppliers of nautical equipment, though on a lesser scale than the almighty car industry.

3-D is a technology that lets us see far beyond what the eye can perceive. This is what we know as augmented reality.

On a chartplotter, GPS or fishfinder, we can receive virtual information to find out and discover things which are not visible to the naked eye. This is augmented reality.

Currently benefiting most from this technology is the mobile phone sector. Last month, Sharp took the world by storm and unveiled 3-D screens for mobiles. These screens incorporate enough technology to



Todos los magazines, y "Le Point" no es una excepción, están dedicando amplios espacios informativos al tema 3D. El futuro ya está aquí, tanto en la casa, como en el coche, como en el barco. / All magazines, "Le Point" being no exception, have dedicated a great deal of space to 3-D technology. The future has arrived, both at home, in the car and on board.

vas pantallas 3D para móviles. Estas pantallas llevan incluida la tecnología suficiente para proporcionar efecto estereoscópico sin necesidad de gafas, siendo la propia pantalla la encargada de transmitir a cada ojo información diferente. Motorola es otro de los fabricantes que apuesta por el 3D y anda detrás de un proyecto para lanzar un móvil con Android capaz de reproducir imágenes en 3D.

Google también se ha sentido interesado en este campo y síntoma de ello es la compra de la compañía Bump Top, desarrolladora de una aplicación que ofrece un escritorio virtual y tridimensional. Parece que el futuro va en esta dirección y Google podría llevar esta tecnología a su futuro sistema operativo, a la plataforma de las televisiones en la que se ve inmerso en

enable stereo viewing of 3-D content without the need for special glasses, with the screen itself responsible for transmitting different information to each eye.

Motorola is another of the manufacturers banking on 3-D and is currently behind a project to launch an Android smartphone capable of reproducing 3-D images.

Google has also shown interest in this field, a clear sign being its recent acquisition of the start-up BumpTop, developer of an application providing a virtual 3-D desktop. The future appears to be heading in this direction and Google could introduce this technology to its future operating system, to the TV platform it is readying for début soon and to



Avatar ha marcado un antes y un después en la popularización de la tecnología 3D. / Avatar has been a milestone in the popularisation of 3-D technology.

estos momentos y a su sistema operativo para móviles, Android.

Estamos como se dice en los prolegómenos de una nueva tecnología que lleva camino de convertirse en revolucionaria. Cuenta con la ventaja de que el cine ya la ha popularizado y puesto de moda. Ello provocará que en pocos años se logren avances increíbles en este campo, inimaginables ahora mismo. El mercado demanda con fuerza más tecnología punta, más rápida y de superior calidad. Y lo hace además en todos los campos. Los usuarios de telefonía, de informática, de los GPS de los automóviles o de los plotters del mundo de la náutica demandan resoluciones y niveles gráficos en tres dimensiones.

BLUECHART G2, LAS NUEVAS CARTOGRAFÍAS NÁUTICAS EN 3D

Ya están disponibles en el mercado las nuevas cartografías náuticas del 2010 de Garmin. La edición de este año de la nueva Bluechart G2 y de la actualización de la Bluechart G2 Vision incluye varias mejoras. Las nuevas cartografías facilitan la identificación de las zonas entre mareas, los contornos de profundidad, los obstáculos y otros detalles.

Las nuevas cartas Bluechart son capaces de mostrar incluso más detalles, con más perspectiva 3D de tres dimensiones y más avances gráficos, que lo que hasta ahora ya se consideraba el top en cartografía digital.

La línea Bluechart 2010 incluye tanto Bluechart G2 como Bluechart® G2

its mobile operating system, Android.

We are witnessing the dawn of new technology which is on track to revolutionising our world, well boosted by its popularity in the cinema. In the next few years to come, incredible advances are going to be made in this field, unimaginable to fathom right now. The market is craving for technology to break new ground, to be faster and of a higher quality. It is doing so from all approaches. Users of mobile phones, computers, car satnavs or nautical chartplotters are clamouring for three-dimensional resolutions and images.

NEW-GENERATION BLUECHART G2 3-D MARINE MAPS

Garmin's 2010 marine maps are now on the market. This year's BlueChart G2 and the updated BlueChart G2 Vision boast several improvements. The new-generation chartplotters identify tides and currents, depth contours, obstructions and a range of other details. The new BlueChart maps can display even more details thanks to 3-D perspective as well as richer detail and content, making the market's best chartplotters even better.

The 2010 line includes both the BlueChart G2 and the BlueChart G2 Vision, having been redesigned and enhanced in order to maintain their position as market leaders. Both products provide basic charts, tidal



NAUTIC DECOR



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

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



Vision, ambas rediseñadas y mejoradas para seguir liderando este sector. Los dos productos incluyen las cartas básicas, información de mareas y corrientes, vistas en perspectiva y cartas de pesca, todo muy fácil de manejar. Además, con las nuevas cartografías los usuarios percibirán un considerable aumento de la dimensión en las perspectivas, así como el incremento de los datos estándares que se muestran en la pantalla. La transición entre pantallas al hacer zoom también está mejorada, y es ahora más progresiva, sin ninguna interrupción en la carga de datos.

Garmin ha renovado asimismo la función de sombreados, de tal forma que el usuario puede marcar los distintos niveles de profundidad, que ahora se identifican más fácilmente, garantizando de esta forma una navegación más segura. Las corrientes también se incorporan de forma animada a las cartas, señalizadas con una flecha que indica la dirección e intensidad de las mismas, cuando la función está activada.

En el caso de Bluechart G2 Vision, estas nuevas prestaciones se añaden a sus ya conocidas innovadoras funcionalidades, como las imágenes satelitales en alta resolución y la vista submarina en tres dimensiones. Los productos G2 Vision también incluyen la funcionalidad de auto guía en unidades compatibles, y ofrecen una amplia base de datos de fotos aéreas de referencia, por ejemplo de puertos y marinas.

Las nuevas cartografías Bluechart G2 y G2 Vision están ya disponibles, a través de los distribuidores habituales o, a partir de abril, mediante descarga desde www.garmin.com, donde se facilita más información, incluyendo detalles sobre compatibilidad de productos y precios.

*Fuente: Canalys, estudio de mercado mundial de sistemas de navegación portátil para todo el año 2009, publicado en marzo de 2010

stations, currents, perspective view and fishing charts, while providing a smooth user experience and familiar feel. In addition, with the redesigned products, users will benefit from increased dimension and standardised information, as well as improved transition between zoom levels and harmonious changes across chart boundaries.

Garmin has also revised mapping data to add a safety shading feature which allows the user to enable contour shading for all depth contours shallower than the user-defined safe depth. These new charts also display animated currents with an arrow that indicates direction and strength of currents when enabled. BlueChart G2 Vision adds to the aforementioned features with high-resolution satellite imagery and above water or underwater perspective - both in three dimensions.

The G2 Vision data card also enables auto guidance technology on compatible units, and offers a robust database of aerial reference photos, for example, of ports or marinas.

The new BlueChart G2 and G2 Vision data cards are currently available through Garmin dealers or at www.garmin.com, where more information can be found, including details about compatible products and pricing. The 2010 BlueChart products have also been available as a download via the Garmin website since April.

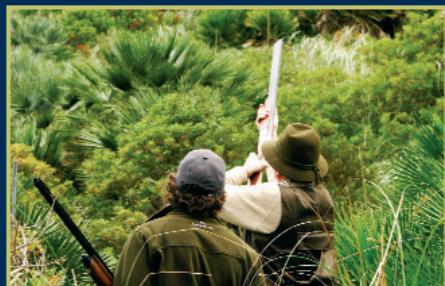
*Source: Canalys global research on Portable Navigation Devices in 2009, published in March 2010.

CAZA EN MALLORCA EN FORMENTOR



En el extremo norte de la isla de Mallorca, en la península de Formentor que limita la Punta de l'Avançada, el Colomer y el Faro de Formentor, se encuentra el primer y más exclusivo coto privado de caza mayor de las Islas Baleares.

Cerca de 2.000 hectáreas forman este coto de caza que desde finales del 2008 cuenta con la homologación para la caza de el apreciado Balearian Boc (cabra salvaje mallorquina). Es a su vez un área emblemática de la Sierra de Tramuntana para el tiro al vuelo de otras especies como la becada (*Scolopax rusticola*), la perdiz roja (*Alectoris rufa*), el faisán (*Phasianus colchicus*) ... con perros de muestra o al ojo. Caza en estado puro en el paraíso natural de Formentor, junto al famoso Hotel Formentor, en la Bahía de Pollença y con las Cases Velles de Formentor convertidas en un espectacular refugio de cazador.



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



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



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



CABRERA, tan cerca y tan LEJOS

CABRERA, SO NEAR YET SO FAR

TEXTO: T.F. / FOTOS: CAT GRUNFELD

SITUADA A SÓLO 28 MILLAS DE LA BAHÍA DE PALMA y a 12 de Sa Rápita, la isla de Cabrera se ha convertido en un lugar de visita obligada para todos aquellos navegantes que circundan las Baleares. Cabrera, como se verá a continuación, es un privilegiado paraíso con una doble cara: llegado el caso puede convertirse en un infierno. La historia lo demuestra.

LOCATED JUST 28 MILES FROM PALMA and 12 from Sa Rápita, the island of Cabrera is a must-visit for all yachtsmen sailing around the Balearics. Cabrera, as we will see below, is a stunning paradise with a darker side: a sheer inferno at one point in history.

Cabrera is the largest island of the archipelago of the same name just



Cabrera es la isla principal del archipiélago de Cabrera, que se encuentra frente a la costa sur de Mallorca. La presencia militar desde 1916 ha permitido la conservación de este ecosistema.

Para ir a la isla con embarcación propia es necesario solicitar un permiso de navegación a la dirección del Parque Nacional. Todos los recursos naturales están protegidos y por tanto no se permite la pesca deportiva, ni la caza, como tampoco se permite recolectar productos naturales, ni extraer ningún mineral.

La isla es la más importante de todo el archipiélago, compuesto de otras 19 islas menores e islotes que la rodean. Tiene un litoral con un perímetro de 39 kilómetros con acantilados, cabos, calas, playas de arena y de cantos rodados y cuevas litorales de gran belleza como Sa Cova Blava. Los acantilados más notables están en Na Picamosques al SW con 172 m, en el cabo Ventós (120 m) al NE y en la Punta Anciola (99 m) en el extremo sur.

El clima local es mediterráneo semiárido, con temperaturas medias anuales de 18°C, un poco superiores a las temperaturas de la costa mallorquina inmediata, y una pluviosidad reducida, de 350 mm de media.

Destacan las aves marinas, como la pardela balear, la gaviota, la pardela



south of Mallorca. Military presence during the 20th century helped preserve the unique ecosystem found there.

It is a perfect cruising destination, but only with a permit sought in advance from the government. All its natural resources are protected, so sport fishing, hunting, and the extraction of mineral resources are strictly forbidden.

Dominating the archipelago formed by nineteen other islets, Cabrera boasts a 39-kilometre coastline dotted with capes, coves, white-sand or pebble beaches and stunning sea caves such as Sa Cova Blava. Majestic cliffs also abound on this magnificent island, the most outstanding being the 172-metre Na Picamosques to the southwest, Cabo Ventós (120m) on the northeast coast and Punta Anciola (99m), which commands the southernmost outpost of the island.

A semi-arid Mediterranean climate prevails, with an annual mean temperature of 18°C - slightly higher than the immediate Mallorcan coastline - and precipitation averaging just 350mm per year.

Ruling the skies are seabirds such as the Balearic shearwater, the Audouin's gull, the Cory's shearwater and the European shag, shadowed



Durante los meses de verano sólo se conceden permisos de 24 horas. Unas cincuenta boyas están instaladas en la cala. No se permite el fondeo. / During the summer, only 24-hour permits are granted. There are around fifty mooring buoys offshore. Anchoring is forbidden.

cenicienta y el cormorán moñudo; y las rapaces, como el águila pescadora, el halcón marino y el halcón peregrino, que son uno de los valores naturales más importantes del parque, al que hay que añadir el paso de más de 130 especies de aves migratorias.

Los materiales que forman estas islas son las calizas terciarias, margas y dolomías, similares a las de Mallorca. No en vano, el archipiélago es la prolongación de la Sierra de Levante mallorquina, a la que se encontraba unida hace unos 12.000 años. La estratificación de los materiales y el efecto de los plegamientos son visibles y espectaculares desde el mar.

La naturaleza calcárea de los terrenos de Cabrera ha dado lugar a fenómenos como simas y cuevas, con lagos subterráneos de relativa extensión.

En su parte más larga, Cabrera tiene una longitud de unos 7 km. y unos 5 km. en la más ancha. Su cota máxima es la cumbre de Cabrera con 179 metros de altitud

MORADORES

La isla de Cabrera y los islotes mayores fueron visitados por las principales civilizaciones mediterráneas: fenicios, cartagineses, bizantinos y romanos.

by birds of prey including ospreys, Eleonora's falcons and peregrine falcons. The diverse local birdlife is enhanced by over 130 species stopping over on their annual migratory route.

Just as on Mallorca, tertiary limestone, marl and dolomite rock form the foundations of these islets. Not surprising, though, as the whole archipelago is the extension of the Sierra de Mallorca, which it formed part of some 12,000 years ago. The layers and folds on the cliff faces provide a breathtaking backdrop from the sea.

The characteristic limestone rock found on Cabrera has given rise to phenomena such as gorges and caves, with large underwater lakes.

Cabrera is only seven kilometres long and 5km at its widest point.

INHABITANTS

The island of Cabrera and the larger islets were stopovers for the main Mediterranean civilisations: Phoenicians, Carthaginians, Byzantines and Romans. Cabrera owes its name to the wild goats (cabras in Spanish) roaming the island.

Legend has it that the Carthaginian general Hamilcar Barca, father of

...really relax and get on with your yachting

SEIPPEL & LIGHT
marine insurance broker s.l.

Seippel & Light Marine Insurance Broker SL • C/ Benito Feijoo 2, L 6 • 07181 Portals Nous • Mallorca • tel +34 971 100 070 • www.seippelandlight.com
IB-S-046-MA

MECHANICAL & ELECTRICAL FABRICATION ENGINEROOM, PARTS AND SUPPLIES

PRECISION SUPPLIES DPT

For all your marine engineering needs call our store. If we don't have what you need in stock, our researchers will track it down and get it for you. We have a reputation of getting hold of things others can not. We have Mallorca's largest supply of engineering spares, equipment and fittings... in stock, in the shop and in the van.

- We have spares in stock for all the brands we represent and more
- We can supply for ALL your refit engineering needs
- We ship all over the world
- Free on-board delivery

PRECISION MARINE ENGINEERING
official SOLE agents • factory trained

NORTHERN LIGHTS

HAMANN AG
SOLUTIONS FOR A BETTER ENVIRONMENT

LUGGER
sole agents, sales & service

DVZ SERVICES

+GF+
GEORG FISCHER
PIPING SYSTEMS

Cathelco

GIANNESCHI
pumps and blowers

MAX POWER

YAMAHA

YANMAR marine

JETS

Calle Poima 23 • Pol. de Can Valero • Palma de Mallorca • info@precision-marine.net • www.precision-marine.net • t/f +34 971 760237

Su nombre debe su origen a las cabras montesas que habitaban la isla. Cuenta la leyenda que el general cartaginés Aníbal Barca nació en uno de los islotes que la circundan: Sa Coniera. Durante los siglos XIII y XIV, la isla de Cabrera y su puerto natural era "utilizado" por piratas berberiscos como base desde donde atacar las costas mallorquinas. Por este motivo, ya en el siglo XIV, se construyó un castillo en la entrada del puerto. Este castillo evitaba que se usase el puerto como base pirata y permitía una mayor vigilancia de las aguas cercanas a Mallorca.

CAUTIVERIO

Esta isla fue lugar de cautiverio inhumano para los soldados franceses derrotados en Bailén en 1808. Tras la batalla, los oficiales y militares de más alta graduación fueron llevados a Francia. Un grupo de unos 4.000 prisioneros a las Canarias y la gran mayoría (unos 9.000 hombres) fueron a la isla de Cabrera. Su penoso viaje comenzó el 9 de abril de 1809, partiendo de la bahía de Cádiz, y con la esperanza de volver a su patria. El viaje resultó horrible por el hacinamiento y las tempestades. Pronto, la disentería se extiende a bordo. Finalmente, y debido a que el intercambio con presos españoles en Francia no se cumplió, los prisioneros fueron dejados en la Isla de Cabrera. Este cautiverio fue el primer campo de concentración de la historia. No existía en la isla ningún edificio utilizado como cárcel, sino más bien, la prisión era la propia isla.

El suministro de víveres llegaba desde Mallorca cada cuatro días, repartiendo la mínima comida para sobrevivir hasta el siguiente abastecimiento. El

Hannibal, was born on the islet of Sa Coniera.

During the 13th and 14th centuries, the island of Cabrera and its natural harbour were used by the Barbary pirates as a base to attack the Mallorcan coastline. Hence the 14th-century construction of a castle high up in the hills to ward off pirate ships and keep watch over Mallorca.

IMPRISONMENT

On a darker note, Cabrera was the site of a barbaric prisoner-of-war camp for French soldiers defeated at Bailén in 1808. After the battle, high-ranking officials and commanders were repatriated to France. A group of around 4,000 prisoners ended up in the Canary Islands, whilst 9,000 soldiers were sent off to Cabrera. They set sail from Cádiz on 9th April 1809, with the distant hope of returning to their homeland. The voyage turned out to be agonising, due to overcrowding and fierce storms. Dysentery soon swept the boat. In the end, the failed exchange with Spanish prisoners in France resulted in the soldiers being abandoned on the island of Cabrera. This was history's first concentration camp. No building existed on the island, and therefore nowhere to house prisoners. Instead, the island itself became the prison.

Provisions arrived from Mallorca every four days, with food being strictly rationed to survive until the next shipment. The problem arose when high seas between Mallorca and Cabrera delayed the supplies for a total of eight days. When supplies finally arrived, the French prisoners staged an ill-fated attempt to raid the ship, infuriating the merchants who then



La flora de Cabrera es delicada. Salvaje y delicada a la vez. / The flora of Cabrera is delicate. Wild and delicate at the same time.





El patrón echa una "cabezadita" en la cantina. / The skipper takes forty winks in the salon.

problema se dio cuando, debido a las tempestades en el canal que une la isla mallorquina y la de Cabrera, el envío se retrasó, haciendo un total de ocho los días sin enviar nada a la isla, dando lugar a un fallido intento de hacerse con el barco por parte de los franceses, que enfadó muchísimo a los suministradores, por lo que no quisieron volver. Mientras se encontraba otro grupo de personas y otro barco que aceptara el trabajo de reponer la comida en Cabrera, pasaron hasta dos meses. En este tiempo se dieron situaciones de auténtica penuria, muchas muertes por inanición. La gente no tenía alimentos, no existía ninguna fauna de donde poder alimentarse y en muchas ocasiones para darle algo de sabor a los caldos que hacían metían sus propias ropas, también ingerían plantas que en muchas ocasiones resultaban venenosas, acarreando distintas enfermedades. Se da por seguro que en la isla se practicó el canibalismo. El cautiverio terminó en 1814 al firmarse la paz. De cada cuatro presos que llegaron a Cabrera murieron tres, sólo sobrevivieron unas 3.600 personas de las que llegaron, más otros presos enviados de las guerras napoleónicas que también perecieron. En recuerdo a los que perecieron en esas circunstancias de sufrimiento, enterrados en el cementerio francés, se levantó un monolito en la isla.

MUJERES ENTRE LOS PRESOS

La profesora de la Universidad de las Islas Baleares (UIB) Isabelle Bes Hoghton, autora del capítulo del catálogo sobre las mujeres prisioneras en Cabrera, detalla que las memorias de los supervivientes cifran la presencia femenina entre tres y treinta mujeres.



refused to return to Cabrera.

Two months dragged by until another group of merchants agreed to ship supplies to Cabrera. In the meantime, true misery prevailed and many prisoners starved to death. Food was non-existent and there were no edible plants on this barren island. The soldiers would often use their clothes to flavour watery stocks they attempted to make, and many would eat poisonous plants, which gave rise to a range of illnesses. Cannibalism is reported to have been rife on the island. Captivity ended in 1814 when the war came to an end. Three out of every four captives had perished, with only 3,600 survivors. In memory of the dead, shipped back to French cemeteries, a stone monument was erected on the island.

WOMEN AMONGST THE PRISONERS

According to the UIB professor Isabelle Bes Hoghton, author of an article about female prisoners on Cabrera, survivors' accounts reveal that between three and thirty women were held captive on the island.

Josep Tomàs, a Mallorcan army employee, and Leopoldo Scheidnagel, a Swiss lieutenant, retrieved a chronicle in December 1809 which stated that nineteen female prisoners were being held on Cabrera.

The priest Damià Estelrich listed nine names, and later referred to two other women in a letter.

"The cantinières shared daily life with the soldiers and supplied them with essentials such as shoelaces, liquor, buttons and vinegar", according to professor Bes Hoghton in her article. Despite being imprisoned, the women

Service is our propulsion · El Servicio es nuestra propulsion

MoTech - Your Expert On Ship Units

Official Dealer / Sales & Service:



Fischer Panda

STEYR MOTORS



Heavy-duty Diesel engines of all leading makes should be installed, serviced and repaired by specialists. As a MoTech customer you profit from our comprehensive know-how and our many years of international experience in the field of technical ship equipment. But so far as service is concerned, we also take the right course to realize your wishes very flexibly and quickly. Talk to us, we'd like to help you!

Tel +34 971 75 34 11 · www.mo-tech.info

C/ Alexandre de Laborde Nº 1 · E-07011 Palma de Mallorca
Fax: +34 971 29 72 19 · E-Mail: info@mo-tech.info



De Cabo Yacht Painting



SERVICIOS

PINTURAS Y PULIMENTOS

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

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

SERVICES

PAINTING AND POLISHING

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

> BOAT MAINTENANCE SERVICE IN THE WATER OR DRY DOCKED.

Aipika.com



Se sabe que en el documento correspondiente a una revista que pasaron a los prisioneros, un empleado de la contaduría principal del ejército y del Reino de Mallorca llamado Josep Tomàs y el teniente del regimiento suizo de Zey Leopoldo Scheidnagel, el 10 de diciembre de 1809, figuraba que habían 19 mujeres presas en Cabrera. El sacerdote Damià Estelrich llegó incluso a elaborar un listado de nombres, con nueve de ellas, y posteriormente se refirió a otras dos en una carta. Las cantineras compartían la vida cotidiana con los soldados y les proveían de comida y objetos de primera necesidad como cordones, aguardiente, botones o vinagre, según indica la profesora Bes Hoghton en su artículo. En Cabrera, a pesar de su cautiverio, seguían llevando a cabo dicha labor, abasteciendo y ayudando a su ejército. De nacionalidad francesa, alemana y polaca, las mujeres fueron víctimas de "negocios" entre los oficiales y soldados prisioneros, que peleaban por conseguir su favor, así como de conflictos de orden sentimental, hasta el punto de que el capellán Damià Estelrich llegó a solicitar al comisario deportar a Mallorca a todas las que no estuvieran legalmente casadas. Finalmente, la mayoría de ellas se marcharon de la isla en julio de 1810, cuando los oficiales fueron trasladados a Inglaterra. Sin embargo hay constancia de que al menos tres mujeres se quedaron en la isla y posteriormente fueron transferidas a la Piedad de Palma en marzo.

DE PROPIEDAD PRIVADA A PÚBLICA

A finales del siglo XIX, la isla de Cabrera pasa a ser propiedad privada. Los dueños, la familia Feliu (Feliu de Cabrera) intentan el cultivo de vid en la isla. Para ello construyeron una bodega, que se utiliza actualmente como museo. En 1916 el archipiélago es expropiado por intereses de defensa, sin embargo, la familia ex-propietaria, mantuvo un largo y costoso pleito contra el Estado, en el que invirtieron parte de su fortuna; y que años después, el magistrado supremo se pronunció a favor de la administración central; la familia Feliu tuvo que utilizar parte del dinero de la expropiación para sufragar los gastos. Después se establece en la isla de Cabrera una pequeña guarnición. La isla se utilizaría hasta su conversión en Parque Nacional como área de práctica de tiro. Esta presencia militar protegió el entorno natural al evitar que el archipiélago fuese objeto de especulación inmobiliaria.

loyally continued with their tasks, supplying and aiding their army. The French, German and Polish women were victims of "deals" between officials and the prisoners, who fought to attract their attention. Some relationships even started, leading Damià Estelrich to request the deportation to Mallorca of all women who were not legally married. In the end, the majority left the island in July 1810, when the officials were transferred to England. However, records show that at least three women remained on Cabrera to be later sent to a religious order in Palma in March 1811.

FROM PRIVATE TO PUBLIC PROPERTY

In the late 19th century, the island of Cabrera became private property. The owners, the Feliu family, established the cultivation of vines, opening a wine cellar which is now used as a visitor centre. In 1916, the island was expropriated for defence reasons. The Feliu family fought a long and costly legal battle against the state of Spain, ploughing vast sums of their fortune into the lawsuit. Years later, the supreme court issued a ruling in favour of the central government, and the Feliu family had to use part of the expropriation money to defray costs. Following this, a small army garrison was established and the island was used as a military zone until its declaration as a national park. This military presence protected the natural environment as no private construction was allowed in the archipelago.

CAMBIO DE OFICINAS

Las oficinas que gestionan los permisos para visitar el Parque Nacional Marítimo Terrestre del archipiélago de Cabrera han cambiado en abril de 2010 su ubicación y ahora están situadas en el Polígono Son Rossinyol de Palma, en la calle Gremi de Corredors número 10, primer piso. El nuevo teléfono para solicitar permisos para visitar el parque y obtener el derecho de amarrar la embarcación a una boyas (en todo el ámbito del archipiélago está prohibido fondear con ancla y sólo se permite hacerlo en la ensenada natural y, excepcionalmente en caso de fuerte temporal, en s'Olla) es el 971 177641.

Centralita responde al 971 176613 y el fax es el 971 176617.

OFFICES RELOCATED

The offices which issue permits to visit the Cabrera National Park relocated in April 2010. Their new location is at Calle Gremi de Corredors, 10 1º, on the Son Rossinyol Industrial Estate in Palma. The new telephone number to apply for visitors' permits and the right to a mooring buoy (anchoring around the archipelago is forbidden, the only exception being in the natural harbour and, only in the case of fierce storms, in s'Olla) is 971 177641.

The switchboard number is 971 176613 and the fax is 971 176617.



Cinco destinos, un rumbo

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



Ports de Balears



Autoritat Portuària de Balears

Patrick Reynés, presidente de Anade

**“No estamos celosos
de los CLUBES, sólo pedimos
IGUALDAD de trato”**

**“WE'RE NOT ENVIOUS OF SAILING CLUBS, WE JUST
WANT TO BE GIVEN THE SAME LEVEL OF TREATMENT”**

TEXTO: PEPE QUIROGA - MALLORCA PRESS / FOTOS: WALTER OBIOL

PATRICK REYNES, MALLORQUÍN, casado, con tres hijos varones, y de 47 años de edad, es uno de los más importantes especialistas españoles en instalaciones náuticas deportivas. Tras realizar estudios profesionales en Barcelona y pasar cinco años en esta ciudad catalana trabajando en una empresa dedicada al diseño de pantalanes flotantes y de creación de marinas, en el año 94 aceptó el cargo de capitán de puerto en Marina Deportiva de Alicante para en el 2000 regresar a Mallorca y hacerse cargo de la dirección de Marina Port de Mallorca. Puesto que en la actualidad compagina con la presidencia de la Asociación de Instalaciones Náuticas Deportivas (ANADE), institución patronal que acoge a una treintena de puertos deportivos, clubes náuticos, marinas secas, varaderos y fondeaderos de Baleares.

Pregunta.- ANADE representa a puertos deportivos muy conocidos en

MALLORCA-BORN PATRICK REYNES, 47, married with three sons, is one of Spain's leading specialists in yachting facilities. After studying in Barcelona and spending five years at a floating pontoon and marina construction company, in 1994 he took on the post of harbourmaster at Marina Deportiva de Alicante. Six years later, he returned to Mallorca and became the manager of Marina Port de Mallorca, a position which he now combines with chairmanship of the Balearic Association of Marinas and Nautical Facilities (ANADE in its Spanish acronym), which manages around thirty marinas, sailing clubs, dry docks, shipyards and anchorages across the islands.

Question. ANADE represents very well-known marinas in Europe such as Puerto Portals, Puerto Adriano, Alcudiamar, Marina Bonaire,



El Sr. Reynés, en las oficinas de Marina Port de Mallorca: "ANADE también fomenta el deporte náutico". / Patrick Reynés in the Marina Port de Mallorca offices. "ANADE also promotes water sports".

Europa como Puerto Portals, Puerto Adriano, Alcudiamar, Marina Bonaire, Marina de Cala d'Or, Marina de Botafoch, Marina Ibiza, Ibiza Magna, Marina de Formentera y Formentera Mar. Estamos hablando de diez instalaciones muy importantes ¿No es así?

Respuesta.- "Sí, sin duda alguna. Pero también lo son otras que usted no ha

Marina de Cala d'Or, Marina de Botafoch, Marina Ibiza, Ibiza Magna, Marina de Formentera and Formentera Mar. We're talking about ten high-level facilities here, aren't we?

Answer. Yes, there's no doubt about that. However, there are some others which you didn't mention, for example, Marina Deportiva de Menorca,

citado. Permítame recordarlas: Marina Deportiva de Menorca, Nautic Center Menorca, Marina Estrella, Calan Bosch, Port Addaia, Puerto Deportivo de Santa Eulalia, Pantalan de la Cuarentena, Pantalan del Mediterráneo, Puerto Coralmar, La Lonja Marina Charter. Y como varaderos están Varadero Ibiza y Servicios Técnicos Portuarios (STP). Así como algunos clubes náuticos: Club Náutico de Fornells, Club Náutico de Palma Nova, Club Náutico de Santa Ponça y Club de Mar de Palma. No voy a entrar si son o no más conocidas que las anteriores, pero usted ha de convenir conmigo que tampoco dejan de ser importantes".

P.- Claro que lo son. De primera línea. Yo no he dicho que no lo fueran. Por eso convengo con usted que sí lo son. Pero acepte usted también que las primeras que he citado, lo han sido por no citar a todos los asociados de ANADE y que, aunque sólo sean por su veteranía, son las más conocidas y las que mayor repercusión mediática han tenido en toda Europa. Lo que sí llama la atención es que usted ha querido citar a las demás para citar también a los clubes náuticos integrados en su asociación ¿Por qué?

R.- "Porque, contrario a lo que algunos creen, ANADE también fomenta el deporte náutico. Ya sea desde nuestros clubes náuticos asociados, ya sea, organizando grandes eventos deportivos desde nuestras marinas. Puedo ponerle varios ejemplos, pero voy a ponerle uno solo. El de Marina Port de Mallorca, el puerto que dirijo y que no es un club náutico. Nosotros hemos organizado campeonatos de pesca de altura y hemos sido sede la Superyacht Cup y de la Dubois Cup y somos sede habitual del Trofeo Almirante Conde de Barcelona, la gran regata de barcos clásicos que se celebra en Mallorca. Y Marina Port de Mallorca siempre ha estado y sigue abierta a colaborar con cualquier evento deportivo que sus organizadores nos pidan. Los asociados de ANADE nunca se han negado a fomentar el deporte. Por eso, no admitimos la mala fama de antideportistas que algunos nos quieren echar encima".

P.- Es cierto. Yo he oido críticas contra ustedes al respecto. Pero creo que han sido dichas dentro del enfrentamiento habido por las renovaciones de las concesiones y bajo el argumento de que ustedes no son sociedades sin ánimo de lucro.

R.- "Nosotros somos empresas que hemos optado por el negocio portuario



Nautic Center Menorca, Marina Estrella, Cala'n Bosch, Port Addaia, Puerto Deportivo de Santa Eulalia, Pantalan de la Cuarentena, Pantalán del Mediterráneo, Puerto Coralmar and La Lonja Marina Charter. What's more, the shipyards Varadero Ibiza and Servicios Técnicos Portuarios (STP). And let's not forget sailing clubs such Club Náutico de Fornells, Club Náutico de Palma Nova, Club Náutico de Santa Ponça and Club de Mar de Palma. I won't go into whether they are more or less well-known than the others, but you must agree with me that they are equally important.

Q. Of course they are. I didn't say they weren't important, that's why I agree with you that they are. Please understand, though, that I mentioned those ten so as not to list all the

ANADE associates and, although it may only be due to their long standing, they are the most famous and have received the most media attention in Europe. What really grabbed my attention is that you wanted to list the others to include the sailing clubs within your association. Why is this?

A. Because, contrary to popular belief, ANADE also promotes water sports, be it through our member sailing clubs or by organising large-scale events at our marinas. I could provide you with many examples, but for now I'll give you just one. At Marina Port de Mallorca, which I manage and isn't a sailing club, we've held offshore fishing tournaments and it has been the home port of the Superyacht Cup and the Dubois Cup, as well as hosting the Trofeo Almirante Conde de Barcelona, the annual vintage boats regatta staged in Mallorca. Marina Port de Mallorca has always been willing to collaborate with organisers to hold all possible sporting events. ANADE associates have never shunned the promotion of water sports. That's why we won't entertain some people tarnishing us with the reputation of being anti sports.

Q. True. I've heard criticism voiced against you about that. But I think it stems from the showdown about the renewal of concessions and based on the argument that you aren't non-profit companies.

A. We are companies that have chosen to be in the nautical and yachting business. Fair and square. Never have we run counter to sailing clubs. On the contrary, there was once a time when all sailing clubs were part of ANADE. Recently joining forces to oppose the new Ports Law is more than



Proveedor de Equipamiento de Seguridad Náutica desde 1987

Supplying Marine Safety Equipment since 1987

C/ Alicante, 3
Polígono Son Bugaderes - Santa Ponsa - Mallorca
971 69 55 07 - 659 322 202
www.seasafemallorca.com - e-mail: info@seasafemallorca.com



ABSOLUTE
BOAT CARE



**PAINTWORK • VARNISH
POLISHING • ANTIFOULING**

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

Sole importers of  G | techniq®



"Hemos hecho un frente común, con los clubes náuticos, contra la nueva Ley de Puertos del Estado". / "We've joined forces with sailing clubs to oppose the new Ports Law".

náutico deportivo. Lícito y legítimo. No vamos ni nunca hemos ido en contra de los clubes náuticos. Al revés, hubo una etapa en la que todos los clubes estaban integrados en ANADE. Y demostración que no tenemos nada contra ellos es que acabamos de presentarnos junto a ellos para hacer frente común a la nueva Ley de Puertos del Estado. Nos han tenido como amigos, no como enemigos. Y en cuanto a que los clubes no tengan ánimo de lucro, son sociedades deportivas y como tales no han de tenerlo. Pero cuidado, ello no hace mejor a los clubes que a las marinas, ni viceversa. Las marinas y los clubes cumplen con funciones casi similares: acogemos barcos, nos gestionamos de forma parecida, prestamos servicios náuticos, generamos puestos de trabajo y nuestras actividades son igual de importantes en el entorno: los clubes fomentan más deporte y menos el turismo debido a su fin deportivo, en cambio nosotros fomentamos más el turismo y el deporte como parte inherente a nuestras instalaciones y objeto. Pero tanto las marinas como los clubes fomentan ambos".

P.- Desde luego, en cuanto a actividad económica, más ustedes.

R.- "Porque los concesionarios de nuestras instalaciones son empresas. Y las inversiones que han efectuado son mayores. Y aquí es importante recordar que si han aparecido las empresas es porque había demanda que no la estaban cubriendo los clubes náuticos. Recordemos: los años 80 se caracte-

proof that we have nothing against them. We are their friends, not their enemies. And as for sailing clubs being non-profits, that is their very raison d'être. Watch out, though, that doesn't make clubs better than marinas, nor vice versa. Marinas and sailing clubs serve almost the same functions: we provide berths, we're managed in a similar way, we render nautical services, we create employment and our activities are equally important within the industry. Clubs encourage more sport and less tourism given their raison d'être, whereas we promote tourism with sport being an inherent part of our facilities and our philosophy. Both marinas and sailing clubs promote tourism and sports alike.

Q. When it comes to economic activity, clearly you come out top.

A. True, but only because the concession-holders of our facilities are companies. And the investments that have been made are higher. Here it's important to remember that privately-run companies surfaced because the demand wasn't being covered by sailing clubs. Look back to the 1980s and you'll recall that demand for berths shot up and there was very little yachting infrastructure. The government supported the construction of marinas and the number of projects rocketed. At the start of the 90s, growth far exceeded demand and this, together with turbulent economic times, led to a critical situation for the sector. From the year 2000 onwards, the buoyant



Lavado - Protección - Mantenimiento

Cleaning - Protection Maintenance



Sails Velas



Spinnakers



Awnings Tolderia Náutica



Ropes Cabos



Full weather gear
Trajes de agua

Cuide su bolsillo alargando la vida útil del material con el sistema NovoSail

Especialistas impregnación aprestos protectores impermeabilizantes, fungicidas y otros. NovoSail las únicas máquinas en el mundo para lavado y ennoblecimiento de velas y textiles náuticos.

Enhancing your materials lifespan with
NovoSail's patented system

Specialists in impregnation / coating with waterproof, fungicidal and other types of protective finishing. NovoSail the only machines purposely designed for washing and finishing sails and nautical textiles in the world.

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

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

perfect, clean, protected
www.novosail.com



Nuestra especialidad es el sector náutico:

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

Además:

• Interiores de casas • Interiores de coches

Palma de Mallorca

Tel. 871 966 986 · Fax 871 944 331

Móviles: 654 021 961 · 627 826 384

E-mail: andree.nautica@gmail.com

www.nautica-andree.com

Nuevas tendencias y soluciones óptimas para un excelente resultado.

rizaron por un fuerte incremento de la demanda de amarres y la existencia de pocas infraestructuras portuarias deportivas. La Administración apoyó la construcción de puertos deportivos y el incremento de proyectos fue en aumento. A principios de los 90 el crecimiento de las instalaciones ya fue superior a la demanda existente y ello provocó, conjuntamente con la caída de la actividad económica, una situación crítica para el sector. Y a partir del 2000, la boyante mejora económica consolidó las instalaciones existentes e incluso la petición de ampliación de las mismas. Estas cosas no pueden olvidarse. Debe reconocerse que nosotros hemos sido los verdaderos motores del crecimiento económico portuario desde el punto de vista de infraestructuras náutico deportivas".

P.- Y ahora, a pesar de la crisis, aparecen nuevos destinos turísticos náuticos y la competencia de otras zonas españolas y de otros países.

R.- "Sí. Pero en nuestra asociación mantenemos y fomentamos unos estándares de calidad y profesionalidad muy superiores y aunque hoy en día se avanza en estos aspectos, debemos seguir innovando y manteniendo el liderazgo que hemos tenido y seguimos teniendo desde hace treinta años. Aquí en Baleares hemos apostado por dos cosas importantes: por la calidad medioambiental y por la calidad profesional, formando a jóvenes y a nuestro personal. Esto cuenta mucho en el mundo de la náutica, aunque en esos otros destinos tieren los precios de los servicios. Los navegantes quieren calidad, no precarias instalaciones ni chapuzas".

P.- ¿Puede darme datos sugerentes del impacto económico náutico en los puertos deportivos?

R.- "Claro que sí. Por cada puesto de trabajo directo en un puerto deportivo se generan 9 indirectos. Por cada euro de negocio en un puerto deportivo se generan casi 5 euros de negocio en actividades indirectas del entorno. Y por cada 100 amarres se generan 45 puestos de trabajo y cada año casi 3 millones de euros en actividades directas e indirectas. ¿Son sugerentes?"

P.- Por supuesto. Muy seductores para crear empresa náutica. Sin duda estamos hablando de un sector con gran impacto económico y que fomenta el turismo, que es el motor de la economía española. Pero ¿los actuales cánones concesionales incentivan crear instalaciones náuticas?

R.- "No. Están muy altos. Las empresas del sector no están ya dispuestas a concursar por lo alto. No interesa empresarialmente. Ni tampoco socialmente. La APB y Ports IB han de darse cuenta de ello. Es de puro sentido común. Una instalación portuaria limitada en superficie y espejo de agua no puede generar tanto dinero para hacer frente a tan altos cánones sobre todo con plazos de explotación cortísimos, de 10, 15 o 20 años a lo sumo. Están estresando y desmotivando a las empresas. Estas dos instituciones han de asumir que todo tiene un límite. Y sobre todo, como prestadoras públicas de un servicio público, tener en cuenta que el mayor beneficio que se genera para la comunidad es el inducido por la actividad de los puertos deportivos y no por la carga fiscal de cánones y tasas que repercu-



economic climate consolidated existing facilities and even sparked the extension of marinas. These things cannot be forgotten. We should be recognised as the true driving force behind the economic growth of ports in Spain.

Q. And now, despite the crisis, new destinations have sprung up which are rivalling Spain and other countries.

A. Yes, that's true. However, in our association we maintain and foster far superior quality standards and professionalism and although there have been advances, we must continue to innovate and maintain the leadership we've enjoyed for the last thirty years. Here in the Balearics we've committed to two important aspects: environmental quality and professional quality, training young people and our own workforce. This is worth a lot in the yachting world, even if the prices are rock bottom in those other destinations. Yachtmen want quality, not precarious facilities and shoddy work.

Q. Could you give me some inspiring information about the economic impact of marinas?

A. Of course. For each direct job at a marina, nine indirect jobs are created.



ten en las empresas y en los usuarios. Dicho de otro modo, que la beneficiada de la actividad portuaria sea la sociedad, no la institución pública".

P.- ¿Cuántos amarres controla ANADE en Baleares?

R.- "Los asociados gestionan alrededor de 7.800 amarres, lo que supone el 39% de todos los existentes en las islas. De estos 7.800 el 47% corresponden a embarcaciones de hasta 8 metros de eslora, lo que representa, es conveniente destacarlo, un número muy elevado de amarres dedicados a embarcaciones destinadas a la náutica social y el restante 50% destinado al turismo náutico, tanto residente como foráneo. Dicho de otro manera, y para quitarnos el sambenito de que las marinas están solamente dedicadas a los ricos, repito: el 47% de los amarres son utilizados por navegantes normales y corrientes".

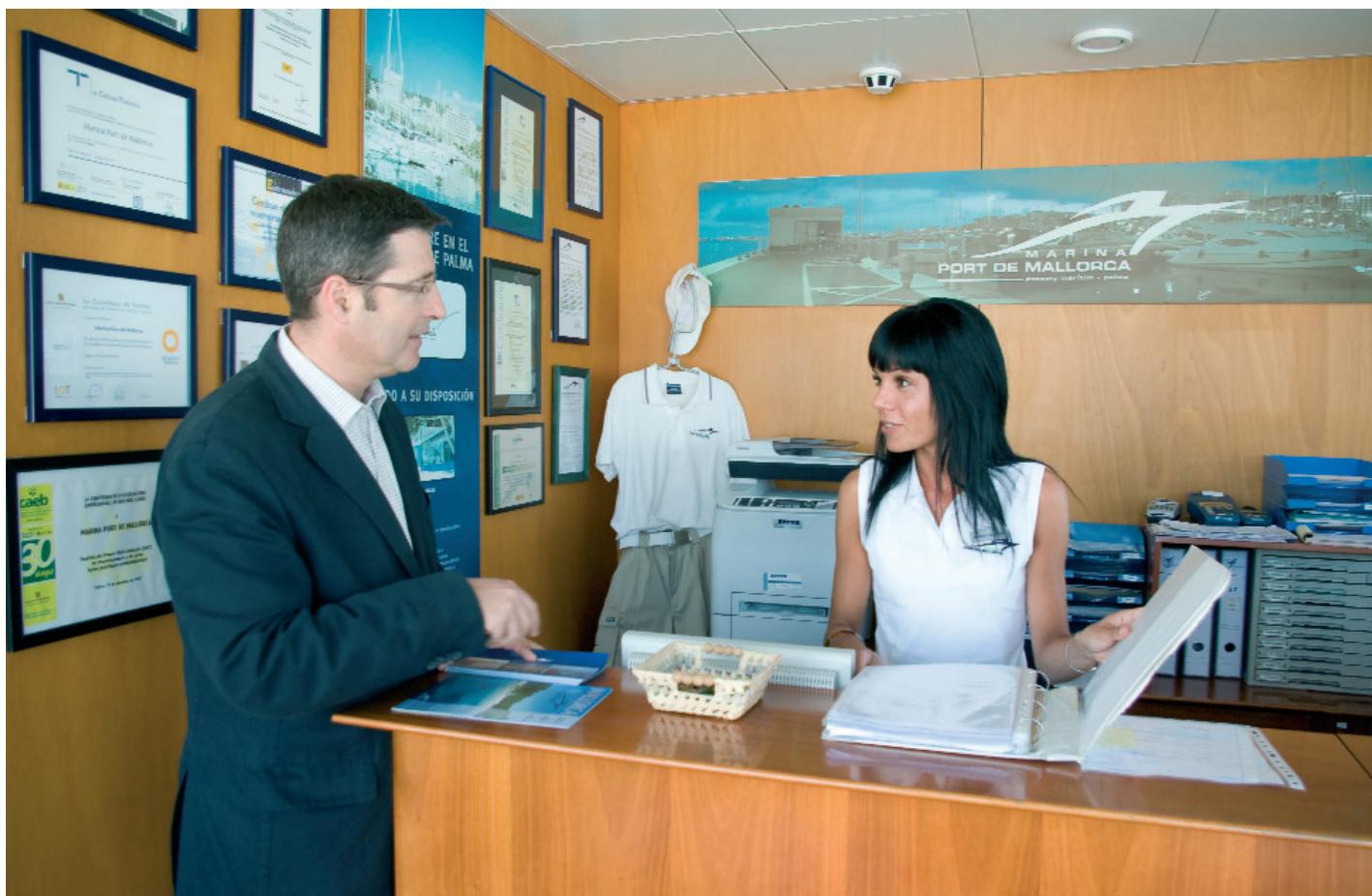
P.- ¿Cuántos de estos amarres de los asociados de ANADE están dentro del ámbito de la APB y cuantos en el de PortsIB?

R.- "En los puertos de interés general, es decir controlados por Autoridad Portuaria, alrededor de 3.700 amarres, lo que representa el 49% de la totalidad de sus amarres. Y en los puertos dependientes de PortsIB, alrededor

For each euro of turnover at a marina, almost five euros are earned from indirect activities nearby. What's more, for every hundred berths, 45 jobs are created and each year almost three million euros comes from direct and indirect activities. Is that inspiring enough for you?

Q. Of course. Very inspiring to set up a nautical company. Without a doubt, we're talking about an industry with a major economic impact and that stimulates tourism, which itself is the driving force of the Spanish economy. But do the current concession fees encourage the creation of nautical facilities?

A. No. They're sky high. Industry players are no longer prepared to bid so high. It's not interesting on a business front. The Balearic Port Authority and PortsIB need to realise this. It's pure common sense. A port with a limited area and water surface does not generate enough money to face up to these excessive fees with such short concession periods; 10, 15 or 20 years at the most. These fees are unnerving and demotivating companies from participating in the industry. Both of these institutions must come to terms with this, and especially, as public suppliers of a public service, realise that



"Hasta la creación de la Ley de Puertos de Baleares, todas las instalaciones náutico deportivas estaban perjudicadas principalmente en el otorgamiento de las concesiones". / "Until the creation of the Balearic Ports Law, all yachting facilities were affected mainly when it came to the award of concessions".

de 4.100 amarres, es decir, el 33% de la totalidad de los amarres que controla el Govern".

P.- Para acabar. ¿Cómo le afecta a los asociados de ANADE la aplicación de dos leyes distintas portuarias en el ámbito de la comunidad autónoma?

R.- "Mal. Ambas regulan la náutica deportiva de manera diferenciada. Falta un criterio armónico en nuestra comunidad en este aspecto. Hasta la creación de la Ley de Puertos de Baleares, todas las instalaciones náutico deportivas estaban perjudicadas principalmente en el otorgamiento de las concesiones. Para acceder a ellas o renovarlas, clubes y marinas tenían que presentarse a concurso. Con la aparición de la ley balear, los clubes prorrogan casi automáticamente por ser sociedades que fomentan deporte, eso dice la Ley. Pero las marinas se encuentran con mayores dificultades debido a su relación con terceros, las valoraciones de los terrenos o el hecho de no respetar sus plazos concesionales que les habilitan sus otorgamientos, por tanto se ven con mayores dificultades para prorrogar sus concesiones, a pesar de haber demostrado su excelencia gestora, su capacidad para atraer turismo, para atender y hacer accesible la popularización de la náutica y también para fomentar el deporte. O sea, que la ley discrimina y castiga a las empresas. Y no tiene para nada en cuenta ni su experiencia, ni que han

the greatest benefit for the community comes from the activities of marinas and not from over-zealous fees and taxes being applied to companies and users. In other words, the benefiting party of leisure port activities should be society, not a public institution.

Q. How many berths does ANADE administrate in the Balearics?

A. Our associates manage around 7,800 berths, which totals 39% of those in the archipelago. 47% of those 7,800 correspond to boats under eight metres LOA, which represents a very high number of berths earmarked for local yachtsmen and women, whilst the remaining 53% is destined towards nautical tourism, from both Spain and abroad. This is well worth highlighting as it removes the stigma that marinas are only for the rich. I repeat, 47% of berths are used by mainstream sailors.

Q. How many of these ANADE-associated berths are controlled by the Port Authority and how many by PortsIB?

A. The Port Authority manages about 3,700, making up for 49% of its total berths. The remaining 4,100 belong to PortsIB, in other words 33% of the government-controlled berths.

Q. Drawing to a close, how does the application of two different port-related laws in the Balearics affect ANADE associates?

A. Badly. Both [laws] regulate yachting in a different way. There's a lack of

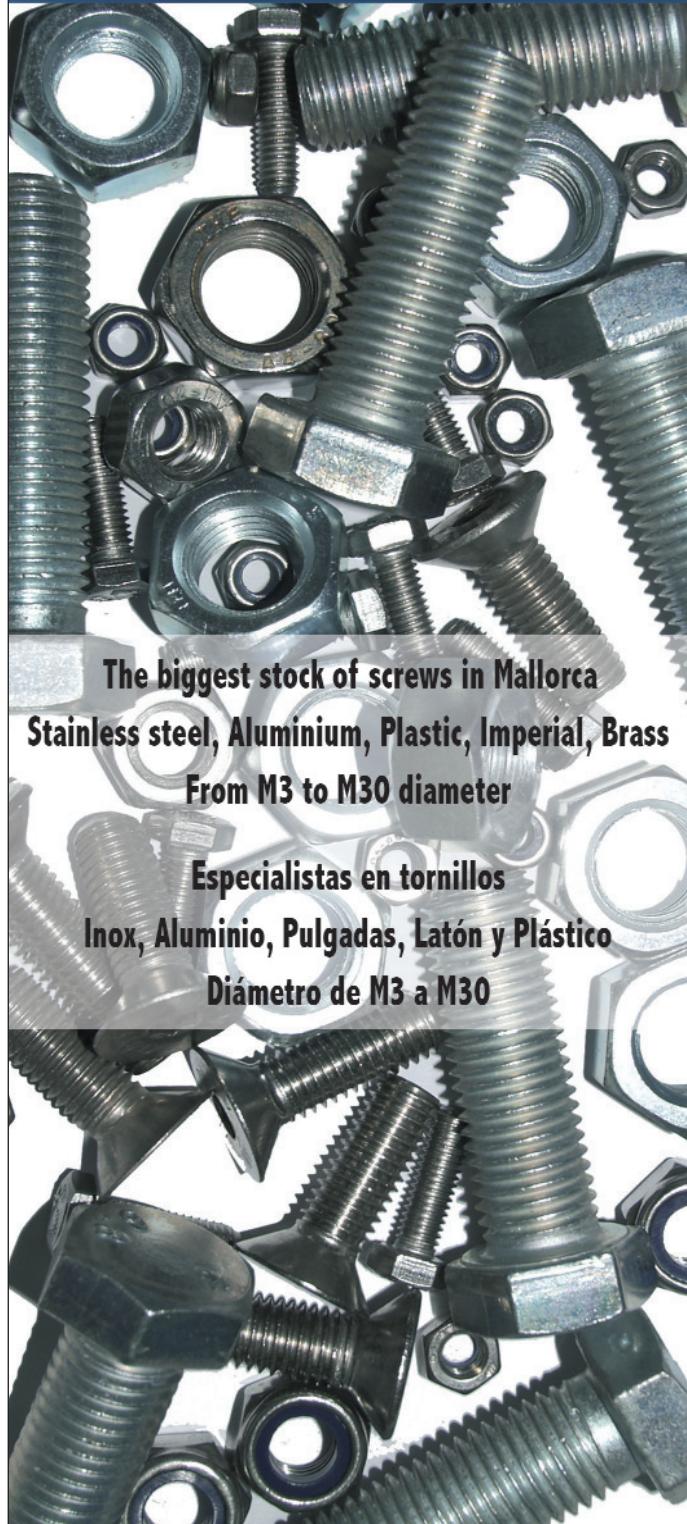
demostrado crear trabajo y riqueza. Y lo mismo hace la Ley de Puertos del Estado, en donde lo ponen más difícil, porque no contempla como la ley balear la posibilidad de renovar las concesiones, ampliar plazos o el derecho de tanteo en fase concursal, todo ello hace que se dificulte la continuidad de los actuales gestores y por ende que no se desarrollen mayores inversiones al no ver un futuro de continuidad y tranquilidad jurídica. Espero que nuestros políticos algún día lo entiendan, pero también que no tarden mucho. No estamos celosos de los clubes, solo pedimos que nos den la misma paridad de importancia y de trato".



harmony in our region in that aspect. Until the creation of the Balearic Ports Law, all yachting facilities were affected mainly when it came to the award of concessions. To access or renew concessions, clubs and marinas had to bid for tender. When the Balearic law came into force, sailing clubs can extend their concessions almost automatically as they are sport-promoting entities. However, marinas come up against more obstacles due to their relations with third parties, the valuation of land or the non-fulfilment of concession periods awarded. Therefore, they find it more difficult to extend their concessions, in spite of having shown their administrative excellence, their ability to attract tourism and make yachting accessible and popular, and their promotion of water sports. Put differently, the law discriminates against and punishes companies. It takes no account whatsoever of their experience, nor that they have created employment and wealth. The Spanish Ports Law does the same, in that it does not consider, unlike the Balearic Law, the possibility to renew concessions, to extend periods or to exercise the right of redemption during the tender process, all of which makes it difficult for current administrators to continue and hence no major investments are being made due to a lack of future continuity and legal stability. I sincerely hope that our politicians will understand this one day, but not in the too distant future. We're not envious of sailing clubs, we just want to be given the same level of importance and treatment.

MERCANAUTIC

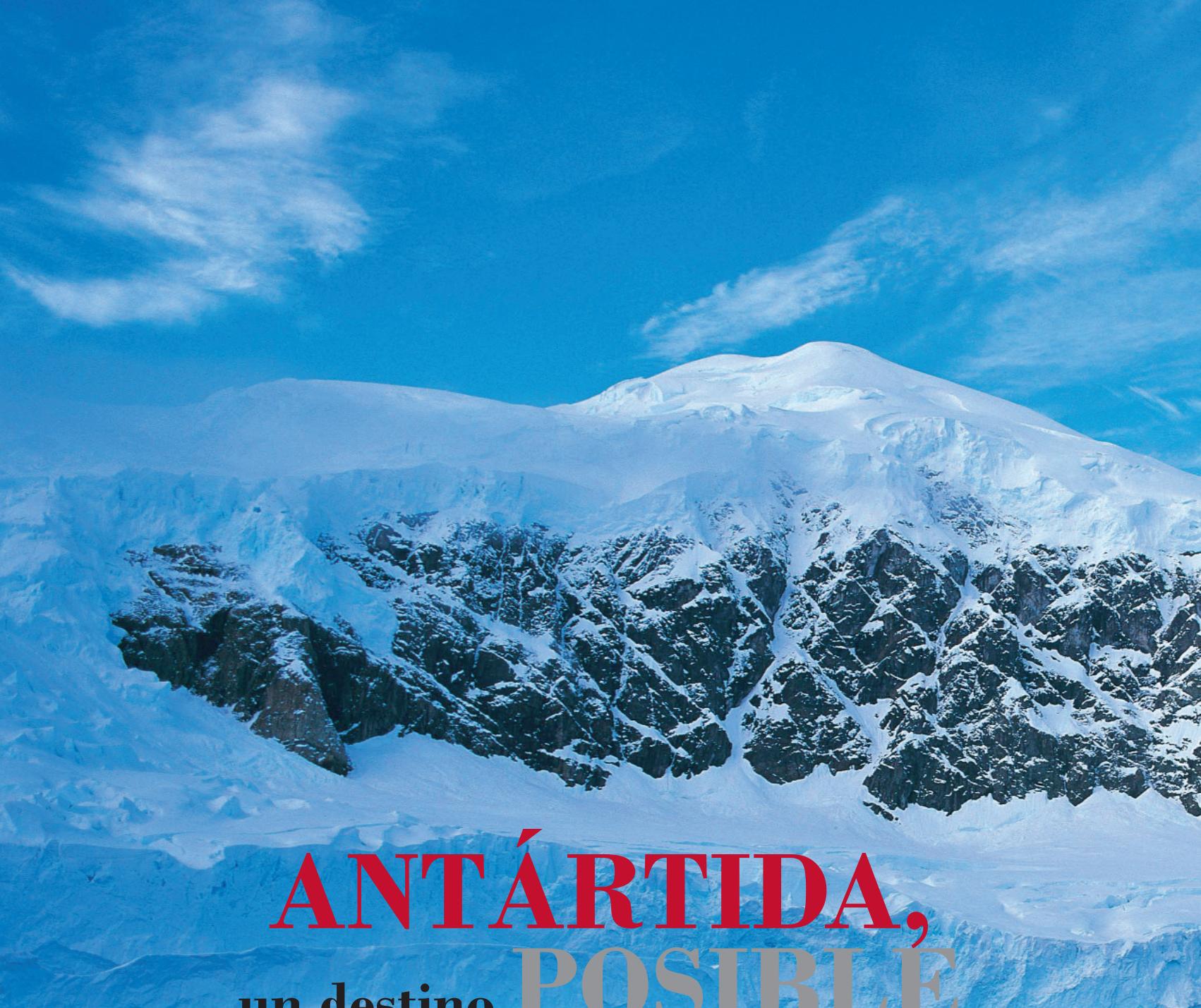
ACCSTILLAGE DIFFUSION



The biggest stock of screws in Mallorca
Stainless steel, Aluminium, Plastic, Imperial, Brass
From M3 to M30 diameter

Especialistas en tornillos
Inox, Aluminio, Pulgadas, Latón y Plástico
Diámetro de M3 a M30

Paseo Mallorca, 38 bajos - 07014 Palma
Tel. +34 971 28 10 11
palma@mercanautic.com
www.mercanautic.com



ANTÁRTIDA, un destino POSIBLE

ANTARCTICA: A POSSIBLE DESTINATION

TEXTO: John Apps, EYOS Expeditions / FOTOS: John Apps y Martin Enckell, Líder de la Expedición

Muchos capitanes de yate piensan que la Antártida es el destino imposible – imposible de llegar, imposible de navegar, imposibles de entender los permisos que se requieren e imposible de conseguir provisiones. Están equivocados. ¡La Antártida siempre ha ofrecido posibilidades – posibilidades apasionantes, posibilidades que, simplemente, te dejan sin respiración!





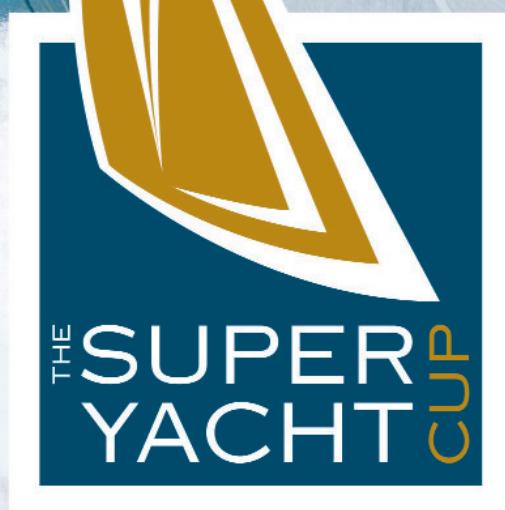
En la Antártida experimentas un asalto a los sentidos cuando por primera vez llegas a sus costas glaciales. / Antarctica instills an assault on your senses the first time you reach its icy shores.

POR LO GENERAL, LA ANTÁRTIDA es el continente más frío, seco y con más viento de la Tierra y tiene la elevación media más alta de todos los continentes. Está considerada un desierto, con precipitaciones anuales de tan sólo 200 mm en la costa y mucho menores tierra adentro. Sin embargo, lo que no se puede prever a menos que ya hayas visitado el continente helado, es el asalto a los sentidos que la Antártida te infunde la primera vez que llegas a sus costas glaciales. Encontrarse en la cubierta de un yate a medida que éste se va abriendo paso entre los escarpados acantilados de hielo, para descubrir glaciares interminables precipitándose al mar; escu-

MANY YACHTMEN THINK THAT ANTARCTICA is the impossible destination - impossible to get to, impossible to navigate, impossible to understand the required permits and impossible to get supplies. They are mistaken. Antarctica has always been about possibilities - exciting, breathtaking possibilities!

Antarctica , on average, is the coldest, driest, and windiest continent on Earth, and has the highest average elevation of all the continents. It is considered a desert, with annual precipitation of only 200 mm (8 inches) along the coast and far less inland. However what cannot be anticipated unless

THE SUPERYACHT CUP



**THE SUPERYACHT CUP
ANTIGUA
January 26th - 29th 2011**



**THE SUPERYACHT CUP
PALMA
June 22nd - 25th 2011**

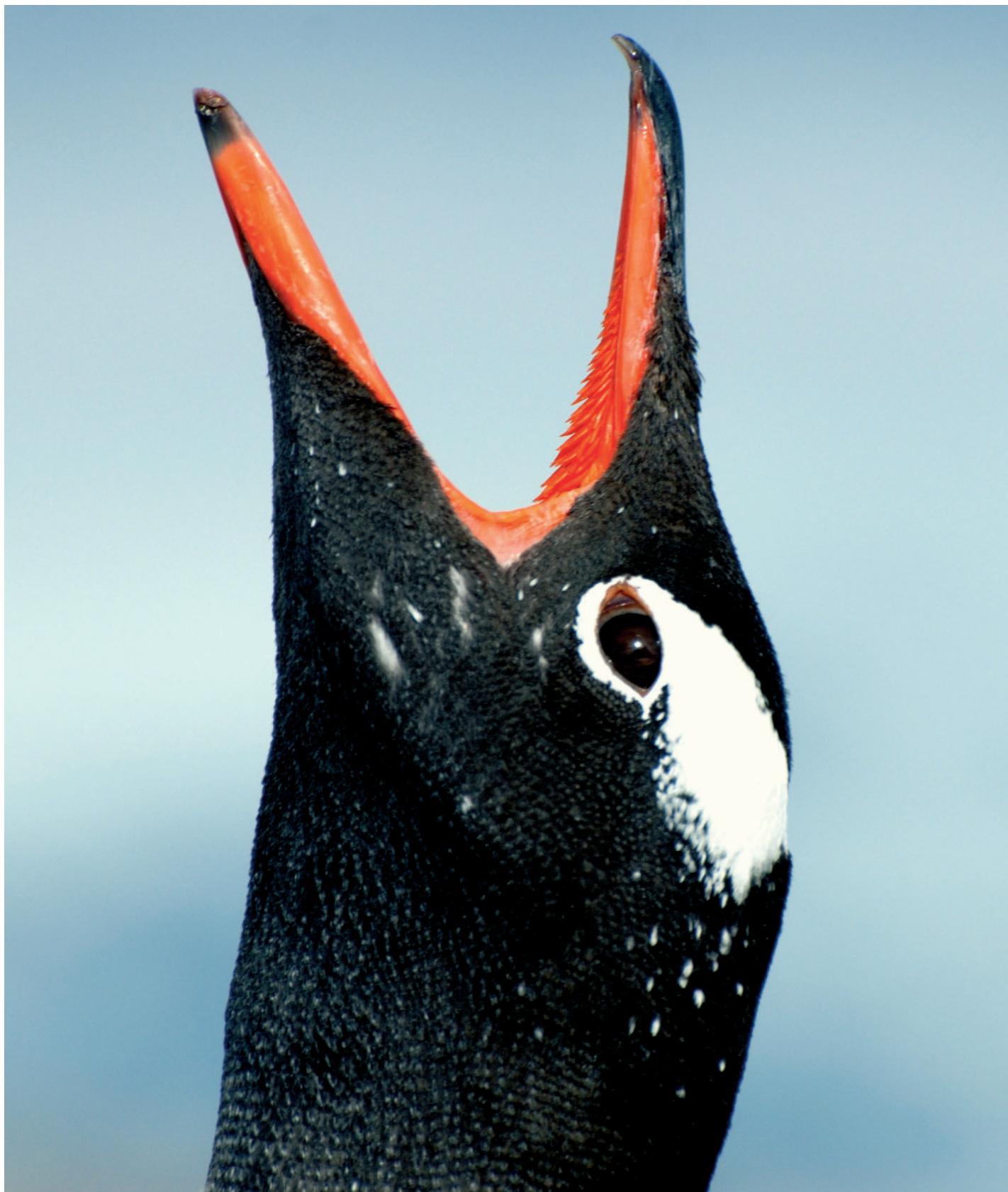


Sponsors SYC 2011:



Further information and entry forms are available on
the website or send an email to info@thesuperyachtcup.com
Office Spain: Tel +34 971 402 553, Fax +34 971 401 753

www.thesuperyachtcup.com



Sólo para captar imágenes como ésta ya valdría la pena el largo viaje. El espectáculo es único. / Just to capture images like this one makes the long voyage more than worthwhile. The sight is breathtaking.

char cómo se agrieta y ruge el hielo a tu alrededor, mientras se unen a ti manadas de ballenas piloto, y observas a las ballenas jorobadas yendo a la deriva junto con los icebergs, que pueden medir kilómetros; ver colonias

you have actually experienced the frozen continent, is the assault on the senses that Antarctica instills the first time you reach its icy shores. To be on the deck of a yacht as it winds its way between sheer cliffs of ice, to see

inmensas de pingüinos, que muchas veces se pueden contar por miles y ver cómo las focas leopardo vigilan vagamente su próximo almuerzo mientras se relajan en el hielo que va a la deriva, es una experiencia tan nueva que la mayoría de las veces te encuentras sin estar completamente preparado para asimilar todo lo que estás viendo.

Como continente, la Antártida es tan inmensa que tan sólo se puede explorar una pequeña parte de ella durante un viaje normal. La Península Antártica, esa parte del continente que señala hacia la punta de América del Sur, y que es probablemente la mejor introducción al continente yendo en barco, es tan larga que abarca 12 grados de latitud, aproximadamente 1200 km ó 800 millas, por lo que los itinerarios deben de estar muy bien planeados y ejecutados para poder ofrecer la mejor experiencia posible. EYOS Expeditions es una empresa especializada en llevar yates a la Antártida y prepara itinerarios y planes de excursión para aquellos yates que desean vivir una experiencia así. A continuación describimos un posible viaje de catorce noches que puede realizarse con un yate preparado para trabajar duro para así poder ver cuanto sea posible durante la visita. Para los propósitos de este artículo, nos centraremos en la Península Antártica, ya que dentro de esta área podrás disfrutar de la más amplia diversidad de paisajes y fauna y flora, y podrás planear un viaje excitante de 10-14 días partiendo del Sur de Argentina y

endless glaciers plunging down into the sea, to hear the cracking and growling of the ice all around you. Whilst you are joined by pods of pilot whales, and watch humpback whales drifting along with icebergs, which can be miles in length. To see vast colonies of penguins, often numbering in the thousands, and to watch leopard seals lazily keeping an eye on their next meal as they lounge on drifting ice, is an experience so new that often you are completely unprepared for what you are seeing.

As a continent, Antarctica is so vast that only a small portion of it can be explored during a standard voyage. The Antarctic Peninsula, that part of the continent which points toward the tip of South America, and is probably the best introduction to the continent as far as yachting goes, is so long that it spans 12 degrees of latitude, approximately 1200 km or 800 miles. So itineraries need to be well planned and executed to provide the best possible experience.

EYOS Expeditions is a specialize in taking yachts to Antarctica, and prepares itineraries and voyage planning for yachts wishing to experience it. Here we layout a possible fourteen night voyage that is achievable by a yacht prepared to push hard to fit in as much as it can during a visit.

For the purposes of this article we will focus on the Antarctic Peninsula as within this area you can see the wildest diversity of scenery and wildlife and can plan an exciting trip into a 10-14 day voyage departing from



EYOS
Discover another world.

Specialist tender suppliers to the world's finest yachts

www.super-yacht-tenders.com

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

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



regresando al mismo punto de partida.

Día 1: Salida desde el puerto más meridional de Argentina: **USHUAIA**

Días 2 a 4 - **PASAJE DE DRAKE Y LAS ISLAS SHETLAND DEL SUR**

Llegar a la Antártida es una experiencia tan emocionante como la exploración del mismo continente. La masa de agua que separa la Antártida de

Southern Argentina and returning to the same point.

Day 1: Departure from the Southernmost port of Argentina: **USHUAIA**

Days 2 to 4 - **DRAKE PASSAGE & SOUTH SHETLAND ISLANDS**

Getting to Antarctica is as much a part of the experience as exploring it. The body of water that separates Antarctica from South America is the



América del Sur es el Pasaje de Drake. El Drake actúa como un embudo, concentra la energía producida por los vientos y las corrientes del Océano Antártico y el resultado puede ser aguas tormentosas, unas de las más agitadas del mundo. Aún así algunas travesías son relativamente tranquilas y proporcionan oportunidades extraordinarias para poder ver tanto

Drake Passage. The Drake acts like a funnel, concentrating the energy produced by the winds and currents of the Southern Ocean and the result can be rough water, some of the roughest in the world. Yet some crossings are relatively quiet, providing extraordinary opportunities for bird and whale watching. The unpredictability of the Drake Passage is intoxicating. A cros-

Tres imágenes que ilustran la magnitud del lugar. / Three photos which reflect the sheer size of this continent.



pájaros como ballenas. La imprevisibilidad del Pasaje de Drake es alucinante. Una travesía es la introducción perfecta a un viaje al estilo de una expedición, donde la imprevisibilidad es la única cosa con la que de verdad puedes contar.

Albatros errante, Paíños y otras aves marinas acompañan al yate a medida que atravesamos este famoso pasaje nombrado después de Sir Francis Drake, el navegador inglés del siglo XVI. Continuamos hacia la Convergencia Antártica, una barrera biológica en la que las frías aguas polares se hunden bajo las aguas algo más cálidas de las zonas más templadas.

En 1819, el explorador británico William Smith describió las Islas Shetland del Sur como "un sitio inhóspito, cubierto de nieve y poblado de focas". Sin embargo, musgo, liquen y las dos únicas plantas que florecen de la Antártida crecen con fuerza durante el corto verano en las penínsulas a

sing is the perfect introduction to expedition-style travel, where unpredictability is the only thing you can truly count on.

Wandering Albatrosses, Storm Petrels and other seabirds accompany the yacht as we sail south across this famous passage named after Sir Francis Drake, the 16th-century English navigator. Continue towards the Antarctic Convergence, a biological barrier where cold polar waters sink beneath the warmer waters of the more temperate zones.

In 1819 the British explorer William Smith described the South Shetland Islands as 'barren and covered with snow, with seals in abundance'. Yet, mosses, lichens and Antarctica's only two flowering plants thrive during the short summer on the low-lying peninsulas of these rugged maritime islands which are located directly adjacent to the Antarctic Peninsula. Places such as King George Island or Livingston Island support huge numbers of nesting penguins, while seabirds nest on the cliffs and elephant

R E S T A U R A N T



S'Eixerit
Un bon lloc per anar



Vicari Joaquim Fuster 73
Es Molinar · PALMA
971 273 781

AnythingAnywhere

NonStopYacht source and deliver parts and equipment worldwide. We offer complete global support to Super and Megayachts.

We act as your buying department, dealing with the logistics involved in sourcing the exact product within your timescales and at the best possible price.

We can supply anything and everything from capital equipment to the often obscure parts used in yachting.

As your shoreside support, with offices in Barcelona and Palma de Mallorca, our dedication to your needs will lead to us developing a personal relationship with your crew: **ask around.**

Barcelona
T +34 932 240 490
info@nonstopyacht.com

Palma de Mallorca
T +34 971 400 371
palma@nonstopyacht.com



www.nonstopyacht.com

NonStopYacht
Super and Megayacht suppliers



Todo es bello y extremos en este lejano lugar, ahora accesible para quienes conserven su espíritu aventurero en buen estado. / Everything is awe-inspiring in this distant land, now accessible to those who truly maintain their spirit of adventure.

nivel del mar de estas escarpadas islas marítimas, situadas directamente adyacentes a la Península Antártica. Lugares tales como la Isla Rey Jorge o la Isla Livingston acogen altos números de pingüinos anidando, mientras que las aves marinas anidan en los acantilados y las focas elefante se tumban en las orillas. La Isla Decepción está todavía considerada un volcán activo y navegar a través de su estrecho pasaje hasta su enorme e inundada caldera es posible y una experiencia excepcional.

Días 5 a 12 - PENÍNSULA ANTÁRTICA

La Península Antártica es la parte de más fácil acceso al Continente Blanco, pero también abarca algunos de los escenarios más impresionantes a la par que una rica variedad de fauna y flora. El viaje ofrece mucho tiempo para experimentar esa magia especial que desprende una región salvaje, descubierta primero por la expedición belga de Adrien de Gerlache a finales del siglo XIX.

Además del maravilloso escenario que ofrecen sus montañas, nieve y hielo, también puedes esperar ver una gran variedad de fauna y flora nativa, incluyendo Pingüinos papúa, de barbijo y de adelia, que se mueven en colonias que varían desde unas pocas parejas hasta miles. Otros pájaros que avistar son los Cormoranes imperiales, las Gaviotas dominicanas, los

seals wallow along the shores. Deception Island is still considered an active volcano and sailing through the narrow passage into its huge, flooded caldera is possible and an exceptional experience

Days 5 to 12 - ANTARCTIC PENINSULA

The Antarctic Peninsula is the most easily accessible part of the White Continent but it also has some of the most awe-inspiring scenery and a rich variety of wildlife. The voyage offers ample time to experience the special magic of a wilderness region first discovered by Adrien de Gerlache's Belgian expedition at the end of the 19th century.

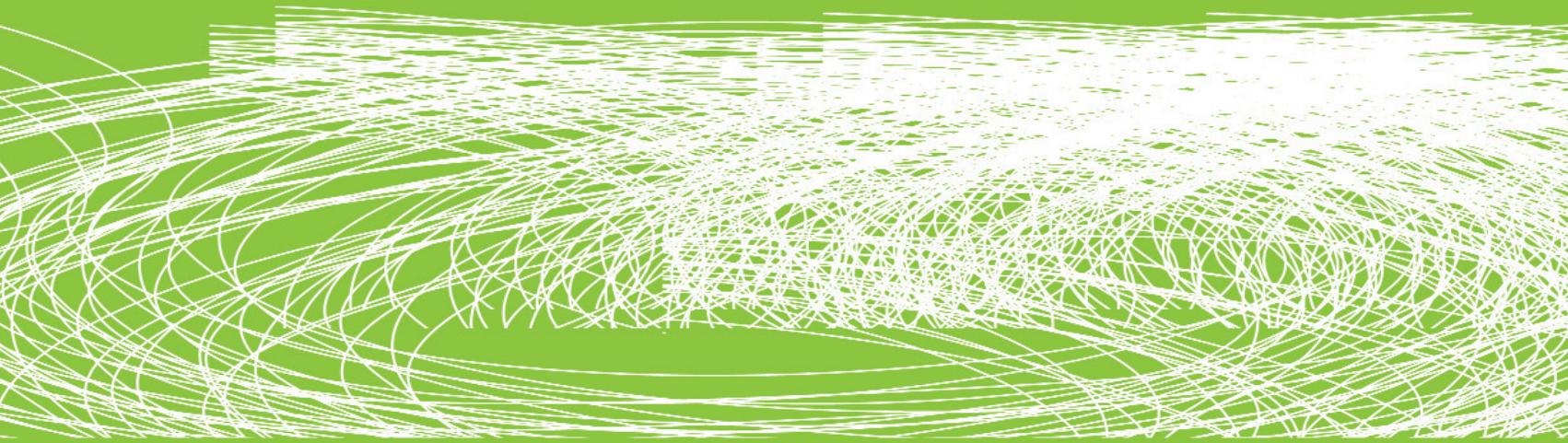
Besides the magnificent scenery of mountains, snow and ice, you can expect to see a wide variety of the native wildlife; including Gentoo, Chinstrap and Adélie Penguins, which occur in rookeries ranging from a few pairs to many thousands. Other birds to look out for are Blue-eyed Shags, Kelp Gulls, Cape Petrels, skuas, Snowy Sheathbills and Antarctic Terns. Marine mammals that you are likely to see include Weddell, Crabeater and Leopard seals, while Orcas, Humpback, Minke and Pilot whales may be spotted at close range.

This area is also of substantial historical interest and has been extensively explored by several expeditions during the last century. You will certainly



49è FESTIVAL de POLLÈNCIA

Juliol - Agost 2010



Dissabte, 3 de juliol a les 22 h.

Concert d'Obertura
Ara Malikian Ensemble
“Música Zíngara”

Dissabte, 10 de juliol a les 22 h.

Carlos NÚÑEZ
“Alborada do Brasil”

Diumenge, 18 de juliol a les 22 h.

Chucho VALDÉS
& The AfroCuban Messengers

Dimecres, 4 d'agost a les 22 h.

CAPELLA DA CAMERA

Dissabte, 7 d'agost a les 22 h.

Mischa MAISKY - Violoncel -
Lily MAISKY - Piano -

Dimecres, 11 d'agost a les 22 h.

ORQUESTRA DE CAMBRA
DE BERLÍN

Dissabte, 14 d'agost a les 22 h.

María José MONTIEL - Mezzosoprano -
Miquel ESTELRICH - Piano -

Dimecres, 18 d'agost a les 22 h.

TRÍO PARNASSUS

Dissabte, 21 d'agost a les 22 h.

Joaquín ACHÚCARRO - Piano -

Dimecres, 25 d'agost a les 22 h.

LEIPZIG QUARTET

Dissabte, 28 d'agost a les 22 h.

Concert de Clausura
THE SWINGLE SINGERS
“Ferris Wheels”



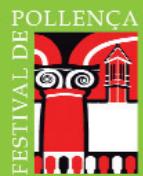
C L A U S T R E de S A N T D O M I N G O

Informació i reserves: Oficina del Festival

T: 971 53 40 11 - F: 971 53 31 11

Claustre de Sant Domingo - C/ Guillem Cifre de Colonia, s/n. - 07460 Pollença (Mallorca)

www.festivalpollenca.com



Govern de les Illes Balears
Conselleria de Turisme



www.arisconsilic.es

Consell de
Mallorca
Departament de Cultura

Colonya
Caixa Pollença

Telefónica

Ajuntament de Pollença
PATRONAT DEL
FESTIVAL de POLLÈNCIA

JOHN APPS

John Apps es un director de EYOS Expeditions y EYOS Yacht Tenders. Ha dirigido las operaciones de embarcaciones de barcos que visitan la Antártida de más de 300 viajes, y ha visitado el continente Antártico en más de 25 ocasiones. (John es el que tiene menos experiencia del equipo de EYOS Expeditions Antarctic).

John Apps is a director of EYOS Expeditions and EYOS Yacht Tenders. He has run the vessel operations of ships visiting Antarctica for more than 300 voyages, and has visited the Antarctic continent on more than 25 occasions. (John is the least experienced of the EYOS Expeditions Antarctic team).

EYOS Expeditions

Paseo Marítimo 36
 07014 Palma de Mallorca - Spain
 Tel: +34 971 285 074
 Mob: +34 616 225 143
 e-mail: john@expeditionvoyage.com
 web: www.expeditionvoyage.com

Petrelles dameros, los Págalo antárticos, las Palomas antárticas y los Gaviotines antárticos. Entre los mamíferos marinos que verás con mayor probabilidad se encuentran las focas de Weddell, las focas cangrejeras y las focas leopardo, mientras que las Orcas, Ballenas jorobadas, Ballenas Minke antártica y las Ballenas piloto pueden verse cerca del barco. Esta zona también es de un interés histórico importante y ha sido exhaustivamente explorado por varias expediciones durante el último siglo. Con toda seguridad sentirás la misma sensación de excitación que los primeros exploradores, mientras observas desde la cubierta u otros lugares, a medida que tu yate se abre camino entre esta región virgen y espectacular.

Puede que también tengas la oportunidad de descubrir a científicos trabajando en estaciones de investigación dirigidas por varias naciones.

Al navegar alrededor de la punta norte de la Península Antártica, navegarás por el Antarctic Sound, la mayoría de las veces referido como el 'callejón del iceberg'. Enormes icebergs van a la deriva hacia el norte desde el continente Antártico hasta el Sound. Dependiendo de las condiciones meteorológicas y del hielo, es posible desembarcar en la Isla Paulet. En esta isla anidan cientos de Pingüinos de Adelia, que cubren los restos de una primitiva cabaña en la que el Capitán Larsen y sus hombres de la



feel the same sense of excitement as the early explorers as you keep a lookout from the deck or other vantage points while your yacht threads her way through this dramatic and pristine region. You may also have the chance to meet scientists working at research stations operated by various nations.

Sailing around the northern tip of the Antarctic Peninsula, You will navigate the Antarctic Sound, often referred to as 'iceberg alley'. Huge tabular icebergs drift north from the Antarctic continent and into the Sound. Pending weather and ice conditions it is possible to land on Paulet Island.



expedición 'Nordenskjöld' se refugiaron en 1903, después de que su embarcación chocase contra el hielo. Planea visitar Bahía Paraíso, cuyo nombre le hace justicia, donde los glaciares llenan sus tranquilas aguas ofreciendo un panorama de icebergs esculpidos por el viento y el tiempo, en multitud de formas distintas. Aquí tendrás la posibilidad de caminar por el Continente Blanco en Almirante Brown, una estación científica argentina. En el Puerto Lockroy encontramos prósperas colonias de pingüinos y los restos de una antigua estación científica británica que ha sido recientemente renovada y se ha convertido en un museo fascinante. La Isla Cuverville y la Isla

This crater island is carpeted with nesting Adélie Penguins that surround the remains of a primitive hut where Captain Larsen and his men of the 'Nordenskjöld' expedition sought refuge in 1903 after their ship was crushed in the ice.

Plan to visit aptly named Paradise Bay where glaciers fill the calm waters with a vista of icebergs sculpted by wind and weather into a multitude of different shapes. Here you may set foot on the White Continent itself at Almirante Brown, an Argentine research station. At Port Lockroy we find thriving colonies of penguins and shags and a former British scientific sta-



Rongé con sus fascinantes ubicaciones acogen a vastas colonias de varios miles de parejas de Pingüinos papúa y otras aves reproductoras. Muchos visitantes encuentran el escenario de la Antártica tan gratificante como su fauna y flora, la belleza de sus canales te hechizarán, como los de Neumayer y Lemaire, pasajes estrechos entre altísimos precipicios y glaciares espectaculares. Estos canales son uno de los platos fuertes de una visita a la Península; pero pueden verse frustrados por icebergs y bancos de hielos. Situado al sur del Canal Lemaire, separado de la península por el Estrecho de Penola, también puedes visitar la Isla Petermann. Un monumento de piedra que se encuentra en el sur conmemora la segunda expedición francesa a la Antártica, bajo el mando de Jean-Baptiste Charcot, quien hibernó a bordo del 'Pourquoi pas?' en 1901. Pingüinos de adelia y papúa, Págalo antárticos y Cormoranes imperiales anidan cerca del lugar de desembarque.

Días 13 y 14 - PASAJE DE DRAKE

Viaja hacia el norte a través del Pasaje de Drake. Esta es la oportunidad de revivir las aventuras de la semana pasada. Habrás experimentado un lugar

tion that has recently been renovated and serves as a fascinating museum. Cuverville Island and Rongé Island with their dramatic locations are home to large colonies of several thousand pairs of Gentoo Penguins and other breeding birds. Many visitors find the Antarctic scenery as rewarding as the wildlife, and you will be enchanted by such beautiful waterways as the Neumayer and Lemaire Channels, narrow passages between towering rock faces and spectacular glaciers. These channels are one of the highlights of a visit to the Peninsula; but they may be choked with icebergs and pack ice. Located south of Lemaire Channel, separated from the mainland by Penola Strait, you may also visit Petermann Island. A stone monument on the south ridge commemorates the second French Antarctic Expedition, under Jean-Baptiste Charcot, who overwintered aboard the 'Pourquoi pas?' in 1901. Adélie and Gentoo Penguins, skuas and Blue-eyed Shags nest close to the landing site.

Days 13 and 14 - DRAKE PASSAGE

Head North across the Drake Passage. Now is the chance to review the



tan virgen que es casi imposible que encuentres otro igual. Ahora te puedes relajar, ¡si el Pasaje de Drake te lo permite!

El itinerario arriba descrito te muestra un ápice de lo que te podemos ofrecer, en el caso de que decidas aventurarte hacia el sur. Por supuesto que la Antártida no es el viaje más fácil, la primera frase de este artículo no falta a la verdad, pero con ayuda de la mano amiga de un experto todo es posible. Mientras que una expedición va en busca de lo desconocido, ¡es más que útil poseer un conocimiento local de estos salvajes lugares cuando comienzas a explorar! Con nuestra experiencia de primera mano en viajes por lugares salvajes alrededor del globo, EYOS puede ayudarte a escoger la mejor ruta para tu embarcación, prepararte para los retos específicos que presenta cada región y asegurar que aquellos a bordo disfruten de la experiencia más gratificante. EYOS ofrece asistencia en todas las etapas de la planificación y ejecución del viaje, a través de consejos personales de personas que han estado allí. Ponte en contacto con nosotros para ver lo que podemos hacer por tu embarcación.

adventures of the past week or so. You will have experienced a pristine a place as it is probably able to now visit. Now you can relax, if the Drake Passage allows!

The itinerary above gives just a taste of what is on offer, should you decide to venture South. Of course Antarctica is not the easiest trip, the first sentence of this article is not without truth, but a helping hand from an expert means that everything is possible.

Whilst an expedition seeks the unknown, it is more than useful to have local knowledge of these wild places as you set off exploring! With our first hand experience of wilderness cruising across the globe, EYOS can help you choose the best and most efficient routing for your vessel, prepare for the specific challenges each region presents, and make sure those aboard have the most rewarding experience.

EYOS offers assistance at all stages of planning and executing expedition voyage by way of personal advice from people who have actually been there. Contact us to see what we can do for your vessel.

MARINA IBIZA

lista para el VERANO

MARINA IBIZA, ALL SYSTEMS GO FOR THE SUMMER

TEXTO: REDACCIÓN GBC / FOTOS: ARCHIVO GBC

APRESTÁNDOSE A RECIBIR A LA GRAN FLOTA que anualmente visita esta bella isla, esencia del Mediterráneo, Marina Ibiza ultima los detalles para ofrecer a sus usuarios habituales y a los temporales, el mejor de los servicios. Cumpliendo con el programa previsto, han quedado ultimados los trabajos de la fase dos del proyecto, pudiendo decir que tan solo queda un 30% por hacer, consistente mayoritariamente en edificios complementarios y en ornamentación, antes de proceder a la inauguración oficial, prevista para julio del 2011.

De momento son varias las novedades que Marina Ibiza presenta respecto a la pasada temporada, como el poder recorrer todo el recinto en coche, sin verse obligado a salir del mismo, tal como sucedía anteriormente. También dispone de una nueva zona de parking, con cómodos

IN PREPARATION TO WELCOME the yacht fleet that every year visits this stunning island, the very essence of the Mediterranean, Marina Ibiza is finalising details to offer its regular users and seasonal visitors the best services possible. Honouring the scheduled timeframe, phase two of the project has been concluded, leaving just 30% to complete, consisting mainly of auxiliary buildings and decorative features. All is well on course for the official opening in July 2011.

Marina Ibiza has unveiled several new features with respect to last year. One is the possibility to drive around the entire facility without having to leave your car, as was previously necessary. There is also a new easy-access security-controlled parking area, as well as a full CCTV system around the Marina, with over 30 cameras guaranteeing maximum security.



Dos instantáneas de Marina Ibiza, que abre temporada con la satisfacción del deber cumplido. / Two snapshots of Marina Ibiza. All systems go for the new season.



accesos y con el control adecuado, así como con un circuito cerrado de vigilancia, con más de 30 cámaras que abarcan todas sus instalaciones, con el fin de ofrecer el máximo nivel de seguridad. Los pantalanes son ya los definitivos, lo que ha permitido proceder a la distribución de los amarres tal y como estaban previstos en el proyecto, en el que se ha tenido en cuenta obtener la máxima capacidad pero siempre dentro de la mejor disposición para facilitar la maniobra de todos los barcos, sea cual sea su eslora.

Marina Ibiza abre pues la temporada con la satisfacción de haber cumplido con los objetivos marcados para este año 2010 y con la voluntad de seguir esta pauta de trabajo hasta finalizar por completo este ambicioso proyecto. Un motivo más para acercarse por mar a esta bella isla mediterránea.

The definitive pontoons are now in operation, enabling the berth layout as planned and using their maximum capacity, whilst also facilitating the manoeuvring of yachts regardless of their length.

Marina Ibiza therefore opens the season with the satisfaction of having fulfilled the goals set for 2010 and with the commitment to follow this pace of work to fully complete its ambitious project. Yet another reason to sail to this breathtaking Mediterranean island.

www.marinaibiza.com

¿Reparaciones? YES, Yacht Engineering Solutions, tiene las soluciones a todos esos problemas difíciles y constantes

YES ha reunido la habilidad, un equipo especializado y la experiencia para ofrecer soluciones creativas únicas a todos los problemas; con un equipo auxiliar e ingeniería, así como servicios domésticos y reparaciones. Su calidad de diseño y capacidad de diagnóstico vienen respaldadas por una serie de especialistas y equipos de medición y fabricación, con el fin de ofrecer:

- 1) La fabricación de componentes plásticos sofisticados y elementos en todos los materiales de plástico, desde la presentación y protección del cristal más fino y cubertería en calidad óptica Perspex hasta equipo de cocina de Corian.
- 2) El control y sellado de puertas y cierres de escotilla utilizando la tecnología muelle de aire en asociación con Hahn de Alemania.
- 3) Asistencia técnica en caso de avería para resolver problemas de cañerías, equipos de propulsión, cabrestantes, reparaciones de cubiertas y cascos, embarcaciones auxiliares, pasarelas y lazaretos.

Y, ¿cuántas veces ha aplazado la reparación de ese cristal curvo dañado o de-laminado que hay en su yate? En asociación con YACHTGLASS de Alemania, YES le garantiza un plazo de entrega de tres semanas y un servicio integral para la protección, reparación, recambio y mejora de todos los componentes de vidriado.

YES se basa en la filosofía del "Se puede hacer" y trabaja en talleres completamente equipados con las instalaciones necesarias, cerca del puerto de Palma de Mallorca para hacer reparaciones in situ y ofrecer apoyo personalizado de profesionales con experiencia.

Simplemente llame a Mike Dellar al (34) 678 899 038.



Refitting? YES, Yacht Engineering Solutions, has the answers to those difficult and niggling problems

THEY HAVE ASSEMBLED THE SKILLS, specialized equipment and experience to offer one-stop creative solutions to all problems with engineering and ancillary equipment and domestic services and fittings. Their diagnosis and design capabilities are supported by a range of specialist in house measurement and manufacturing equipment to offer:

- 1) The fabrication of sophisticated plastics components and features in all plastics materials from the presentation and protection of the finest crystal and cutlery in optical quality Perspex to galley equipment in Corian.
- 2) The control and sealing of doors and hatch closures using air spring technology in association with Hahn of Germany.
- 3) The provision of trouble shooting and engineering support services for piped services, propulsion gear, winches, hull and deck fittings, tenders, passarails and lazarettes.

And, how many times have you put off repairing that damaged or de-laminated curved glass on your yacht? In partnership with YACHTGLASS OF Germany, YES can provide a three week turnaround and a comprehensive service for the protection, repair, replacement and upgrading of all glazing components.

YES has a "can do" philosophy and operates from fully equipped workshop facilities close to the port of Palma Mallorca to provide on site fitting and personalised support from experienced professionals.

Just call Mike Dellar on (34) 678 899 038.



Wasabi

Caro, 16 - Palma
971 456 593
www.wasabirestaurants.es
SERVICIO A DOMICILIO



Wasabi group

Sushi bar & Restaurants

un by Wasabi

Vallseca, 8 - La Lonja
971 714 877
www.wasabirestaurants.es
CATERING SERVICE

Wasabi Blue

Trafalgar, 41 - Ciudad Jardín
971 264 602
www.wasabirestaurants.es
ABIERTO TODOS LOS DÍAS

YACHT ENGINEERING SOLUTIONS SL

THE PALMA SUPERYACHT REFIT AND REPAIR SPECIALIST



GLAZING



PERSPEX & PLASTICS
FABRICATIONS



REFIT ENGINEERING
SOLUTIONS



AIR SPRING DESIGNS
& CUSTOM SEALS

IN PARTNERSHIP WITH

YACHTGLASS

GLASSFIX



YACHT ENGINEERING SOLUTIONS

CREATIVE SOLUTIONS FOR SUPERYACHTS

TELEPHONE: +34 678 899 038 FAX: +34 971 254 383 EMAIL: [MICHAEL@YESYES.ES](mailto:michael@yesyes.es)



Índice de anunciantes

Advertiser's index

Absolute Boat Care	101
André Tapicería Nautica	103
Astilleros de Mallorca	2
Bultec Balear	49
Carpinser	69
De Cabo Yacht Painter	95
Ecoloma	43
Elvstrom Superyachts	75
Eyos	113
Festival Pollença	119
GAC Formentor	87
IBS Marine	Interior Contraportada
Indi-Clean	41
Marina Ibiza	Contraportada
Master Yachts Refit Management	77
Mediterráneo Yacht Carpentry	59
Mercanautic	107
Metalnox	29
Mo-Tech	95
Munditubo	75
Nautic Decor	85
Nautipaints	37
Non Stop Yacht-Super & Megayacht suppliers	117
Novosail	103
One Marine Electric	81
Palmawatch	51
Pantaenius	66
Pinmar	1
Portcall Yacht & Ship Agents	28
Ports de Baleares	97
Precision Marine	91
Pure Superyacht Refit Management	19
Restaurante Eixerit	117
Restaurante Wasabi	127
Revival Superyacht	Interior portada
Rialto Living	73
Rolling Stock	3
Sea Safe	101
Seippel & Light Marine Insurance	91
Superyacht Cup	111
Tecnocean Balear	69
Yacht Center Palma	76
Yacht Engineering Solutions-Yes Yes	127
Yacht Painters Mallorca	43
Yacht Projects	51



EDITOR

Tomeu Berga

DIRECTOR

Juan Antonio Fuster

COORDINACIÓN

Luis Berga

AYUDANTE DE REDACCIÓN

Ana Rosa Rivero

TRADUCCIONES

Endeavour Services

FOTOGRAFÍA

Alberto Sart

Walter Obiol

Riff

John Apps

Cat Grunfeld

Joan

EDICIÓN Y PRODUCCIÓN

GBC Comunicación

Tel. 653 85 19 66

revistas@gbccomunicacion.com

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Estudio GBC · G. Domenici

MARKETING Y DPTO. COMERCIAL

Susan Farren

Mediterranean Nautical Consulting

Tel. 669 49 64 54

mnconsulting@telefonica.net

Magdalena Terra

Tel. 609 360 290

IMPRESIÓN Y ENCUADERNACIÓN

Loyse, S.L. · D.L. PM - 2716/2009



Marine electrical shop.

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

Our company carries out complete marine electrical fittings and installations.
Locate us at Muelle Viejo (Varadero Palma)

Tienda especializada en material eléctrico naval.

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

Empresa eléctrica especializada en reparaciones e instalaciones navales.
Localícenos en el Muelle Viejo (Varadero Palma)

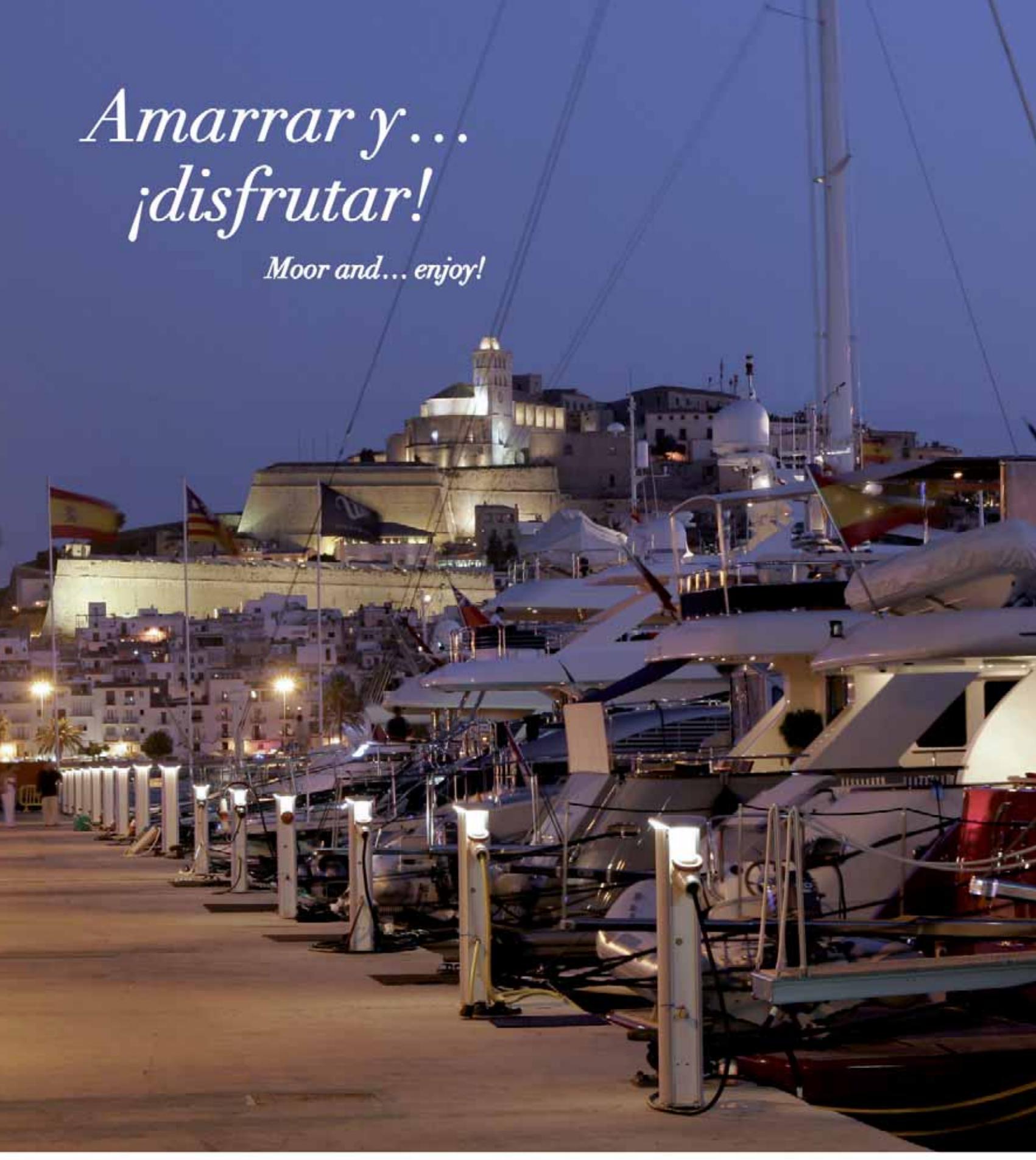


IB'S MARINE ELECTRIC S.L.

Muelle Viejo - Espigón Consigna, s/n
07012 Palma · Mallorca
Islas Baleares (Spain)
Tel./Fax: +34 971 729 076
Móviles: +34 649 708 708
+34 669 496 520
E-mail: info@MarineElectric.es
david@MarineElectric.es
www.MarineElectric.es

Amarrar y... ¡disfrutar!

Moor and... enjoy!



Disfrute de una localización excepcional, del confort y el lujo sin moverse de la cubierta de su barco. Descubra las modernas instalaciones y el excelente servicio de la nueva marina de Ibiza especializada en grandes esloras.

Enjoy an exceptional location, comfort and luxury without leaving your deck. Discover the modern facilities and the excellent service of the new marina in Ibiza, specialized in Superyachts.



MARINAIBIZA
RUMBO A LA EXCELENCIA
SETTING SAIL FOR EXCELLENCE