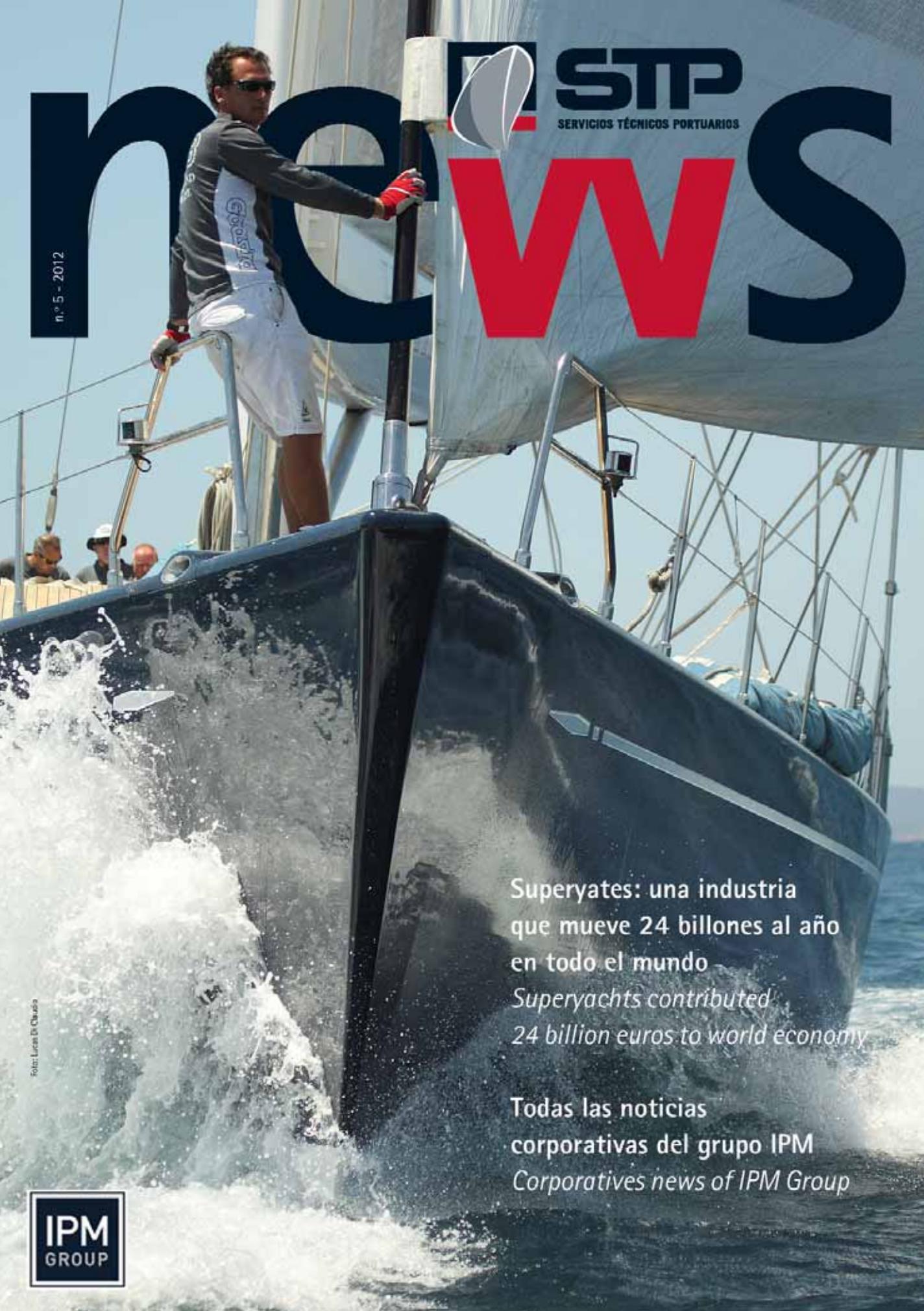


news



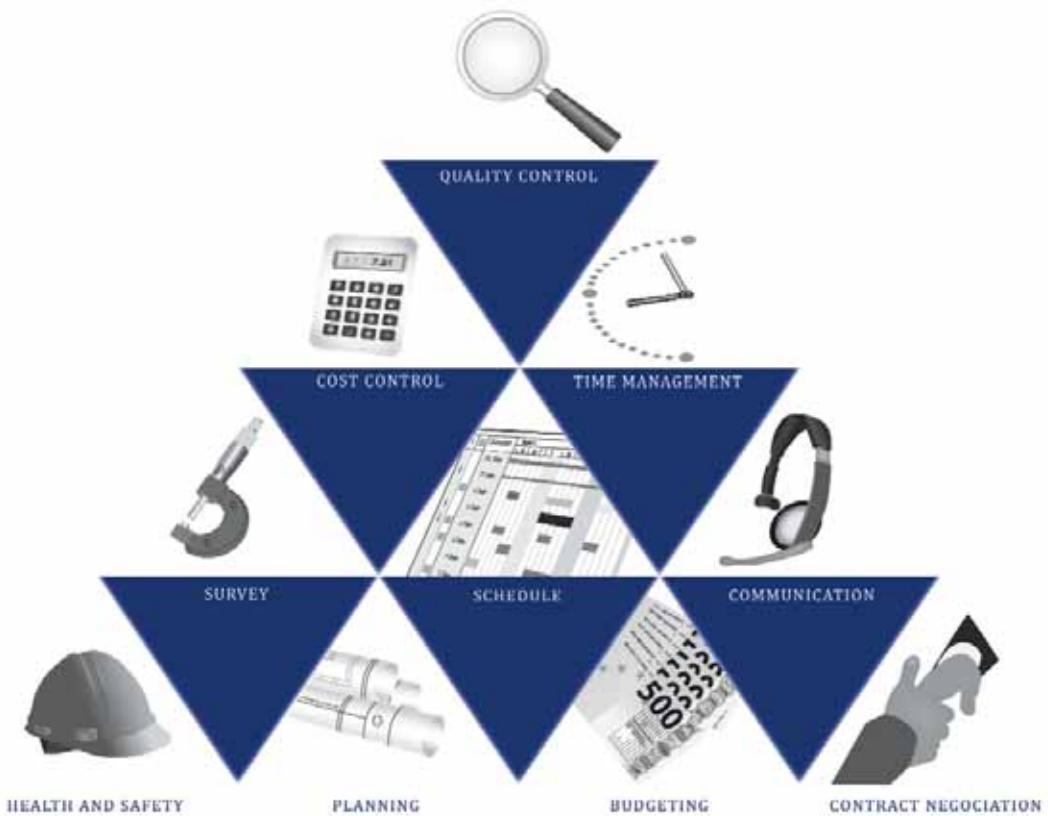
**Superyates: una industria
que mueve 24 billones al año
en todo el mundo**
*Superyachts contributed
24 billion euros to world economy*

Todas las noticias
corporativas del grupo IPM
Corporatives news of IPM Group

REFIT MANAGEMENT



MASTER YACHTS



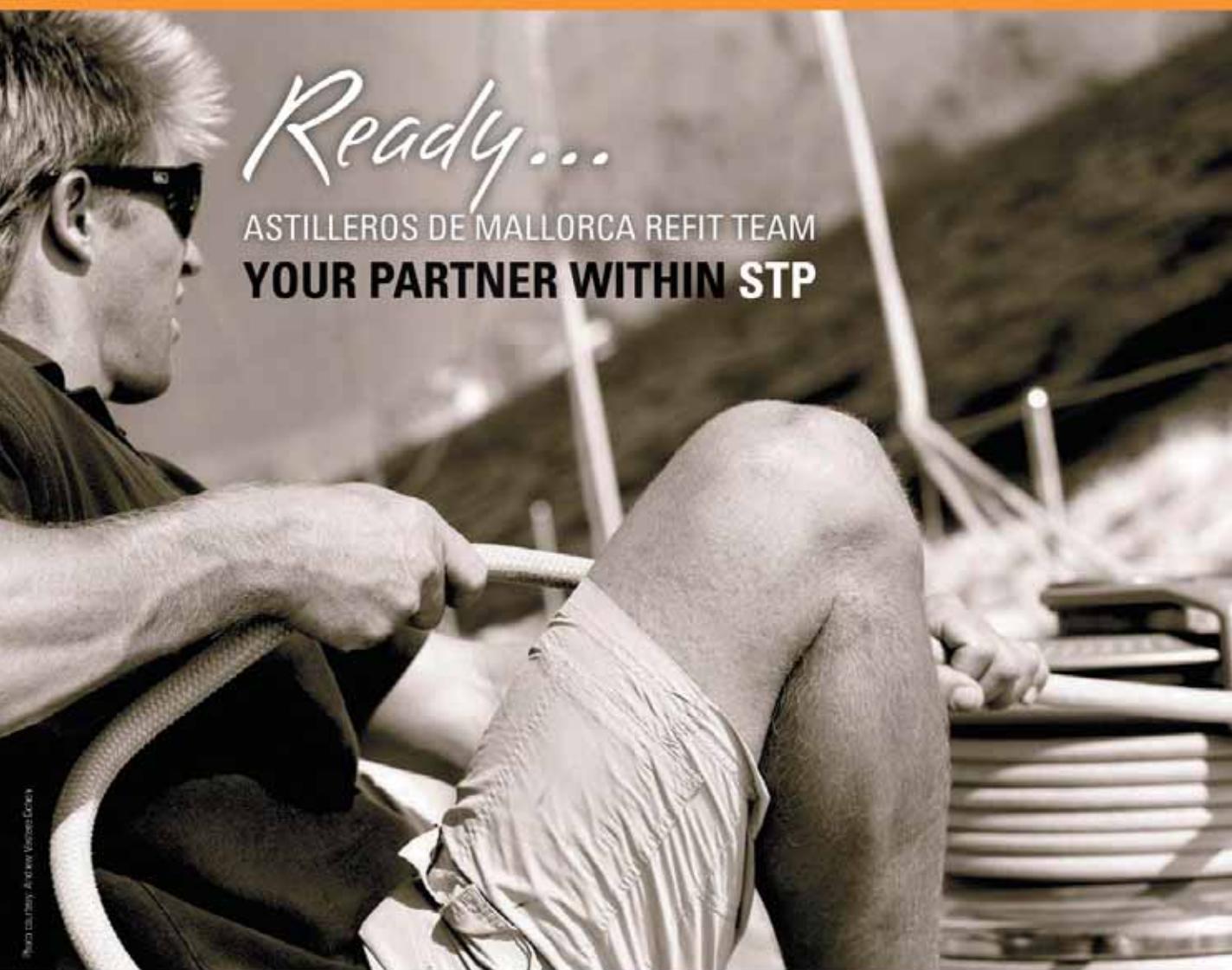
Ensuring a successful refit requires control of quality, time and cost.

Successful refit management from Master Yachts through collaboration, structured project management and control of quality, time and cost during planning, execution and completion of works.

Ready...

ASTILLEROS DE MALLORCA REFIT TEAM
YOUR PARTNER WITHIN STP

COURTESY OF ASTILLEROS DE MALLORCA



ASTILLEROS DE
MALLORCA

► Your Contact: Rob Van Wieringen
Astilleros de Mallorca in STP: R.S. Global Building, Offices 17-18
T. +34 971 71 06 45 · info@astillerosdemallorca.com

www.astillerosdemallorca.com



TRAPPmann
CONSULTING S.L.
INTERIORS & MORE

Instinctively yours...



INTERIOR CARPENTRY & OUTFITTING | TECHNICAL MANAGEMENT
OWNERS SUPPLY | REFIT DESIGN | ENTERTAINMENT SYSTEMS

OFICINA 3, RS GLOBAL EDIFICIO ESPIGÓN EXT. - MUELLE VIEJO - 07012 PALMA - MALLORCA - SPAIN

TEL +34 637 325 325 - INFO@TRAPPmann-CONSULTING.COM

WWW.TRAPPmann-CONSULTING.COM

REFIT REFIT

Refit and repair on a sophisticated superyacht can become a major headache.

Pure can help.

Based in Palma de Mallorca, PURE provides totally independent, specialised project management and support throughout your refit period utilising probably the most advanced skills and services of anywhere in the Mediterranean.

So take away the pain - entrust your project to Pure.

For more information or to arrange a quote, visit our website or talk to Nic on +34 627 813 580 or nic@pureyacht.com.

PURE | NIC CLARKE
SUPERYACHT REFIT

www.pureyacht.com

news

5

Carta del director:
"Informar y entretenerte"

6

IPM Group premia a sus clientes más fieles con descuentos

7

Aglaia: el gigante de STP

8

Varadero Valencia un servicio global

10

Marina Port de Mallorca se viste de azul

14

Marina Ibiza, ofertas comerciales y de ocio

16

Marina Ibiza, motor y vela

18

Varadero Ibiza: Grandes ventajas y descuentos en "antifouling"

19

Marina Palma renueva su imagen

22

STP: Noticias breves

32

Reportaje: Las empresas de andamiajes, clave del "refit" en STP

42

Reportaje:
La industria de los superyates
movió 24 billones en 2010


52

Vela: Superyachts Cup 2012, Maria Cattiva se alza con la victoria

58

Vela: Europa Warm'Up, un ensayo para la Vendée Globe

64

Entrevista: Jordi Calafat el regatista mallorquín con el mejor palmarés de la historia

72

Investigación: Expedición Malaspina 2010


80

Entrevista: Carlos Duarte, coordinador de la Expedición Malaspina.

84

Tecnología: Transmisión y recepción de datos a bordo de un yate

94

Reportaje viajar:
Polinesia, introducción para yates


104

Reportaje: Mallorca "isla gourmet"

112

Reportaje: Un paseo por el Moll de la Riba

118

Reportaje: En algún rincón de la Lonja...



Juan Antonio Fuster

Informar y entretener

FIELES A NUESTRO OBJETIVO inicial de ir perfeccionado el fondo y la forma de esta revista, este ejemplar es, con toda probabilidad, el más completo de cuantos hemos creado hasta lecha. Además de ofrecer contenidos de interés corporativo e informaciones sobre algunas de las más importantes empresas radicadas en STP, hemos elaborado un magazine que aborda temas muy variados e interesantes.

Siendo conscientes de la importancia que tiene la industria náutica en el conjunto de la economía, les ofrecemos información sobre un estudio, elaborado por la Agencia Mundial de Inteligencia de Superyates, en el que se recogen los impactos económicos que los grandes yates aportan a la economía global. La cifra es abrumadora: la aportación total en 2010 fue de 24 billones de euros.

En la sección de deportes náuticos, dos reportajes sobre dos grandes regatas: la "Superyachts Cup Palma 2012" que se celebró en la bahía el pasado mes de junio y la "Europa Warm Up", banco de pruebas de la "Vendée Globe", en la que ha participado el mallorquín Bubi Sansó a bordo del Acciona. En esta misma sección, publicamos una entrevista con el regatista mallorquín Jordi Calafat, medallista olímpico, campeón del mundo, ganador de una Copa América con el "Alinghi" y táctico del "AudiAll4One",

barco vencedor de esta última "Copa del Rey de Vela" celebrada en Palma. Entre los temas referidos a Mallorca destacan tres artículos de interés:

"Mallorca Isla Gourmet", "Un paseo por el Moll de la Riba" donde hoy está radicadas las instalaciones de STP , y "En algún rincón de la Lonja", un interesante recorrido por una de las barriadas más interesantes de la ciudad de Palma. Para la sección de grandes viajes hemos elegido las islas de Polinesia, un destino maravilloso, que es, de hecho, una invitación para que algunos de ustedes larguen amarras hacia este otro paraíso de la navegación que se encuentra en el confín oriental del planeta.

Otro de los temas con gran interés es el de la "Expedición Malaspina 2010" que congregó, durante casi un año, a más de 400 científicos de todo el mundo con el objetivo de investigar los océanos profundos y la influencia del cambio climático. Una entrevista al coordinador de la expedición, el profesor Carlos Duarte, pone de relieve la importancia de esta experiencia, cuyas aportaciones científicas serán objeto de estudio y análisis durante las próximas décadas.

Todos estos temas constituyen los grandes bloques de esta nueva Revista de STP. Nuestro objetivo, como siempre, ha consistido en informar y entretener. Esperamos haberlo conseguido y que el conjunto sea de su agrado.

Inform and inspire

LOYAL TO OUR INITIAL GOAL of perfecting the ins-and-outs of this magazine, this issue is surely the most complete we have created so far. Besides offering corporate news and information about some of the most important companies here at STP, we have produced a magazine that covers a whole range of highly-interesting subjects.

Fully aware of the role played by yachting in the economy as a whole, we offer you a report from the Superyacht Intelligence Agency about the impact of the superyacht industry on the global economy.

The figure is overwhelming: the total contribution in 2010 was no less than 24 billion euros.

In the sports section, you'll find two articles about two major regattas: the 2012 Superyacht Cup Palma held in June and the pre-Vendée Globe Europa Warm'Up featuring Mallorca's Bubi Sansó on board Acciona. Also in this section, an interview with the Mallorcan sailor Jordi Calafat, Olympic medallist, world champion, America's Cup winner on Alinghi and tactician on AudiAll4One, the winner of this year's Copa del Rey in Palma.

Three articles talk about Mallorca: "Mallorca, gourmet island", "A stroll along Moll de la Riba", where today's STP facilities are located, and "Somewhere in La Lonja", a tour through one of Palma's most entralling neighbourhoods.

In the travel section, this time we're off to Polynesia, an outstanding destination which is an invitation for some of you to set sail towards this paradise on the other side of the planet.

Another captivating subject is the 2010 Malaspina Expedition that for one year brought together over 400 scientists from around the world to research the deep ocean and the impact of climate change. An interview with the project coordinator, Professor Carlos Duarte, underlines the importance of this initiative, the scientific contributions of which will be subject to analysis and research in the coming decades.

All these subjects make up the core of this latest STP Magazine.

Our aim, as always, is to inform and inspire. We hope we have done so and that this magazine is to your liking.

IPM Group representa a un conjunto de empresas del sector náutico con base en Mallorca, Ibiza y Valencia, lo que les sitúa como un claro referente en el mediterráneo. Gracias a las sinergias generadas entre ellas, le permite ofrecer un producto completo. / IPM Group represents a group of companies in the nautical industry based in Mallorca, Ibiza and Valencia, which puts them a reference in the Mediterranean.

Due to the synergies generated among them, it can offer a complete product.

IPM Group premia a sus clientes más fieles con descuentos

IPM GROUP REWARDS LOYAL CLIENTS WITH DISCOUNTS

TEXTO: GBC Comunicación / FOTOS: Archivo IPM Group

IPM GROUP COMIENZA su nuevo plan de fidelización lanzando un programa de descuentos para los clientes de Marina Port de Mallorca, Marina Palma Cuarentena y STP, Servicios Técnicos Portuarios. Con la puesta en marcha de esta iniciativa y unos precios más competitivos, IPM Group espera contribuir a la desestacionalización del sector náutico en Mallorca y a la permanencia de las grandes esloras y superyates en la isla durante todo el año. Esta es sólo la primera medida de un completo plan encaminado a beneficiar al cliente favoreciendo la estancia en sus instalaciones y abriéndole un abanico muy amplio de posibilidades. Los clientes más fieles de las empresas de IPM Group podrán amarrar en los puertos deportivos Marina Port de Mallorca y Marina Palma Cuarentena a un precio mucho más accesible y se beneficiarán de descuentos en servicios de mantenimiento o limpieza de embarcaciones en Servicios Técnicos Portuarios.

Marina Port de Mallorca y Marina Palma Cuarentena ofrecen hasta un 10% de descuento en el alquiler de sus amarres y Servicios Técnicos Portuarios hasta un 35% de descuento en la izada, botadura, limpieza y estadía de las embarcaciones. Otra de las ventajas de amarrar en los puertos mencionados es un descuento exclusivo para sus clientes en el suministro de combustible en STP. El exquisito servicio de Marina Port de Mallorca y Marina Palma Cuarentena, junto a las amplias y modernas instalaciones de Servicios Técnicos Portuarios, convierten a IPM en el grupo con mejores instalaciones náuticas del Mediterráneo, ahora a precios mucho más competitivos.

IPM GROUP has launched a loyalty programme which provides discounts for clients of Marina Port de Mallorca, Marina Palma Cuarentena and STP.

By starting this initiative and offering more competitive pricing, IPM Group aims to help deseasonalise the yachting industry in Mallorca and encourage superyachts to stay on the island all year round. This is just the first step of a comprehensive plan geared towards benefiting clients who further their stay at IPM facilities and opening up a huge range of possibilities to them.

The most loyal clients of IPM Group companies will be able to berth at Marina Port de Mallorca and Marina Palma Cuarentena at a much more accessible price and will also enjoy discounts in maintenance, cleaning or wintering services at STP.

Marina Port de Mallorca and Marina Palma Cuarentena are offering up to a 10% discount in berth rentals and STP is giving up to 35% off for hoisting, launching and cleaning services, as well as berth rental. A further advantage of mooring at the two marinas is a client-only discount for fuel supply at STP.

The excellent service given at Marina Port de Mallorca and Marina Palma Cuarentena, together with the state-of-the-art facilities available at STP, make IPM the group with the best yachting facilities in the Mediterranean, now at much more competitive prices.

El mayor barco izado en Baleares: 560 tn.



El Aglaia tiene 66 metros de eslora y desplaza 560 toneladas. Cuenta con el segundo mástil más largo del mundo, de 83 metros de longitud. / Aglaia is 66 metres long and weighs 560 tons. She sports the world's second tallest mast at 83 metres.

Aglaia: “Un gigante en STP”

AGLAIA: “A GIANT IN STP”

TEXTO: GBC Comunicación / FOTOS: Archivo IPM Group

A PRINCIPIOS DEL MES DE MAYO, el barco Aglaia, de bandera inglesa, fue protagonista de la mayor izada de un barco en las Baleares. Se trata de un velero de 66 metros de eslora y 560 toneladas de peso que, además, cuenta con el segundo mástil más largo del mundo, de 83 metros de longitud. En 2011 recaló en las instalaciones de STP y desde entonces ha ido completando diferentes fases de refit y mantenimiento.

Las modernas instalaciones dispuestas por STP, fueron determinantes en su momento a la hora de escoger el varadero para realizar estas tareas, según confirmó Marc Stevens, capitán del Aglaia, a esta revista. También lo fueron las medidas de seguridad y los altos estándares de calidad e innovación que mantiene el varadero, y que hoy constituyen el principal valor para que esta y otras embarcaciones de gran envergadura depositen su máxima confianza en el equipo de STP.

El Aglaia es ya un “conocido” de STP pues en septiembre de 2011 tuvo lugar su botadura inicial. Después, amarró para realizar todas las operaciones de mejora de mecanismos de control de las velas y ahora ha salido fuera del agua para el pintado de antifouling y otras revisiones.

IN EARLY MAY, the UK-flagged Aglaia became the largest yacht ever to have been lifted out of the water in the Balearics. The boat in question is a 66-metre super-sloop weighing 560 tons and sporting the second tallest mast in the world at 83 metres. In 2011, she arrived at STP and since then has been undergoing various refit and maintenance works.

The modern facilities provided by STP were crucial when choosing the yard for these works, as the captain of Aglaia Marc Stevens told this magazine. Also of prime importance were STP's safety measures and high standards of quality and innovation, which today are the main reasons why this and many other superyachts place their full trust in the STP team.

Aglaia is no stranger to STP, as she was first launched here in September 2011 and then moored at the yard to have rigging mechanism improvements carried out, and this year she was lifted out of the water for antifouling painting, work on her superstructure, and other servicing.



Varadero Valencia realiza, tanto tierra como en el agua, trabajos que abarcan todas las especialidades. / Varadero Valencia carries out projects that span all specialisations both on the hard and in the water.

Varadero Valencia, un servicio global

VARADERO VALENCIA, A GLOBAL SERVICE

TEXTO: GBC Comunicación / FOTOS: Archivo IPM Group

VARADERO VALENCIA se ha establecido como una seria alternativa para capitanes y armadores dentro de la industria del refit. Desde 2005, la empresa ha visto ampliada su capacidad en cuanto a personal y servicios prestados, y el premio a su labor fue la obtención de la certificación ISO 9001 por Lloyd's Register. Cuenta con 28.000 m², una nave con cabida para barcos de hasta 28 metros de eslora, dos travelifts de 150 y 50 toneladas cada uno, una grúa de 10 toneladas y amarras.

La confianza y recomendaciones de diversos capitanes ha sido la clave para establecerse como un varadero de referencia y fruto de ello, son algunas de las reparaciones que se muestran a continuación: Durante la temporada otoño/invierno 2011-2012 realizó, tanto en sus instalaciones de tierra como en el agua, una serie de trabajos que abarcan todas las especialidades de dicho varadero. En la especialidad de pintura se pintaron la superestructura, palo y botavara del S/Y Liara (35 m.) o la piscina y retoques en todas las cubiertas del M/Y Saint Nicolás (70 m.). También, se barnizaron interiores y exteriores de embarcaciones como el S/Y Mariposa 3^a (30 m.). Se realizaron trabajos como el saneamiento de la cubierta de aluminio de la embarcación anteriormente nombrada, Mariposa 3^a, y la colocación sobre este mismo velero de una cubierta de teca. En cuanto a mecánica, de nuevo al Mariposa 3^a se le sustituyó su antiguo motor MTU por un nuevo motor MAN más compacto, ligero y potente y en el M/Y Tommy (52 m.) se hizo un refit completo en sus dos generadores principales (teniendo que sacarlos de la embarcación), y una puesta a punto de los motores principales DEUTZ. También se realizaron trabajos de *rigging* desarbolando palos como el de la embarcación S/Y Liara o la embarcación S/Y Mariposa 3^a para su posterior pintado y revisión.

VARADERO VALENCIA has established itself as a serious alternative for captains and shipowners within the refit industry. Since 2005, the company had expanded its capacity in terms of staff and services, and due to its good job it obtained the ISO 9001 certified by Lloyd's Register. It has 28,000 m², a warehouse with for boats up to 28 m, two travelifts of 150 and 50 tons each one, a crane 10 ton and moorings.

Trust and recommendations has been the key to establish as a referent shipyard and as results are some of the repairs that are shown below:

During the autumn/winter 2011-2012 Season, Varadero Valencia performed a series of projects spanning all the specialisations of the repair yard, both on the hard and in the water.

Paint jobs were carried out on the superstructure, mast and boom of S/Y Liara (35 metres) and on the pool and decks of M/Y Saint Nicolas (70 metres). Also, the interiors and exteriors of superyachts such as S/Y Mariposa 3a (30 metres) were varnished.

Other jobs carried out on Mariposa 3a included the restructuring of her aluminium deck and the installation of a teak deck on top.

As for mechanics, the old MTU engine on Mariposa 3a was replaced with a lighter, more compact and more powerful MAN engine.

Meanwhile, the two main generators on M/Y Tommy (52 metres) were fully refitted and her main DEUTZ engines fine-tuned.

What's more, rigging jobs included unstepping the masts of S/Y Liara and S/Y Mariposa 3a for paint and repair work.



®

MARINE ENGINEERING SINCE 1965

DUTCH QUALITY ABROAD

ALL ELECTRICAL INSTALLATIONS | SERVICE AND MAINTENANCE
ALARMING & MONITORING | AUDIO & VIDEO | SWITCHBOARDS | LIGHTING



ELECTRICAL SYSTEMS



DEKASIS



ENTERTAINMENT & CONTROL



SERVICE & AFTERSALES

Head Office
The Netherlands
Sluispolderweg 44a
1505 HK Zaandam,
The Netherlands

T: +31 75 6504650
E: info@adk.nl
www.adk.nl

Service department
Barcelona, Spain
Paseo Juan de Borbón 92
08003 Barcelona, Spain

T: +34 932218350
Cel: +34 666794026
E: barcelona@adk.nl

Service department
Palma de Mallorca, Spain
Muelle Viejo Edif Espignon
Exterior s/n
07012 Palma de Mallorca, Spain

Cel: +34 674050618
Cel: +31 652622716
E: mallorca@adk.nl

Holland Yacht Experience
Cannes, France
Port Pierre Canto,
La Croisette
06400 Cannes, France



Marina Port de Mallorca se viste de azul

MARINA PORT DE MALLORCA DECKED OUT IN BLUE

TEXTO: GBC Comunicación / FOTOS: Archivo IPM Group



La Bandera Azul certifica el compromiso de Marina Port de Mallorca con el medio ambiente y la seguridad. / The Blue Flag honours Marina Port de Mallorca's commitment to the environment and safety.

MARINA PORT DE MALLORCA recibió el pasado mes de julio la Bandera Azul que certifica su compromiso con el medio ambiente y la seguridad, y mantiene la certificación que ostenta desde 2002. Anualmente, ADEAC (Asociación de Educación Ambiental y del Consumidor) premia con banderas azules el compromiso medio ambiental de los puertos deportivos españoles. La consecución de estas depende de unos principios rigurosos de información, de educación y de gestión ambiental, así como de servicios, seguridad y calidad del agua que deben disponer los puertos. Entre los criterios exigidos se encuentra la creación de una política ambiental que incluya acciones referentes al agua, residuos, consumo de energía, seguridad, salud y uso de productos ecológicos. En este sentido, ADEAC ha premiado la política dirigida desde IPM Group para sus puertos y, en este caso en concreto, para Marina Port de Mallorca.

La marina mallorquina organiza actividades didácticas en los colegios tratando de explicar a los más pequeños qué pueden hacer por el cuidado del entorno

MARINA PORT DE MALLORCA was awarded the Blue Flag in July to acknowledge its commitment to the environment and safety, and keeps the certification since 2002.

Each year, Spanish marinas receive blue flags from the environmental education association ADEAC for their respect of the environment. Flags are awarded to marinas that comply with strict principles on environmental information, education and management, together with services, safety and water quality. The award criteria call for the creation of an environmental policy that includes actions regarding water, waste, energy consumption, safety, health and the use of environmentally-friendly products. In this sense, ADEAC has honoured the IPM Group's policy for all its harbours, including Marina Port de Mallorca.

Marina Port de Mallorca conducts educational activities in schools to explain to children how to care for the environment. As for its clients, they are given promotional merchandising related to environmental care,



Each reflection reflects a job well done

Nautipaints is one of the leading yacht painting and maintenance companies in the Mediterranean. The quest for perfection and quality reflected by each and every project has earned Nautipaints an excellent reputation in the European yachting industry. In 2011, we opened a new shop on the Servicios Técnicos Portuarios (STP) site in Palma de Mallorca to offer our clients even better customer service.

Nautipaints is ready for any challenge. We wouldn't be celebrating our fortieth anniversary otherwise.



QUALITY WITH RELIABILITY

Nautipaints

www.nautipaints.com
606 969 783



natural, cómo conservarlo y cómo protegerlo. En cuanto al colectivo de clientes, la marina regala merchandising relacionado con las buenas prácticas medio ambientales, en este 2012 una manguera especial para el baldeo del barco. No obstante, estas actuaciones no son aisladas sino que forman parte de todo un plan de preservación del medio ambiente y de calidad de las instalaciones, que ha conducido a la marina a ser calificada como Empresa Excelente, lo que prueba una extraordinaria calidad turística y ambiental. Marina Port realiza limpiezas a fondo de sus instalaciones, difunde folletos informativos sobre el cuidado de la flora y la fauna y sobre buenas prácticas medioambientales o limpia el fondo marino de sus instalaciones. "Tenemos un compromiso firme y serio en mantener muy altos los niveles de calidad en medioambiente y seguridad día a día además de unos calendarios fijos de actividades que promueven el cuidado del medioambiente, y eso ha sido lo que ha favorecido que durante tantos años nos hayan concedido la bandera azul", asegura Patrick Reynés, presidente de Marina Port de Mallorca.

Para la empresa, cumplir con estos requisitos, significa mantener la calidad que los clientes esperan. De hecho, Reynés asegura que la conciencia ecológica es un tema que preocupa cada vez más al turismo de calidad, target de la marina, significa ofrecer la excelencia.

Así, la Bandera Azul que conserva Marina Port de Mallorca, viene a premiar la política medio ambiental de la empresa pero también, de otra forma, se premia la política ideada y dirigida desde IPM Group, quien tiene por principio básico el cuidado del preciado entorno natural de Baleares. Dicha filosofía la transmite a sus usuarios con información sobre la fauna y la flora del archipiélago, así como invita a hacer un buen uso de las embarcaciones de los usuarios con una serie de consejos a este efecto.

La marina ha sido calificada como Empresa Excelente, lo que prueba una extraordinaria calidad turística y ambiental. / The marina has been named a Company of Excellence, which proves its extraordinary tourism focus and environmental quality.

this year's gift being a special hose to wash down their yachts. These are not the only activities, though, as Marina Port de Mallorca has a far-reaching environmental conservation plan. On a regular basis, it carries out thorough cleaning of its facilities, including the sea bed, and gives out leaflets about caring for flora and fauna and also environmental best practices.

"We are firmly committed to maintaining our very high environmental quality and safety standards on a daily basis, as well as regularly holding activities that foster environmental awareness.

Thanks to this, we have been granted the Blue Flag on so many occasions", vouches Patrick Reynés, Chairman of Marina Port de Mallorca.

For the company, adhering to these standards means upholding the quality that clients expect.

In fact, Reynés stresses that environmental awareness is an issue that increasingly concerns the high-end tourism market, the marina's target, and means offering excellence.

The Blue Flag recently awarded to Marina Port de Mallorca is in honour of its environmental policy and also IPM Group's basic principle of caring for the Balearic Islands' delicate natural balance, whilst sharing this philosophy with its users through information on local flora and fauna and tips for using their boats sustainably.



STP CON LA FUNDACIÓ DE JOVES NAVEGANTS

Fruto de un reciente acuerdo establecido entre STP y la Fundació de Joves Navegants, los dos barcos de la Fundación dispondrán de servicios de varada en las instalaciones de STP de forma gratuita.

La Fundación de Joves Navegants tiene como objetivo favorecer la integración social de jóvenes de las Baleares mediante la navegación, el contacto con el mar y la convivencia a bordo. Además de complementar su formación educativa, conciencia medio ambiental, fomentar el intercambio cultural y asesorar y acompañar con recursos formativos y laborales.

STP WITH THE FUNDACIÓ DE JOVES NAVEGANTS

As a result of a recent agreement between the Fundació de Joves Navegants and STP, the two boats of the Foundation will have dry-docking services in STP facilities free of charge.

The Joves Navegants Foundation aims to promote the social integration of young people in the Balearic Islands through the navigation, contact with the sea and living aboard. In addition to complement their education, environmental awareness, promote the cultural exchange and advise and assist with training and labour resources.



NEW **PETROL STATION**

IN THE PORT OF PALMA

(DIESEL)

• 4 PETROL PUMPS (80L/MINUTE)

• 2 PETROL PUMPS WITH HIGH FLOW-VOLUME (250L/MINUTE)

• 100 METERS OF MOORINGS

OPENING HOURS: MONDAY TO SUNDAY

SUMMER (JULY / AUGUST): FROM 8:00 AM TO 8:00 PM

REST OF THE YEAR: FROM 8:00 AM TO 5:00 PM

RESERVATIONS FOR SPECIAL SUPPLY SERVICES

TEL: +34 971 21 47 47

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



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



Marina Ibiza completa su oferta comercial y de ocio

MARINA IBIZA COMPLETE ITS COMMERCIAL AND LEISURE OFFER

TEXTO: GBC Comunicación / FOTOS: Archivo IPM Group

MARINA IBIZA ha inaugurado tres nuevos locales representados por marcas de prestigio internacional, que se suman a la lujosa oferta de superyates, ocio nocturno, restauración y boutiques del Puerto. Mangusta, Blue Marlin y Ermanno Scervino han escogido esta localización por diversos motivos que pueden resumirse en la exclusividad de este Puerto.

La distribuidora Michl Marine, representante en exclusiva para Baleares de la prestigiosa marca Mangusta de Overmarine Group, en su política de expansión europea, ha considerado a Marina Ibiza como una base indispensable para gozar de una presencia relevante en el Mediterráneo, debido a la consolidación del puerto deportivo como uno de los más solicitados por los propietarios de megayates de todo el mundo.

Por su parte la marca Blue Marlin sorprende y apuesta por abrir un local fuera de la playa. Después de inaugurar un nuevo restaurante en Dubai, Blue Marlin se ha instalado en Marina Ibiza para satisfacer los paladares más exquisitos acompañados de buena música. Desde su terraza central

THREE INTERNATIONALLY-RENNOWNED brands have opened up new premises at Marina Ibiza, adding to the luxurious range of superyacht services, nightlife, restaurants and boutiques already available at the harbour. Mangusta, Blue Marlin and Ermanno Scervino chose Marina Ibiza for being one of the most exclusive locations on the island. Distributor Michl Marine, sole Balearic representative of the prestigious Mangusta brand from Overmarine Group, looked upon Marina Ibiza as an essential base for enjoying an excellently-positioned presence in the Mediterranean, largely because now it is a firm favourite with superyacht owners from around the world. Meanwhile, Blue Marlin chose to open premises away from the beach for the first time ever. After recently launching a new restaurant in Dubai, Blue Marlin has set up at Marina Ibiza to please the most discerning palates with exquisite dishes. Whilst enjoying excellent music, guests on its terrace in the social heart of the marina can observe some of the Mediterranean's most spectacular superyachts. The prestigious Italian firm Ermanno Scervino, which has an extensive



en el corazón social del puerto se divisan los superyates más espectaculares del Mediterráneo.

Y la prestigiosa firma italiana Ermanno Scervino, que cuenta con una amplia red de boutiques en todo el mundo no iba a ser menos. Y ha decidido apostar por instalarse también en Marina Ibiza para ofrecer su moda tan característica y personal de hombre y mujer.

Con esta triple inauguración, Marina Ibiza refuerza su posición de puerto de referencia en el Mediterráneo y espera dar respuesta a los clientes más exigentes que llegan a Ibiza en busca de la calidad y la excelencia en todos los sentidos.

Mangusta, Blue Marlin y Ermanno Scervino han escogido esta localización por diversos motivos que pueden resumirse en la exclusividad de este Puerto. / Mangusta, Blue Marlin and Ermanno Scervino chose Marina Ibiza for being one of the most exclusive locations on the island.

network of boutiques all over the world, has also decided to use Marina Ibiza as the backdrop for its unique range of men's and ladies' fashion. With this triple opening, Marina Ibiza is positioning itself even more strongly as the must-visit harbour in the Mediterranean and hopes to provide a first-class experience to the clients who arrive in Ibiza in search of quality and excellence in every sense.



La distribuidora Michl Marine, representante en exclusiva para Baleares de la prestigiosa marca Mangusta de Overmarine Group. / Distributor Michl Marine, sole Balearic representative of the prestigious Mangusta brand from Overmarine Group.



Motor y vela en Marina Ibiza

SAIL & DRIVE EXPERIENCE AT MARINA IBIZA

TEXTO: GBC Comunicación / FOTOS: Archivo IPM Group

EL SÁBADO 30 DE JUNIO y domingo 1 de julio tuvo lugar la "Sail & Drive Experience. Marina Ibiza- Maserati" un evento en el que los invitados pudieron disfrutar de la navegación en el velero de regatas de Maserati y de la conducción de los modelos de la firma emblemática italiana en el puerto Marina Ibiza. Este acontecimiento fue organizado por Marina Ibiza para sus clientes junto a Maserati y el grupo Cars Gallery Barcelona. El grupo exclusivo de invitado, formado por propietarios de amarres del puerto y por un reducido número de clientes de Maserati Barcelona, pudieron probar los últimos modelos Maserati como el GranCabrio, el Stradale de dos plazas y el GranTurismo Sport que se presentaba por primera vez en exclusiva en España.

Los más intrépidos navegaron en el espectacular Yacht Racing Maserati, un VOR70 (70 m. Volvo Ocean Race), que aspira a convertirse en el más rápido en el mundo, junto con su equipo de carreras, encabezado por uno de los mejores capitanes, Giovanni Soldini. Durante la navegación, llegaron a los 25 nudos gracias a su alta tecnología del casco de 20 metros, su mástil de carbono de 30 metros y su quilla pivotante. Pero estas experiencias no fueron las únicas, los participantes disfrutaron también de música en vivo, masajes y tratamientos de cosmética en la terraza del Club. El espíritu de aventura que llenaba el día, se transformó en magia y glamour al llegar la noche ya que "Sail & Drive Experience. Marina Ibiza-Maserati" ofreció una cena muy agradable y espectáculo en el Lío, restaurante cabaret que el grupo Pachá abrió el año pasado en Marina Ibiza.

ON SATURDAY 30TH JUNE and Sunday 1st July, Marina Ibiza hosted the "Sail & Drive Experience. Marina Ibiza- Maserati", at which guests were able to test-drive the latest Maserati models and put the Italian firm's maxi yacht through its paces in the harbour.

The event was organised by Marina Ibiza for its clients, along with Maserati and Cars Gallery Barcelona. The exclusive group of guests taking part in this unique experience included berth-holders from the marina and a select few clients of Maserati Barcelona.

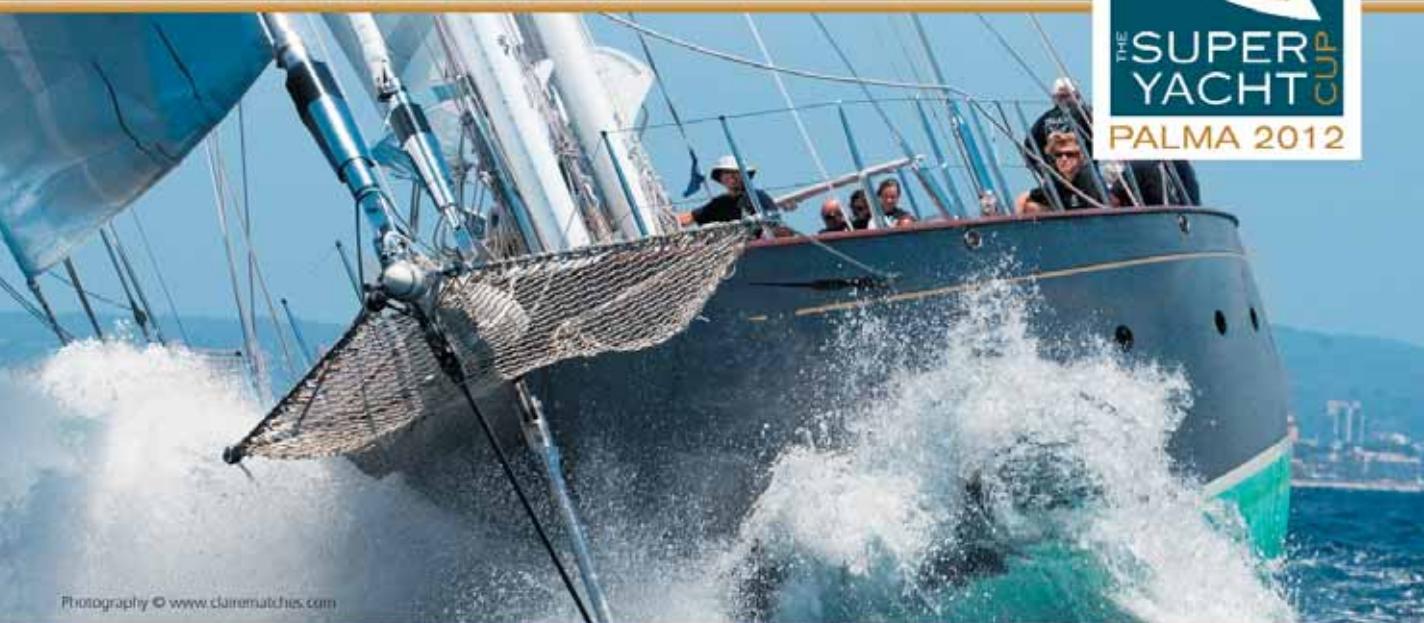
They enjoyed an exceptional day trying out the latest Maserati models, including the GranCabrio, the two-seater Stradale and the GranTurismo Sport, being presented for the first time in Spain. The more intrepid guests also took to the water on the spectacular Yacht Racing Maserati, a VOR70 (70-foot Volvo Ocean Race) that aspires to become the fastest in the world, along with its racing crew, headed by the outstanding skipper Giovanni Soldini.

They reached twenty-five knots thanks to her high-tech twenty-metre hull, thirty-metre-plus carbon mast and canting keel.

But this was not all. Participants also enjoyed live music, massages and beauty treatments on the terrace of the marina's clubhouse. .

The spirit of adventure that filled the day was transformed into magic and glamour by night, as the "Sail & Drive Experience. Marina Ibiza- Maserati" offered an exquisite meal and show at Lío, the cabaret restaurant opened by the Pachá Group last year in Marina Ibiza.

Thank you to all sponsors and supporters of SYC Palma 2012!



Photography © www.claireratches.com



Gold Sponsor:



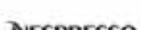
Silver Sponsors:

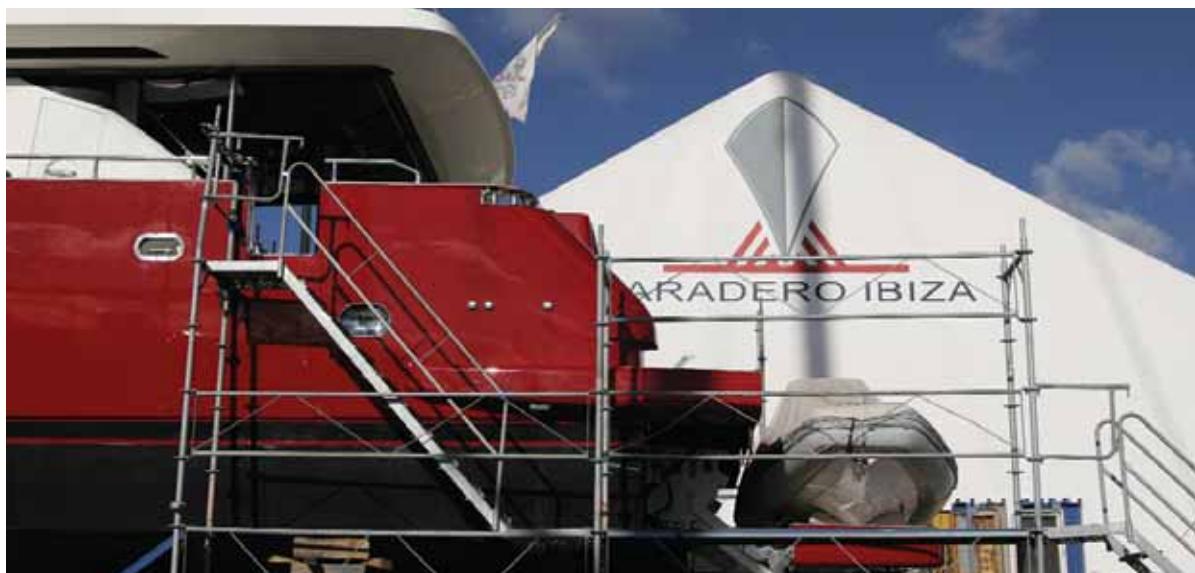


Media Partners:



Official Suppliers:





Varadero Ibiza ofrece grandes ventajas y descuentos en antifouling

VARADERO IBIZA OFFERING ADVANTAGES AND DISCOUNTS ON ANTIFOULING

TEXTO: GBC Comunicación / FOTOS: Archivo IPM Group

VARADERO IBIZA, situado en Muelle Pesquero, ofrece este año descuentos en antifouling además de brindar, a quienes lo soliciten, una serie de ventajas exclusivas. Algunas de ellas son la izada y la botadura de la embarcación. Pero también incluye un apuntalamiento de primera con limpieza de fondos con máquinas de agua a presión, aplicación a rodillo de dos capas de antifouling con pintura HEMPEL Mille Performer; y limpieza de hélices y aplicación de una capa de antifouling Velox hélices. Además, dentro de esta oferta también se incluye la estancia de cuatro días en el varadero. Los precios del antifouling oscilan entre 545 euros, si su embarcación tiene hasta 8 metros de eslora hasta 1.415 euros si su yate posee 15 metros de eslora. Varadero Ibiza cuenta con un equipo eficaz y altamente cualificado capaz de realizar el antifouling de casi todo tipo de embarcaciones. Su sistema de travelift les permite izar embarcaciones de hasta 160 toneladas y 10 metros de manga, convirtiendo este varadero en uno de los más importantes de Baleares. Asimismo poseen talleres totalmente renovados que pueden albergar embarcaciones de hasta 45 metros de eslora. Además de todo esto, Varadero Ibiza cuenta con una ventaja sustancial: la mayoría de los talleres que brindan servicios, incluidos los de antifouling, se encuentran en sus instalaciones, agilizando así enormemente las tareas.

VARADERO IBIZA, located on the Muelle Pesquero, is this year offering discounts on antifouling, as well as a series of exclusive advantages for clients.

Some of these are yacht hoisting and launching services, whilst others include cradle-supported jet-pressure hull cleaning, brush-applied anti-fouling with two layers of Hempel Mille Performer, or propeller cleaning with application of one layer of Velox antifouling for propellers. Also within this offer is a four-day stay at the boatyard.

Antifouling prices range from 545 euros for yachts less than eight metres to 1415 euros for fifteen-metre yachts.

Varadero Ibiza boasts a highly-qualified expert team capable of performing antifouling on almost all types of yachts. Its travellift system allows boats up to 160 tons and a beam of 10 metres to be lifted out of the water, making this yard one of the most important in the Balearics. What's more, it has totally-renovated workshops that can house yachts up to 45 metres.

Besides all this, Varadero Ibiza has one added advantage: the majority of workshops providing services, including antifouling, are located on site, which greatly speeds up jobs.



Marina Palma renueva su imagen

MARINA PALMA REVAMPS LOGO

TEXTO: GBC Comunicación / FOTOS: Archivo IPM Group



El cambio de logotipo ha tenido su aplicación en la uniformidad de la marina. / The new logo has been applied throughout the marina.

EL VERANO DE 2012 ha cambiado la cara de Marina Palma Cuarentena. Y lo ha hecho tras renovar su imagen corporativa. El nuevo diseño, trabajo de un grupo de diseñadores, pretende generar más simpatía hacia el puerto y que sea más acogedor. Al anterior, se le han añadido tres velas de colores azules, que liga aun más el puerto al concepto Mediterráneo.

El cambio de logotipo ha tenido su aplicación en la uniformidad de la marina que de ahora en adelante combinarán dos gamas de azules.

Con este cambio, IPM Group sigue avanzando en la promoción de un grupo firme y moderno de empresas del sector náutico en aguas del Mediterráneo.

IN SUMMER 2012, Marina Palma Cuarentena revamped its corporate logo. The new branding, work of a group of designers, makes the marina appear warmer and more welcoming. Three blue sails were added to the logo, tying the port in with the Mediterranean concept. The change of logo has been applied throughout the marina, which from now on will combine two ranges of blues. With this change, IPM Group has made further headway in promoting a solid and modern group of yachting companies in the Mediterranean.

METALNOX: nuevos agentes de PROP SCAN para las Islas Baleares

EN JUNIO 2012 Metalnox adquiere de la empresa Jazz Marine el sistema Prop Scan convirtiéndose en agente oficial para las Islas Baleares. Metalnox lleva desde 1987 en el sector náutico, cuenta con un taller en STP-Palma además de instalaciones de 3.000 m². en el Polígono Son Bugadelles (Calvia). La incorporación del sistema Prop Scan les permite ofrecer un servicio único en Baleares referente a la reparación de hélices de hasta 1.5 mts.

EL PRIMER SISTEMA CERTIFICADO ISO PARA LA CORRECCION, RECONFIGURACION Y OPTIMIZACION DE SUS HELICES

Prop Scan es un sistema informático para medir tamaño y forma de las hélices a barcos y yates a nivel internacional; también es utilizado por los ejércitos de la marina de: US, Australia, y Canadá.

ELIMINA LAS VIBRACIONES PRODUCIDAS POR LAS HELICES. Prop Scan puede detectar las mas pequeñas desigualdades/ imperfecciones hasta un mínimo de: 0.004". Utilizando la tecnología de Prop Scan , las

vibraciones producidas por las hélices son eliminadas haciendo que su embarcación navegue con suavidad, en silencio y a bajo coste.

CONSUMIR MENOS COMBUSTIBLE. Las embarcaciones que tienen sus hélices certificadas con Prop Scan son más precisas por lo que también son más eficientes y permiten ahorrar combustible. Como promedio, una embarcación con hélices ISO Class S utiliza de un 10 a 15% menos combustible que las hélices Class III

OBTENER MAYOR VELOCIDAD. Despues de revisar y optimizar el rendimiento de las hélices con Prop Scan, la velocidad suele aumentar en 2-3 nudos . En algunos casos se ha notado una mejoría de hasta 5-6 nudos.

REDUCCION DE LA CAVITACION. Prop Scan puede reducir el nivel de cavitación de las hélices que da como resultado una mayor eficiencia y alarga la vida de las hélices.

RECOGIDA E INSPECCION GRATUITAS. La inspección de sus hélices con Prop Scan será sin cargo. En el caso de encontrar imperfecciones, se hará una evaluación del trabajo a realizar junto a un presupuesto. Una vez efectuada la reparación y/o rectificación, se expedirá un certificado de calidad que garantizará el trabajo realizado.



METALNOX: new agents for PROP SCAN in the Balearic Islands

IN JUNE 2012 Metalnox purchased the Prop Scan System from Jazz Marine, resulting in them becoming the official agents for the Balearic Islands. Metalnox has, since 1987, operated in the marine metal sector and apart from their workshop in STP- Palma they have premises of 3000sq. mts. in the nearby Son Bugadelles Industrial Estate. Their acquisition of the Prop Scan system converts them into being the only company in Baleares to offer this service for marine propellers of up to 1.5 mts.



THE FIRST ISO CERTIFIED SYSTEM TO CORRECT,
RESHAPE AND OPTIMIZE YOUR PROPELLERS

Prop Scan is a computerized system used for measuring and sizing marine propellers. It reduces fuel consumption, increases boats top and cruising speed, eliminates propeller vibration and match engine loading requirements in order to optimize your Propellers performance.

ELIMINATE PROPELLER INDUCED VIBRATION. Inaccuracies in marine propellers, such as variations in pitch and camber, cause your propeller to vibrate. With the use of Prop Scan these inaccuracies are removed. Prop Scan detects even the most minor variations (it measures down to 0.004"). Using Prop Scan technology, propeller induced vibrations are eliminated, making your vessel smooth, quiet and economical.

CONSUME LESS FUEL. Prop Scan enhanced boat propellers are accurate and efficient. Vessels with Prop Scan enhanced propellers consume less fuel, saving money and increasing a vessels range. On average, a vessel with a ISO Class S propeller uses between 10 - 15% less fuel than a Class III propeller.

HIGHER SPEED. By precisely optimizing a propeller using Prop Scan, a vessels performance can be increased. After the Prop Scan propeller optimization process, many customers have found their top speed has increased by 2 - 3 knots. Some customers have even experienced increases of 5 - 6 knots!

CAVITATION REDUCTION. Prop Scan can reduce the level of propeller cavitation which results in improved efficiency and extended propeller life. The accuracy and consistency of Prop Scan were tested under the United States Navy "Foreign Comparative Test Program". Prop Scan is now used by the US Navy, Australian Navy and the Canadian Navy.

PROP SCAN TESTS YOUR PROPELLERS FOR FAULTS- FREE OF CHARGE. If faults are found we will use Prop Scan to correct and supply a Quality Certificate that guarantees the quality of our work. If no faults are found there is no charge.



Llega el SR Superyacht Tender



EL GRAN CONOCIMIENTO de la oferta y la demanda del mercado del yate que tiene la empresa EYOS Tenders se ha fusionado con la fuerza de Winds y han creado el exclusivo SR26 Superyacht Tender, una embarcación para doce personas que será todo un éxito. El barco, que ha sido diseñado por la empresa

Eidsgaard, tiene repartidos entre sus 8 metros de eslora y 1,5 metros de manga infinidad de detalles, entre los que destacan los asientos adaptables, las campanas de aspersión, la iluminación bajo el agua y las paletas de embarque, todos incluidos en el precio. Estas naves están disponibles exclusivamente a través de EYOS Tenders y la primera entrega ya tiene fecha, se hará a principios de 2013.

THE SR SUPERYACHT TENDER IS HERE. EYOS Tenders, with its in-depth knowledge of supply and demand in the yachting market, has joined forces with the well-known Norwegian boat-builder Windy to create the exclusive SR26 Superyacht Tender, a twelve-person boat which will surely prove to be a resounding success. The eight-metre tender, styled by Eidsgaard Design, sports an array of details such as adjustable seating, sprayhoods, underwater lighting and lollipop-style handrails, all of which come as standard. The SR Superyacht Tender is available exclusively from EYOS Tenders and the first delivery will be in early 2013.

Complete llega a Nueva Zelanda

COMPLETE MARINE FREIGHT sigue extendiéndose; y esta vez de la mano de Burnard International, y lleva su presencia a una de las capitales del mundo de la vela Auckland, Nueva Zelanda. Esta nueva apertura, que completa su red mundial, quiere garantizar a sus clientes la obtención del mismo servicio excepcional al que están acostumbrados en el resto del mundo. CMF ofrece un servicio de clase mundial de logística global para los propietarios de yates y barcos, capitanes de yates y marinas. Por su parte, Burnard International tienen un conocimiento vital del sector de transporte de mercancías en Nueva Zelanda. Por lo que la combinación de los conocimientos CMF y el entusiasmo por la vela de Milne Maiz, Director de Ventas de Burnard, será un éxito seguro.



COMPLETE EXPANDS TO NEW ZEALAND.

Complete Marine Freight (CMF) has expanded its brand and presence, this time in association with Burnard International, into one of the world's most prominent sailing capitals: Auckland, New Zealand. By establishing a worldwide network of agents, CMF is ensuring their customers enjoy the same service they have become accustomed to in the rest of the world. CMF offers a world class global logistics service for yacht and boat owners, yacht captains and marine-related businesses. Meanwhile, Burnard International has in-depth knowledge of the freight and transport sector in New Zealand. As a result, the combination of CMF's expertise and the enthusiasm for the sport of sailing from Hamish Milne, Sales Director at Burnard, will prove a surefire success.

JAMIE COLLINS, SE INCORPORA AL EQUIPO DE OYSTER PALMA

Jaime Collins se incorpora al equipo existente de Oyster Palma. Su trabajo servirá de apoyo a la oficina recientemente abierta de Palma de Mallorca, situada en el astillero de STP, y ayudará a reforzar, todavía más, la presencia de la empresa en el Mediterráneo.

David Tydeman, director ejecutivo de la empresa, ha valorado positivamente esta incorporación y dice que "Jamie aportará experiencia y nos ayudará a desarrollar las operaciones en Palma.



JAMIE COLLINS JOINS OYSTER

PALMA TEAM. Jamie Collins has joined the current Oyster Palma team to support the company's recently-opened Palma office at STP and help boost Oyster's presence in the Mediterranean. David Tydeman, Executive Director of Oyster, is very pleased at this appointment and says that "Jamie will bring along experience and help us develop operations here in Palma".

MASTERCOVERS SE INSTALA EN EL CENTRO DEL REFIT

Master Covers, la empresa líder en tapicería náutica y diseño de interiores para embarcaciones, amplía sus instalaciones abriendo una nueva sede en el varadero STP. Han decidido ubicar este emplazamiento en el Muelle Viejo de Palma porque según Jorge Ozonas, director de Master Cobres, "en STP es donde mayor número de barcos realizan sus refits y para nosotros, la cercanía al cliente es fundamental". Master Covers tiene una clientela muy variada entre la que se encuentran barcos tan famosos como el Creole o La Mirage, que realizan con ellos sus refits anuales, pero también se ocupan de barcos de dimensiones más reducidas. Para esta empresa no hay proyecto pequeño. Y su director señala que la clave del éxito de la empresa está en "ofrecer al cliente un servicio serio y personalizado desde las fases iniciales del proyecto hasta su culminación".



MASTER COVERS OPENS OFFICES AT STP. Master Covers, the leading marine upholstery and yacht interior design company, has opened new offices at the STP repair yard. The decision to locate facilities on Palma's Muelle Viejo comes from "STP being where most yachts undergo refits and proximity to clients being fundamental for us", says Jorge Ozonas, Managing Director of Master Covers.

Master Covers has a diverse client portfolio, including world-famous yachts such as Creole and La Mirage who carry out annual refits with the firm, but also works with smaller boats. No project is too small for this company, and Ozonas points out that its success lies in "offering clients personalised and expert services from the initial phases of the project right up to completion".



El exitoso año de Pendennis

PENDENNIS ELIGIÓ, en julio del año pasado, la ciudad de Palma de Mallorca como lugar en el que establecer su base operaciones para cubrir toda el área del Mediterráneo. Un año después, no queda duda de que la elección de Pendennis fue un éxito. Y no es de extrañar si se tiene en cuenta que esta constructora de superyates ha abierto su oficina en el centro de STP que es el puerto líder de Superyacht dentro de la región, tiene excepcionales conexiones de transporte con Reino Unido y cuenta con gran cantidad de especialistas en comercio local. Tim Tregar, Gerente de Pendennis Palma, explica que debían abrir una sede en el Mediterráneo porque "así podemos proporcionar a nuestros clientes la continuidad del servicio ofrecido y la atención al mismo nivel que cabría esperar si fuesen a nuestra base principal en Falmouth".

SUCCESSFUL YEAR FOR PENDENNIS IN PALMA. In July last year, Pendennis chose the city of Palma de Mallorca to establish its operations base for the entire Mediterranean region. One year on, there is no doubt that Pendennis' choice was the right one. And it comes as no surprise, seeing that the superyacht builder opened its offices at STP, the leading superyacht centre in the Med boasting excellent links to the UK and a host of local specialists. Tim Tregar, Manager of Pendennis Palma, says the need to open an office in the Mediterranean was "to provide our clients with the same after-sales service and attention they would expect at our headquarters in Falmouth".

Expansión para A. de Keizer

A PESAR DE LAS CIRCUNSTANCIAS económicas actuales, la empresa familiar A. de Keizer, dedicada a la industria de la construcción naval y a sistemas electrónicos, está expandiéndose tanto dentro como fuera de Europa. La innovación aplicada, la gran calidad de sus productos finales, el servicio de postventa y el servicio de atención 24 horas, son las claves del éxito. En 2009 A. de Keizer abrió un departamento de servicio en Barcelona con el fin de anticiparse a la creciente demanda del área del Mediterráneo; y debido a sus éxitos, el edificio ha tenido que ampliarse en 2012. También en 2012, han comenzado la reconstrucción de una nueva sede en Zaandam, ya que el crecimiento de la empresa ha hecho que la sede anterior se quedase pequeña. Además, A. de Keizer ha abierto otro departamento de servicio en Palma de Mallorca, en el varadero de STP. No es de extrañar que esta empresa, que ha fabricado siempre sus productos acorde con los requisitos exigidos, lleve en activo casi medio siglo si se tiene en cuenta que el objetivo principal de A. de Keizer: la innovación. Además, cuenta con los mejores ingenieros y siempre está desarrollando áreas nuevas gracias a su exclusiva tecnología.



A. de Keizer expands again

DESPITE THE CURRENT ECONOMIC CLIMATE, the family-run business A. de Keizer, specialists in naval construction and electronic systems, is expanding both within and outside Europe. Applied innovation, high-quality end products, after-sales service and 24/7 customer service are the keys to this firm's success.

In 2009, A. de Keizer opened a service department in Barcelona to address the ever-increasing demand in the Mediterranean region and, thanks to the success experienced, had to extend the building in 2012. Also this year, the firm started to extend its premises in

Zaandam, as company growth led to the previous offices becoming too small. What's more, A. de Keizer has opened another service department at the STP yard in Palma de Mallorca.

It comes as no surprise that this company, which has always manufactured its products in strict keeping with industry regulations, has been operating now for almost half a century, especially given that A. de Keizer's main mission is innovation. What's more, the firm boasts a team of first-rate engineers and is always developing new lines of business thanks to its exclusive technology.

METALNOX®

SINCE 1987



**STAINLESS STEEL - ALUMINIUM - ENGINEERING
3D PROJECTS - DESIGN**

OFFICIAL AGENTS FOR: **Prop Scan**

PUERTO DE PALMA
Instalaciones STP
Muelle viejo s/n
07012 Palma de Mallorca
Tel: (+34) 971 21 39 18
Fax: (+34) 971 49 54 14
Móvil: 644 26 01 65
palma@metalnox.com

Lloyd's
Approved
Welders

www.metalnox.com

HEAD OFFICE-CENTRAL
C/ Islas Canarias, 30
Polígono Son Bugadelles
07180 Santa Ponsa-Calvia
Tel: (+34) 971 69 40 11
Fax: (+34) 971 69 56 91
Móvil: 619 09 91 14
info@metalnox.com

Branagh, el valor de profesionalidad

CON LA RECENTE INAUGURACIÓN del Edificio Global en STP, una de las empresas aprovechando el concepto que ofrece dicho Edificio es Branagh Marine Composites SL. Su Consejero Delegado, Mark Branagh, que anteriormente gestionó la construcción de los mástiles de 55 metros de Maltese Falcon, fue director de astillero durante la Prada Copa América del 2004, y ha estado involucrado en muchos otros proyectos de nueva construcción en los astilleros Marina Green y Pendennis.

El primer año de BM se llevó a cabo con cautela pero con bastante actividad, y en poco tiempo su producto tuvo una gran demanda aquí en Palma. Su continuo crecimiento ha supuesto la atracción de algunos de los constructores de embarcaciones más expertos, muchos de los cuales poseen una prestigiosa experiencia en la construcción de los equipos de la Copa América y/o los equipos de carreras de la Fórmula 1.

En la actualidad, BMC posee un equipo humano polivalente, desde la carpintería y fabricación de moldes hasta la laminación, pintura y gestión de proyectos. Tras haber formado excelentes contactos, y estrechas relaciones con algunos de los principales ingenieros, diseñadores, fabricantes y proveedores de mástiles, BMC es capaz de gestionar proyectos de refit a gran escala. En poco más de 6 años, este equipo ha crecido como empresa de 0 a 14 empleados y en la actualidad su facturación es de 1,5 millones de euros al año.

¿Cómo ha sido esto posible durante una recesión mundial?

MARK: "Todo tiene que ver con el talento y compromiso del equipo.

Nuestros jóvenes, tienen un gran entusiasmo. La mayoría de las veces la gente realmente disfrutan viendo a trabajar aquí; no se mira el reloj porque el trabajo nunca es monótono. Nuestro trabajo se basa en desarrollar nuestras propias ideas, así como las de nuestros clientes que es un proceso

emocionante. Casi todo nuestro trabajo se hace a medida y por lo tanto su desarrollo siempre es interesante y desafiante. En cada etapa de un proyecto desde la reunión inicial con el cliente, proceso de diseño, elaboración del presupuesto y, finalmente, la fabricación de un producto de máxima calidad, todos se involucran al máximo en la resolución de problemas, las habilidades se ponen a prueba y nuestros empleados progresan gracias a esa libertad creativa. Al término de cada jornada de trabajo nos vamos con un verdadero sentido de satisfacción"

LUKE HENDY, GESTOR DE PROYECTO: "Desde la perspectiva de los clientes, creo que parte del éxito de BMC y la razón por la que los capitanes y armadores vuelven a nosotros una y otra vez, es que tenemos una abundante experiencia práctica en cuanto a conocimientos y experiencia en compuestos". En el sector del refit de superyates, hay muy pocas empresas de compuestos que pueden ofrecer tal versatilidad y profesionalismo en su enfoque de esta parte del sector".

¿Qué depara el futuro para Mark, Luke y el equipo?

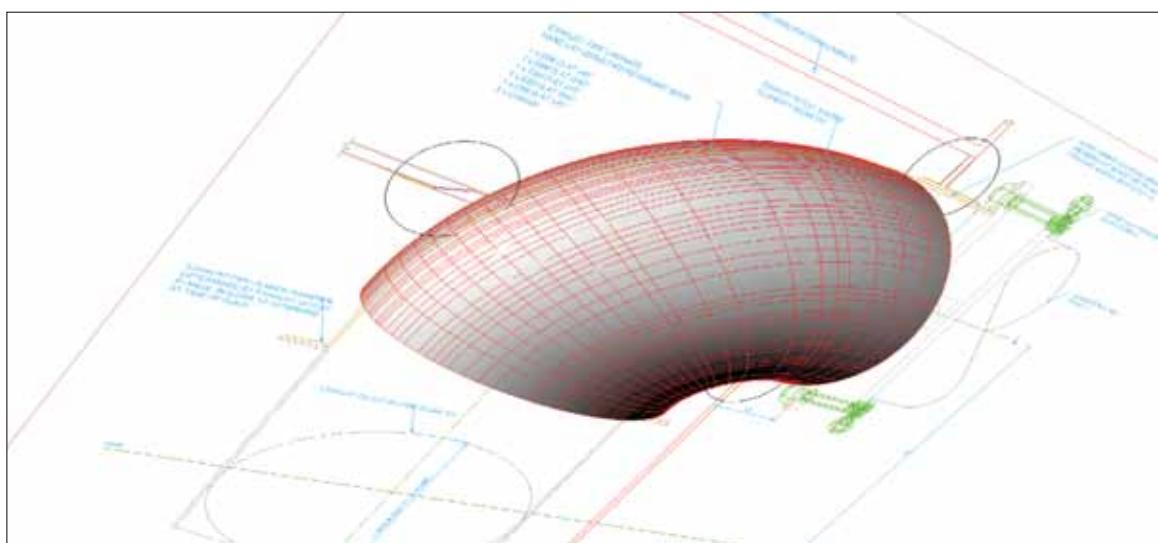
MARK: "Ahora mismo estamos en un punto emocionante",

LUKE: "Cada vez somos más capaces de invertir en nuevas tecnologías, y lo que es importante, continuamos trabajando y fortaleciendo nuestras relaciones con los mejores ingenieros de compuestos, equipos de diseño y fabricantes en el negocio de superyates.

Trabajar de esta manera nos permite ofrecer una solución más global a nuestros clientes. Podemos realizar proyectos desde la concepción inicial hasta el diseño, especificación estructural, fabricación, aprobación de la comisión y homologación, donde y cuando sea necesario"

MARK: "También, siempre estamos buscando diseños innovadores de carbono, a fin de poder ofrecer a nuestros clientes los mejores componentes de compuestos de carbono existentes en el mercado".





Branagh, the value of professionalism

WITH THE RECENT OPENING of the Global Building in STP, one of the companies embracing the Global concept is Branagh Marine Composites SL. Mark Branagh, CEO, was previously managing the build of the 55mtr rigs for the Maltese Falcon, was yard manager to the 2004 Prada Americas cup build, and has been involved with many other new builds at Green marine and Pendennis shipyards.

BM's first year was cautious but busy and it soon its product became in great demand here in Palma. Its continued growth has meant that the team has been able to attract some of the most skilled boat-builders available, many of who have a prestigious build experience with America's cup teams and or formula 1 racing teams.

Today BMC represents a team with a range of skills from carpentry and mould making to laminating, painting and project management. Having formed, excellent contacts and close relationships with some of the leading engineers, designers, spar manufacturers and suppliers, BMC are now able to manage large scale refit projects.

In just over 6 years, this team have grown as a company from 0 to 14 employees and now turnover 1.5 million euros per year.

During a world-wide recession how has this been possible?

MARK: "It's all to do with the talent and commitment of the team. Our guys, and girls, have great enthusiasm. Most of the time people really enjoy coming to work here; there's no clock-watching because the work is never monotonous. We're in the business of realising our own and our client's ideas which is an exciting process. Almost all of our work is bespoke and so

it continues to be interesting and challenging. At every stage of a project from the initial client meeting, design process, budgeting and finally producing a top quality product, everyone involved is stretched to the limits in problem solving, skills are tested and our employees thrive on that creative freedom. It gives a real sense of satisfaction at the end of each working day".

LUKE HENDY, PROJECT MANAGER: "from the clients perspective I think that part of BMC's success and the reason that captains and owners come back to us time and time again is that we do have a wealth of hands on composite knowledge and experience. In the super yacht refit industry there are very few composite companies that can offer such versatility and professionalism in their approach to this particular part of the industry".

What does the future hold for Mark, Luke and the team?

MARK: "We are in an exciting place right now",

LUKE: "We are increasingly able to invest in new technologies, and importantly, we are continuing to work with and build on our relationships with the top composite engineers, design teams and super yacht manufacturers in the business.

Working in this way enables us to offer a more global solution to our clients. We can carry projects from initial conception through design, structural specification, fabrication, commission and class approvals, where and when needed".

MARK: "We're also always on the look-out for innovative carbon designs, in order to show case the best carbon composite components on the market to our clients".

La revolución de los #Social Media

LOS SOCIAL MEDIA han cambiado nuestro vocabulario cotidiano: Facebook. LinkedIn. Twitter. Me gusta. #. Perfil. @. Postear. Redes. Microblogging. Contenido. RT. Interacción... Y no son una moda pasajera. ¿Sabías que si Facebook fuera un país, sería el ter-



cero más grande del mundo? (901 millones de usuarios de Facebook en mayo del 2012) ¿O que en Twitter hay casi 40 millones de tweets por día? La creación e intercambio de contenido generado por el usuario ha revolucionado el mundo en que vivi-

mos y cómo hacemos el negocio. Los Social Media deberían jugar un papel esencial en nuestra estrategia de marketing.

Nos permiten chatear con clientes (potenciales), promocionar nuestra empresa, contactar con agentes influyentes del sector y un sinfín de otras funcionalidades, todo ello en tiempo real y a un público global. Tener presencia en las plataformas de Social Media es imprescindible para toda empresa hoy en día, sobre todo en el sector de los superyates por su carácter transitorio y verdaderamente global. Sin embargo, como todos bien sabemos, estar al día en las redes sociales (postear, linkear, tweetear, retweetear, inter-

actuar, etc.) requiere demasiado tiempo. Así llegamos a un dilema: debemos estar activos en las redes sociales pero ¿dónde vamos a encontrar el tiempo? ¿Y cómo podemos interactuar con usuarios que hablan idiomas diferentes? Endeavour Languages, una consul-



toria de comunicación e idiomas especializada en el sector náutico y basada en España, acaba de lanzar la Social Media Management Solution (SMMS), una manera efectiva y dinámica de gestionar toda la presencia en Social Media. Con la SMMS,

Endeavour combina sus amplios conocimientos del sector de los superyates con un equipo multilingüe de profesionales de Social Media que crean posts personalizados, interactúan con los usuarios, crean tu perfil y, en general, gestionan todas tus necesidades de Social Media – y en todos los idiomas que necesites. Además, el servicio SMMS empieza con una estrategia de Social Media hecha a medida, según la estrategia general de tu empresa, para facilitarte todas las herramientas para entender y fomentar el uso de Social Media en tu empresa. ¿A qué esperas? Let's get social! Para más información: info@endeavour-languages.com

#Social Media revolution

SOCIAL MEDIA has changed our everyday vocabulary: Facebook. LinkedIn. Twitter. Like. #. Profile. @. Posts. Networks. Microblogging. Content. RT. Interaction.... And it's constantly evolving. Did you know that if Facebook were a country, it would be the world's 3rd largest in terms of population (901 million Facebook users as of May 2012). Or that Twitter averages almost 40 million tweets per day? The creation and exchange of user-generated content has revolutionised the world we live in and how we do business. Social media should play a vital role in our marketing strategy. It allows us to chat with (potential) clients, promote our company, contact with influential industry players and a host of other functionalities all in real-time and to a global audience.

Being present on social media platforms is vital for all companies today, especially in the superyacht industry due to its transient and truly global nature. However, as all of us know, keeping up-to-date on social networks (posting, linking, commenting, liking, tweeting, retweeting, interacting, and so on) can take up far too

much time. So we come to a quandary: we need to be active on social networks but where are we going to find the time? And how can we interact with users who speak different languages? Endeavour Languages, a language and communications company specialising in the yachting industry and operating from Spain, has recently launched the Social Media Management Solution (SMMS), an effective and dynamic way to manage all your company's social media presence. With SMMS, Endeavour combines its extensive superyacht knowledge with a multilingual team of social media professionals who create custom posts, interact with users, build your profile and, in general, manage all your social media needs – and in all the languages you require. What's more, the whole SMMS service begins with a tailor-made social media strategy, in line with your company's general strategy, to provide you with all the tools to understand and foster social media use in your firm. What are you waiting for? Let's get social!

Further information: info@endeavour-languages.com

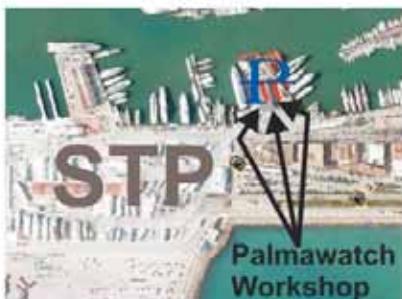
Your refit in Palma



PALMAWATCH

YACHT MAINTENANCE AND REPAIR SERVICES

*Haul out works
Engine room works
Engine mechanics
Propulsion systems
Steering systems
All plumbing systems
Hydraulic systems
Boarding systems
Marine electrics
Antifouling
Carpentry/joinery
Project management
Temporary Import. (exempt VAT)
Material supplies*



OYSTER
PREFERRED SERVICE PARTNER



- Palma office, tel: (+34) 871 932 249, fax: (+34) 871 933 494
- STP workshop, tel: (+34) 971 726 782
info@palmawatch.com

WWW.PALMAWATCH.COM



EMPRESAS RADICADAS

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

- A. de Keizer/Heinen & Hopman (Edif. A)
- Absolute (Edif. A)
- Anicla (Edif. B)
- ANT-Advanced New Technologies (Edif. C)
- Astilleros Mallorca (Edif. A & C)
- Branagh Marine Composites (Edif. C)
- Carpinser (Edif. D)
- Complete Marine Freight (Edif. B)
- Coronet Palma (Edif. B)
- De Cabo Yacht Painter (Edif. B)
- Deckers (Edif. C)
- Doyle (Edif. A)
- E3 Systems (Edif. C)
- Elite (Edif. C)
- IB'S Marine (Edif. B)
- K & M Maritime (Edif. A)
- Katie Handside-Personal Trainer (Edif. C)
- Mallorca Yacht Painter (Edif. D)
- Master Covers (Edif. A)
- Master Yachts (Edif. C)
- Metalnox (Edif. C)
- Munditubo (Edif. B)
- Nautipaints (Edif. STP Office)
- Navifibra (antes Varadero Palma) (Edif. B)
- North Sails (Edif. B)
- Oyster (Edif. B)
- Palmawatch (Edif. B)
- Pendennis (Edif. C)
- Pinmar (Edif. C)
- PR Palma Refit (Edif. C)
- Pure Superyacht Refit (Edif. C)
- Rolling Stock (Edif. A y C)
- RSB Rigging (Edif. C)
- Sebastián Sitjar (Edif. A)
- Servicios Náuticos Integrados (Edif. B)
- Soft Interiors (Edif. C)
- Talleres Guidet (Edif. D)
- Techno-craft (Edif. C)
- Trappman Consulting (Edif. B y C)
- Universal Nautic (Edif. 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







Las empresas de andamiajes, la clave de los refits en STP

SCAFFOLDING COMPANIES, KEY TO REFITS AT STP

TEXTO: GBC Comunicación / FOTOS: Archivo STP y GBC Comunicación

Ni el mantenimiento, ni la reparación, ni la reconstrucción de una embarcación pueden llevarse a cabo sin que ésta sea cubierta por andamios o estructuras metálicas que permitan el acceso a la embarcación. Para ello, el astillero STP cuenta con Munditubo, Pinmar Covering y Technocraft, empresas de gran profesionalidad y transparencia caracterizadas por su alta especialización en el sector y que tienen la calidad del servicio como premisa principal de su trabajo.

ESTAS COMPAÑÍAS CUMPLEN con los estándares básicos de seguridad y prevención de riesgos laborales, a los que se les suma el manual propio de cada empresa para llevar a cabo el cumplimiento de la política de calidad y medio ambiente. Además de todo esto, STP exige una normativa para que las empresas puedan trabajar en el varadero. Para la revisión de su cumplimiento, STP tiene personal debidamente formado y cualificado que se dedica al control de los procesos, y que trabaja codo con codo con las empresas, lo que siempre resulta en la calidad final.

Las tres empresas cuentan con una oficina en el astillero dentro de los 70.000 metros cuadrados de tierra que posee STP, algo que por una parte les facilita la atención rápida y eficaz a los yates del varadero. Pero, que por otra, hace que deban competir por el cliente. Esta disputa, que se lleva a cabo de forma deportiva, sin duda beneficia a los clientes, ya que para ser elegida por estos deben ofrecer el mejor servicio.

Todas las empresas que trabajan en STP se caracterizan por su alto nivel de competitividad: por eso, las de este sector en concreto, además de ofrecer cobertura de los barcos también ofrecen otros servicios como el de pintura o el refit de las embarcaciones.

Pero las empresas del astillero STP no han logrado situarse en la primera línea del mercado únicamente por sus avanzadas técnicas, si no que detrás de ellas hay un personal cualificado que va formándose día tras día.

Todas estas características de las empresas afincadas en STP hacen que este varadero sea de reconocimiento mundial y que Palma de Mallorca se planteé como una seria alternativa a cualquier otro centro de refit europeo.

REFIT, REPAIR OR REBUILD cannot happen unless the yacht is covered in scaffolding to provide easy access.

That's why STP hosts companies such as Munditubo, Pinmar Covering and Technocraft, highly-professional firms characterised by their industry knowledge and commitment to top-quality service.

These companies comply with general safety and workplace standards, as well as having their own quality and environmental policies in force. What's more, STP sets out requirements for companies to operate in the yard. To ensure this, STP boasts highly-qualified personnel who monitor all processes and work hand-in-hand with companies to guarantee optimum quality.

These three companies all have offices within the 70,000m² STP yard, which on one hand guarantees quick and efficient service to the yachts spending time here, and on the other, means they must compete for clients. This rivalry, sporting it must be said, undoubtedly benefits clients, as each company must offer the best service possible to be chosen by them.

All the companies operating at STP are characterised by their high level of competitiveness, which is why the firms in this particular sub-sector provide boat containment as well as other services such as painting or refit.

But companies at STP are not at the forefront of the market for their state-of-the-art techniques alone, but also because behind them lies a qualified workforce that receives ongoing training.

All these characteristics of STP-based companies make this repair yard a world benchmark and Palma de Mallorca a serious alternative to any other European refit centre.



Todas las empresas de andamiaje que trabajan en STP se caracterizan por su alto nivel de competitividad. / All the scaffolding companies operating at STP are characterised by their high level of competitiveness.

MUNDITUBO

Cuando una embarcación necesita un refit, para que este sea perfecto, no puede llevarse a cabo de cualquier forma y sin ningún tipo de andamiaje ni estructura metálica. Y para ello STP cuenta con Munditubo, una empresa con más de 25 años en el sector y que entre sus múltiples trabajos realizados destacan la cobertura de la fachada del Ayuntamiento de Palma y que fueron los primeros en cubrir el superyate Lady Moura.

“Nuestro mejor escaparate es nuestro trabajo”

“OUR WORK IS OUR BEST SHOWCASE”



La empresa cuenta con las Certificaciones de calidad DNV e ISO. / The company boasts DNV and ISO certification.

MUNDITUBO HA IDO MODIFICÁNDOSE y adaptándose hasta llegar a situarse en primera línea, tanto en calidad como en atención y prestación de servicios a sus clientes.

En la actualidad trabajan con los mejores materiales y las mejores técnicas en su trabajo gracias a "Internet que te simplifica el trabajo a la hora de

WHEN A YACHT REQUIRES A REFIT, it cannot be undertaken in any old way or without scaffolding or metal structures. This is why STP is home to Munditubo, a company with over 25 years of industry experience having completed many major projects, including covering the façade of Palma City Hall and being one of the first firms to cover the superyacht Lady



Guillermo Bauzá, director de Munditubo: "para que nos sigan contratando, nuestro mejor escaparate son las instalaciones que realizamos". / Guillermo Bauzá, Managing Director of Munditubo: "to keep on getting contracts, our work is our best showcase".

conocer los últimos avances" comenta Guillermo Bauzá, director de Munditubo, aunque antes de que existiera "salíamos a muchas ferias internacionales, y eso nos ayudaba a incorporar nuevas técnicas a nuestro trabajo y a conseguir los materiales de obra". Vigilan mucho el tipo de plástico de cobertura con el que trabajan, utilizan el láser como sistema de medición desde hace mucho tiempo por su alta precisión, y, por supuesto, siguen a rajatabla la normativa y reglas de seguridad. La empresa cuenta también con los sellos de calidad DNV e ISO que "acredita que has pasado una serie de controles y suma prestigio a la empresa" cuenta Guillermo Bauzá para quien la seguridad "es una de las máximas de la empresa". El director define a los trabajadores de Munditubo como una gran familia en la que cada uno tiene su sitio. Lo mejor de todo es que entre ellos se conocen a la perfección ya que quien lleva menos tiempo en la empresa ya hace más de siete años que está en ella. Además Bauzá asegura que es un trabajo muy gratificante porque "no hay defectos ocultos, por lo que no suele haber errores". Esta compañía, no sólo está en primera línea en el sector de los andamiajes en Palma de Mallorca, sino que hace unos años se estableció también en Barcelona, fundando Mundicat, desde donde atienden eficazmente el levante de la Península y el sur de Francia. La expansión no es su próxima meta, pues son conscientes de la situación del mercado. No obstante, si que pretenden mantener la cuota de mercado que tienen y para lograrlo "lo mejor que podemos hacer es un trabajo bien hecho", dice Bauzá. La crisis afecta a las empresas de todos los ámbitos y para poder combatirla dicen que deben ser competitivos, ofrecer calidad y buen servicio; además "para que nos sigan contratando, nuestro mejor escaparate son las instalaciones que realizamos".

Moura. Munditubo constantly adapts to new demands and is at the forefront of its industry, both in quality and customer service.

The company works with only the best materials and the latest techniques thanks to "the Internet making it easier for you to keep abreast of the latest advances", explains Guillermo Bauzá, Managing Director of Munditubo, although before its existence "we used to attend lots of international shows, and that helped us incorporate new techniques into our work and also source materials". Munditubo carefully monitors the type of plastic it works with, using laser measurement systems because of their high precision and of course strictly adhering to safety rules and regulations.

The company also boasts DNV and ISO quality certificates which "accredit that you've passed a series of controls and adds prestige to the company", says Guillermo Bauzá, for whom safety "is one of the company's maxims".

The MD defines the Munditubo workforce as one large family in which everybody plays a role. Perhaps the best thing is that they all know each other extremely well and the 'latest' recruit to the company has worked there for seven years. What's more, Bauzá stresses that it is a very rewarding job because "there are no hidden flaws, which means there are no mistakes". This company is a leader in the scaffolding industry not only in Palma, but also in Barcelona since setting up Mundicat several years ago to serve the east coast of Spain and the south of France. Expansion is not their next target, as they are aware of the market climate. Nevertheless, they do aim to maintain their market share by "doing our job well", says Bauzá. The crisis is hitting companies in all sectors and to stave it off they recognise they must be competitive whilst offering good service and quality. "To keep on getting contracts, our work is our best showcase", concludes Bauzá.

YACHT COVERING SYSTEMS

Yacht Covering Systems entró a formar parte de Pinmar en 2004, aunque la empresa fue fundada en 1997. En un inicio sólo contaba con seis hombres, y desde el principio se han dedicado a construir andamios y hangares de plástico. Pero si hay algo que caracteriza a Pinmar Covering, es que además del andamiaje y la cobertura de yates ofrecen el servicio de pintura, del cual son líderes en la industria de superyates.

Más que una empresa de andamiaje

MORE THAN A SCAFFOLDING COMPANY



Además del andamiaje y la cobertura de yates ofrecen el servicio de pintura, del cual son líderes en la industria de superyates. / Besides scaffolding and yacht containment they offer painting services, in which they are leaders in the superyacht industry.

ESTA COMPAÑÍA QUE TRABAJA y tiene reconocimiento a nivel mundial, asegura que España es una localización bastante solicitada por los yates y que, dentro del país, Palma es una buena ciudad para trabajar ya que lleva más de treinta años trabajando en los refits y está reconocida como un destino donde se pueden encontrar todas las facilidades y servicios necesarios.

YACHT COVERING SYSTEMS joined forces with Pinmar in 2004, although the company was founded in 1997. At the outset, there were only six employees installing scaffolding and plastic coverings. If one thing stands out about Pinmar Covering, it's that besides scaffolding and yacht containment they offer painting services, in which they are leaders in the superyacht industry.



La empresa garantiza la seguridad total de los trabajadores y cumple con todas las medidas medioambientales. / The company guarantees maximum safety for its workers and adheres to all environmental measures.

rios para un perfecto refit. Además la isla es fantástica para visitar y sus aguas para navegar, algo que complementa a sus excelentes comunicaciones y al suave clima que suma encanto a la hora de que los yates seleccionen el lugar donde quieren realizar las revisiones y reparaciones de sus barcos.

Peter Martin, CEO, dice que "la industria del refit y la construcción de barcos está creciendo debido a que las embarcaciones cada año son más grandes" pero es consciente de que "nadie es inmune a la crisis".

Dentro de el varadero de STP hay tres compañías que cubren las mismas necesidades, algo que para Peter Martin no es malo ya que así "se realiza una competición deportiva que beneficia a los clientes y hace que las empresas nos exijamos más". Estar en STP no sólo significa tener que ofrecer los mejores servicios, aunque te permite trabajar de una forma independiente, obliga a que se cumplan las normativas de seguridad. Algo que para Pinmar Covering no supone esfuerzo alguno ya que asegura que ese es "un objetivo común". Además "STP ofrece asesoramiento continuo sobre salud, seguridad y cuestiones medioambientales, algo que facilita mucho el trabajo en este sentido" comenta Peter Martin, ya que para Pinmar Covering "una de las cosas más importantes es garantizar la seguridad total de nuestros trabajadores y cumplir con todas las medidas medioambientales". La empresa está también totalmente comprometida con la prevención de la polución y la reducción de los residuos, además poseen la certificación ISO 14001 se Sistemas de Gestión Ambiental.

Esta compañía tiene unas grandes previsiones para el futuro y pretende continuar con su expansión manteniendo a la vez la reputación y la calidad de sus buenos servicios, gracias a que "España sigue siendo el lugar elegido por muchos yates", afirma Peter Martin.

yacht industry, which makes many boats ultimately choose this company. Working all over the world and with global recognition, the company vouches that Spain is a popular destination amongst yachts and, within the country, Palma is a great city to work, having spent thirty years in the refit industry and also being recognised as a hub with all the facilities and services needed to carry out a perfect refit. What's more, Mallorca is a fantastic place to visit and its waters are ideal for sailing, which alongside its excellent transport connections and mild climate adds further appeal for yachts choosing where to go for refit and repair. Peter Martin, CEO of Pinmar Covering, says that "the refit and yacht-building industries are growing because yachts are getting bigger each year", but he is also aware that "nobody is immune to the crisis". Within the STP yard there are three companies that cover the same needs, which for Peter Martin is not a negative as "it creates healthy competition which benefits clients and makes us work harder as companies".

Operating at STP does not only mean having to offer first-rate services, but also working independently and adhering to safety regulations. For Pinmar Covering this involves no extra effort whatsoever as it is a "common goal". What's more, "STP offers ongoing guidance on health & safety and environmental issues, which makes our work easier", says Peter Martin, as "one of the most important things for Pinmar Covering is to guarantee maximum safety for our workers and adhere to all environmental measures". The company is also fully committed to preventing pollution and reducing waste, and also boasts ISO 14001 Environmental Management Systems certification. Pinmar Covering has major plans for the future and aims to continue expanding, whilst maintaining its reputation and top-quality services, thanks to "Spain being the destination chosen by many yachts", highlights Peter Martin.

TECHNOCRAFT

Technocraft, empresa pionera en el sector de cubrimiento de yates, que lleva ya más de 25 años en el sector, se caracteriza por la calidad de las técnicas en la construcción de sus andamios, las coberturas de los yates y el tratamiento que le dan a los aparatos y accesorios de las embarcaciones, proporcionando un servicio de gran valor a sus clientes.

Technocraft, la empresa todo en uno

TECHNOCRAFT, AN ALL-ROUND COMPANY



Technocraft, empresa pionera en el sector de cubrimiento de yates, lleva ya más de 25 años en el sector. / Technocraft, a pioneering company in the yacht covering industry, boasts over 25 years' experience.

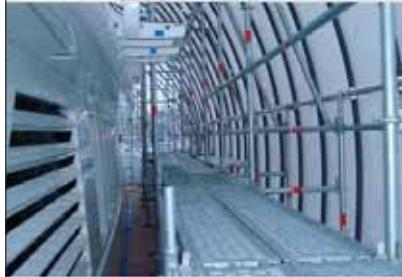
ESTA COMPAÑÍA SUMINISTRA y monta torres de andamios, de cualquier tamaño, con ruedas o escalones. Technocraft también se dedica a cubrir tanto yates de lujo, entre sus manos han estado el "Lady Moura" y el "A", como a cubrir embarcaciones pequeñas. Pero antes de cualquier refit o trabajo de pintura vacían las cubiertas, y los accesorios y aparatos que están

TECHNOCRAFT, A PIONEERING COMPANY in the yacht covering industry with over 25 years' experience, is renowned for the high-quality techniques it uses for erecting scaffolding and yacht coverings, as well as the treatment it gives to yacht equipment and hardware, resulting in a high-value service to all its clients. This company supplies and assembles



YACHT CONTAINMENT

Techno Craft is the pioneering company in Yacht Containment Systems. We offer high quality scaffolding construction and tenting techniques for Super Yachts undergoing paint works or other refits in shipyards and marinas throughout Europe.



FIXTURES AND FITTINGS

To complement yacht painting and refit works, Techno Craft also provide a professional service of dismantling, maintaining and re-mounting yacht hardware.



STORAGE AND SERVICES

Techno Craft provide full storage facilities for yachts to store jet skis, tenders and other items. Our fleet of vehicles include fork lifts and a 10 ton lorry with crane for removal and transport of items.

Provision of stair towers, rolling towers, etc.



CONTACT

Techno Craft S.L.
Palma, Cartagena and the rest of Europe
+ 34 971 213 642
+ 34 639 086 129
+ 34 617 434 761
info@technocraftsl.com
www.technocraftsl.com



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.

lipida.com



"Hemos construido una buena relación con todos nuestros clientes, y nos van recomendando unos a otros" asegura Adam Bennett, fundador de Technocraft. / "We have built good relations with all our clients, who then recommend us to others", says Adam, Founder of Technocraft.

en ella son limpiados, pulidos y almacenados hasta que se termina la reforma y se reponen. Además, otra de las grandes ventajas de esta empresa es que es de las pocas que puede cubrir grandes yates dentro del agua. Technocraft ha trabajado en proyectos de toda Europa, y esto es gracias a que "hemos construido una buena relación con todos nuestros clientes, y nos van recomendando unos a otros" asegura Adam Bennett, fundador de Technocraft. Las oficinas que esta empresa posee en Mallorca, las podemos localizar en el Global Building en el astillero de STP donde dicen estar muy cómodos ya que "tenemos una estrecha relación de trabajo con STP y con las otras industrias de servicios que trabajan en el astillero". Además cuentan con el privilegio de tener más de 15.000 metros cuadrados de instalaciones de almacenamiento a tan solo 8 minutos de STP, teniendo así un fácil acceso a los materiales. De esta forma, también pueden ofrecer almacén a sus clientes. Dentro de este lugar de almacenamiento, Technocraft tiene también un gran departamento de instalaciones para complementar la cobertura y pintura de los yates que se dedica a limpiar y pulir todos los accesorios de la cubierta de los barcos, proporcionando así un servicio todavía más completo a sus clientes.

Technocraft hace años se estableció en Palma de Mallorca, algo de lo que están muy satisfechos ya que creen que la isla es el lugar de toda Europa con mayores facilidades para cubrir las demandas de los yates. Además, trabajar en un astillero con las condiciones de STP le permite a la empresa crecer al mismo ritmo que lo hace la industria náutica, que está en continuo aumento. Pero el éxito de Technocraft no reside únicamente en sus instalaciones y los servicios que ofrece, sino que detrás de estos hay un gran personal humano muy preparado.

scaffold towers of any size with wheels or stairs. Technocraft also covers luxury yachts, clients have included Lady Moura and A, and smaller boats, too. Before any refit or paint job, the company removes deck hardware, cleaning, polishing and storing it until the work is completed and then remounting it. What's more, another major advantage of this firm is that it is one of very few that can cover superyachts within the water.

Technocraft has worked on projects across Europe, thanks to "having built good relations with all our clients, who then recommend us to others", says Adam, Founder of Technocraft.

The company offices at STP are in the Global Building, where they are very comfortable because "we have a close working relation with STP and the other service companies operating in the yard".

The firm also boasts a 15,000m² warehouse just eight minutes away from STP, which provides easy access to materials and means they can also offer storage facilities to clients.

Within the warehouse, Technocraft also has a facility to clean and polish all deck fittings, providing an even more comprehensive service for its clients. Technocraft set up in Palma de Mallorca years ago, something they are very happy about as they believe the island is the place in Europe with the best facilities to cover superyacht demands. What's more, working in a yard such as STP helps the company grow at the same pace as the ever-expanding yachting industry.

But the success of Technocraft does not just lie in its facilities and services offered, but also in the highly-qualified workforce it boasts. The company is also renowned for its strict adherence to safety, health and environmental protection regulations.



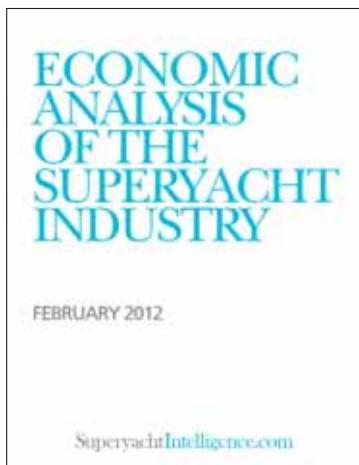
Cinco destinos, un rumbo

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 Portuaria de Balears



Superyates: 24 billones de euros a la economía mundial en 2010

SUPERYACHTS CONTRIBUTED 24 BILLION EUROS TO WORLD ECONOMY IN 2010

TEXTO: TF / FOTO: ARCHIVO GBC Comunicación

A MEDIADOS DE 2011, en el Foro Americano Superyacht se abordó la necesidad de elaborar un informe de impacto económico en la industria de los superyates. La Agencia de Inteligencia de Superyacht, una división del Grupo Superyacht, tomó la iniciativa de este proyecto.

El objetivo era analizar con claridad cada una de las aportaciones económicas que proporciona globalmente la industria de los superyates, examinar las cifras del empleo que genera, el gasto que se crea y la distribución de trabajo.

Este trabajo se llevó a cabo para demostrar la magnitud de las contribuciones individuales de las diferentes partes de la industria, en lugar de ofrecer una única cifra total del impacto económico a nivel mundial.

Además de llevar a cabo su propia investigación extensa, la Agencia de Inteligencia de Superyacht trabajó con las distintas asociaciones de la industria en distintos países para garantizar la precisión de las conclusiones, a través de colaboración y el intercambio de datos.

IN MID-2011, at the American Superyacht Forum, the need for an economic impact report on the superyacht industry became apparent. The Superyacht Intelligence Agency, a division of The Superyacht Group, duly took this project on.

The intention was to clearly break down the economic contributions of the superyacht industry, examining employment figures, yacht expenditure and job distribution.

The project was undertaken to show the individual contributions of the different parts of the industry, rather than producing just one total economic impact figure.

As well as undertaking their own extensive research, the Superyacht Intelligence Agency worked with the industry and country associations to ensure accuracy through collaboration and data sharing.

Whilst it is worth acknowledging that the same set of data used in the





El informe presenta a la industria de los superyates como generadora de riqueza y empleo en los países donde las distintas empresas están radicadas. / The report portrays the superyacht industry as a generator of wealth and employment in the nations where businesses are based.

Si bien vale la pena reconocer que el conjunto de los datos utilizados en el estudio pueden ser abordados e interpretados de diferentes maneras, la utilización de todos los recursos ha proporcionado estimaciones sólidas sobre el valor económico de la industria de los superyates.

El informe pretende además ser una herramienta para aquellos que buscan invertir en la industria de los superyates, proporcionando una plataforma para entender el valor real de cada sector y los ingresos potenciales que intervienen en la cadena de creación de riqueza.

Como la construcción, venta y explotación de grandes yates es una empresa verdaderamente global, el informe también espera descubrir la dinámica de cada país y su dependencia de ciertos sectores de la industria. Esto debería ayudar a entender algunos de los problemas que actualmente afectan a algunos países, y también señalar el camino hacia posibles soluciones para esos problemas. El informe presenta a la industria de los superyates como generadora de riqueza y empleo en los países donde las distintas empresas están radicadas.

CONCLUSIONES GENERALES

En líneas generales, las principales conclusiones del Informe son las siguientes:

report could be approached and interpreted in different ways, the utilisation of all the resources provided robust estimates of the superyacht industry's economic value.

The report also aimed to be a tool for those looking to invest in the superyacht industry, providing a platform to understand the real value of each sector and potential revenues involved in each.

As building, selling and operating superyachts is a truly global business, the report also hoped to uncover the dynamics of each country and their dependency on certain sectors of the industry. This should help understand some of the issues that are currently affecting some nations, and also point the way to possible solutions for those issues.

The report portrayed the superyacht industry as a generator of wealth and employment in the nations where businesses are based.

MAIN CONCLUSIONS

In short, the main conclusions of the report are:

- 1) The superyacht industry contributed 24 billion euros to the economy in 2010. Of this amount, 13.76bn euros were a direct contribution and 10.24bn an indirect contribution.
- 2) A total of 6,000 companies operate in the superyacht industry.

- 1) La industria de los superyates contribuyó con 24 billones de euros a la economía en el año 2010.
- De éstos 24 billones, 13,76 son en concepto de contribución directa y 10,24 en forma de contribución indirecta.
- 2) En la industria de los superyates operan un total de 6.000 empresas.
- 3) El volumen de salarios de trabajo generados anualmente por la industria de los superyates supera los 5,99 billones de euros. De los cuales, 4,37 billones se corresponden con puestos de trabajo en compañías radicadas en tierra, y 1,62 billones en salarios anuales para las tripulaciones.
- 4) Los puestos de trabajo en empresas radicadas en tierra oscila entre los 130.000 y los 150.000.
- 5) Diariamente el sector genera 100.000 contratos esporádicos eventuales.
- 6) Unas 33.000 personas trabajan en las tripulaciones de los barcos.
- 7) Proveedores y fabricantes de complementos de la industria de los superyates mueven el 40,8% del negocio a nivel mundial.

CONTRIBUCIONES A LA ECONOMÍA

Como se ha señalado en el punto de las conclusiones generales las contribuciones de la industria de los superyates a la economía son directas, indirectas e inducidas.

Las contribuciones directas enmarcan el valor total de los servicios consu-

- 3)Jobs created by the superyacht industry are worth 5.99 billion euros annually, of which 4.37bn corresponds to jobs in land-based companies, and 1.62bn to crew salaries.
- 4) There are between 130,000 and 150,000 land-based jobs in the industry.
- 5) There are up to 100,000 contractor/day-worker jobs.
- 6) Around 33,000 people work officially as crew on yachts.
- 7) Suppliers and manufacturers are the leading industry sector, with 40.8 per cent share of business worldwide.

CONTRIBUTIONS TO THE ECONOMY

As mentioned in the main conclusions above, the superyacht industry's contributions to the economy are direct, indirect and induced.

Direct contributions encompass the total value of services used: salaries generated by the construction of new-builds, yacht maintenance, the sale of second-hand yachts and the charter market.

Indirect contributions include the manufacture of components, industry-related services, crew placement, provisioning and also brokerage services. This type of contribution represents the activity of the supply chain required to produce direct contributions. It is actually a form of double contribution as what is sold in one sector of the industry is spent in the other and both are intrinsically linked. Considering the multinational nature of



Leading the way in Carbon Composite Technology

Workshop
Vial Polígono Son Llaut, S/N Nave 1
Par.54, Santa María, 07320
Palma de Mallorca

Head Office
STP Ship Yard, Muelle Viejo
Edificio Espigón Exterior, Oficina 7
07012, Palma de Mallorca

Tel. (+34) 971 254 181
Email. info@bmcomposites.com
www.bmcomposites.com

midos: salarios generados por la construcción de nuevos yates, el mantenimiento de los yates, la venta de barcos de segunda mano y el mercado chárter de yates. Las contribuciones indirectas abarcan la fabricación de componentes, los servicios asociados con esta industria, la provisión de tripulaciones y suministros y también los servicios de broker. Este tipo de contribución representa la actividad de la cadena de suministros requerida para producir contribuciones directas. De hecho esta es una forma de doble aportación ya que lo que se expende en un sector de la industria se gasta en el otro y ambos están intrínsecamente relacionados.

Considerando la naturaleza multinacional de esta industria puede afirmarse que es bastante común que los ingresos de un sector se generen en un país, mientras que el gasto derivado en otro sector se produzca en otro.

Finalmente, por contribución inducida se entiende aquella riqueza que produce el gasto generado por la masa laboral de la industria de los superyates en otros subsectores económicos, creando de esta manera más actividad económica y más puestos de trabajo.

LA INDUSTRIA AL DETALLE

La agencia de inteligencia de Superyachts define a un superyate como una embarcación con una eslora superior a los 30 metros. Con referencia a la distribución global (flota y constructores), el mundo está dividido en tres categorías: América, Europa y el resto del Mundo.

La flota de superyates ha crecido de forma sostenida a lo largo de los años. En la década de 2000 y 2010, alrededor de 100 yates fueron construidos anualmente, siendo el crecimiento de estos diez años del 77%.

Particularmente importante fue el crecimiento registrado entre 2006 y 2010 con más de 1.000 yates construidos en estos cinco años. Esta aceleración del crecimiento fue en respuesta al aumento de la demanda de superyates y a la expansión de la industria para atender esa demanda.

En el mes de febrero de 2012 un total de 415 superyates estaban siendo construidos en los astilleros de todo el mundo. La media de eslora era de 45,5 metros en su mayoría barcos a motor. La curva evolutiva de la fabricación de yates mostró en 2009 un pico de 587 barcos construidos, cifra que ha ido reduciéndose hasta los 415 de febrero de 2012, a causa de la crisis económica mundial.

A pesar de ello esta industria sigue en cifras positivas de crecimiento anuales, de manera que el impacto de la industria de los superyates sobre la economía global sigue incrementándose.

CONSTRUCCIÓN, ESLORA Y DESTINO

La construcción de superyates se realiza predominantemente en astilleros de Europa (69%), seguidos de América (21%) y el resto del mundo (10%). La mayor parte de la flota (79%) son barcos a motor. Esta tendencia se mantiene con los años e incluso llega a cotas del 90%, a pesar de que el muestreo se invierte con respecto a los astilleros del resto del mundo

this industry, it is fairly common that revenue from one sector is created in one country, whilst expenditure from another sector happens in another country.

Finally, induced contribution is considered the wealth that the spending generated by the superyacht industry workforce in other sub-sectors produces, thus creating more economic activity and more jobs.

THE INDUSTRY IN DETAIL

The Superyacht Intelligence Agency defines a superyacht as a vessel over 30 metres LOA. With regard to global distribution (fleet and builders), the world is divided into three categories: the US, Europe and the Rest of the World (RoW).

The superyacht fleet has grown steadily in recent years. In the 2000-2010 decade, around 100 yachts were built each year, with growth for these ten years being 77%. Especially important was the growth between 2006 and 2010, with over 1,000 superyachts being constructed in this period. This boom was the response to the increase in demand for superyachts and the industry's expansion to attend this demand. In February 2012, a total of 415 superyachts were under construction in shipyards around the world. The average length was 45.5 metres and the majority were motor yachts. The growth curve of superyacht construction reached a peak in 2009 of 587 vessels built, a figure which gradually dropped to 415 by February 2012, due to the world economic crisis.

Despite this, the industry is still recording positive annual growth, so the impact of the superyacht industry on the global economy will continue to rise.

CONSTRUCTION, LENGTH AND END USE

Superyacht construction takes place predominantly in European shipyards (69%), followed by the US (21%) and the RoW (10%). The majority of the fleet (79%) are motor yachts. This trend remains steady with the years and even hits peaks of 90%, even though it is the reverse in the rest of the world, where more sailing yachts are built than motor yachts.

69.9% of the fleet measure between 30 and 39 metres, whilst 23% are between 40 and 49 metres, 10% have an LOA between 50 and 69 metres and a small percentage are 70-metre-plus.

Most new-builds are not usually released into the market, with only 20% earmarked for sale, whilst the rest are usually commission builds, many of them being destined to the charter business, which is very important from the viewpoint of global economic impact, not just for the business it creates but also for the impact of tourism-related spending that the charter market has on destinations visited.



Esta industria sigue en cifras positivas de crecimiento anual, pese a la crisis que afecta a las economías globales. / The industry is still recording positive annual growth, despite the crisis affecting global economies.

donde se construyen más barcos a vela que barcos a motor.

El 69,9% de la flota tiene eslora entre los 30 y los 39 metros, mientras que el 23% tiene eslora entre 40 y 49 metros, un 10% con eslora entre 50 y 69 metros y un pequeño porcentaje con esloras superiores a los 70 metros. La mayoría de la flota construida no sale usualmente al mercado,

HOME PORT

A survey of 2,735 yachts shows that 48% of the fleet have their home port in Europe, 40% in the US and 12% in the rest of the world. According to the report, yachts spend 21.5 weeks a year berthed at port, whilst the rest of the time they are cruising, which is an opportunity for the marinas

sólo un 20% está destinada a la venta, mientras que el resto suelen ser fabricados por encargo, muchos de ellos destinados al negocio de los chárter, lo que es muy importante desde el punto de vista del impacto económico global, no sólo por el negocio que se genera directamente sino por la repercusión del gasto turístico que tiene el mercado chárter sobre las regiones que se visitan.

PUERTO BASE

Una muestra realizada sobre 2.735 yates muestra que un 48% de la flota tiene registros de puerto base en Europa, un 40% está radicado en América y un 12% en el resto del mundo. De acuerdo con el estudio, 21,5 semanas al año los yates permanecen en puerto mientras que el resto del tiempo lo gastan en cruceros, lo que significa una oportunidad para las marinas y puertos deportivos que traten de atraerlos.

that try to attract them.

Most yachts spend their cruising time in the Mediterranean, an average of 70% of the total time, although the trend is to shy away from the traditionally more popular areas and venture towards new destinations.

DISTRIBUTION OF THE INDUSTRY

The superyacht industry is made up of a total of 6,000 companies around the world, although this figure only includes companies whose volume of business dedicated to the superyacht industry is 75% or above.

The companies fall into the following categories:

Banks, finance houses, tax agents: companies related to yacht financing, the sale of used yachts and tax management for yachts.

Brokers and maintenance companies: companies whose main activity is chartering, yacht brokerage or maintenance.



Un 48% de la flota tiene registros de puerto base en Europa, un 40% está radicado en América y un 12% en el resto del mundo. / 48% of the fleet have their home port in Europe, 40% in the US and 12% in the rest of the world.



solmallorca.com
INMOBILIARIA



ESTATE AGENT

www.pollencaproperties-sol.co.uk
www.solmallorca.com

Via Pollentia, 17 · POLLÈNC
pollensa@solmallorca.com
T/F (0034) 971 53 50 45

Juan XXIII, 94 · PORT DE POLLÈNC
puertopollensa@solmallorca.com
T/F (0034) 971 86 57 67

La mayoría de los barcos hacen sus viajes de crucero en el Mediterráneo, con una media del 70% de su tiempo, aunque la tendencia es abandonar las zonas más demandadas a nivel popular, aventurándose en la navegación por otros lugares.

DISTRIBUCIÓN DEL SECTOR

La industria de superyates aglutina un total de 6.000 empresas alrededor del mundo, considerando que en esa cifra sólo quedan incluidas aquellas empresas cuyo 75% del volumen de negocio esté dedicado a la industria del superyate. Básicamente, las compañías están relacionadas con:

Bancos, financieras, gestoras de impuestos: empresas relacionadas con la financiación de yates, la adquisición de yates de segunda mano y la gestión de impuestos para los yates.

Brokers y empresas de mantenimiento: Empresas cuya principal actividad sea el chárter, la venta o el mantenimiento de los yates.

Consultoras que proveen servicios de asesoramiento directamente a los yates, las compañías o los clientes.

Diseño: Empresas cuya principal actividad es el diseño en arquitectura naval de los yates.

Seguros: Compañías que proveen servicios a la industria del superyate.

Servicios legales: Coberturas legales de despachos profesionales.

Marinas que prestan servicios a los superyates.

Astilleros que construyen únicamente nuevos yates.

Astilleros y varaderos que construyen y mantienen yates.

Proveedores y fabricantes de suministros para la industria del superyate.

EL GASTO GENERADO

El gasto general generado por un superyate puede ser desglosado en tres categorías: salarios de la tripulación, amarre y viajes de crucero (incluyendo combustible, comida, bebida y equipamiento).

La mayor fuente de ingresos de Marinas y Puertos deportivos de todo el mundo sobre las cuotas de amarre que pagan los superyates, dependiendo de tamaños de los barcos, temporada, localización y el tipo de marina o de amarre. La mayoría de los barcos que fueron objeto de estudio permanecieron únicamente uno o dos días en el mismo puerto cuando realizan cruceros.

Asimismo el estudio muestra que la mayoría de yates emplean 11 semanas al año en labores de mantenimiento o arreglos, mientras que 20,5 semanas están amarrados en su puerto base. Otras 11 semanas se utilizan para realizar chárter o cruceros del propietario. Estos datos señalan que la mayoría de yates tienen un potencial de 9,5 semanas al año para pasarlo en marinas o puertos deportivos que no son su puerto base habitual, lo que multiplicado por una flota de 4.406 superyates ofrece la cifra de 275.000 días de amarres potenciales fuera de su puerto base, lo que representa un impacto económico importantísimo para Marinas y Puertos deportivos pero también para las economías regionales.





La industria de superyates aglutina un total de 6.000 empresas alrededor del mundo. En esa cifra sólo quedan incluidas aquellas empresas cuyo 75% del volumen de negocio esté dedicado a la industria del superyate. / The superyacht industry is made up of a total of 6,000 companies around the world, although this figure only includes companies whose volume of business dedicated to the superyacht industry is 75% or above.



Consultants: providing consulting services directly to yachts, companies or clients.

Design: companies whose main activity is yacht design or naval architecture.

Insurance: firms providing services to the superyacht industry.

Legal services: law firms proving legal services.

Shipyards: with superyacht facilities.

Shipyards: which solely build new yachts.

Shipyards and repair yards: which build and refit/repair yachts.

Suppliers and manufacturers of supplies for the superyacht industry.

EXPENDITURE

Superyacht expenditure can be broken down into three categories: crew salaries, berthing, and cruising (including fuel, food, drinks and equipment).

The largest revenue stream for marinas around the world comes from the berthing rates paid by superyachts, depending on the size of the boat, season, location and the type of marina or berth. Most of the yachts surveyed only stay one or two days in the same port when they're cruising.

What's more, the report reveals that most yachts undergo maintenance or repairs for 11 weeks a year, whilst for 20.5 weeks they are moored at their home port. Charters or cruises with the owner aboard take up a further 11 weeks. These figures show that the majority of yachts could potentially spend 9.5 weeks a year at marinas which aren't their home port, which multiplied by a fleet of 4,406 superyachts gives a total of 275,000 days of potential berthing outside the home port, which represents a huge economic impact for marinas and also local economies.

Superyacht Cup 2012

Maria Cattiva se alzó con la victoria

MARIA CATTIVA CROWNED WINNER OF SUPERYACHT CUP

TEXTO: GBC Comunicación / FOTOS: SUPERYACHTS CUP

TRECE YATES DE GRAN ESLORA han participado este año en la XVI edición de la regata Superyacht Cup, que en esta XVI edición se reparte en dos lugares de competición distintos: la capital balear y la localidad inglesa de Cowes en la isla de Wight. La segunda regata que este año se celebra de forma excepcional en aguas británicas será del 22 al 25 de julio con motivo de los Juegos Olímpicos de Londres y en ella participarán otras 14 embarcaciones. Entre los megayates que han acudido este mes de junio a Palma para participar en la competición figuran el ganador del año pasado, "Drumfire", de 24 metros de eslora; el ganador de la edición de 2010, "Scorpione dei Mari", de 29 metros; o el "Fidelis", nuevo en esta competición y que con sus 53 metros de eslora es la embarcación de mayor tamaño. Tras tres días de regata, la tripulación del Royal Huisman de 40 metros "María Cattiva" se alzó con la victoria en la clasificación general. El segundo clasificado fue Atalant, un barco electrónico, y en tercer lugar, el

THIRTEEN SUPERYACHTS TOOK PART in the 16th edition of the Superyacht Cup, which this year was held in two different locations, here in Palma and also in Cowes on the Isle of Wight. Regatta number two in British waters was held between 22nd and 25th July to coincide with the London Olympics and featured a further eleven sailing yachts. Amongst the superyachts that gathered in Palma in June to take part in the regatta were last year's winner, the 24-metre Drumfire; the 2010 champion, the 29-metre Scorpione dei Mari, and Fidelis, which at 53 metres was the largest yacht competing. After three days' racing, the crew of the 40-metre Royal Huisman Maria Cattiva romped home victorious in the overall classification. In second place was Atalante with Highland Breeze in third. At the prize-giving ceremony, the owner María Cattiva Edwin Rijsterborgh and his crew were awarded the "Big Ben Cleat" and thanked their fellow



Highland Breeze. En la ceremonia de entrega de premios y trofeos, el armador del "María Cattiva" y su equipo fueron galardonados con la codiciada "Cornamus Bent Big". El propio Edwin Rijsterborgh agradeció a sus compañeros competidores durante una semana fantástica prometiendo volver el próximo año para defender su título.

La carrera final del sábado (último día de regatas) se retrasó debido a un cambio completo en la dirección del viento a partir de un norte a la dirección sur. La flota finalmente cruzó la línea, como en el inicio de la secuencia escalonada, justo antes de 14:00.

Ambas clases se dirigieron contra el viento a la primera marca en el centro de la bahía, después de lo cual los barcos más rápidos de la clase 1, también tuvieron que completar un tramo de alcance extra antes de reunirse con la flota de la clase 2 en el tramo final, a favor del viento hasta el final. La brisa alcanzó un máximo de 17 nudos, pero se mantuvo constante

La tripulación del Royal Huisman de 40 metros "María Cattiva" se alzó con la victoria en la clasificación general. / The crew of the 40-metre Royal Huisman Maria Cattiva romped home victorious in the overall classification.

competitors for a fantastic week, promising to return next year to defend their title.

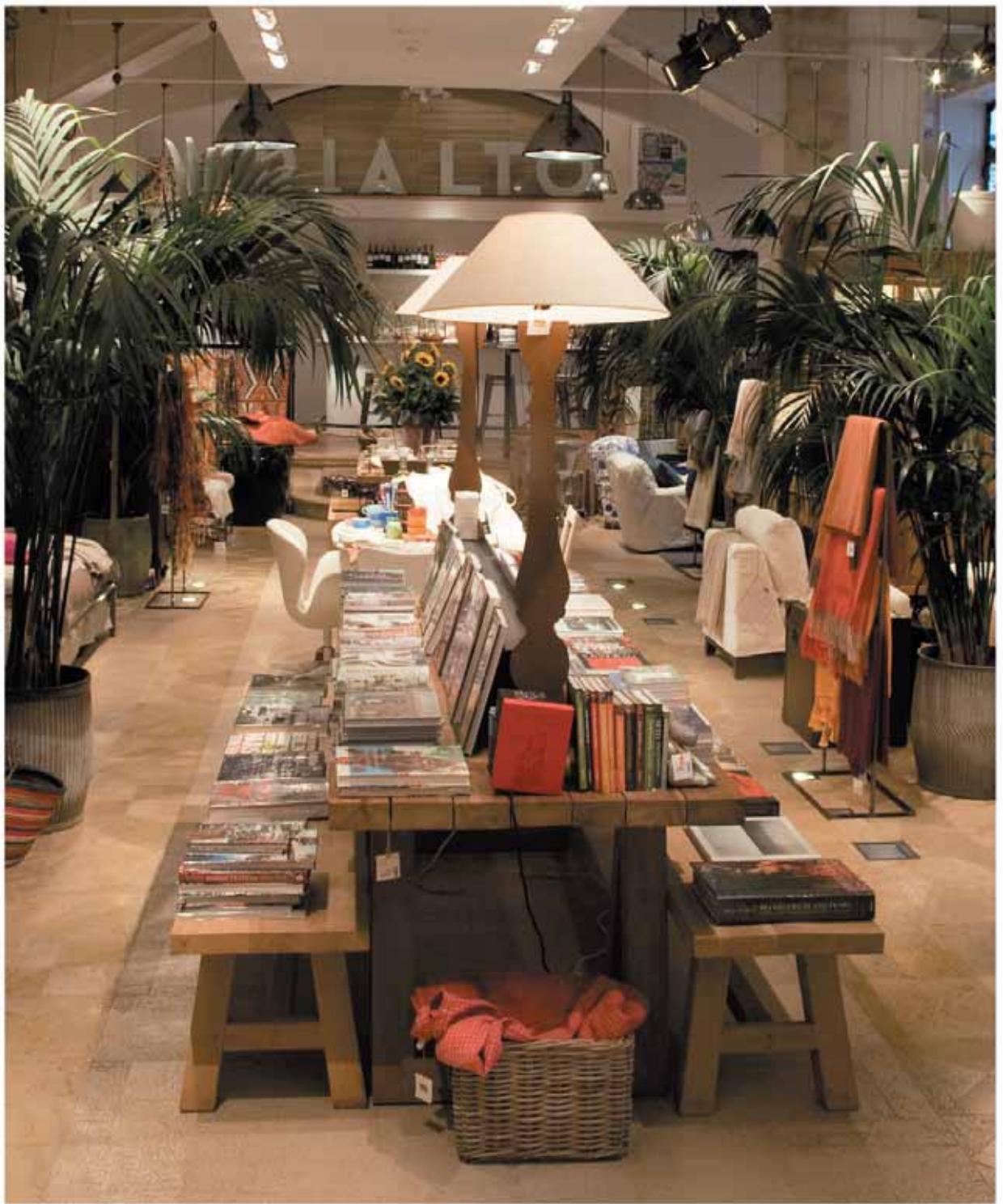
The final race of the event on Saturday was delayed to a complete shift in wind direction from a northerly to southerly direction. The fleet finally crossed the line as the staggered start sequence commenced just before 1400. Both classes headed upwind to the first mark in the centre of the bay, after which the faster boats in Class 1 also had to complete an extra reaching leg before rejoining the Class 2 fleet on the final downwind leg to the finish. The breeze peaked at 17 knots but remained consistent at around 12-14 knots.



En tierra reinaba un gran ambiente de regata. / Shoreside there was a great regatta atmosphere.

alrededor de 12-14 nudos. Fue ganador de esta regata el "María Cattiva" que mantenía su posición para cruzar la línea primero seguido de "Atalante" y el "Highland Breeze". David Glenn, editor de la revista

It was regatta winner Maria Cattiva who held her position to cross the line first, followed by Atalante and Highland Breeze. David Glenn, Editor of Yachting World magazine, was also sailing aboard This is Us, finishing 3rd in



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.



Yachting World también estaba navegando a bordo terminando 3º en la clase y 6º general de la regata.

"A pesar de una flota más pequeña es comprensible este año, SYC Palma fue tan agradable como siempre y las condiciones de navegación perfectas. Los propietarios y tripulantes disfrutaron de esta regata, porque las condiciones en tierra y en el mar fueron perfectas para el disfrute de todos. Muchos armadores expresaron su deseo de volver el año que viene, y también en los próximos años, algunas de ellos con planes firmes con respecto a yates nuevos y más grandes."

El evento se cerró con la espectacular entrega de premios en la terraza del Museo Es Baluard con vistas a la bahía de Palma. En el acto de entregó un cheque de 6.000 euros a la caridad de eventos de larga data Joves Navegantes que están celebrando su XX aniversario este año.

Caras de gran satisfacción al recibir los premios y galardones. / Joyful faces on receiving the awards and trophies.

class and 6th overall for the regatta.

"Despite an understandably smaller fleet this year, SYC Palma was as enjoyable as ever and blessed with near perfect sailing conditions. Owners and crew warm to this regatta because the conditions ashore and afloat are conducive to enjoyment for all. What I was particularly keen to hear was owners expressing their desire not only to return next year but in years to come, some with firm plans for new and larger yachts", said Glenn.

The event closed with the spectacular prize-giving ceremony on the terrace of the Es Baluard Museum overlooking the bay of Palma. The event also presented a cheque of 6,000 euros to the long-running event charity Joves

Los invitados disfrutaron de la comida local y música en vivo, y una puesta del sol inigualable.

PRÓXIMA CITA EN COWES

Para algunos, sin embargo, la temporada de carreras continúa mientras se preparan para la Copa de la Superyacht primera Cowes, que se celebrará 22-25 de julio en el Reino Unido que se celebra este año como una celebración de los Juegos Olímpicos de Londres 2012. En la actualidad una flota de 13 personas se espera que en Cowes incluido el 62m Holanda Jachtbouw Athos y el 55m Dykstra / Pendennis Adela, ambos competidores en la Copa de Palma Superyacht 2011. SAR La Reina y el Duque de Edimburgo también visitará Cowes el 25 de julio con un desfile previsto de la vela por la flota de Superyacht Cup.

RESULTADOS

Clase 1 - 1. Highland Breeze; 2. Firefly; 3. Saudade; 4. Scorpione dei Mare
 5. Ganesha; 6. Ivanka.
Clase 2 - 1. María Cattiva; 2. Atalante; 3. Ítaca; 4. Fuego Graneado
 5. This Is Us; 6. Reesle.

RESULTADOS GENERALES

Ganador Absoluto - 1. María Cattiva; 2. Atalante; 3. Highland Breeze.
Ganador de la Clase 1 - Highland Breeze.
Ganador de la Clase 2 - María Cattiva.
Yachting World Performance - Ivanka.
RCNP Premio Náutica - Saudade.
Premio Hoek - Atalante.
Mejor Disfraz - Ivanka.

Navegantes who are celebrating their 20th anniversary this year. Guests enjoyed a magnificent spread of local food and live music to the backdrop of a breathtaking sunset.

NEXT STOP COWES

For some, however, the racing season continued as they prepared for the first Superyacht Cup Cowes which took place between 22nd and 25th July in the UK, held this year as a celebration of the London 2012 Olympics. An eleven-strong fleet competed in Cowes, including the 62-metre Holland Jachtbouw Athos and the 55-metre Dykstra/Pendennis Adela, both competitors in the Palma Superyacht Cup 2011. HRH The Queen and the Duke of Edinburgh also visited Cowes on 25th July with a parade of sail by the Superyacht Cup fleet.

RESULTS

Class 1 - 1. Highland Breeze; 2. Firefly; 3. Saudade; 4. Scorpione dei Mare;
 5. Ganesha; 6. Ivanka.
Class 2 - 1. Maria Cattiva; 2. Atalante; 3. Itaca; 4. Fuego Graneado;
 5. This Is Us; 6. Reesle.

OVERALL RESULTS

Overall Winner - 1st María Cattiva; 2nd Atalante; 3rd Highland Breeze.
Winner Class 1 - Highland Breeze.
Winner Class 2 - Maria Cattiva.
Yachting World Performance - Ivanka.
RCNP Seafarers Award - Saudade.
Hoek Award - Atalante.
Best Fancy Dress - Ivanka.



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

PORTCALL YACHT & SHIP AGENTS

Alpha4U.com



Europa Warm'Up

La regata concluyó en La Rochelle con todos los objetivos cumplidos

EUROPA WARM'UP ENDS IN LA ROCHELLE EXCEEDING ALL TARGETS

TEXTO: JOHN WILLIAMS / FOTOS: ARCHIVO WARM'UP



Con la ceremonia de entrega de premios celebrada el 8 de junio en el puerto de La Rochelle, finalizó la primera edición de la Europa Warm'Up. El podio lo ocuparon el PRB de Vincent Riou, el MACIF de François Gabart y el Banque Populaire de Armel Le Cleac'h. Y más allá de lo estrictamente deportivo los protagonistas destacaron el éxito organizativo y el formato de esta regata que tras este buen debut, se suma al calendario de competiciones oceánicas de la Clase IMOCA.

LA EUROPA WARM'UP nació tras una rápida reacción de la IMOCA y la FNOB a la paralización de la Istanbul Europa Race, y en esta primera edición ha conseguido con creces cumplir los objetivos depositados en la que vino a denominarse popularmente "Vuelta a Europa".

El valor deportivo de la regata radica fundamentalmente en su formato, con una primera etapa mediterránea con tripulación y un segundo tramo, atlántico y de altura, en la modalidad de solitario o doble, en función de la situación de la prueba en el calendario.

Los años en los que la regata coincide con la Vendée Globe es en solitario; y los que coincide con la Barcelona World Race, en doble. De este modo, el calendario de la Clase IMOCA complementa sus dos grandes pilares, las dos vueltas al mundo, y cuenta luego con, por lo menos, tres travesías en el Atlántico.

El éxito de esta primera edición de la Europa Warm'Up radica precisamente en el formato y en el calendario. La regata se ha constituido como un auténtico "calentamiento" para la Vendée Globe y, de hecho ha sido mucho más que un entrenamiento.

Los equipos se han empleado a fondo llevando los barcos al máximo, han protagonizado llegadas excepcionalmente apretadas y han navegado a velocidades que en la segunda etapa han rozado el récord de distancia navegada en 24 horas en monocasco en solitario.

La satisfacción de los patrones se ha evidenciado tanto en Cascais como en La Rochelle: la primera etapa, con el tramo mediterráneo de Barcelona a Gibraltar, el paso del Estrecho y finalmente la remontada de la costa portuguesa ha permitido a los equipos realizar todo tipo de maniobras y realizar ajustes impensables en solitario o en doble. Como han manifestado todos los patrones, ha sido un formato de trabajo que ha permitido a los equipos de tierra comprender las necesidades de los navegantes en solitario y en doble y éstos han podido estudiar más fondo las características de sus barcos. El segundo tramo ha permitido a los regatistas medirse en competición y en condiciones muy similares a las que tendrán en la próxima vuelta al mundo en solitario.

EL CASO ACCIONA

A los objetivos alcanzados en la regata hay que sumar el de un barco en particular. El ACCIONA 100% EcoPowered es el primer barco de alta competición oceánica que completa una regata de altura sin consumir un solo litro de combustible fósil. Y es allí, en el reto de I+D+I del proyecto donde hay que valorar esta llegada tras casi nueve días de navegación en solitario sin dar muestras de una sola incidencia en la recarga de las baterías. Lo que abre el camino a que en el futuro la mayoría o todos los barcos de este programa se decanten por soluciones a nivel energético como las que incorpora el ACCIONA 100% EcoPowered.

El ACCIONA100% EcoPowered es el último de los monocascos IMOCA Open 60 construido y el primero que no tiene sistemas de energía fósil.

THE PRIZE-GIVING CEREMONY held on 8th June in La Rochelle brought the first edition of the Europa Warm'Up to a close. The top three yachts were PRB, skippered by Vincent Riou, MACIF, led by François Gabart and Banque Populaire, with Armel Le Cléac'h at the helm. Not only was it a sporting success, but the successful format of this newly-launched regatta will now be a mainstay in the IMOCA Class ocean-racing calendar.

The idea for the Europa Warm'Up regatta came after the IMOCA and the FNOB (Barcelona Foundation for Ocean Sailing) reacted quickly to the uncertain future of the Istanbul Europa Race, and this year's first edition has far exceeded all targets set.

The main feature of this regatta lies basically in its format, with an initial crewed Mediterranean leg and then a second Atlantic open-sea leg, either single-handed or double-handed depending on the year.

When the regatta coincides with the Vendée Globe, it is single-handed, whilst in the years it coincides with the Barcelona World Race, it is double-handed. This way, the IMOCA Class calendar complements its twin peaks, the two round-the-world races, and additionally boasts at least three Atlantic crossings. The success of the first Europa Warm'Up centres around its format and timing. The regatta proved to be a true warm-up for the Vendée Globe and actually much more than a racing test. The teams pushed their boats to the max, fought it out in extremely tight finishes and sailed at speeds which in the second leg neared the record for distance covered in twenty-four hours in a single-handed monohull.

The skippers' satisfaction was clear both in Cascais and in La Rochelle: the first leg, with the Mediterranean stage from Barcelona to Gibraltar, the sail through the Strait of Gibraltar and finally the race up the Portuguese coast, allowed the teams to perform a whole range of manoeuvres and trimming unimaginable either single- or double-handedly. As all the skippers vouched, this was a format that let land-based teams understand the needs of solo and double-handed crews and analyse the characteristics of their boats. The second leg was the perfect opportunity for the competitors to measure their performance in conditions very similar to those they will experience during the next single-handed round-the-world race.

THE ACCIONA BOAT

The targets set by the regatta were further boosted by one boat in particular. The ACCIONA 100% EcoPowered is the first ocean-racing yacht to have completed an open-water race without using any fossil fuels whatsoever. True proof of the R&D goal achieved by this project was the completion of the course after almost nine days at sea single-handed without any need to recharge batteries. This opens the path for most or all of the yachts in this race to opt for zero-emission solutions such as those sported by the ACCIONA 100% EcoPowered. The ACCIONA100% EcoPowered is the most recent IMOCA Open 60 monohull built and the

*Vistas reales / Real views

Fridays and Saturdays - Viernes y Sábados
23.30h - 06.00h

Plaza del Vapor s/n. Sta. Catalina
Palma de Mallorca

www.facebook.com/lunitamallorca
www.lunitamallorca.com



The Oyster Group's new office is open for business at the STP Shipyard, Palma. Providing full service and guardianship facilities to Oyster owners, along with specialist advice for Superyacht and Classic yacht refit and repair, Brokerage and Charter, our dedicated team in Palma looks forward to welcoming you.

For more details please call +34 871 703 620 or email us at palma@oysteryachts.com

SAIL | BROKERAGE | CHARTER | REFIT

www.oysteryachts.com

O Y S T E R



Sus innovaciones y equipamiento le permiten operar sin consumir combustibles fósiles: tiene generadores eólicos, paneles solares e hidrogeneradores. / Her innovative features and equipment require no fossil fuels for power; instead she is fitted with wind turbine generators, solar panels and hydro-generators.

Oficialmente presentado a finales de octubre de 2011 es un diseño del equipo de Owen Clarke y ha sido construido por Southern Ocean Marine en Nueva Zelanda. A bordo de este barco la energía es cien por ciento verde. Sus innovaciones y equipamiento permiten operar sin consumir combustibles fósiles: tiene generadores eólicos, paneles solares e hidrogeneradores. "El barco es una máquina impresionante, y lo que funciona tan bien hasta el punto que ni me acuerdo de mirarlo es todo el sistema EcoPowered y el I+D incorporado en este proyecto. En ninguna de las dos etapas me he tenido que preocupar de las baterías y su estado, todo funciona al 100%", la declaración de Bubi Sansó ratifica el éxito del proyecto vanguardista. Para el patrón mallorquín la participación en esta regata ha sido clave en el proceso de puesta a punto de su barco para tenerlo al cien por cien de cara a la próxima Vendée Globe: "Nos quedan ahora cinco meses de trabajo para ir mejorando puntos débiles e ir repasando la lista de revisiones que hemos hecho con mi equipo. Ahora empieza la auténtica cuenta atrás para la Vendée Globe".

CLASIFICACIÓN FINAL

1. PRB, Vincent Riou: 12 puntos.
2. MACIF, François Gabart: 12 puntos.
3. Banque Populaire, Armel Le Cléac'h: 9 puntos.
4. Virbac Paprec 3, Jean-Pierre Dick: 9 puntos.
5. Cheminées Poujoulat, Bernard Stamm: 7 puntos.
6. ACCIONA 100% EcoPowered, Javier Sansó: 4 puntos.
7. Groupe Bel, Kito de Pavant: 4 puntos.

first to have no fossil-energy systems. Officially launched in late October 2011, she was designed by Owen Clarke Design and built by Southern Ocean Marine in New Zealand. Energy on board this boat is 100% green. Her innovative features and equipment require no fossil fuels for power, instead she is fitted with wind turbine generators, solar panels and hydro-generators.

"The boat is an impressive machine, and what works so well that I often forget about is the entire EcoPowered system and the R&D incorporated in this project. In neither of the two legs did I have to worry about the batteries or how they were operating, everything was working perfectly", said Bubi Sansó about the success of the cutting-edge vessel.

For the Mallorcan skipper, taking part in this race was essential in preparing his boat to be fully ready for the next Vendée Globe. "We've now got five months to work towards improving any weak points and going over the checklist we've made with my team. Now the real countdown to the Vendée Globe starts", he explained.

FINAL RESULTS

1. PRB, Vincent Riou: 12 points.
2. MACIF, François Gabart: 12 points.
3. Banque Populaire, Armel Le Cléac'h: 9 points.
4. Virbac Paprec 3, Jean-Pierre Dick: 9 points.
5. Cheminées Poujoulat, Bernard Stamm: 7 points.
6. ACCIONA 100% EcoPowered, Javier Sansó: 4 points.
7. Groupe Bel, Kito de Pavant: 4 points.

MARINE UPHOLSTERY SPECIALISTS

UNIVERSAL NAUTIC

SUPERYACHT FURNISHING SERVICES

Upholstery



Covers



Carpets



Auto/Aero



C/. Illes Balears, 36^A
Polígono Son Bugaderes
Santa Ponsa
Palma de Mallorca

Tel: +34 971 69 10 43
Mobiles: +34 676 040 111 - +34 629 244 022
info@universalnautic.com
www.universalnautic.com

Oficina 4, RS Global
Edificio Espigón Ext.
Muelle Viejo
07012 Palma de Mallorca

ROLLING STOCK GROUP



Rolling Stock



Rolling Stock Group | Tel: +34 971 213 305 | info@rollingstock.es

RS Global Building, STP Shipyard, Palma de Mallorca

www.rollingstock.es



Jordi Calafat, (Mallorca, 1968) táctico del "AudiAll4One" vencedor de la Copa del Rey 2012, es el regatista mallorquín con mejor palmarés de la historia. A lo largo de su carrera ha ganado cuatro medallas en el Campeonato del Mundo de vela en la clase 470, destacando la de Oro conseguida en las Olimpiadas de Barcelona en el año 1992, el Oro en el Campeonato del Mundo del 93, y el Oro en la clase Optimist del año 1983. A bordo del "Alinghi" formó parte de la tripulación ganadora de la Copa América 2007 y su meta es conseguir el "triplete", añadiendo a su historial deportivo una victoria en la Volvo Ocean Race.

Jordi Calafat, el regatista mallorquín con mejor palmarés de la historia

“Todavía me falta un trofeo por ganar que es la Volvo Ocean Race”

“THERE'S STILL ONE TROPHY I WANT TO WIN AND THAT'S THE VOLVO OCEAN RACE”

TEXTO: JUAN A. FUSTER / FOTOS: TEAM TELEFÓNICA

SÍ, TODAVÍA ME FALTA UN TROFEO por ganar que es la Volvo Ocean Race. Hay tres títulos que son las Olimpiadas, la Volvo y la Copa América que son la Triple Corona. Tengo la espina clavada de la Volvo Ocean Race. Van pasando los años y en las dos últimas ediciones no lo hemos conseguido. Espero tener una nueva oportunidad para conquistarla”.

P: Precisamente, de la accidentada Volvo 2012 a bordo del “Team Telefónica” pasaste a correr la Copa del Rey como táctico del “AudiAll4One”.

R: “La verdad es que todo ha sido un poco precipitado. El sábado acabamos la Volvo y el lunes empecé a navegar en este barco”.

P: ¿Estabas navegando en la Volvo y ya sabías que correrías la Copa? ¿Cómo funciona esto?

R: “Bueno... este es un mundo muy competitivo. Es un trabajo especializado como cualquier otro. Es como el que va a la oficina cada día. Tal como están las cosas, tienes que espabilas. El mundo de la competición de vela no esca-

JORDI CALAFAT (MALLORCA, 1968), tactician on the 2012 Copa del Rey winner AudiAll4One, is the most decorated Mallorcan sailor of all time. During his career, he has won four medals in the 470 World Championships, plus golds in the 1992 Barcelona Olympics, the 1993 World Championships and the 1983 Optimist Championships. He formed part of the 2007 America's Cup winning crew on board Alinghi and his goal is to achieve the 'triple', adding a victory in the Volvo Ocean Race to his achievements.

“There's still one trophy I want to win and that's the Volvo Ocean Race. There are three titles – the Olympics, the Volvo and the America's Cup – that make up the Triple Crown. The Volvo Ocean Race is a thorn in my side. The years are passing by and in the last two editions we haven't been successful. I hope to get another chance to have a stab at it”.

Q: You went straight from the eventful 2012 Volvo on board Team Telefónica to being tactician on AudiAll4One, didn't you?

pa de la crisis. Hace años, siendo competitivo, podías regatear 150 días al año. Hoy, para llegar a esa cifra, tienes que correr una regata como la Volvo".

P: ¿Habías navegado alguna vez en el "AudiAll4One".

R: "No. Tenía referencias y no eran muy positivas. El año pasado no consiguió buenos resultados. Los del "Matador" tenían uno igual y lo vendieron. En principio no era el barco más competitivo de la flota. Pero, ya ves (...) Le hicimos unas mejoras y conseguimos un buen trabajo en equipo"

P: Barco poco competitivo, pero con una tripulación de lujo...

R: "Lo cierto es que la tripulación ha sido muy buena. El patrón Jochen Schumann ha ganado dos veces la Copa América, el navegante Boris Hermann es un regatista de leyenda, (...) , en fin, una gran tripulación con la que, gracias al esfuerzo de todos, conseguimos la victoria".

P: Schumann ha dicho que lo importante es que "hemos hecho feliz a Jordi".

R: "Son formas de hablar que agradezco. Con Schumann siempre he mantenido muy buena sintonía. La Copa América la gané con él. Con referencia a la Copa del Rey, la verdad es que la he corrido en veinte ocasiones. Había quedado muchas veces segundo y por fin he podido ganar. Siempre te gusta ganar, pero esta regata es para mí más especial porque corres en casa. Antes de partir, en la última jornada, les dije a la tripulación que no servía de nada acabar terceros y que sólo nos valía ganar. Es cierto que navegamos muy bien toda la semana. A pesar de tener un barco que no era muy rápido, supimos sacarle el máximo rendimiento. Supimos aprovechar los errores de los rivales para ganar la última manga, la decisiva".

P: Y después de la Copa del Rey ¿qué te espera?

R: "Lo próximo es competir en unas cuantas regatas que tengo programadas por el mundo hasta el mes de octubre. Hasta entonces no quiero pensar demasiado en el futuro. Evidentemente, si encontrase un buen proyecto de Volvo, lo cogería. Pero no será fácil encontrarlo".

P: ¿Team Telefónica no repetirá?

R: "No lo sé. Y si lo hace, no sé si contarán conmigo. En el mundo hay regatistas muy buenos. Me pueden llamar o no, depende de muchos factores. O también te puede llamar un equipo que, a lo mejor, no te interesa. Después de terminar una Volvo Ocean Race necesitas unos meses para reflexionar. Yo ya no tengo 20 años y el tiempo pasa, o sea que ..."

P: ¿Hasta qué edad puede uno seguir compitiendo?

R: "Hombre. Depende. Para correr la Volvo tienes que estar muy preparado física y mentalmente. En esta regata haces de todo y es muy larga y muy dura. Una de las etapas duró 45 días. Sin embargo, en el puesto de táctico en la Copa del Rey, al margen de la gran responsabilidad, la exigencia física es mínima. Depende. Pero, si estás en buena forma, puedes seguir en esto muchos años".

P: Ugarte hizo la vuelta al mundo en solitario pasados los 60...

R: "Siempre hay excepciones. Yo no haría la vuelta al mundo en solitario ni con veinte años".

A: "The truth is that it was all a bit rushed. On Saturday we finished the Volvo and by the Monday I was sailing on that boat".

Q: When you were competing in the Volvo did you know you'd be sailing in the Copa de Rey? How did it all come about?

A: "Well, this is a very competitive world. It's a specialist job like any other, just like those who go to the office every day. Things being how they are, you have to be quick off the mark. The world of competition sailing has not escaped the crisis. Years ago, being competitive, you could race for 150 days a year. To reach that figure now, you have to take part in a race like the Volvo".

Q: Had you ever sailed on the AudiAll4One before?

A: "No, I hadn't. I'd heard not so positive things about her. Last year, she didn't achieve good results. The owners of Matador had a similar boat and sold her. In theory, she wasn't the most competitive boat in the fleet. But, as you saw, we made some improvements and as a team did well".

Q: Not such a competitive boat, but a first-rate crew...

A: "True, the crew was very good. Skipper Jochen Schumann has won the America's Cup twice and helmsman Boris Hermann is a legendary sailor. All in all, a great crew that helped us to victory, thanks to everyone's efforts".

Q: Schumann said that the important thing was that "we made Jordi happy".

A: "I really appreciated those words. Schumann and I have always got on well. I won the America's Cup with him. As for the Copa de Rey, I've raced in it twenty times now. I'd come second on many occasions and finally I won it. Winning is always good, but this regatta is particularly special for me because it's held on home ground. Before setting out on the final day, I told the crew that coming third wasn't an option and that winning was the aim. It's true that we sailed very well throughout the whole week. Despite having a boat that wasn't very fast, we knew how to get the best out of her. We took advantage of our rivals' mistakes to win the final and decisive leg".

Q: And what's lined up now after the Copa del Rey?

A: "The next thing is to compete in a few regattas I have lined up around the world until October. I don't want to think too much about the future until then. Of course, if I found a good Volvo project, I'd take it on. But it won't be easy to find one".

Q: Is Team Telefónica not taking part again?

A: "I don't know. And if they are, I don't know if they'll count on me. There are some great sailors in the world. They may or may not call me; it depends on many factors. Or also a team that perhaps you're not interested in might call you. After completing a Volvo Ocean Race, you need a few months to reflect upon things. I'm not twenty years old any more and time is going by, so..."

Q: Until what age can someone keep on racing?

A: "That depends. To race in the Volvo you have to be very prepared both mentally and physically. You do everything in that race and it's very long and tough. One of the stages lasted 45 days. However, being a tactician in the



Regatista internacional pero también padre de familia. Una doble faceta no siempre fácil de combinar. Foto María Muñá. / International regatta sailor but also a family man. A double facet not always easy to combine.

P: Al margen de la exigencia física ¿qué otras virtudes te exige la Volvo?

R: "Además de una buena forma física, para correr una regata de este tipo tienes que estar muy motivado. Te tiene que gustar y tienes que tener muchas ganas de hacerla".

P: ¿Cuántos sois a bordo?

R: "Once en total. Diez más el tripulante de comunicación, que no puede navegar el barco".

P: ¿Siempre cinco en cubierta?

R: "No, cuatro. Pero, como te digo, esta regata tienes que hacerla con muchas ganas. Aunque estés a buen nivel físico, si no estás muy motivado hay momentos en que realmente..."

P: ¿Te derrumbas psicológicamente?

R: "No. Es que es una regata muy larga. Es un machaque constante. Estos barcos te exigen mucho. Pueden ser muy divertidos, pero también pueden convertirse en máquinas infernales. Son barcos muy rápidos y poderosos. A la mínima, vas pasado de trapo y tienes que frenarlo. Y, sobre todo, son barcos muy, muy húmedos".

P: ¿En cabina?

R: "En cabina, como todos los barcos de regatas. Pero en cubierta son terriblemente húmedos. Es como si tuvieras un bombero enfrente dándote

Copa de Rey, apart from the major responsibility, is not physically demanding. It depends. But if you're fit, you can keep going for many years".

Q: Ugarte sailed around the world single-handedly in his sixties...

A: "There are always exceptions. I wouldn't sail the world single-handedly even if I was twenty years old".

Q: Besides the physical demands, what other virtues does the Volvo require of you?

A: "Besides being in good shape, to sail in a race like this you have to be very motivated. You have to like it and be really keen to take part".

Q: How many of you were on board?

A: "Eleven in total. Ten, plus the media crew member who is not allowed to sail the boat".

Q: Always five on deck?

A: "No. Four. But as I was saying, you have to be really keen to do this race. Even if you're physically prepared, if you aren't motivated there are times when you really..."

Q: Crumble psychologically?

A: "No. It's that it's a really long race. Constant exhaustion. These boats are very demanding. They can be fun to sail, but can also become hellish machines. They are very fast and powerful vessels. At the slightest little

agua con una manguera todo el tiempo. Es una cosa exagerada".

P: ¿Pero no vais con vientos portantes casi toda la regata?

R: "No. Cada vez menos. En esta última Volvo hicimos bastante ceñida. Ten en cuenta que desde Suráfrica subimos a Emiratos y después ponemos rumbo hacia China. De China tienes que salir y pasar por Taiwán. En estos recorridos hay mucha ceñida. Además, en esta ocasión, en la primera semana de la regata, como no pillamos los alisios, tuvimos que estar ciñendo todo el tiempo, cuando lo normal es hacer esta etapa con viento de popa. En esta vuelta ha habido mucha más ceñida por el tipo de recorrido".

P: ¿Ceñida significa ir mojaditos todo el rato?

R: "No. Yo casi te diría que en ceñida vamos más secos porque la velocidad del barco ronda los doce nudos. Pero, en este tipo de barcos de alta competición, enseguida que abres un poco las escotas te pones a veinte nudos. A esta velocidad, como la proa tiene mucho volumen, se generan muchos rociados y es, ya te digo, como tener un bombero con una manguera lanzándote agua todo el tiempo. Tienes que ir siempre con el casco puesto porque, de lo contrario, no ves nada. Y si no hace frío todavía aguantas bastante bien. El problema es que, en ocasiones, hace mucho frío".

P: ¿Afrontais algún temporal o conseguís evitarlos gracias a la información meteorológica?

R: "También te los comes. A veces no hay escapatorias y no puedes evitarlos de ninguna manera. Sobre todo en el Sur, cuando se encadenan las borrascas de forma muy seguida. Siempre intentas ir por delante de la borrasca porque no tienes la ola pero sí el viento bueno. Pero, a veces, no te queda otro remedio que correr el temporal como ocurrió en la etapa quinta, en la que prácticamente todos los barcos sufrieron averías. O como lo que ocurrió en la etapa de Lisboa, en la que podíamos elegir entre el recorrido Sur haciendo muchas más millas o ir más recto y afrontar 40 nudos de viento durante unas 15 horas. Tienes que elegir. Depende de lo que quieras arriesgar".

P: ¿Quién toma esta decisión, el patrón?

R: "El patrón y el navegante. Sobre todo este último que es quien tiene toda la información, el que está más preparado y el que sabe más".

P: ¿No son decisiones compartidas?

R: "Si se trata de decisiones trascendentales a veces sí, pero normalmente es el navegante quien decide en función de los elementos."

P: ¿El caña también debe tener una gran responsabilidad?

R: "El caña, el trimmer y todos los demás tenemos la responsabilidad de hacer correr el barco al máximo, con las velas trimadas de la mejor manera posible y después cada tripulante tiene su propia especialización, palo, winches, velas, etc.?"

P: Tú eres especialista en velas ¿cómo te las arreglas dentro de la cabina?

R: "En esta vuelta no tuvimos grandes roturas, pero en la anterior, algunas veces, me pasaba tres días ahí abajo sin ver el sol, cosiendo velas. Dentro de la cabina, coser velas de 500 ó 400 metros cuadrados se vuelve complicado, pero bueno..."



thing, you've let the sails out too far and you have to slow the boat down. And, above all, they are very waterlogged boats".

Q: In the cabin?

A: "In the cabin, like all racing boats. But up on deck there's so much water. It's as if you had a fireman opposite pointing a hose at you all the time. It's so exaggerated".

Q: But don't you sail with prevailing winds for almost all the race?

A: "No, less and less so. In this Volvo just gone, we close-hauled quite a lot. Bear in mind that from South Africa we went up to Abu Dhabi and then we set sail towards China. From China you have leave via Taiwan. On these courses there is a lot of close-hauling. Also, on this occasion, in the first week of the race, seeing as we didn't catch the trade winds, we had to close-haul all the time, when usually you do this stage with tailwinds. This year there was much more close-hauling because of the course".

Q: Does close-hauling mean being soaked all the time?

A: "No. I'd almost say that you are drier when close-hauling as the speed of the boat is around twelve knots. But on this type of high-performance boat, the minute you open out the sheets you're going at twenty knots. At this speed, as the bow is very generous, there is a lot of spray and, as I



P: ¡Qué difícil todo esto! ¿Qué pasó con los timones?

R: "Es un poco de mala suerte romper dos timones, porque son dos piezas del barco que nunca esperas que se rompan. Se rompió la mecha, a ras de cubierta. Luego cortamos el timón para observar de cerca lo que había ocurrido. Había algunos deslaminados y yo creo que quizás soportaron más esfuerzo del previsto y que la suma de todo, en conjunto, provocó las roturas. Uno tras otro".

P: ¿Es hidráulico el mecanismo?

R: "No. Funciona a base de poleas que desmultiplican el esfuerzo. En este tipo de barcos vas mucho de través a alta velocidad. Puedes ir "pasado" sin que sientas mayor dureza en la rueda. Pero está todo muy estudiado y están preparados para aguantar 50 kilos de fuerza. Lo que ocurre es que en los temporales, que es cuando rompimos, cuando bajas la ola derivas mucho y pones el barco de lado para frenarlo un poco. Con ello sometes al timón a un mayor esfuerzo porque su ángulo varía. Pero aún así, todo está calculado para que se puedan soportar estas presiones".

P: ¿Se rompieron los dos timones al mismo tiempo?

R: "Ocurrió que íbamos líderes, con la flota a unas 6 millas de distancia, cuando rompimos uno de los timones. Tuvimos que bajar velas, hacer

"Los barcos de la Volvo son terriblemente húmedos en cubierta. Es como si tuvieses un bombero enfrente dándote agua con una manguera todo el tiempo. Es una cosa exagerada". Foto Diego Fructuoso. / "There's so much water up on deck of the Volvo boats. It's as if you had a fireman opposite pointing a hose at you all the time. It's so exaggerated".

said, it's like a fireman hosing you down non-stop. If it's not cold, you can put up with it more or less. The problem is when it's very cold".

Q: Do you come up against any storms or do you avoid them thanks to meteorological information?

A: "You also take them on. Sometimes there's simply no way out. Especially in the southern hemisphere, where you get one area of low pressure after another. You always try to go ahead of the storm because there aren't waves but there is good wind. However, sometimes you have no other option but to ride the storm, like we did in the fifth stage, in which practically all the boats suffered from some sort of damage. Or in the Lisbon stage, in which we could choose between the southerly route covering far more miles or a straight course tackling forty-knot winds for around fifteen hours. You just have to choose. It depends on what you want to risk".

Q: Who makes this decision? The skipper?

A: "The skipper and the helmsman, but especially the latter as he has all the information, he's the most prepared and he knows more".

Q: Are they not joint decisions?

A: "If they have far-reaching implications they are joint decisions, but normally the helmsman decides depending on the elements".

Q: The bowman also has a lot of responsibility, doesn't he?

A: "The bowman, the trimmer and all the others are responsible for making the boat sail as best as possible, with the sails trimmed the best way possible and then each crew member with his own specialist area: mast, winches, sails, etc..

Q: You're a specialist in sails. How do you repair them within the cabin?

A: "This time we didn't have a lot of wear and tear, but in the previous race sometimes I'd spend three days down below repairing sails without seeing the light of day. Within the cabin, repairing 400 or 500-square-metre sails is tricky to say the least".

Q: That sounds difficult! And what happened with the rudders?

A: "It's bad luck to break two rudders, because they are two parts of the boat you never expect will break. The stock broke at deck level. Then we cut open the rudder to examine what had happened. There was some delamination and I think it had taken more strain than we'd expected, which then caused the breakages. One after another".

Q: Is the mechanism hydraulic?

A: "No. It's driven by pulleys which reduce the strain. On this type of boat you close-haul at high speed. You can feather without feeling more strain on the wheel. But all this is well-studied and they're prepared to bear fifty kilos of force. What happens is that during storms, which is when our rudders broke, when you sail down a wave you go way off course and you try to slow the boat down by hiking. This puts greater strain on the rudder as

escorar el barco y en unos 45 minutos conseguimos sustituir el timón eizar velas de nuevo. Arriesgando a tope conseguimos recuperar el liderazgo, pero después rompimos el timón de barlovento, que, es el que hace menos fuerza, y ahí se acabó la regata".

P: Cambiando de tercio, ¿por qué Palma no consigue ser capital de la vela del Mediterráneo?

R: "Yo creo que Palma tiene el valor de haber sabido mantener la Copa del Rey, adaptándola a las nuevas exigencias. Hoy por hoy es la mejor regata del Mediterráneo y no tiene competencia. Además, Palma ofrece unas ventajas que no pueden ofrecer muchas otras ciudades donde se celebran regatas importantes. Y más si la Copa del Rey se corre en julio como este año. Todo son ventajas. Yo la haría siempre en julio como este año. Y además hemos tenido viento cada día de regata. Esto es algo que en muy pocos lugares del mundo ocurre. La suspensión o el retraso de una regata

its angle varies. Even so, everything is calculated to bear this strain".

Q: Did both rudders break at the same time?

A: "When we were leading the fleet by about six miles, one of the rudders broke. We had to lower sails, heel the boat and in about 45 minutes we managed to replace the rudder and hoist the sails again. By taking huge risks we were able to regain the lead, but then the windward rudder broke and that was the end of the race for us".

Q: Changing subject, why hasn't Palma managed to become the Mediterranean sailing capital?

A: "I think that Palma has known how to retain the Copa del Rey by adapting it to new demands. Right now it is the best Mediterranean regatta and it has no rival. What's more, Palma boasts certain advantages that many other regatta cities can't offer, even more so if the Copa de Rey is held in July like it was this year. These are all advantages. I would always have it in July. And we



"Después de terminar una Volvo Ocean Race necesitas unos meses para reflexionar". Foto María Muiña. / "After completing a Volvo Ocean Race, you need a few months to reflect upon things".

por falta de viento genera muchísimos problemas añadidos. Yo creo que Palma lo tiene todo. Y no sólo en lo que respecta a las regatas, en los últimos 15 años la oferta de náutica y de servicios náuticos que tiene Palma ha mejorado muchísimo y STP es una buena muestra de ello. Basta ver los megayates que vienen al Puerto de Palma para hacer mantenimiento".

P: ¿Da dinero esto de la vela de competición? ¿Vale todo esto realmente la pena?

R: "El dinero es importante, pero también muy relativo. Esto te tiene que gustar y el tema económico se establece en función del caché y de lo bueno que seas, pero también de muchos otros factores. Hay quien cree que está bien pagado, pero lo que no se ve es la cantidad de tiempo que pasas al año fuera de casa, alejado de la familia y en las condiciones en que estás".

P: Pero disfrutas, ¿o no?

R: Sí claro, pero aquí nadie te regala nada.

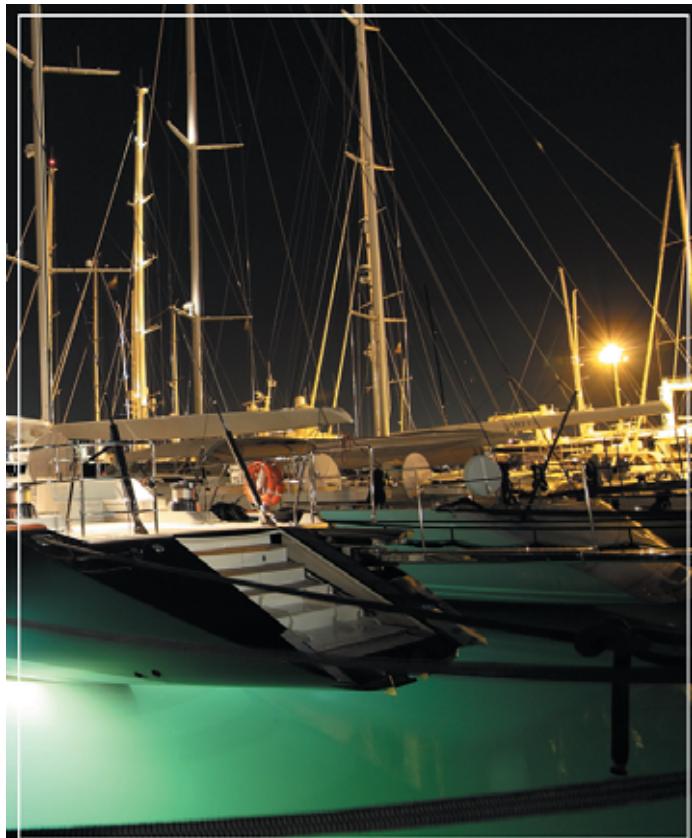
also had wind on every race day. This is something that happens in few places in the world. Cancelling or delaying a race due to lack of wind causes many added problems. I firmly believe that Palma has everything. Not only when it comes to regattas, but also the range of yacht services that Palma offers has improved greatly in the past fifteen years and STP is definite proof of this. You only have to look at how many superyachts come to Palma for refit or repair".

Q: Does competition sailing bring in money? Is it really worth the effort?

A: "Money is important, but also very relative. You have to like it and the economic side depends on your status and how good you are, as well as many other factors. There are people who think it's well paid, but they don't see the amount of time you spend away from home, far from your family and home comforts".

Q: But you enjoy it, don't you?

A: "Of course, but nobody gives it to you on a plate".



ANICLA
DISTRIBUCIONES

Since more than 35 years ago, Anicla Distribuciones works in the nautical industry offering a complete sort of paints and complements for the yacht painting.

To complete an excellent service to professionals, now you can find us in STP Refit Area.



Muelle Viejo s/n - 07012 - Palma
T. +34 971 720 113 - F. +34 971 720 113
varadero@anicla.com



Ruben Doñaque C.B.

Marine welding and fabrication
All metals and alloys

Soldadura y construcción naval
Todos los metales y aleaciones

Gremio Tejedores 24
Palma de Mallorca
+34 971 760 796
+34 639 114 046
christianovics@yahoo.co.uk



Expedición Malaspina 2010

400 científicos explorando los ecosistemas del océano profundo

400 SCIENTISTS FROM AROUND THE WORLD EXPLORE OCEAN ECOSYSTEMS

TEXTO: TF y ARCHIVOS IMEDEA / FOTOS: JOAN COSTA

LA EXPEDICIÓN MALASPINA 2010, dirigida por el Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) congregó a más de 400 científicos de todo el mundo, a bordo del buque de la Armada Española de investigación oceanográfica Hespérides y del Sarmiento de Gamboa, del CSIC.

Fue un proyecto en el que participaron 19 instituciones asociadas, 4 de ellas españolas y 15 extranjeras, destacando 6 instituciones en EEUU. Carlos M. Duarte Quesada. Profesor de Investigación del CSIC fue el coordinador del proyecto

La expedición, zarpó de Cádiz el 15 de diciembre de 2010 y regresó al puerto de Cartagena el 14 de julio de 2011, después de siete meses de navegación. Se trata del proyecto más ambicioso realizado hasta la fecha. Un macroproyecto interdisciplinar del Ministerio de Ciencia e Innovación que contó con una participación destacada de la Armada Española.

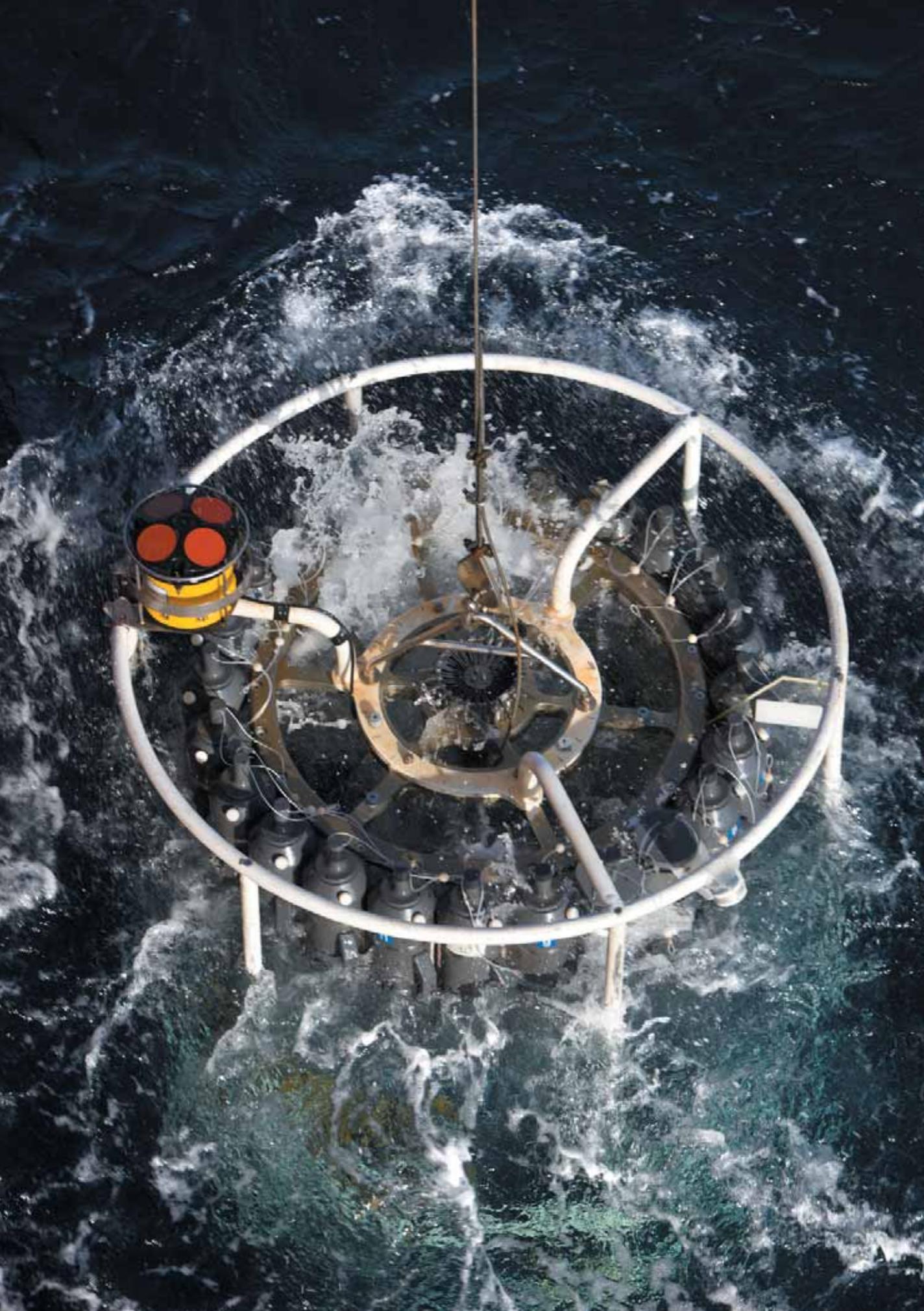
Su financiación corrió a cargo del Ministerio de Ciencia e Innovación a través del programa Consolider-Ingenio 2010 (proyecto CSD2008-00077), con apoyo adicional del CSIC, la institución líder del consorcio, el IEO, AZTI y las

THE MALASPINA 2010 EXPEDITION, led by the Spanish National Research Council (CSIC), gathered over 400 scientists from around the world on board the oceanographic research vessels Hespérides and Sarmiento de Gamboa, belonging to the CSIC.

Taking part in the project were 19 partner institutions, four from Spain and fifteen from abroad, including six from the United States. Carlos M. Duarte Quesada, Chief Researcher of the CSIC, was the project coordinator.

The expedition set sail from Cádiz on 15th December 2010 and returned to the port of Cartagena on 14th July 2011 after seven months at sea.

This was the most ambitious oceanographic project ever undertaken in Spain, an interdisciplinary macro-project launched by the Spanish Ministry of Science and Innovation with the backing of the Spanish Royal Navy. It was funded by the Ministry of Science and Innovation through the Consolider-Ingenio 2010 programme (project CSD2008-00077), with additional support from the CSIC, the head institution of the consortium, the Spanish Oceanographic Institute, the Marine and Food Technological





Con tripulaciones especializadas y equipos de última generación, el coste total del proyecto rondó los 17 millones de euros. / With specialist crew and state-of-the-art equipment, the final cost of the project was estimated to be around 17 million euros.

Universidades de Cádiz y Granada. La financiación total se situó en torno a 6 millones de euros, sin incluir los costes de los buques y sus tripulaciones ni el tiempo dedicado por los investigadores participantes. El coste total del proyecto se estima en cerca de 17 millones de euros.

OBJETIVOS

A través de la ejecución de este proyecto se ha pretendido crear liderazgo y plataformas de cooperación en la comunidad oceanográfica española; generar un inventario coherente y de alta resolución del impacto del cambio global en el ecosistema del océano y explorar su biodiversidad, particularmente en el océano profundo; formar una nueva generación de jóvenes investigadores con una perspectiva global en el funcionamiento de los ecosistemas marinos; celebrar el Año Internacional de la Biodiversidad (2010) y el 200 aniversario de la muerte de Alessandro Malaspina (1754 - 1810) y aumentar el conocimiento de la sociedad sobre el papel que España jugó en la explora-

Centre, and the Universities of Cádiz and Granada. Total funding reached almost 6 million euros, without including the costs of the vessels and their crew, nor the time given by the researchers. The final cost of the project was estimated to be around 17 million euros.

GOALS

The goals of this project included the following: to create leadership and cooperation platforms in the Spanish oceanographic community; to produce a coherent and high-resolution inventory of the impact of global change on the ocean's ecosystem and to explore its biodiversity, particularly in the deep ocean; to train a new generation of young researchers with a global vision of how marine ecosystems work; to celebrate the International Year of Biodiversity (2010) and the 200th anniversary of Alessandro Malaspina's death (1754 – 1810), and to boost society's awareness of the role played by Spain in exploring the planet's

ción de los recursos del planeta. El fin último que figura entre los objetivos más destacables de la expedición es informar a la sociedad.

EL BARCO

El Hespérides tiene unas dimensiones de 82,5 metros de eslora y una manga de 14,3 metros, con un puntal de 7,35 metros, un calado de 5,5 metros y una distancia de la cubierta de trabajo al agua de 3,1 metros. Tiene un desplazamiento de 2.832 toneladas a plena carga y puede navegar entre hielos de hasta 30 centímetros de espesor a cinco nudos.

Su velocidad de crucero es de entre 11 y 12 nudos, con una máxima de 15. Tiene una autonomía de 12.000 millas a 12 nudos. El buque está fabricado en casco de acero de alta resistencia, de grado E, con quilla reforzada para poder operar entre hielos de acuerdo con el Registro Lloyd's "100 A1 Ice Class 1C".

La tecnología mixta diesel-eléctrica de la propulsión permite navegar durante prolongados períodos de tiempo a baja velocidad sin deterioro de la planta propulsora y aporta la suficiente potencia para romper el hielo así como un bajo nivel de ruidos para no disminuir el rendimiento de equipos acústicos de investigación. Un sistema de timones tipo "Schilling Vectwin" posicionables de gran eficiencia y un empujador de proa dan suficiente flexibilidad en la maniobra del buque y un buen control en todos los aspectos de potencia, así como la posibilidad de hacer "estacionario", para el largado y control de parte del equipamiento científico. También cuenta con una Cámara Hiperbárica para operaciones con buceadores.

El Hespérides es el único buque español diseñado para efectuar investigación científica multidisciplinar en todos los mares y océanos del planeta, inclusive la Zonas Árticas y Antárticas durante el verano boreales y australes, respectivamente.

resources. The ultimate goal of the expedition was to inform society about oceanography.

THE VESSEL

R/V Hespérides has an LOA of 82.5 metres and a beam of 14.3 metres, with a moulded depth of 7.35 metres, a draft of 5.5 metres and a freeboard of 3.1 metres. She has a full-load displacement of 2,832 tons and can sail through ice up to 30cm thick at 5 knots.

Her cruising speed is between 11 and 12 knots, with a maximum of 15, and she has a range of 12,000 miles at 12 knots. The vessel sports a high-resistance Grade E steel hull with a reinforced keel to operate according to the Lloyd's Register 100 A1 Ice Class 1C.

Hybrid diesel-electric propulsion technology enables prolonged low-speed navigation without impairing the engines, whilst giving enough power to break ice and ensure low noise levels in order not to reduce the performance of the acoustic research equipment. A highly-efficient Schilling Vectwin manoeuvrable rudder system and a bow thruster provide steering flexibility and good control, as well as the possibility to stop the vessel in order to monitor the scientific equipment.

She also sports a decompression chamber for operations with divers. Hespérides is the only Spanish vessel designed to carry out multidisciplinary research of all the seas and oceans of the planet, including the Arctic and Antarctic during the northern and southern summers respectively. In fact, she is the first Spanish vessel to have crossed and carried out scientific campaigns in both glacial oceans, a landmark achieved in summer 2007 coinciding with the UN-backed International Polar Year (IPY, March 2007-March 2009), in which the first Arctic campaigns were performed.



Pantaenius - Discover the difference.

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

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



PANTAENIUS
Yacht Insurance



Es, de hecho, el primer buque español que ha cruzado navegado y realizado Campañas Científicas en ambos Océanos Glaciales. Hito acaecido en el verano del año 2007, con motivo de la Celebración del Año Polar Internacional (API, marzo 2007 – marzo 2009) auspiciado por la ONU en que se llevaron a cabo las primeras Campañas en el Ártico.

La actividad normal del buque se centra en los veranos australes durante los que realiza Campañas Científicas en La Antártida y colabora puntualmente en el apoyo logístico y de personal a las Bases Antárticas Españolas (BAE) Juan Carlos I y Gabriel de Castilla y a la realización de proyectos de investigación programados en éstas.

Durante el resto del año su actividad se extiende por todos los océanos y mares del planeta, principalmente Atlántico, Pacífico y Mediterráneo, prestando apoyo a todo tipo de campañas científicas, estando además un mes al año a disposición del Ministerio de Defensa, en concreto al Instituto Hidrográfico de la Marina dedicándose al levantamiento y delimitación de la Zona Económica Exclusiva y de la Plataforma Continental. Realiza una media de 255 días de mar al año, con navegaciones de 70 días de mar seguidos sin tocar puerto, y habiendo alcanzado los 71° de latitud sur en el Mar de Bellinghausen en el año 2003 y los 80° 50' de latitud norte en el 2007.

LA PRIMERA EXPEDICIÓN DURÓ CINCO AÑOS (1789 – 1794)

En octubre de 1788 el monarca Carlos III aprobó el plan presentado por el oficial de la armada Alejandro Malaspina con la intención de efectuar un

La actividad normal del Hespérides se centra en los veranos australes durante los que realiza Campañas Científicas en La Antártida. / The vessel usually operates in summer-based Antarctic Scientific Campaigns.

The vessel usually operates in summer-based Antarctic Scientific Campaigns and often collaborates with logistic support and research programmes for the Juan Carlos I and Gabriel de Castilla Spanish Antarctic Stations.

She spends the rest of the year crossing oceans and seas around the globe, mainly the Atlantic, Pacific and Mediterranean, giving support to a whole range of scientific campaigns, as well as spending one month per year with the Spanish Ministry of Defence, more specifically the Spanish Navy's Hydrography Office, delimiting the Exclusive Economic Zone of the Continental Shelf. R/V Hespérides spends an average of 255 days a year at sea, with 70 consecutive days without calling at port, having reached 71° South in the Bellingshausen Sea in 2003 and 80° 50' North in 2007.

THE FIRST EXPEDITION LASTED FIVE YEARS (1789 – 1794)

In October 1788, King Charles III of Spain accepted the plan presented by the armada official Alejandro Malaspina to carry out a scientific and political voyage around the world. And so began the

TECHNICAL REFIT OFFICE AND WORKSHOP NOW OPEN IN PALMA

Pendennis Palma



SY NOSTROMO
Pendennis Palma client

Pendennis Palma Mallorca s.l.
Edificio Espigón Exterior/Global
Oficina 3 – S.T.P
07012 Palma de Mallorca

T +34 (0)971 224 981
M +34 (0)629 121 531
WWW.PENDENNIS.COM


PENDENNIS
PALMA

Service is our propulsion · El Servicio es nuestra propulsion

MoTech - Your Expert On Ship Units

Official Dealer / Sales & Service:



Fischer Panda

STEYR MOTORS

SCANIA

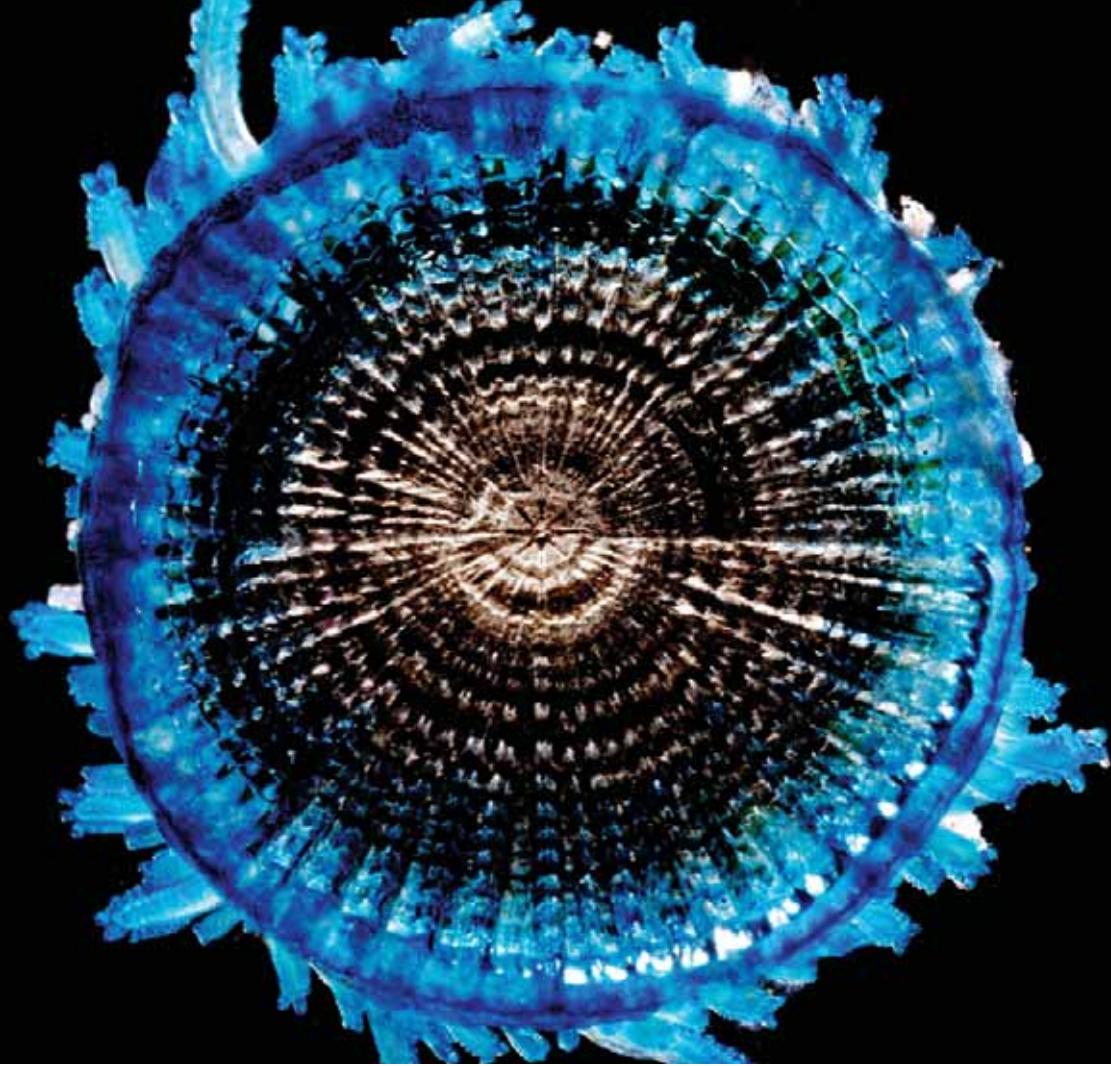
YANMAR marine

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

MoTech
Motor-Boot-Technik S.L.



La oficina internacional de patentes recoge cerca de 5.800 patentes sobre genes marinos. El valor de este negocio se aproxima a 20.000 millones de euros anuales. / International patent offices hold almost 5,800 patents on marine genes. The value of this business is almost 20 billion euros a year.

viaje científico y político alrededor del mundo. Ahí comenzó la exploración naval más audaz de cuantas patrocinase el tercero de los Carlos, propiamente conocida como expedición Malaspina.

Para navegar, el proyecto contó con las corbetas Descubierta y Atrevida, al mando de Alejandro y del también capitán de fragata José Bustamante y Guerra. Los preparativos se efectuaron en un tiempo récord. El jueves 30 de julio de 1789 se produjo la partida.

Cincuenta y un días tardaron en avistar tierra americana. El 19 de septiembre fondearon en la rada de Montevideo. Desde allí, reconocieron la costa patagónica, las islas Malvinas y bordaron el cabo de Hornos. En el Pacífico, los puertos de Concepción, Valparaíso, Coquimbo y Arica fueron las plazas elegidas para el atraque de las embarcaciones. La región era una mina deslumbrante con yacimientos de oro, plata, cobre y mercurio, hacia donde dirigía su ávida mirada la Corona. La navegación prosiguió, atracaron en el puerto del Callao finalizando mayo. El 20 de septiembre las corbetas volvían a navegar. Guayaquil, Panamá y Nicaragua eran los siguientes destinos.

Acapulco sería la próxima cita; por poco tiempo pues marcharon sin dilación a reconocer la costa noroeste, buscaban el paso interoceánico descrito en el apócrifo viaje de Ferrer Maldonado, allá por 1588. El paso no existía.

Malaspina Expedition, the most daring naval project of the many backed by this monarch.

The expedition used the corvettes Descubierta and Atrevida, commanded by Alejandro and fellow captain José Bustamante y Guerra. Preparations were undertaken in a record time, with the ships setting sail on Thursday 30th July 1789.

They took fifty-one days to catch sight of the South American coast, anchoring in Montevideo Bay on 19th September. From there, they mapped the Patagonian coast and the Falkland Islands, then sailing around the Cape Horn. In the Pacific, the boats called at the Chilean ports of Concepción, Valparaíso, Coquimbo and Arica. The region literally dazzled with countless deposits of gold, silver, copper and mercury, on which the Spanish Crown had its wealth-hungry eyes.

Navigation continued, stopping at the Peruvian port of Callao towards the end of May. On 20th September, the corvettes set sail again, with Guayaquil, Panama and Nicaragua being the next destinations. They then headed northwards to Acapulco, stopping off briefly before mapping the north-west coast of America and Canada in search of an inter-ocean passage described in the apocryphal voyage of Ferrer Maldonado back in



La primera colección de genoma del océano permitirán descubrir decenas de millones de genes nuevos para la ciencia. / The first collection of ocean and atmospheric genomes will help us discover millions of new genes for science.

Mientras las corbetas transitaban las gélidas aguas del noroeste una comisión de naturalistas disfrutaba del calor mejicano. Recorrieron Petaquillas, Chilpancingo, Tasco, Cantarrana, Mochitlan, Méjico, Cuernavaca, Guadalupe, Puebla, y tantos otros lugares. A finales de noviembre la expedición se reagrupó en Acapulco dispuestos a reconocer las islas Marianas y Filipinas, donde pasarían la estación monzónica. Viajaron luego a Nueva Zelanda y Nueva Holanda; y llegaron a las islas de los Amigos disfrutando de un paradisiaco descanso agasajados por los nativos. Amanecido el 1 de julio de 1793 las embarcaciones izaron velas de regreso a España. El viaje finalizaría recorriendo los diferentes paralelos de América meridional, corrigiendo posibles errores hidrográficos. Alcanzado el año 1794, mediado febrero, avistaron nuevamente Montevideo, puerto donde se unieron al convoy de Lima para realizar junto a la fragata de guerra Gertrudis la travesía hasta Cádiz en previsión de algún contratiempo bélico. La armada francesa era el enemigo. Transcurridos cinco años de navegación, el 21 de septiembre de 1794 las corbetas volvían al fondeadero gaditano. No dieron la vuelta al mundo pero exploraron detenidamente tierras y mares de América, Asia y Oceanía.

1588. The passage did not exist. Whilst the corvettes were navigating the icy waters off Alaska, a commission of naturalists were enjoying the Mexican sun. They visited Petaquillas, Chilpancingo, Tasco, Cantarrana, Mochitlan, Méjico, Cuernavaca, Guadalupe, Puebla and many more places. In late November, the expedition regrouped in Acapulco ready to explore the Mariana Islands and the Philippines, where they would spend the monsoon season. They then sailed to New Zealand and New Holland (Australia), ultimately ending up at the Friendly Islands (Tonga), where they spent days in this paradise being treated like kings by the natives. At dawn on 1st July 1793, the boats hoisted sails and set off back towards Spain. The return voyage covered the South American coastline, carrying out hydrographic surveys. By mid-February 1794, they arrived in Montevideo again, where they joined the Lima convoy to set off with the war frigate Gertrudis on the crossing back to Cádiz, fearing an attack from the enemy French navy. After five years at sea, on 21st September 1794 the corvettes arrived back in Spain. They may not have circumnavigated the world, but they did thoroughly explore the coast and seas of the Americas, Asia and Oceania.



El profesor Carlos Duarte (Lisboa 1.960) es licenciado en Ciencias Biológicas por la Universidad Autónoma de Madrid y doctor en Biología por la McGill University (Canadá). Es profesor de investigación en el departamento de Recursos Naturales del Instituto Mediterráneo de Estudios Avanzados, centro mixto del CSIC y la Universidad de las Islas Baleares. Ha publicado más de 200 trabajos de investigación en revistas científicas internacionales, así como libros, monografías y volúmenes colectivos. Preside el comité español del programa IGBP sobre cambio global y sus líneas de investigación abarcan, entre otras áreas, la ecología y biogeocíquima marina, la oceanografía biológica, la limnología y la regulación de la producción biológica marina. En el año 2001 fue galardonado con el "G.E. Hutchinson Award" de la Sociedad Americana de Limnología y Oceanografía.

El profesor Duarte ha sido el coordinador de la expedición Malaspina.

Carlos Duarte, coordinador de la expedición Malaspina

“Condenados a tener esperanza”

“WE JUST HAVE TO SHOW HOPE”

TEXTO: JUAN A. FUSTER / FOTOS: JOAN COSTA

EN ALGUNA RESEÑA bibliográfica sobre el profesor Carlos Duarte he leído que su trabajo de investigación se ocupa en la actualidad de la comprensión de los efectos del cambio global sobre los ecosistemas marinos, y de coordinar los esfuerzos del CSIC en la ciencia del cambio global. Con estos miembros, el planeta se le está quedado pequeño a este investigador de los ecosistemas polares (Antártida, el Ártico y Greenland), los océanos del mundo, y la zona costera del Mediterráneo.

P: En un reciente artículo suyo, publicado en el “Huffington Post”, decía usted que la mayor parte del tiempo se comporta como una hormiga pionera, pero ... ¿tiene eso algo que ver con la cantidad de meses que pasa usted fuera de casa cada año?

R: “Sí, eso también, porque la inquietud me lleva, más o menos cada 10 años, a experimentar con otros marcos de trabajo, en este caso la dirección de un instituto de investigación marina en Australia”.

P: Señala usted que diez países reclaman el 90% de las patentes de

PROFESSOR CARLOS DUARTE (LISBON, 1960) graduated in Biological Sciences from the Autonomous University of Madrid and holds a Ph.D. from McGill University (Canada). He is a research professor in the Department of Natural Resources at the Mediterranean Institute of Advanced Studies, a joint venture between the CSIC and the University of the Balearic Islands. He has published over 200 research papers in international scientific journals, as well as books, case studies and collective volumes. Prof. Duarte also chairs the Spanish IGBP Committee on global change and his lines of research include marine ecology and biogeochemistry, freshwater science and the regulation of marine biological production. In 2001, he received the G.E. Hutchinson Award from the American Society of Limnology and Oceanography. Professor Duarte was the coordinator of the Malaspina Expedition. In a profile of Professor Carlos Duarte, I read that his current research work focuses on understanding the impact of global change on marine ecosystems and coordinating CSIC studies on the

genes de origen marino, ¿es realmente rentable el pirateo de los recursos biológicos que hay en los océanos?

R: "Lamentablemente sí. La oficina internacional de patentes recoge cerca de 5.800 patentes sobre genes marinos. El valor de este negocio se aproxima a 20.000 millones de euros anuales; es decir el uso - aún primitivo - de los genes del océano podría reportar fondos suficientes para rescatar a Bankia todos los años. Por ejemplo, los derechos de propiedad intelectual de un gen que codifica una proteína que se puede usar para líquificar maíz reportaba en 2009 cerca de 150 millones de euros anuales. Sin embargo este negocio requiere de una regulación para que los genes del océano beneficien a toda la humanidad, no sólo a unos pocos, y hemos propuesto un mecanismo a Naciones Unidas para conseguir esto".

P: ¿Qué es el cambio antropogénico y en qué momento de deterioro medioambiental nos encontramos? ¿Hay esperanza?

R: "El Cambio Global, o Cambio Antropogénico, se refiere al impacto de la actividad humana sobre los procesos fundamentales que regulan la biosfera (e.g. composición de la atmósfera, clima, ciclos de los elementos y el agua, etc.). Es simplemente la consecuencia de una aceleración en el uso de recursos naturales per cápita - unas 10 veces más a lo largo del siglo XX - con el aumento imparable de población humana, ya superamos 7.000 millones de habitantes. Estamos condenados a tener esperanza y precisamente es en la esperanza, no en las predicciones apocalípticas, en la que hemos de depositar las opciones de que la humanidad responda a este desafío.

P: Dice usted que no es posible detener el deshielo del Ártico, ¿cómo nos afectará?

R: "Lamentablemente la aceleración del cambio climático, particularmente en el Ártico, está superando todas las previsiones (en 2006 preveíamos que el Ártico pudiese quedar libre de hielos más allá de 2.100, en 2007 esa predicción se revisó para adelantar este evento a 2.050 y ahora pensamos que podría ocurrir hacia 2030). Nos afectará a todos porque en el Ártico residen resortes capaces de disparar cambios climáticos abruptos a escala planetaria. Ese es el gran riesgo".

P: ¿Qué le ha aportado la expedición a nivel personal?

R: "La Expedición ha aportado una lección sobre el poder de la cooperación y la generosidad (la de todos los participantes) como fuerza capaz de alcanzar grandes metas... una lección con muchas aplicaciones en la sociedad española ahora mismo.

P: "Destaque las cinco conclusiones más importantes de la expedición Malaspina".

R: "Aún es pronto para concluir (acabamos de iniciar el estudio - que llevará décadas - de las muestras), pero hay van algunas observaciones: (1) la biomasa (en millones de toneladas) de peces en el océano es 26 veces mayor de lo que pensábamos; (2) el pez linterna es el vertebrado más abundante de la biosfera; (3) las aguas del Océano Pacífico Sur tropical son las más transparentes del mundo, donde la radiación ultravioleta

science of global change. With a background like this, the world is the oyster for this researcher of polar ecosystems (Antarctica, Arctic and Greenland), the oceans of the world and the Mediterranean coastline.

Q: In a recent article of yours published in the Huffington Post, you said that most of the time you're as busy as a bee. Has this got anything to do with the number of months you spend away from home each year?

A: "Yes, that too, but also because my restlessness leads me to experiment in other fields of work every few years, in this case managing a marine research institute in Australia".

Q: You say that ten countries claim 90% of marine gene patents. Is the piracy of biological resources in the oceans actually profitable?

A: "Unfortunately so. International patent offices hold almost 5.800 patents on marine genes. The value of this business is almost 20 billion euros a year, in other words, the still primitive use of marine genes could yield enough funds to bail out Bankia every year. For instance, the intellectual property rights of a gene to code a protein intended to liquefy corn were valued at almost 150 million euros in 2009. Nevertheless, this business requires regulation so that marine genes can benefit all of mankind, not just a lucky few, and we have suggested a mechanism to the United Nations to achieve this".

Q: What is anthropogenic change and what stage of environmental deterioration are we at? Is there any hope?

A: "Global change, or anthropogenic change, refers to the impact of human activity on the fundamental processes that regulate the biosphere (e.g. atmospheric composition, climate, water cycles, etc.). It is simply the consequence of the accelerated use of natural resources per capita – up tenfold throughout the twentieth century – with the never-ending increase of human population, there are already more than 7 billion of us in the world. We just have to show hope and it is precisely in this hope, and not in apocalyptic predictions, that we must offer mankind the chance to respond to this challenge".

Q: You say it is not possible to stop the Arctic icecaps melting. How will this affect us?

A: "Unfortunately, the acceleration of climate change, especially in the Arctic, is exceeding all forecasts (in 2006, we predicted that the Arctic would lose all its icecaps sometime after the year 2100; in 2007, this prediction was changed to 2050, and now we think it could happen around 2030). It will affect us all because in the Arctic there are springs capable of triggering abrupt climate changes on a global level. That is the major risk".

Q: What did the Malaspina Expedition give to you on a personal level?

A: "The Expedition taught me a lesson on the power of cooperation and generosity (of all participants) as a force capable of reaching major goals... a lesson with many applications in Spanish society today".

Q: Could you highlight the five most important conclusions of the Malaspina Expedition?

A: "It's still too early to give conclusions (we have just started the analysis – which will take decades – of the samples), but there are certain observations:



"El uso de los genes del océano podría reportar fondos suficientes para rescatar a Bankia todos los años". / "The use of marine genes could yield enough funds to bail out Bankia every year".

causa tasas de mortalidad vertiginosas en el plancton, (4) la concentración de oxígeno en el océano está cayendo, como resultado del calentamiento y la quema de combustibles fósiles, más difícil que se pensaba, (5) la primera colección de genoma del océano y la atmósfera globales nos permitirán descubrir decenas de millones de genes nuevos para la ciencia, muchos de ellos con importantes aplicaciones en biotecnología".

P: Dicen que los resultados de la expedición mantendrán ocupados a los científicos durante décadas ¿Es cierto eso?

R: "Sí, porque además de que las muestras con las que estamos trabajando nos mantendrán ocupados al menos una década, hemos reservado una de cada 15 muestras para el estudio de generaciones futuras, dentro de 20 o 30 años, con preguntas muy distintas a las que tenemos ahora y metodologías mucho más precisas y capaces".

(1) the biomass (in millions of tons) of fish in the ocean is 26 times greater than we thought; (2) the lanternfish is the most abundant vertebrate in the biosphere; (3) the waters of the tropical South Pacific Ocean are the most transparent in the world, where ultraviolet radiation causes dramatic plankton mortality rates; (4) the concentration of oxygen in the ocean is falling, as a result of global warming and the burning of fossil fuels; and (5) the first collection of ocean and atmospheric genomes will help us discover millions of new genes for science, many of them with important applications in biotechnology".

Q: It is said that the results of the expedition will keep scientists busy for years. Is that true?

A: "Yes, it is, because apart from the fact that the samples we're working on will keep us busy for at least a decade, we have set aside one of every fifteen samples to be studied in future generations, within 20 or 30 years".



Datos, datos por todas partes, pero ¿cómo detener el abuso de descargas?

DATA, DATA EVERYWHERE BUT NOT A DROP TO DRINK

TEXTO: TONY HOLLAND / FOTOS: e3 Systems

A PRINCIPIOS DE 2011 llegamos a la conclusión de que este sería el año de la Saturación de la Capacidad, un término que hemos tomado prestado de la industria de la telefonía móvil y que hace referencia al hecho de que la demanda del ancho de banda para las aplicaciones de datos supera con creces a la oferta. Hemos acuñado nuestro propio término Sequía de Datos. Mencionamos unas estadísticas bastante alarmantes que mostraban el crecimiento vertiginoso de las descargas de aplicaciones para móviles, Facebook para el móvil, mensajería instantánea para móviles y, lo mejor de todo, el hecho de que hubo más tráfico de YouTube por Internet en 2010 que todo el Internet utilizado en el año 2000. Sugerimos que había una correlación directa entre los problemas que estaban experimentando las redes de telefonía móvil a la hora de gestionar la capacidad y los que experimentaban los capitanes de yate y los administradores de redes

AT THE BEGINNING OF 2011 we reasoned that the year would be the year of the Capacity Crunch – a term borrowed from the mobile phone industry referring to the fact that demand for bandwidth for data applications was far outstripping supply. We have coined our own term Data Drought. We quoted some quite scary statistics showing the vertiginous growth in mobile ‘apps’ downloads, Facebook Mobile, instant messaging for mobile and – the best of all – the fact that there was more YouTube traffic on the internet, in 2010, than the entire internet in the year 2000. We suggested that there was a direct correlation between the problems being experienced by mobile phone networks in managing capacity and those of yacht captains and managers managing networks on Super Yachts. Maybe this realization was not exactly road to Damascus stuff, but it certainly alerted a



de los superyates. Puede que este procedimiento no fuese el mejor camino para llegar a Damasco, pero sin duda alertó a muchas empresas de gestión y capitaines en relación a la provisión y gestión del ancho de banda a bordo y, aquellos que no captaron el mensaje a la primera, sin duda se pusieron las pilas durante el verano, cuando la velocidad de Internet comenzó a ser más lenta o dejó de funcionar completamente.

Hace algunos años, el ancho de banda se consideraba aceptable si unas pocas personas que compartían el ordenador y el portátil de a bordo podían ver sus correos electrónicos, comprobar el tiempo o ver sus extractos bancarios por Internet. Hace tan solo unos años, el volumen más elevado de tarifa disponible en 3G con SFR era de 500 Mb al mes, es decir, menos que la actualización del software estándar de un MacBook. Puesto que el MacBook, el iPad y el iPhone han pasado a ser algo tan cotidiano entre la tripulación como las Ray-Ban o una resaca, no se tarda mucho en calcular cuántos datos más pasaron por la red del barco en 2011 en comparación con 2009, año en el que se instalaron más VSAT en los superyates.

Hablemos un minuto de los teléfonos móviles. El desarrollo del 3G ha sido testigo de cómo las velocidades de datos disponibles en dispositivos portátiles ha aumentado drásticamente y seguirá haciéndolo gracias a otro importante avance, el 4G (2012-2013). No obstante, las velocidades que superan los 1-2 Mbps son poco probables, a menos que paguemos más por ellas.

lot of management companies and captains to the issue of bandwidth provision and bandwidth management on board, and those who missed the message first time round certainly caught up during the summer when the internet did start to slow down or stop completely.

A couple of years ago bandwidth was considered adequate if a few people on board sharing a ship's computer and the odd laptop were able to view e-mail, weather and bank statements online. Only a few years ago the highest volume tariff available on 3G with SFR was 500MB per month. That is less than an average MacBook software upgrade today. Since the MacBook, iPad and iPhone are now as much standard crew issue as a pair of Ray-Bans and a hangover, it doesn't take long to work out how much more data is passing through the ship's network in 2011 compared to 2009 – the year of the largest number of VSAT installations on board Super Yachts. Let's go back to mobile phones for a minute. The development of 3G has seen data speeds available on portable devices increase dramatically and they are due for another quantum leap with 4G (2012-2013). However speeds over 1 – 2Mbps are unlikely – unless you pay extra for it. More affluent customers will pay more for mission critical extra capacity. A download maximum of 10GB resetting on a monthly basis used to seem like plenty. Not anymore. An HD movie download is about 4GB and takes hours to download so 10GB only lasts a couple of days. We have seen a tendency on some vessels to buy

Los clientes más acomodados pagarán más por obtener más ancho de banda. Una descarga máxima de 10 Gb, que se restablecía cada mes, parecía ser suficiente. Ya no. La descarga de una película de alta definición consume aproximadamente 4 Gb y tarda varias horas en descargarse, por lo que 10 Gb tan sólo duran unos pocos días. En algunas embarcaciones hemos observado que existe cierta tendencia a adquirir cinco o seis tarjetas SIM 3G para obtener 50 o 60 Gb de datos al mes. Más adelante explicaremos qué significa esto en términos reales.

LAS TARIFAS ILIMITADAS PASARÁN A LA HISTORIA

Obviamente las redes móviles deben cobrar más a los grandes consumidores, acabando así con los paquetes "buffet libre" que han ido ofreciendo hasta ahora. ¿Por qué las personas que utilizan Internet de forma esporádica deberían pagar lo mismo que aquellas que se descargan cosas las 24 horas del día los 7 días de la semana? Esto es lo que ocurre hoy en día. El Congreso Mundial de Telefonía Móvil celebrado en febrero en Barcelona no solo presentó los últimos aparatos y artíluguos, sino que también mostró lo que los proveedores de infraestructuras están vendiendo a los operadores. Las tarifas escalonadas, la aplicación de políticas de uso razonable y terminar con las tarifas "ilimitadas" (que en realidad nunca han existido) son medidas que se adoptarán pronto. Es cierto que las verdaderas tarifas "ilimitadas" jamás han existido. Todo aquello que ha sido creado por el hombre tiene un límite. ¿Cómo deciden las empresas petroleras cuándo y dónde construir sus oleoductos en lugar de utilizar petróleros? Esta es una buena analogía. Un recurso como los datos puede parecer "ilimitado" siempre que el usuario lo consuma de forma eficiente y, por lo tanto, nunca se gastan. Desafortunadamente, en cuanto a los datos, contamos con un gran número de usuarios en el sector náutico que trabajan con ellos a velocidad habitual equivalente al estallido de los 70 de los coches devoradores de gasolina en medio de una crisis petrolífera. La descarga descontrolada de películas y la subida de vídeos en YouTube, fotos en Facebook y las videollamadas están absorbiendo toda la capacidad en mucho menos tiempo que antes. ¿Cuál es la solución? Más recursos es una idea que siempre funciona, pero más recursos equivalen a más costes cada día, semana y mes que se use. ¿Y qué tal un uso más eficaz de la capacidad existente? Ahora sí que estamos llegando a algún sitio. Cuando un recurso escasea, escasea cada día más. Economics 101. No hay ningún indicio que haga pensar que algo distinto va a ocurrir con Internet. ¿Conoce a alguien que intente utilizar menos Internet? Vale, aunque conozca a alguien, piense en China, India, África, Sudamérica y en todas aquellas personas que viven en estos países y en aquellas que todavía no han nacido, quienes, en los desiertos y junglas más profundas de su tierra natal están aprendiendo a poner en marcha la tecnología basada en Internet en sus vidas cotidianas. Cualquier capacidad adicional que se esté planificando, pronto será engullida por un incremento en el consumo. Es un hecho económico de la vida, si no aumentamos nuestra eficacia del consumo, los gastos aumentarán. Y si nos vemos obligados a reducir nuestro presupuesto a medida que nuestro con-

five or six 3G SIM cards in order to get 50 or 60 GB of data per month. We will explain what this means in real terms a little further on.

UNLIMITED TARIFFS WILL BE HISTORY

Clearly the mobile networks must charge more to heavy users rather than the 'all you can eat' packages they have offered up to now. Why should casual website browsers pay the same as 24/7 downloaders? This is happening now. The Mobile World Congress and Exhibition in Barcelona in February not only parades the latest gizmos and gadgets, but also displays what the infrastructure providers are selling to the operators. Stepped tariffs, enforcement of fair use policies and an end to 'unlimited' tariffs (which never actually existed) are all on their way. It is true 'unlimited' tariffs have never existed. Everything made by man has a limit. How do oil companies decide when and where to build pipelines instead of using tankers? And this is a good analogy. A resource, such as data, can appear to be 'unlimited' as long as the user consumes it efficiently and therefore never runs out. Unfortunately, in data terms, we have a whole bunch of users in the yacht business driving around in the data equivalent of a 70's gas-guzzler bang in the middle of an oil crisis. Uncontrolled downloading of movies and uploading of YouTube video, Facebook photos and video phone calls is sucking up all the capacity in a fraction of the time it took before. What is the solution? More resource is one idea that always works. But more resource means more cost every day, week and month that you use it. How about more efficient use of the existing capacity? Now we are getting somewhere. When a resource is scarce it keeps getting even scarcer. Economics 101. There is no sign that anything different is going to happen with the internet. Do you know anyone who is trying to use less internet? OK, even if you do, think China, India, Africa, South America and all the people there and those not yet born who in the deepest jungles and deserts of their homeland are learning how to implement internet based technology in their daily lives. Any extra capacity being planned will soon be swallowed up by increased consumption. It is an economic fact of life that if you do not increase your efficiency of consumption your costs will go up. And if you are under pressure to curb budgets while your consumption goes up to satisfy the demand of your users, there is even more necessity for efficiency.

HOW DOES A MB OR GB TRANSLATE TO VALUE?

Nothing is unlimited. So how does this work exactly in data terms? What is a MB or a GB? How many MB or GB do we get for a dollar? Well that is simple mathematics. How does that translate to value? That's different and depends on your measure of value. Let's go back to the 3G dongle. What a beautifully simple and ruthlessly efficient device! We are able to connect to our wireless world when almost out of sight of land as if we were sitting in our living room. With the Vodafone Premium tariff, we can get 10GB of super-fast data transfer per month for less than EUR50.00. That's a cost of



control at your finger tips

Have you ever dreamed controlling all with your fingers? And if you could control all the lights, blinds or AV equipment you are surrounded by using a touch screen? If your answer is 'Yes' then, Lights Balear can help you.

We have been working for 10 years offering to our customers consultancy and commercial support to provide them with domotic systems. In homes or yachts, whatever.



iPad and iPhone apps



Room controllers



360° Security Cameras

C/ D'Asival, 15
07015 - Palma
Tel : +34 971 761 656
Fax: +34 971 761 167
comercial@lightsbalear.es
www.lightsbalear.es



LIGHTS BALEAR, S.L.
CONTROL SYSTEMS AND HOME AUTOMATION CONSULTANCY

sumo aumenta para poder satisfacer la demanda de los usuarios, entonces existe incluso más necesidad de eficiencia.

¿CÓMO SE TRADUCEN LOS MB O GB EN VALOR?

No hay nada ilimitado. Entonces, ¿cómo funciona esto exactamente en términos de datos? ¿Qué es un Mb o un Gb? ¿Cuántos Mb o Gb obtenemos por un dólar? Son simples matemáticas. ¿Cómo se traduce en valor? Esto es distinto y depende en su medida del valor. Hablemos de nuevo del módem USB 3G. ¡Menudo dispositivo, es increíblemente sencillo e implacablemente eficaz! Nos permite conectarnos a nuestro mundo inalámbrico cuando apenas podemos divisar la tierra, como si nos encontrásemos en nuestro salón. Con la tarifa Premium de Vodafone podemos conseguir 10 Gb de transferencia de datos super rápida al mes por menos de 50 euros, lo que supone un coste de 5 euros por cada Gb. ¿Qué es un Gb? Un Gb (gigabyte) de datos equivale aproximadamente a un largometraje (no en alta definición, por supuesto, ya que requiere 4 Gb), o unas pocas horas de utilizar un SlingBox®, o poniéndonos al día con los vídeos de YouTube de nuestros amigos. En un yate, si varios usuarios están conectados a través de la red WiFi a un solo módem USB 3G, el presupuesto mensual desaparecerá en una tarde.

¿CÓMO SE PUEDE CONTROLAR EL ABUSO DE DATOS?

Si este recurso se controla bien y se utiliza eficientemente, una recarga podría durar todo un mes para toda la tripulación del barco. Pero, ¿cómo hacerlo de forma justa y cómo se puede detener el abuso, especialmente si el abusador, tal y como es su naturaleza, continúa abusando con impunidad? ¿Cómo puede usted, como Capitán o Administrador del Yate, establecer sus propios límites de "uso justo"? Dejar que la tripulación haga lo que le plazca es una opción vaga y podría incluso llegar a recibir una carta desagradable de un abogado especializado en derechos de autor, puesto que usted es el responsable de lo que ellos se descargan, sea legal o no. La tripulación puede beber con moderación, pero si están borrachos se enfrentarán a una medida disciplinaria. Internet debería ser igual y en algunas embarcaciones conlleva las mismas sanciones y ¿por qué no debería ser así? Cada vez más, Internet se considera una herramienta esencial para mantener el espíritu de equipo y la moral de la tripulación. Una persona que acapara el ancho de banda de a bordo monopoliza un recurso que se supone que tiene que estar disponible para todos y, si se permite que esto ocurra a expensas del tráfico de invitados, una realidad sorprendentemente frecuente en una gran cantidad de embarcaciones, está poniendo en peligro el éxito comercial de la embarcación. Nada enfadará más al armador o invitado que descubrir que su acceso a Internet en su cara y lujosa embarcación ha sido "secuestrado" por un (ab)uso no controlado de la tripulación.

¿QUÉ DECIR DEL VSAT "ILIMITADO"?

Como si la situación no fuese ya lo suficientemente grave, ¿qué ocurriría si utilizásemos el mismo escenario pero intercambiásemos un módem USB 3G por



En un yate, si varios usuarios están conectados a través de la red WiFi a un solo módem USB 3G, el presupuesto mensual desaparecerá en una tarde. / On a yacht if several users are connected over the WiFi network to a single 3G dongle, the monthly allowance will be used up in an afternoon.

EUR5.00 per GB. What is a GB? One GB (Gigabyte) of data equates to around 1 feature length movie (not HD of course, which is about 4GB), or a few hours of using a Sling Box, or catching up with our friends' You Tube videos. On a yacht if several users are connected over the WiFi network to a single 3G dongle, the monthly allowance will be used up in an afternoon.

HOW DO YOU CONTROL DATA ABUSE?

If this resource is well controlled and used efficiently, one reload could last the whole boat crew for a month. But how do you do that fairly, and how do you stop abuse, especially if the abuser, as is their nature, continues to abuse with impunity? How do you as the Captain or Yacht Manager set your own 'fair use' limits? Letting the crew do what they like is the lazy option and may even get you a nasty letter from a copyright lawyer as you are responsible for what they download, legal or not. They (the crew) can drink in moderation but if they are drunk they will face disciplinary action. The internet should be the same and on some vessels carries the same penalties and why not?

The internet is increasingly seen as an essential tool for maintaining crew morale and team spirit. Someone hogging the bandwidth on board is monopolising a resource that is meant to be available for all and if that is allowed to happen at the expense of guest traffic, a surprisingly frequent reality on an alarming number of vessels, it is endangering the commercial success of

una conexión VSAT marítima? Es en este punto cuando tenemos que aplicar las matemáticas al concepto de datos "ilimitado". Muchos operadores VSAT ofrecen tarifas de datos "ilimitadas". Pero esto no es del todo cierto. Tan solo se puede transferir la cantidad de datos que puede soportar la conexión por satélite en un periodo de tiempo determinado y esto se puede ver afectado por varios factores, como por ejemplo, el tipo de datos, la calidad de la señal y los requisitos del equipo. Un plan de precios de VSAT específico para superyates en el mercado de hoy en día ofrecería un enlace ascendente y descendente de 256/1024 Kbps en un servicio compartido por unos 3.000-4.000 dólares al mes. Este nivel de servicio es mucho más lento que el 3G, de hecho, se podría conseguir un 25-50% de la velocidad del 3G. Por lo tanto, la misma cantidad de datos utilizada en el ejemplo anterior probablemente consuma todo su presupuesto diario (no mostraré todos los cálculos aquí) y suponga un coste de unos 100-130 dólares al día. Para obtener un nivel constante de ancho de banda utilizable (o lo que es lo mismo, velocidad de Internet) a través de VSAT que está disponible con 3G, necesita pagar más de 6.000 dólares al mes.

Esta temporada, los capitanes y administradores de yates han estado pagando esta cantidad y, de hecho, mucho más, pero no por gusto. Existe un sentimiento de "vamos a revisar (seriamente) esto de cara a la temporada baja" ya que muchos se han quedado estupefactos con la enorme diferencia de los costes durante este año en comparación con el anterior.

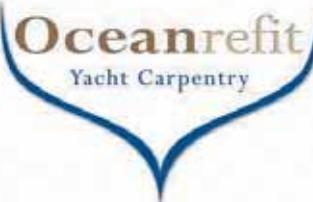
Hoy no se ha asumido que el reluciente e inofensivo iPad podría convertirse en una bestia tan maléfica con un efecto tan inmediato y mensurable en su resultado. Pero pensemos en cuántas personas hay a bordo de un yate. Cada miembro de la tripulación, cada invitado y los sistemas de entretenimiento dependen de este dispositivo. Algunas personas utilizan dos, para trabajo y para uso privado. Muchos invitados ahora vienen con una televisión SlingBox® ya de casa, devorando sus preciados Gb a marchas forzadas desde el minuto en que

the vessel. Nothing will freak out an owner or guest more than finding out the internet access on their expensive luxury cruise has been hijacked by unmonitored crew (ab)use.

WHAT ABOUT 'UNLIMITED' VSAT?

If that were not bad enough, what about the same scenario but changing a 3G USB dongle for a maritime VSAT connection! This is where we have to apply the mathematics to the 'unlimited' data concept. Many VSAT operators offer 'unlimited' data tariffs. But that isn't quite true. There is only so much data the satellite connection can transfer in any given period of time and this can be affected by several factors such as the type of data, signal quality, and equipment specification. A typical super yacht VSAT price plan in today's market would offer a 256/1024Kbps uplink/downlink on a shared service for between USD3000-4000 per month. This level of service is much slower than 3G, in fact about 25-50% of 3G speed would be achieved. So the same amount of data used in the example above would probably take your whole day's allowance (I won't show all the calculations here) and cost about USD100-130 per day. In order to get to the constantly useable bandwidth level (internet speed in other words) over VSAT that is available with 3G, you need to pay upwards of USD6000 per month.

This season, captains and yacht managers have been paying this, and indeed much more, but they have not been doing it gladly. There is a sense of 'we are going to (seriously) review this in the low season' as many have been astounded by the huge difference in costs this year compared with last. It has not quite sunk in yet that the shiny, harmless looking iPad could turn into such a malevolent beast with such a measurable and immediate effect on their bottom line. But look how many are on board. Every member of the crew, every guest and the entertainment systems rely on this device. Some people



- Fine yacht joinery
- Quality teak decks and specialist recaulking
- Corian and perspex
- Complete refit service

Oceanrefit Yacht Carpentry · Tel: +34 646 002 561 · Email: info@oceanrefit.com · C/ C'an Roselló, Nave 9, Polígono Son Oms · Palma de Mallorca





El precio del ancho de banda satélite ofrecido por los operadores no está cayendo en absoluto. / The price of satellite bandwidth from the operators is not falling at all.

suben a bordo. Esto solo va a empeorar. El nuevo sistema operativo de Apple, denominado alarmantemente Lion (será un devora hombres) únicamente va a ser distribuido por las tiendas Apple Apps y supone una descarga de 4 Gb. ¿Cuál es el potencial para que su Internet se someta a un absoluto y decisivo parón?

¡ESTO ES SOLO EL PRINCIPIO!

De hecho, las cifras que hemos utilizado en el ejemplo son bastante prudentes. Recientemente hablamos con un ETO, que nos comunicó que calculaba unos 2 Gb al día a través de su red y pagaba una tarifa de unos 9.000 dólares al mes por su paquete VSAT. El uso de datos ascendió a 6 Gb al día cuando el armador se encontraba a bordo y utilizaba su SlingBox® y la tarifa que pagaba, se triplicó. Otro ETO consiguió encontrar una oferta ligeramente mejor alcanzando los 4 Gb al día por unos 14.000 dólares. Algunos capitanes y muchos administradores esperan que el precio baje. Esto ocurrirá, pero solo consiguiendo una mayor eficiencia o en forma de promociones especiales. El precio del ancho de banda satélite ofrecido por los operadores no está cayendo en absoluto, sino más bien lo contrario. Las nuevas tecnologías como la banda Ka están ahí para ayudar a los operadores del satélite a reducir los costes generales y atraer a más clientes. Es poco probable que el precio por unidad baje para el usuario, si es que baje. Esto únicamente puede llevar a fracasos empresariales y fusiones, lo que a su vez llevará a una estabilización, no a una caída de los precios. También existen muchas ofertas disponibles porque los operadores (de satélite) saben

use two, for work and private use. Many guests now arrive with Sling Box TV already set up from home chewing up your precious GBs at rate of knots from the second they step on board. It is only going to get worse. The new Apple operating system, ominously named Lion (it will be a man-eater) is only being distributed from the Apple Apps store and is a 4GB download. What is the potential for that to bring your internet to a grinding, crunching halt?

THIS IS JUST THE BEGINNING!

In fact the numbers that we have used in the example are quite conservative. We spoke to one ETO recently who told us he was measuring about 2GB per day through his network and paying a tariff of around USD9000 per month for his VSAT package. The data usage went up to 6GB per day when the owner was on board using his Sling Box and the tariff he was paying tripled. Another ETO managed to find a slightly better deal pushing out 4GB per day for an outlay of around USD14000. Some captains and many managers are expecting the price to come down. This will happen but only by better efficiencies being achieved or in the form of special promotions. The price of satellite bandwidth from the operators is not falling at all, quite the opposite. New technologies such as Ka band are there to help satellite operators lower overhead and attract more customers. The price to the user per unit is unlikely to drop very much if at all.

That can only lead to business failures and mergers, which in turn will lead

Calle Bellpuig, 26
07014 Palma de Mallorca
Tels.: +34 659 131 010
Fax: +34 971 715 123
info@tecnocanbalear.com
www.tecnocanbalear.com

TECNOCAN
BALEARS, S.L.



SALE, INSTALLATION, MAINTENANCE AND REPAIR OF...

Air Conditioning - Refrigeration - Water Pumps - Electric Motors - Cranes and Gangways - Batteries



calpeda

truisair

MARINE SYSTEMS
air

ondaria

bionox

giannechi

frigoboard

webasto

ULINE
SHIPPING SUPPLY SPECIALISTS

opacmare

WHATEVER you want to do

At e³ we successfully develop data and communication services that ensure owners and guests can relax and enjoy their cruising, while captains and managers run the yacht as effectively and safely as possible. Services that mean you never need be more than a key-stroke away from home, business or pleasure ...unless you want to be.

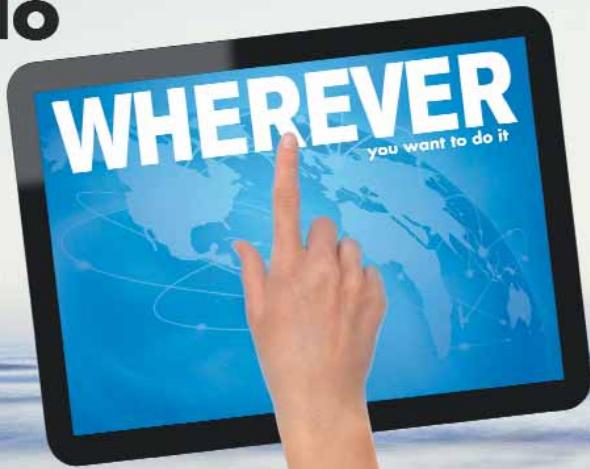
e³ 3G e³ DSC e³ VSAT e³ SUPPORT e³ CELL@SEA
Communications integrator Award winning experience



advanced marine electronics

t +34 971 404 431 info@e3s.com www.e3s.com

FRANCE ITALY SPAIN MALTA ANTIGUA with over 40 partners worldwide





Hay otros sistemas de comunicación más baratos pero evidentemente son de corto recorrido. / There are other cheaper communication systems but they are short-lived.

que si consiguen un cliente y lo cuidan, las recompensas serán estupendas una vez termine la oferta y el uso y, por lo tanto, las facturas comenzarán a aumentar. Ya estamos siendo testigos de esto. Es por ello que será importante escoger ganadores si no desea acabar pagando el doble por el mismo servicio. Cada vez que se firma un contrato VSAT, hay menos capacidad en el mercado y la nueva capacidad se asigna al mejor postor con contratos a largo plazo. Muchos operadores han especulado con un crecimiento más rápido del que realmente ha tenido lugar y, por lo tanto, se han quedado con un ancho de banda que del que se están intentando librar como puedan. Esto crea un mercado concurrido, aunque es demasiado efímero y precario como para confiar en él.

Los desafíos que produce este fenómeno para la infraestructura de las comunicaciones a bordo de los superyates son considerables. Pero la esperanza es lo último que se pierde. El secreto para hacer que todas estas fuerzas opuestas avancen en la misma dirección no es en absoluto un secreto. Es la planificación profesional y la puesta en marcha de un sistema de comunicación integrado tomando la aplicación como el punto de partida. Si calcula la cantidad de datos que utiliza su embarcación, puede saber cuánto cuesta. La solución ya existe y combinando el hardware, el software, los conocimientos y los servicios de comunicación sobre toda la gama de tecnologías disponibles, VSAT, Inmarsat, 3G, WIFI, es posible crear una solución adaptada a sus necesidades dentro de un presupuesto anual predecible. Cuando sabe lo que el usuario final quiere y espera, el armador, el invitado, el "yate" o el cliente, en lugar del "consumo excesivo de gasolina", puede elaborar un presupuesto de comunicaciones integrado y preciso, exactamente del mismo modo que monta un coche de alto rendimiento moderno y que consume menos combustible. ¡De esta manera, podrá divertirse todo lo que quiera sin tener que preocuparse de los gastos de combustible o de si se quedará sin él a mitad de camino!

to a stabilisation of prices, not a fall in prices. There are so many deals available because the (satellite) operators realize that if they get a client and look after him/her, the rewards will be great when the offer ends and the usage and therefore the invoices start to grow. We are seeing this already. So it will be important to pick winners if you don't want to end up paying twice for the same thing. Every time a VSAT contract is signed up there is less capacity in the market place and the new capacity is allocated to the highest bidders on long-term contracts. Many operators have speculated on a more rapid growth than has actually taken place and are therefore stuck with bandwidth they are trying to offload any way they can. This creates a lively spot market, but is short lived and precarious to rely on.

The challenges this phenomenon raises for the communications infrastructure on board a super yacht are considerable. But hope is not lost. The secret to keeping all these opposing forces pulling in the same direction is no secret at all. It is the professional planning and implementation of an integrated communications system taking the application as the starting point. If you calculate how much data your vessel is using – and you can – then you can work out how much it costs. The solution already exists and by combining hardware, software, know-how and communications services across the full range of available technologies - VSAT, Inmarsat, 3G, WIFI – it is possible to create a solution tailored to your needs within a predictable annual budget. When you know what the end user – your owner, guest, 'yacht' or customer – wants and expects, instead of the 'gas-guzzler' you can create an accurate integrated communications budget in exactly the same way you build a modern, fuel efficient high performance car. That way, you can have all the fun you want without worrying about the fuel bill or whether you will run out half way around the track!



THE ART of ELECTRONICS On BOARD

ESTAY
ELECTRONICS

SALE, INSTALLATION, MAINTENANCE AND REPAIR of...

*Finest Communication,
Navigation & Entertainment
Systems TO SUIT YOUR NEEDS*



Teaming up with the market leadership brands

► (+34) 971 71 86 62 · ESTAYELECTRONICS.COM



Visit our new website for a competitive quotation today!

www.seippelandlight.com



Your peace of mind is our concern

With independent access to the world's leading marine insurers we can select exactly the right package for your requirements.

C/ Benito Feijoo 2, L. 6 • Portals Nous 07181 • Mallorca • tel +34 971 100 070 • marine@seippel.com

Polinesia: introducción para yates

INTRODUCING YACHTS TO POLYNESIAN TRIANGLE

TEXTO: EYOS EXPEDITIONS / FOTOS: EYOS EXPEDITIONS

El Océano Pacífico es el mayor accidente geográfico de la Tierra. En su punto más ancho tiene casi 13.000 km de largo. Es lo suficientemente ancho como para albergar todos los continentes. Herman Melville lo denominó "el corazón de la tierra, latiendo en mareas". La Polinesia es una región generalmente definida como las islas que se encuentran dentro del Triángulo polinesio. Geográficamente, el Triángulo polinesio se traza conectando los tres puntos de sus esquinas por medio de Hawái, Nueva Zelanda y la Isla de Pascua. Los otros grupos de islas principales que se localizan en el Triángulo polinesio son Samoa, Tonga, las Islas Cook, Tuvalu, Tokelau, Niue, Wallis and Futuna y la Polinesia Francesa, que son pequeños grupos de islas ubicados en esta zona del océano y que abarcan 70,1 millones de millas cuadradas.







Exotismo, belleza y excelente climatología en las idílicas islas de Polinesia. / Exoticism, beauty and an excellent climate in idyllic Polynesia.

FUNDAMENTALMENTE, POLINESIA es un término cultural que hace referencia a una de las tres partes de Oceanía (siendo las otras Micronesia y Melanesia). Los estudios de ADN sugieren que la población indígena de las Islas del Pacífico emigraron de Taiwán hace miles de años y se dispersaron por la región en tres grupos culturales distintos. Si visita esta región en yate puede encontrar una amplia variedad de atracciones y, a pesar de que las distancias que hay que recorrer son largas, para un yate de exploración es una zona repleta de emociones y cultura. En aras de este artículo y en un intento de mantener la distancia mínima en cierta medida, limitaremos nuestro reportaje a aquello que se puede descubrir en la Región de la Polinesia Francesa y las Islas de la Línea que están compuestas por unas 130 islas repartidas en un millón de millas cuadradas del Océano Pacífico.

ARCHIPIÉLAGO TUAMOTU. El archipiélago Tuamotu está formado por una cadena de 77 atolones en una zona que tiene el tamaño aproximado de Europa y antiguamente era conocido como el "Archiipiélago Peligroso" debido a la desafiante navegación que suponían para los marineros de antaño. Estas islas son casi todas atolones bajos formados por coral que crecía por encima de los picos de volcanes subyacentes, ahora sumergidos bajo el mar. A pesar de que el área que abarcan es enorme, las mismas islas son pequeñas, compuestas prácticamente en su totalidad por

THE PACIFIC OCEAN is the greatest geographical feature on Earth. At its widest point it is nearly 8000 miles / 13000 km across. Large enough to contain all of the continents. Herman Melville called it "the tide-beating heart of the world"

Polynesia is a area generally defined as the islands within the Polynesian Triangle. Geographically, the Polynesian Triangle is drawn by connecting the points of Hawaii, New Zealand and Easter Island. The other main island groups located within the Polynesian Triangle are Samoa, Tonga, the Cook Islands, Tuvalu, Tokelau, Niue, Wallis and Futuna and French Polynesia. These are small island groups set in an area of ocean cover 70.1 million sq miles.

In essence, Polynesia is a cultural term referring to one of the three parts of Oceania (the others being Micronesia and Melanesia). DNA studies suggest that the indigenous Pacific Islands population migrated from Taiwan thousands of years ago and dispersed throughout the region into three distinct cultural groups.

For a yacht visiting this region there are huge attractions to be found and although the distances to be cover are large, for an Ocean going yacht then it is an area full of excitement and culture. For the sake of this article and in trying to keep the distance to a sort of minimum we will restrict our coverage to what can be found in the Area of French

islas de arena que se alzan algunos metros por encima del nivel del mar. Estos anillos de coral albergan lagunas poco profundas que acogen jardines de coral de colores vivos, ostras de perlas negras y las aguas turquesas del Océano Pacífico. El mar gobierna todo en estas diminutas islas, el flujo y reflujo de la marea, bombeando el agua en las lagunas creando fuertes corrientes a través de los pasos o canales. A continuación se indican algunos de los lugares que se pueden visitar en esta región.

RANGIROA. La isla más grande y más poblada es Rangiroa, conocida por sus perlas negras y por muy increíble que parezca, por su vino, donde sus viñedos se extienden hasta la orilla del mar y las uvas son transportadas en barco a la bodega.

Rangiroa también alberga una de las inmersiones más espectaculares de la Tierra, ofreciendo uno de los mejores lugares del mundo para bucear en y alrededor del desfiladero de Tiputa. Debido a su gran tamaño y a la existencia de tan solo dos desfiladeros, cada marea alta crea una fuerte corriente entrante mientras que cada marea baja crea una fuerte corriente saliente en ellos. Cuando la corriente va hacia dentro, unos 200 ejemplares de tiburones se reúnen en la entrada del desfiladero a cincuenta metros de profundidad. Guiados por la fuerte corriente, los tiburones pueden permanecer inmóviles y permitir a los buceadores observarlos sin ninguna dificultad. También se pueden observar grandes mantarrayas, tortugas marinas verdes y peces napoleón.

FAKARAVA. Adéntrese en la gigante laguna rectangular de Fakarava a través del desfiladero de Garuae, el canal más grande de la Polinesia Francesa, para fondear en la pequeña aldea de Rotoava. Puede visitar los emplazamientos históricos de Fakarava entre los que se encuentran un antiguo templo marae y una iglesia de coral del siglo XIX y visitar su principal industria, el cultivo de perlas. Fakarava y sus atolones colindantes han sido catalogados por la UNESCO como Reserva de la Biosfera para proteger la variada flora y fauna tropical.

TAHANEÀ Y MOTUTUNGA. Estos atolones contiguos no están habitados y son un lugar perfecto para explorar. Al igual que en una expedición real, sus actividades aquí dependerán de las condiciones del mar. Los barcos auxiliares le pueden trasladar a las lagunas en un viaje en busca de los endémicos andarrios de Tuamotu y otros tipos de fauna y flora. Por encima de las olas puede descubrir playas vírgenes o recorrer sus aguas turquesas en kayak, mientras que aquellos que optan por practicar snorkel o buceo se sumergen en un reino marino repleto de peces coloridos y corales.

ISLAS MARQUESAS DE LA POLINESIA FRANCESA. No puede dejar de visitar las legendarias Islas Marquesas. Llama la atención su contraste con Tuamotus, ya que aquí encontrará islas volcánicas más jóvenes, interiores montañosos a miles de metros por encima del nivel del mar y olas que rompen en la base de sus acantilados. A medida que se va acercando a estas preciosas islas, divisará barrancos angostos, gargantas profundas

Polynesia, and the Line Islands which consists of around 130 islands in 1 million sq miles of Pacific Ocean.

THE TUAMOTU ISLANDS. The Tuamoto archipelago is a string of 77 atolls in an area roughly the size of Europe. Originally names the "Dangerous Islands" for the challenging navigation they presented to early seafarers, these islands are almost all low atolls created by coral growth atop the peaks of underlying volcanoes, now submerged beneath the sea. Although the area they cover is huge, the islands themselves are tiny, almost entirely consisting of sand islands rising a few feet above the sea level. These rings of coral enclose shallow lagoons that are the home to vibrant coral gardens, black pearly oysters and the turquoise waters of the Pacific Ocean.

The sea governs everything on these tiny islands, the ebb and flow of the tide pumping water in and out of lagoons creating strong currents through the passes or channels. Here we list some of the places to visit in this region.

RANGIROA. The largest and most populated island is Rangiroa, which is known for its black pearls, and unbelievably, its Wine, where its vineyards lie on the water's edge and the grapes are brought to the winery by boat. It is also home to one of the World's most spectacular dives. Rangiroa offers some of the best dives in the world in and around the Tiputa Pass. Because of its large size and the existence of only two passes, each high tide creates a strong incoming current while each low tide creates a strong outgoing current in those two passes. When the current is flowing inward through Tiputa Pass, about 200 shark specimens gather at the entrance to the Tiputa Pass, at fifty meters deep. Led by the strong current, sharks can remain motionless and allow divers to observe them without any difficulty. Large manta rays, green sea turtles, and humphead wrasses can also be seen.

FAKARAVA. Entering Fakarava's gigantic rectangular lagoon through Garuae Pass, the largest such channel in French Polynesia, to anchor off the small town of Rotoava. You can find Fakarava's historic sites include an ancient marae temple and a 19th-century coral church and visit its main industry is pearl farming. Fakarava and her neighboring atolls have been designated a UNESCO Biosphere Reserve to protect the diverse tropical flora and fauna.

TAHANEÀ & MOTUTUNGA. These neighboring atolls are both uninhabited, and the perfect place for exploration. In true expedition style, your activities here will depend on sea conditions. Tenders may whisk you into the lagoons on a voyage in search of the endemic Tuamoto Sandpiper and other wildlife. Above the waves you can discover pristine beaches or kayak the turquoise waters, while snorkelers and divers immerse themselves in the underwater realm of colorful corals and fish.

MARQUESAS ISLANDS OF FRENCH POLYNESIA. You must visit the legendary Marquesas Islands. In striking contrast to the Tuamoto, here



Los mercados son visita obligada de turistas y nativos. / The markets are must-visits for tourists.

y exuberantes valles entre altísimas torres y cimas afiladas.

Dispone de diversas opciones para explorar, descubrir los antiguos y misteriosos templos, observar la fauna sin igual en los valles sombreados y caminar por los espectaculares senderos que recorren la costa en busca de las mejores vistas. Vale la pena visitar las siguientes islas:

FATU HIVA. Escarpados acantilados y cumbres rocosas se elevan sobre la zona de desembarco en la Bahía de las Virgenes en Fatu Hiva. Es uno de los lugares de fondeo más bonitos del Pacífico y, seguramente, del mundo entero. Los hermosos paisajes no cesan a medida que se adentra y explora la isla. Su interior es salvaje y exuberante, es una de las islas menos explotadas y los excursionistas pueden deambular por la isla, subiendo por el valle hasta alcanzar la cascada con su pequeña laguna y disfrutar de un refrescante baño.

También existe la opción de realizar un paseo más largo hasta llegar a las cimas de los acantilados y obtener una vista maravillosa de la bahía y de las azules aguas del Pacífico.

En la aldea podrá ver los trabajos realizados por los artesanos locales. Sus destrezas tradicionales han ido pasando de generación en generación por sus antepasados polinesios. Entre sus trabajos podemos encontrar tejidos, colchas y tallados de esculturas de madera y boles y la confección de tela de corteza vegetal.

you encounter younger volcanic islands; their mountainous interiors still thousands of feet above sea level as waves crash at the base of their cliffs. As you approach these beautiful islands you catch glimpses of narrow ravines, deep gorges and luxuriant valleys between the towering spires and sharp ridges.

You have numerous options for expedition landings, discovering the mysterious ancient temple sites, observing unique wildlife in the shaded valleys and hiking dramatic coastal trails in search of the best views. It is worth visiting the following islands

FATU HIVA. Sheer cliffs and rock pinnacles tower over our landing site in the Bay of Virgins, Fatu Hiva. This has to be one of the most breathtakingly beautiful anchorages in the Pacific, if not the world. The stunning landscapes continue as you explore inland. The interior is wild and lush; this is one of the most unspoiled islands, and walkers can meander inland up the verdant valley to reach a waterfall plunge pool for a refreshing swim. A longer hike takes those who wish to the cliff tops for a marvelous view over the bay and blue waters of the Pacific. In the village you will see the works of local artisans; their traditional skills passed down from Polynesian ancestors include weaving, quilting, carving wooden sculptures and bowls, and making tapa bark cloth carvings. Meanwhile, snorkelers and divers can explore the waters at the foot of

A su vez, aquellos que practican snorkel y buceo pueden explorar las aguas a pie de estos arrecifes, descubriendo cuevas y grutas de origen volcánico.

HIVA OA. Hiva Oa es el paraíso de Paul Gauguin, un artista icónico del Sur del Pacífico que pasó los últimos años de su vida aquí y todavía descansa en la isla, donde fue enterrado debajo de la estatua de una diosa polinesia. Huyendo de Francia y de la civilización, fue aquí, en las lejanas Islas Marquesas donde halló una vida ideal, liberándose de las instituciones y de la hipocresía de la sociedad. En la aldea de Atuona puede visitar la tumba de Gauguin y un museo dedicado a su vida y arte, pero lo que es todavía más importante, podrá disfrutar del paisaje y de las gentes que le sirvieron de inspiración.

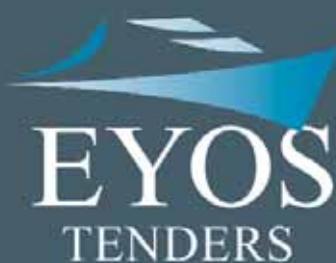
NUKU HIVA. "Escarpadadas costas rocosas con sus elevados acantilados batidos por las olas, interrumpidas en ocasiones por profundas gargantas que presentan a la vista boscosos valles, separados por montañas revestidas por matorrales". Así es como el joven de 23 años, Herman Melville, describió Nuku Hiva cuando llegó aquí a bordo de un ballenero americano en 1842. Desconocía que estaba destinado a quedarse encallado aquí, viviendo entre canibales, una historia relatada en su primera novela, Typee. Nuku Hiva es la isla más grande de las Islas Marquesas donde encontrará una gran diversidad de paisajes y hábitats comprendidos en 337 km2. El interior montañoso alcanza los 1.200 metros, los

these cliffs, discovering caves and grottoes of volcanic origin.

HIVA OA. Hiva Oa is the paradise of Paul Gauguin, iconic artist of the South Pacific, who spent his final years here and still rests on the island buried below a statue of a Polynesian goddess. Fleeing France and civilization as a whole, it was here in the remote Marquesas he found his life's ideal, living free of the structures and hypocrisies of society. In the town of Atuona you can visit Gaugin's tomb and a museum dedicated to his life and art, but more importantly savor the landscape and people that were his inspiration.

NUKU HIVA. "Bold rockbound coasts, with the surf beating high against the lofty cliff, and broken here and there into deep inlets, which open to the view thickly wooded valleys, separated by the spurs of mountains clothes with tufted grass." This was how the 23-year-old Herman Melville described Nuku Hiva as he arrived here aboard an American whaler in 1842.

Little did he know that he was destined to find himself stranded there, living among the cannibals - a tale told in his first novel, Typee. Nuku Hiva is the largest of the Marquesas Islands, a great diversity of landscapes and habitats contained within its 130 square miles / 337 km2. The mountainous interior reaches over 4,000 feet / 1,200 meters, mountain streams becoming rivers and waterfalls as they cascade down



INDEPENDENT CONSULTANTS TO THE WORLD'S FINEST YACHTS



CUSTOM BUILD



TENDER



S.O.L.A.S.

EYOS TENDERS | Paseo Marítimo 36 | Palma de Mallorca | Spain
 Tel +34 971 285 074 | info@eyostenders.com

www.eyostenders.com

arroyos de las montañas se convierten en ríos y las cascadas descienden a la costa por cañones profundos chocando contra el basalto. La más espectacular es la Cascada Ahuei, que cae casi 600 metros por escarpados acantilados hasta llegar a un exuberante valle verde. Siendo el centro gubernamental y económico, Nuku Hiva ofrece vuelos regulares a Tahití.

LA REPÚBLICA DE KIRIBATI. Kiribati es una nación insular ubicada en la zona central oeste del océano Pacífico. La nación insular está compuesta por 32 atolones y una isla de coral, repartidos en 3,5 millones kilómetros cuadrados, atravesados por el ecuador y bordeando la línea internacional de cambio de fecha en su punto más oriental. Islas que debería visitar:

ISLA CAROLINE (ISLA DEL MILENIO). Cuando se realizaron cambios en la línea internacional de cambio de fecha para globalizar a toda Kiribati, esta pequeña isla de coral deshabitada y no explotada fue bautizada como Isla del Milenio y pasó a ser el primer punto de la tierra en ver cómo sale el sol cada día. La laguna central del atolón está rodeada por islas de coral de bosques frondosos, hábitat de muchas aves marinas, incluidas los charranes

to the coast through deep canyons cut into the basalt. Most spectacular of these is the Ahuei Waterfall, which tumbles almost 2,000 feet / 600 meters down sheer cliffs into a lush green valley. As the governmental and economic center, Nuku Hiva has regular flights to Tahiti.

THE REPUBLIC OF KIRIBATI. Kiribati is an island nation located in the central tropical Pacific Ocean. The island nation is composed of 32 atolls and one raised coral island, dispersed over 3.5 million square kilometers, (1,351,000 square miles) straddling the equator, and bordering the International Date Line at its easternmost point. Islands to be considered visiting could be:

CAROLINE ISLAND (MILLENNIUM ATOLL) When a change in the International Date Line was made to encompass Kiribati entirely, this small, uninhabited and unspoiled coral island was renamed Millennium Atoll and became the first point of land to see the sun rise each day. The atoll's central lagoon is surrounded by densely vegetated coral islands, home to many breeding seabirds including sooty terns, frigate birds and



Las cotizadas perlas del fondo del mar son algo más que puro objeto de deseo. / The sought-after seabed pearls are more than a pure object of desire.

sombrios, fragatas y rabijuncos colirrojos. A pesar de haber estado habitada durante poco tiempo, explotada en busca de guano y en la que se cosechó copra, Milenio es una de las pocas islas tropicales casi prístinas y se está teniendo en cuenta para conseguir el estado de Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO. Si el tiempo lo permite, puede intentar adentrarse en la laguna con el barco auxiliar, explorando un laberinto de arrecifes poco profundos cubiertos de pintorescas almejas gigantes y desembarcar en los islotes para pasear por la orilla, convirtiéndose en una de las pocas personas que ha puesto un pie en este punto inaccesible de tierra. Pero será bajo el mar donde más se sorprenderá: hacer snorkel en la laguna o en los arrecifes más alejados es excelente, mientras que los buceadores podrán observar corales prístinos y muchos tiburones mar adentro.

ISLA DE NAVIDAD. Después de navegar hacia el norte por el ecuador,

red-tailed tropicbirds. Despite being briefly inhabited, mined for guano and harvested for copra, Millennium is one of the few remaining near-pristine tropical islands, and is being considered for UNESCO World Heritage Site status. Conditions permitting, you can hope to enter the lagoon by tender, exploring a maze of shallow reefs covered in colorful giant clams, and landing on the islets for strolls ashore, becoming some of the very few who have set foot on this inaccessible spot of land. But it is below the water that we will be most amazed - snorkeling either in the lagoon or on the outer reef is excellent, while divers encounter pristine corals and abundant sharks offshore.

CHRISTMAS ISLAND. After sailing north across the equator, you arrive off Kiritimati, named Christmas Island by Captain Cook who discovered it on Christmas Eve 1777. This atoll is largest in the world by land area, and



Marlin
marine services
Port Adriano



Servicing • Engineering • GRP repairs • Full refits • Antifouling Hydraulic engineering • 250 tonne Travel lift

Marlin Marine Services is the Novurania Authorized Service Center for Mallorca.

Novurania is a leading manufacturer of luxury yacht tenders. All Novurania yacht tenders are hand-built and bespoke using high technology processes in a very modern environment.



Marlin Marine Services S.L. Local 5B, Port Adriano, 07182 El Toro, Calvia, Mallorca

TEL: +34 971 232 896 CIF: B-57357568 FAX: +34 971 232 945

Email: info@marlinmarineservices.com www.marlinmarineservices.com

power
control
security
navigation
entertainment
communication
instrumentation

navicomm
Marine Systems

TOUCH SCREEN TECHNOLOGY Control Movies, Music and much more direct from your iPod



Gran Via 19 - local 1-2 - El Toro - 07180 Calvió - Mallorca

Tel. / Fax +34 971 234 006 · info@navicomm.com · www.navicomm.com

FURUNO

KVH

SIMRAD

NAUTICOMP

GARMIN

telescopage

Raymarine



Ilegará a Kiritimati, denominada Isla de Navidad por el Capitán Cook, que la descubrió en la Nochebuena de 1777. Este es el atolón más grande del mundo por superficie de terreno, y los islotes secos y azotados por el viento componen más del 70% de la superficie total de la nación.

La Isla de Navidad es una importante colonia de crías de aves, albergando 18 especies que anidan en la isla, incluidos piqueros de patas rojas, rabijuncos colirrojos, golondrinas, fragatas y pardelas de Pascua. La fauna de la isla quedó diezmada por las pruebas de armas nucleares que se hicieron aquí durante los años 50 y 60, pero actualmente vuelve a ser segura y está protegida como un santuario: las salinas de la isla son una parada popular para las aves migratorias.

Esta es una breve introducción a las islas, para obtener un pack de información completo y para que EYOS pueda ayudarle a planear su excursión, no dude en ponerte en contacto con nosotros.

Un lugar para el descanso pero también para descubrir otras culturas, otros paisajes y otras formas de vida. / A place to relax but also to discover other cultures, landscapes and ways of life.

the dry, windswept islets comprise over 70% of the nation's total land area. Christmas Island is an important seabird breeding site, with 18 species nesting on the island including red-footed boobies, red-tailed tropicbirds, terns, frigate birds and Christmas shearwaters. The island's wildlife was decimated by nuclear weapons tests here during the 1950s and 60s, but today it is safe once more and protected as a sanctuary: the island's salt flats are a popular stopover for migrating birds.

This is a brief introduction to the islands, for a complete information pack and for EYOS to assist in planning your expedition, we would be delighted to hear from you.

PRO-Rigging

www.pro-rigging.com

info@pro-rigging.com

+0034 971 592 905

+0034 677 418 880

- TECHNICAL ASSISTANCE IN SAILING BOATS
- MAST AND RIGGING INSPECTIONS
- ALL TYPE OF STANDING AND RUNNING RIGGING
- HYDRAULIC SYSTEMS
- SPLICING ALL TYPES OF ROPES
- LEATHER WORKS
- DECK HARDWARE

LATHE • MILLING • RECTIFIER • PROPELLER • PROPELLER SHAFT • HYDRAULIC CYLINDERS • CHROME RODS



*Tornos
Poima s.l.*

23 YEARS

Alongside our highly trained and motivated personnel we offer a quick service of mechanizing for prototype or maintenance, plus capability for grinding cylindrical and flat. Steel and metal turning, milling, processing and navigation; Aluminium welding; Lathing for production; Machining of high precision parts; Fabrication of parts of machining unit, lifting machinery, valves, tools, automotive, electromechanical elements, cylinder heads.

TORNOS POIMA has a high quality policy:

- 1) Total customer satisfaction by offering a sustained response to individual needs.
- 2) Continuous improvement in the quality of products and services offered to our customers.



Poima, 32 local 1 07011 Palma- Can Valero • Tel. 0034 971 761049 Fax 0034 971 755048
info@tornospoima.com • www.tornospoima.com

HARKEN
PERFORMANCE SAILING

RONSTADT
Frederiksen

fancor
FANCOR SYSTEMS

FURLEX

antal

SELDÉN
for sailing

spinlock

the experts in rope holding

NAVTEC
HORSEMAN GIBB

OYS

RONDAL

NORDIC MAST

RECKMANN

PROFURL

BSI
Boat Surface Inspections

BLUE WAVE
SAILING HARDWARE

SPARCRAFT
Performance Engineering

Gleistein Ropes
since 1928

Mallorca, isla “gourmet”

MALLORCA “GOURMET” ISLAND

TEXTO: LUIS BERGA MONTANER / FOTOS: ARCHIVO GBC

EL MANUAL DE LAS RELACIONES públicas empieza la teoría de sus páginas con una máxima: “hacerlo bien y hacerlo saber”. Un protocolo que no sólo habla de una técnica de comunicación, sino que también derrocha idea de generar negocio. El éxito, primero, radicado en la capacidad y en la calidad. No combatir en esta batalla significa divagar por el limbo de las empresas que ni se imaginan cuál será su futuro, sino que dependen (casi) totalmente de cómo sucedan las cosas a su alrededor y de adaptarse, continuamente adaptarse.

De la inteligencia, del atrevimiento y de las ganas de cambiar el orden de las cosas, nacen los grandes proyectos. Algunos desafiantes respecto a viejos modelos, Microsoft vs. Apple es el caso universal, y a modo local... lo formularé en modo pregunta, ¿nada amenaza la hegemonía del sol y playa en Mallorca?

Hace tiempo que “visionarios” o transgresores decidieron que, a pesar del modelo turístico imperante, el clima mediterráneo y la tierra mallorquina dan para mucho más. Que Mallorca es una isla bendita y que el turista, aquí, puede encontrar de todo y de todo lo mejor. La capacidad en una isla turística se sobreentiende, sobre la calidad versa este artículo de hoy.

Para empezar, tres ejemplos:

THE PUBLIC RELATIONS TEXTBOOK opens with a maxim: “do well and make it known”. A theory that not only refers to communication techniques, but also destroys the idea of creating business. Success, first of all, based on ability and quality. Not fighting this battle means leaving behind the limbo of companies that don't even imagine what their future will be, but which depend (almost) entirely on how things are happening around them and adapting, continually adapting.

From intelligence, daringness and a desire to change the order of things, major projects are born. Some defiant with regard to old models, Microsoft vs. Apple is the universally-renowned case, and on a local level, in the form of a question, does nothing pose a threat to the dominance of sun-and-sand tourism in Mallorca?

Some time ago now, visionaries or forward-thinkers decided that, despite the prevailing tourism model, the Mediterranean climate and Mallorca have a lot more to offer. That Mallorca is a blessed island and that here tourists can find everything and the best of everything.

The ability of this tourism-focussed island to provide this goes without saying, but this article is about quality.

To start, three examples:



La estrella Michelin de Tomeu Caldentey evidencia que la gastronomía mallorquina tiene cabida en los más ricos paladares. / Tomeu Caldentey's Michelin star is proof that Mallorcan cuisine has a firm place in the gourmet world.

1929: Veinte años antes del boom turístico abre las puertas el hoy prestigioso Hotel Barceló Formentor. El primer hotel de cinco estrellas de la isla, en un enclave excepcional.

1929: Twenty years before the tourism boom, the prestigious Hotel Barceló Formentor opened its doors. The island's first five-star hotel nestled in an outstanding setting.



El Golf Alcanada es uno de los preferidos de los golfistas europeos. / Golf Alcanada is a favourite of European golfers.

2004: La guía Michelin reconoce con una estrella la cocina del chef Tomeu Caldentey y su restaurante Es Molí d'en Bou. Caldentey no abandona su filosofía de dar a conocer su particular idea de gastronomía mallorquina.

2008: La votación de los lectores de la revista "Golf Journal", una de las cabeceras de este deporte más importantes a nivel europeo, eligen el Golf Alcanada como su preferido en Europa. Hoy ya son cuatro años consecutivos recibiendo este reconocimiento.

Hostelería, golf y gastronomía, productos cinco estrellas que, a menudo, se entremezclan hasta no saber cuál es el caballo de batalla de cada negocio, o si cada producto forma parte de un todo al que atiende el mercado.

El Arabella Sheraton Golf es uno de estos, pues combina la excelencia de un hotel cinco estrellas con el mayor resort de golf de España. 63 hoyos disponibles a través del trío formado por el golf Son Muntaner, Son Vida y Son Quint. El Arabella fue uno de los primeros hoteles de la máxima categoría en la isla y todo un referente a la tecnología aplicada al hogar, pues desde 1992

2004: The Michelin Guide awarded one star to the chef Tomeu Caldentey and his restaurant Es Molí d'en Bou. Caldentey didn't abandon his philosophy of making his unique take on Mallorcan cuisine known.

2008: Readers of "Golf Journal", one of the leading golf magazines on a European level, vote Golf Alcanada as their favourite course in Europe. For four years running now, it has received this accolade.

Hotels, golf and cuisine, five-star products that often merge together until you don't realise what the true forte of each business is, or whether each product forms part of a whole to meet the market.

The Arabella Sheraton Golf is one of these, as it combines the excellence of a five-star hotel with the largest golf resort in Spain. 63 holes available through the trio formed by the Son Muntaner, Son Vida and Son Quint greens. The Arabella was one of the first top-rated hotels on the island and has been a true benchmark in cutting-edge technology since its construction in 1992. Arabella shares with the Castillo Hotel Son Vida the love

Chicos y chicas que podrían ser modelos...
Boys and girls who could be models...



Sam, 22 años. Cappuccino Puerto Pollensa

CAPPUCINO

GRAND CAFE

SAN MIGUEL · PALAU MARCH · PASEO MARÍTIMO · PASEO DEL BORNE · PUERTO PORTALS · VALDEMOSA · PUERTO ANDRATX · PUERTO POLLENSA · PALMA NOVA
TAKE AWAY COLÓN · TAKE AWAY WEYLER · VALENCIA · MARBELLA · BEIRUT · JEDDAH



www.grupocappuccino.com

la domótica está al servicio del cliente. El Arabella comparte con el Castillo Hotel Son Vida el placer por los palos y los campos de golf al rodearse de los campos de Son Vida y Executive Course Son Quint.

En la combinación de hotel de cinco estrellas y golf existen tres complejos más: Sentido Pula Suites Golf & Spa, Port Adriano Marina Golf y Dorint Royal Golf Resort & Spa, de los cuales tan sólo el último abre todo el año. La incorporación del spa a los servicios de lujo es la tendencia de los últimos años hasta el punto que, hoy en día, cualquier complejo que se precie debe ofrecer ese servicio.

Más diferenciador es, sin embargo, el Hotel Barceló Formentor, que añade la oferta de caza mayor y menor en el entorno de la península de Formentor. Puede que este sea el hotel más emblemático de la isla y para continuar siéndolo en el futuro pronto renovará sus instalaciones para adaptarse a las últimas necesidades.

“Hotel y gastronomía” también cuentan con referencias en la isla, y lo podemos hacer gracias a Hilton Sa Torre y su restaurante Zaranda, reconocido con una estrella Michelin. Pero también St. Regis Mardavall Hotel & Spa combina el lujo con el galardón de la Guía Michelin. El restaurante Es Fum y Thomas Kahl son en este caso los encargados de deleitar a los comensales con el gusto por la cocina. Ambos chefs reconocen la importancia de la calidad del producto, así como reconocen la importancia de la materia prima mallorquina en su cocina. En este menester el vino mallorquín es el principal referente, desconocido para muchos paladares pero galardonado por el

of golf as it is surrounded by the Son Vida and Executive Course Son Quint courses.

Combining five-star hotels and golfing are three more complexes: Sentido Pula Suites Golf & Spa, Port Adriano Marina Golf and the Dorint Royal Golf Resort & Spa, of which only the latter opens all year round. A spa featuring as a further luxury service is a trend from recent years, so much so that right now any self-respecting complex simply has to offer this service.

More unique, though, is the Hotel Barceló Formentor, which also offers hunting and shooting activities on the Formentor peninsula. This is perhaps the most emblematic hotel on the island and, to continue being so, will soon be refurbished to adapt to today's latest needs.

“Gastro hotels” are also well represented on the island, thanks to the Hilton Sa Torre and its restaurant Zaranda, boasting one Michelin star. The St. Regis Mardavall Hotel & Spa also combines luxury with the Michelin Guide accolade. The restaurant Es Fum and Thomas Kahl are responsible here for delighting guests with their excellent cuisine. Both chefs recognise the importance of quality, as well as the importance of Mallorcan produce in their dishes. In this field, Mallorcan wine is the main benchmark, unknown by many but highly praised by connoisseurs from around the world.

There are also other stand-alone hotels, golf courses and restaurants which don't see the need to multi-task and yet still are spectacular choices.



El Golf Alcanada recibe clientes procedentes de sus barcos, a quienes se les ofrece el servicio de recogerles y llevarlos al campo de golf. / Golf Alcanada welcomes clients off their yachts and chauffeurs them to the golf course.



MASTER COVERS

MARINE UPHOLSTERY



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

PRECISION MARINE
engineering

Supply solutions

For 16 years we've been providing quality engineering services to superyachts. Fabrication, mechanical, electrical, testing, rebuilding, repairing, surveys and supplies - all are available with one call.

There are no problems - only solutions.

precision-marine.net

NORTHERN LIGHTS
LUGGER

Cathelco

GIANNESCHI
pumps and blowers

YANMAR
marine

DVZ SERVICES

+GF+
GEORG FISCHER
fixing systems

HAMANN AG
WEBSITE FOR A BETTER ENVIRONMENT

Calle Polma 27 · Pol. de Can Valero - Palma de Mallorca · info@precision-marine.net · t +34 971 760237



mundo entero. En singular y sin necesidad de combinaciones existen más iniciativas en lo referido a hostelería, golf o gastronomía, que ponen el broche a la oferta de calidad. En alojamientos de lujo cabe destacar el último en incorporarse a la lista de hoteles cinco estrellas lujo. Jumeirah en Sóller domina el Puerto y su bahía desde una posición privilegiada, la Serra de Tramuntana. El plus a su construcción moderna lo tiene su adaptación a un entorno tan natural como frágil.

En golf Son Termens es lo que Jumeirah en hostelería. Hablamos de un campo de 18 hoyos de reciente construcción, pero lo más destacado es el respeto máximo al entorno natural. Árboles y montañas intactos dominan el juego de uno de los campos más ecológicos.

El sello mallorquín, en gastronomía lo trae la cocina de Macarena de Castro del restaurante Jardín. Es la última premiada de la Guía Michelin y la primera mujer mallorquina. En un enclave turístico como el de Alcúdia, Macarena desarrolla su cocina que además de llevar el sello de mediterránea lleva también el de la innovación.

Visto está que diferentes nombres propios rompen con el viejo estereotipo, y que la oferta turística de calidad late en Mallorca. El sueño de la desestacionalización pasa por ofrecer alternativas al turismo veraniego, y ahora parece estar encaminado.

Para acabar parafrasearé a un tertuliano de un reciente coloquio al que asistí cuya aportación considero muy adecuada: "El producto existe, la capacidad se presupone, nos falta creer".

El Hotel Barceló Formentor se esconde tras los pinos, integrándose plenamente en un entorno prácticamente virgen. / The Hotel Barceló Formentor nestles amongst pine trees, fully integrated into the practically virgin surroundings.

Particularly worth a mention is the latest addition to the list of five-star luxury hotels. The Jumeirah in Sóller commands the harbour and its bay from a privileged position, the Serra de Tramuntana. The added extra to its ultra-modern design is its adaptation to such a natural and fragile setting. Son Termens is to golf what the Jumeirah is to hotels. This is a recently-built 18-hole course, but the most outstanding feature is its maximum respect of the natural environment. Trees and mountains dominate one of the most environmentally-friendly courses around. Hallmark Mallorcan cuisine comes from chef Macarena de Castro at the Jardín restaurant. She is the latest recipient of a Michelin star, the first ever Mallorcan woman to receive this honour. In a tourist hotspot like Alcúdia, Macarena produces typical Mediterranean cuisine with heaps of innovation. It is clear that these names are breaking the old stereotype, and that quality tourism is pulsating in Mallorca. The dream of diversification away from seasonal tourism involves offering alternatives to summer tourism, and now this seems to be on the right track.

To draw to a close, I will paraphrase a speaker at a conference I recently attended, whose words I believe are very appropriate here: "The product exists, one assumes the ability, we now need to believe".

CREATIVE SOLUTIONS FOR SUPERYACHTS



GLAZING



PERSPEX & FELTED
FABRICATIONS



REFIT ENGINEERING
SOLUTIONS



AIR SPRING DESIGNS
& CUSTOM SEALS

YACHTGLASS

GLASSFIX

B BRUNTONS

 **HAHN**
GASFEDERN



YACHT ENGINEERING SOLUTIONS
PALMA

TELEPHONE: +34 678 899 038 FAX: +34 971 254 383 EMAIL: MICHAEL@YESYES.ES



Centrepoint

Finest Interior Supplies

Outfitting? Restocking? Refitting?

Your one stop contact for all exclusive brands of
LINENS - TABLEWARE - GLASSWARE
GALLEY EQUIPMENT - TOILETRIES

Monterrey linens, our own brand of modern style
bespoke bedding, towels and table linens

Contact us to make an appointment to discuss your requirements

Tel. +34 971 284 056 · Mob: +34 626 815 611

info@centrepoinmallorca.com

www.centrepoinmallorca.com



Un paseo por el Moll de la Riba

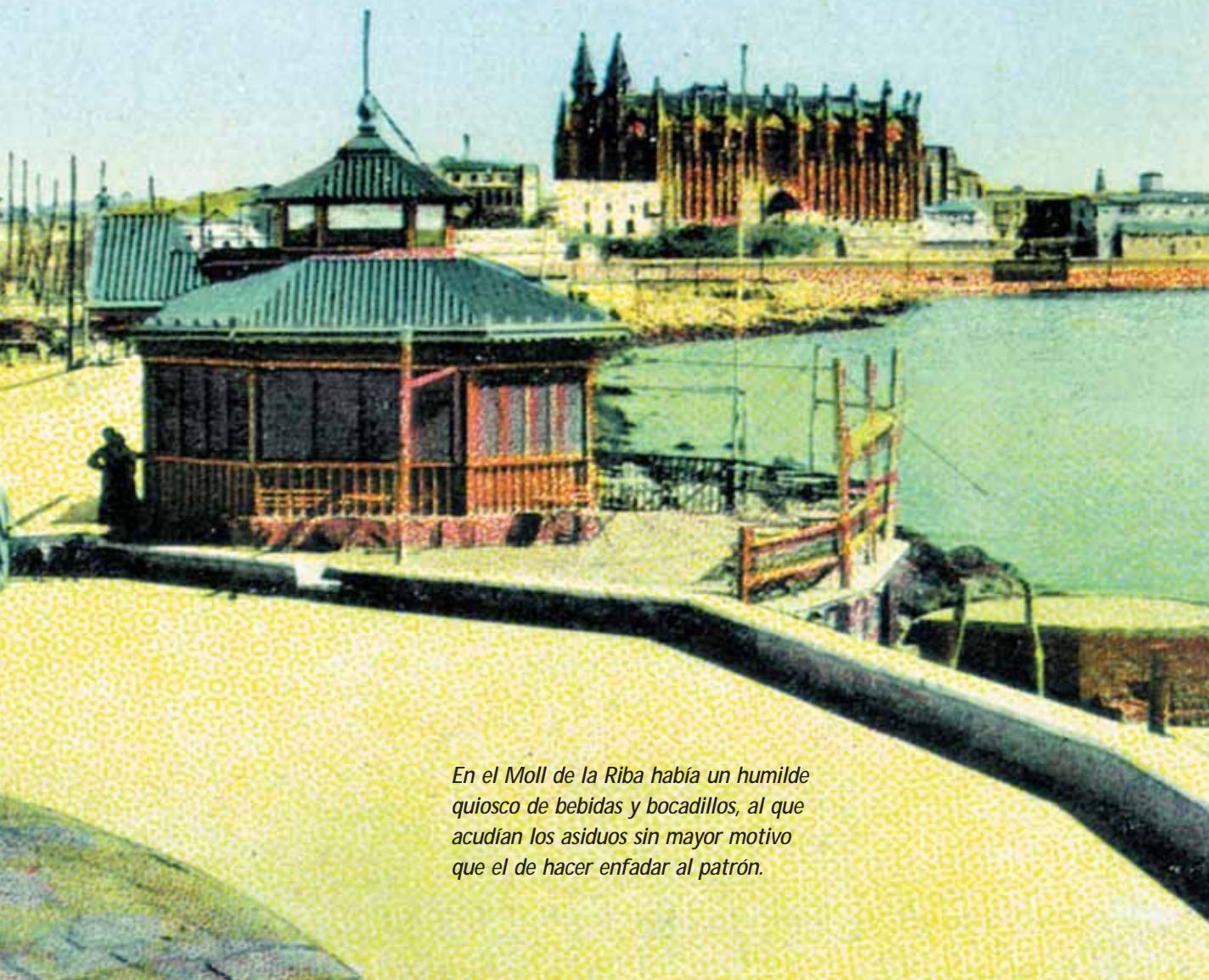
A STROLL ALONG MOLL DE LA RIBA

TEXTO: JUAN ANTONIO FUSTER / FOTOS: ARCHIVO GBC

NO ES CASUALIDAD QUE LA ESPLÉNDIDA fotografía de Catalá Roca que ilustra la portada de "La ciudad sumergida", de José Carlos Llop, sea precisamente la imagen de dos buques correo, amarrados en el Moll de la Riba de Palma. Cuánta nostalgia concentrada en esta instantánea en blanco y negro que nos transporta telemáticamente a mitad del siglo pasado. Para quienes tuvieron la suerte de haber vivido la Palma de aquella época, que de hecho equivale a haber nacido en el propio siglo XIX, nadie podrá quitarles el recuerdo, la ensueño y la nostalgia de una ciudad entrañable, hecha a la medida de los lugareños.

IT'S NOT A COINCIDENCE that the magnificent photo by Catalá Roca on the cover of José Carlos Llop's book "La Ciudad Sumergida" [The Submerged City] is one of two mail boats moored at the Moll de la Riba in Palma. So much nostalgia concentrated in one black-and-white image transports us right back to the middle of the last century.

For those lucky enough to have experienced the Palma of that era, meaning they may have been born in the nineteenth century, nobody can take away the memory, the fantasy and the nostalgia of an intimate city, tailor made by the locals.



En el Moll de la Riba había un humilde quiosco de bebidas y bocadillos, al que acudían los asiduos sin mayor motivo que el de hacer enfadar al patrón.

Palma no era entonces una ciudad en sentido estricto. Era un pueblo grande, abierto al mar, marcado arquitectónicamente y sociológicamente por sus castas sociales y por una historia hecha y rehecha a trompicones, con despojos de distintas culturas y civilizaciones.

No era la Vetusta de la "Regenta", ni la cosmopolita Barcelona de la época. Tampoco era Venecia, ni Marsella, ni Estambul. Aunque, a decir verdad, tenía fragancias de todas ellas.

Palma era, ¿cómo decirlo? Una isla dentro de la isla. Un pueblote grande, tipo Corfú, muy mediterráneo, muy calmadito, bonito en sus formas y costumbres, con una catedral desmesurada, una arquitectura singular y una historia tan peculiar como sus propias contradicciones religiosas y sociales.

En aquella Palma de los años cincuenta había tranvía, pero no semáforos, ni autobuses urbanos. Los interurbanos eran conocidos como "sa camiona" y cubrían los trayectos entre Palma y los pueblos, a velocidad de bicicleta.

Si han visto ustedes "Bienvenido Mr. Marshall", sabrán de qué les hablo.

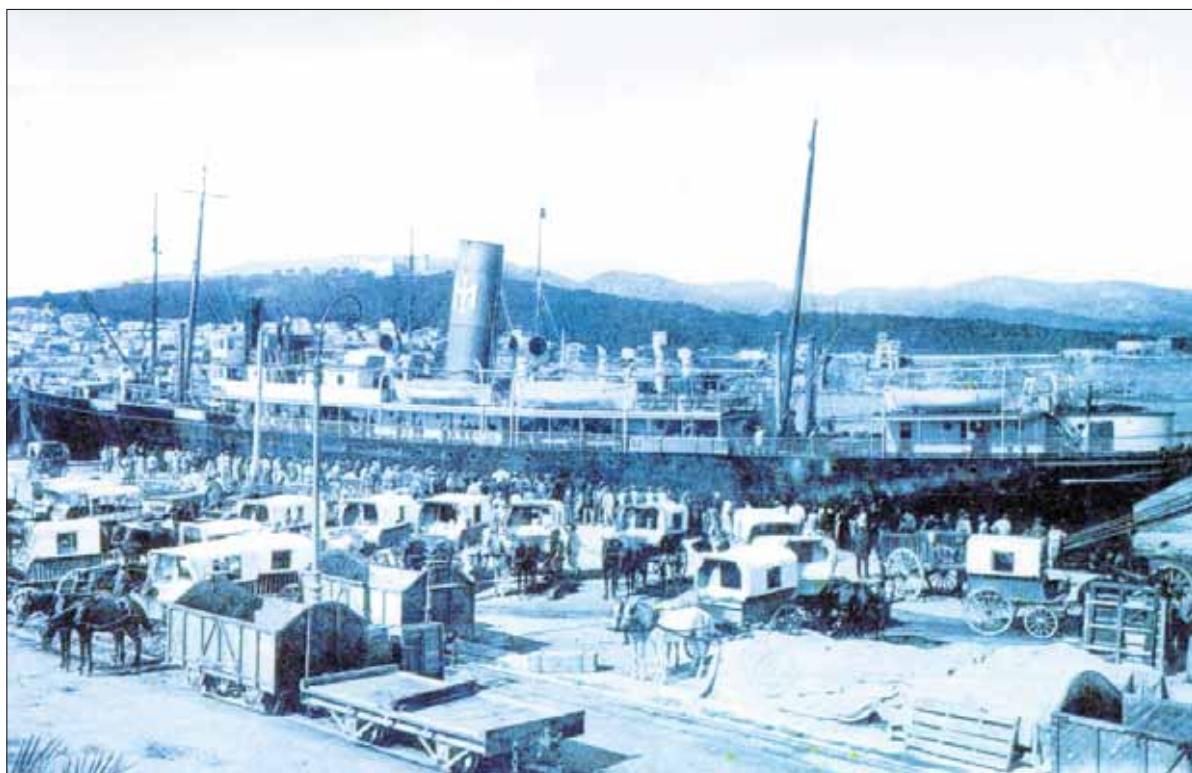
En esa época de transición hacia la modernidad, circulaban a su aire

Palma back then was not a city in the strict sense of the word. It was a large town, open to the sea, marked architecturally by social divisions and a history written and rewritten in fits and starts, with traces of different cultures and civilisations.

It wasn't the Vetusta portrayed in the realist novel "La Regenta", nor the cosmopolitan Barcelona of the time. Neither was it Venice, nor Marseilles, nor Istambul. Even so, to tell the truth, it did have a scent of all of them. Palma was, so to say, an island within an island. A large town, similar to Corfu, very Mediterranean, very laid back, pretty in its ways and customs, with an enormous cathedral, unique architecture and a history as distinctive as its own religious and social contradictions.

In the 1950s Palma there was a tram system, but no traffic lights or metropolitan buses. There were shaky cross-country buses linking Palma to the outlying villages, but at the speed of a snail. If you've seen the film "Welcome Mr. Marshall!", you'll know what I'm talking about.

In this period of transition towards modernity, the roads were a free-for-



En aquellos años cincuenta los turistas eran viajeros cultivados que llegaban en yates, en buques correo o en los “luxuosos” pero inseguros aviones cuatrimotores. / Back in the fifties, tourists were cultured travellers who arrived on yachts, on mail boats or on ‘luxurious’ but unsafe four-engined airplanes.

carruajes de caballos y bicicletas y unos pocos coches negros de gran tamaño, que o bien eran taxis, o pertenecían a señores de la nobleza o eran los “aigas” de contrabandistas y estraperlistas. Unos impolutos guardias urbanos, ataviados con polainas y “salakov” dirigían, a golpe de pito y sobre un taburete, el escaso tráfico bajo el humilde amparo de una sombrilla. Un estilo colonial con resabios únicos.

Era aquella una ciudad con costumbres y tradiciones arraigadas, con guecos humanos ostentosos y con evidentes injusticias sociales. Un oasis urbano con toques rurales, con más orden que justicia, con olores artesanales, con ritmos ancestrales y con una forma de vida sosegada que parecía no querer despertar jamás del letargo dieciochesco.

¡Qué tiempos! Fue aquella una época, post guerra civil, atascada en el tiempo, pero con “prontos” de arrancada. Una época neorrealista que estaba llegando a su fin. Ya se oía el dinero que desprendía la incipiente actividad turística, que luego desembocaría en el advenimiento desenfrenado de los “pillos” y en el Dorado que ya conocemos. En aquellos años cincuenta los turistas eran viajeros cultivados que llegaban en yates, en buques correo o en los “luxuosos” pero inseguros aviones cuatrimotores. Viajeros muy leídos y muy sensibles con respecto a la austera belleza que iluminaba esta isla, en la que prácticamente no había carreteras, ni electricidad universal, ni teléfonos, ni tonterías. Todo esto, y algo más, llegaría poco tiempo después.

all of horse-drawn carriages and bicycles and quite a few big black cars, which were either taxis or belonged to noble gentlemen, or were the chosen transport of smugglers and black marketeers.

Pristinely-uniformed policemen, attired in gaiters and salacots and stood on stools, used whistles to direct the limited traffic under the modest protection of a sunshade. A colonial style of doing things which evokes unique memories. This was a town with deep-rooted customs and traditions, with ostentatious human ghettos and evident social injustice. An urban oasis with rural touches, with more order than justice, with traditional smells, with a primitive pace of life, and with a mellow lifestyle that seemed unwilling ever to wake up from the eighteenth-century lethargy.

What times! An era, post Civil War, stuck in time but with fits and starts of progress. A neo-realist era that was coming to an end. You could already smell the money coming from the emerging tourism industry, which would eventually culminate in the frenzied arrival of the “rogues” and the El Dorado we now know.

Back in the fifties, tourists were cultured travellers who arrived on yachts, on mail boats or on ‘luxurious’ but unsafe four-engined airplanes. Very wise travellers and very sensitive to the stark beauty of this island, on which there were practically no roads, nor electricity, nor telephones, nor any nonsense. All this, and a bit more, would arrive shortly afterwards.

LO MÁS PARECIDO A UNA VIEJA ESTACIÓN DE TREN

En la capital de aquella isla, cohesionada por la supervivencia, los nativos iban a la Riba muy a menudo y de paseo. A ver el mar, pero también a esperar los buques correo y a contemplar el lento balanceo de los botes, llauts y balandros de los pescadores.

La escollera y el Moll de la Riba eran lo más parecido a una vieja estación de tren, con sus máquinas de vapor, sus jefes de estación uniformados y sus mozos con maletas y silbatos. Un cuadro impresionista decimonónico de muchos quilates.

A la Riba se iba a pie. Pero, para llegar a ella, había que traspasar la frontera del Passeig del Born, donde señores trajeados, reclutas con uniforme, criadas con delantal y niñeras con carrito hacían gala de su condición, en un ir y venir de rondo pueblerino. Borne arriba y Borne abajo, en las horas punta, con sus ritmos y cadencias. En la Palma de aquella época la gente iba a pie a todas partes, así que callejear por los meandros de la ciudad vieja (Canamunt y Canavall) o dar vueltas en el Borne, no era considerado propiamente un paseo, sino algo que formaba parte de las rutinas diarias.

Digamos que llegar hasta la Riba era ir un poco más allá. Era un paseo hacia un mundo de mar, de aventura y de ensueño. Un lugar encantador donde los lugareños pasaban algunas horas viendo llegar los buques correo procedentes de Barcelona, de Ibiza o Marsella. ¡Quién sabe!

THE CLOSEST THING TO AN OLD TRAIN STATION

In the capital of the island, united by survival, the locals would often go for a stroll along the Riba quay. To see the sea, but also to wait for the mail boats and observe the gentle swaying of the fishermen's boats, llauts and sloops.

The breakwater and Moll de la Riba were the closest thing to an old train station, with uniformed harbourmasters and porters with suitcases and whistles. A priceless nineteenth-century Impressionist painting.

The Riba quay was reached on foot. But, to get there, you had to cross the border of the Passeig del Born, where suited gentlemen, uniformed conscripts, aproned maids and nannies with prams gloried in their condition, toing and froing around the town. Up the Born and down the Born, in peak hours, with their airs and graces.

In the Palma of that era, people went everywhere on foot, so walking through the streets of the old quarter or up and down the Born was not considered a leisurely stroll as such, but something that formed part of the daily routine.

Let's say that going to the Riba quay was going that little further. It was a stroll to a world of sea, adventure and fantasy. A charming place where the locals would spend a few hours watching the mail boats arriving from Barcelona, Ibiza or Marseilles. Who knows?



El Moll de la Riba era un lugar de paseo donde era posible encontrar tomadores de sol y de luna. / The Moll de la Riba was a place to stroll, enjoy the sun's rays or bathe in the moonlight.

UN LUGAR DONDE

TOMAR LA LUNA

Santiago Rossinyol en "La isla de la Calma" describió así la Riba: "En Palma hay una escollera para sentarse y tomar la luna. Esta Riba, que es bellísima, se adentra mar adentro, muy adentro, hasta la propia Farola. Es un paseo con bancos para sentarse –naturalmente! – con el suelo asfaltado y con arcos voltaicos que forman una Lonja de piedra, con el mar a cada lado, como un gran navío anclado en tierra. Durante el día no se ve a nadie. Por buen tomador de sol que sea uno, el referido sol cae allí tan de plano que no hay alma que lo aguante. Pero llega la noche y hace tanto fresco, la paz es tan grata, el mar se mece tan suavemente que por poco trabajo que se tenga todo el mundo acude a la escollera. Los mallorquines van a la Riba a esperar el barco. Y cuando lo ven llegar, lo siguen esperando con la misma beatitud. Esperar el barco marca el ritmo de sus propias vidas. Y los bancos de la Riba son un lugar perfecto para adormecerse, un lugar donde los hombres esperan el barco, aquel barco, que aunque sea el mismo siempre lo contemplan como si lo reconociesen".

CA NOSTRA ERA AQUELLA RIBA

Lluís Fabregas, relata en su libro "Ca Nostra" (Ed. Cort 1965. Vol. I) que "al final de la vieja escollera y en el lugar en donde en otro tiempo estuvo emplazada la farola, había un quiosco en el que se despachaban gaseosas, sidra y algún que otro refresco. También era un Estanco y en los bajos había una especie de balconada, con un parterre que, por adorno, tenía medio hendidadas unas caracolas de mar (...) Algunos de los que iban a diario a la Riba, veían en la bahía el camino de la aventura, de su aventura, anhelantes como estaban de irse a América. Otros menos codiciosos mostraban su anhelo de poseer una barquita y "anar-se'n a fer quatre calades". Otros, deseaban ser médicos de fama. Cada cual iba mostrando su afición y a fe que la inmensa mayoría de aquellos sueños logró salir triunfante. Y cuando la inmensa mayoría mostraba su deseo de abandonar la isla sentían un no sé qué, que les hacía anegar los ojos, como si en su corazón hubiese una lucha constante, de ser y no ser. Mejor dicho de ser, sin abandonar Ca Nostra. Y Ca Nostra era aquella Riba".



A PLACE FOR BATHING IN THE MOONLIGHT

Santiago Rusiñol in "La isla de la Calma" [The Island of Calm] described the Riba quay like this: "In Palma there is a breakwater when you can sit down and bathe in the moonlight. The Riba, which is truly beautiful, goes out to sea, far out to sea, right up to the Farola. It is a paved promenade with benches to sit on – of course! – and with arches that form a stone strip, with the sea on each side, like a huge ship anchored on land. During the day you don't see a soul. As an expert sunbather as one is, the said sun beats down so hard there that not a soul can bear it. But night falls and it is so refreshing, the

peace is so welcoming, the sea laps its sides so softly that, once work is over, everybody heads down to the breakwater. The Mallorcans go to the Riba to await the boat. And when they see her arriving, they continue awaiting her with the same beatitude. Awaiting the boat marks the pace of their own lives. And the benches on the Riba are an ideal place to doze off, a place where men await the boat, that boat, which although the same one, they always observe her as if they recognised her".

RIBA WAS OUR HOME

Lluís Fabregas, in his book "Ca Nostra" [Our Home], writes that "at the end of the old breakwater and where at one time the Farola was located, there was a kiosk which served soda, cider and soft drinks. It was also a tobacconist and at ground level there was a type of balcony with a parterre which for decoration had shells half buried in it (...) Some of those who would go to Riba every day saw the bay as their route to adventure, their adventure, yearning as they would to go to the Americas. Others less ambitious would show their longing to possess a boat and head out to sea. Others yearned to be reputed doctors. Each and every person would express their desire and in the belief that the vast majority of those dreams would end up coming true. And when the vast majority would express their desire to leave the island they would feel a certain something that would fill their eyes with tears, as if in their hearts there was a constant battle of to be and not to be. Better said to be; without leaving Ca Nostra. And Ca Nostra was Riba".



Office and Sales

Muelle Pelaires – Club de Mar
07015 – Palma de Mallorca
Phone: (34) 971 40 46 04
Mobile: (34) 639 68 73 94
e-mail: motovert@motonauticavert.com
web: www.motonauticavert.com

Maintenance Warehouse and Workshops

C/ Pocomaco, 10
Polígono Ca'n Valero
07011 – Palma de Mallorca

Motonáutica

VERT & VERT, S.A.

MAINTENANCE REPAIRS AND STORAGE

Our company offices are located at "Club de Mar" in Palma de Mallorca. Our 6.000 m³ storage facility is situated at Polígono Ca'n Valero, next to Mallorca Football Stadium (6km from STP), where we store boats up to 44 ft. (14 m.).

Our premises are undercover and fully insured.

Among our list of clients are boats such as Lady Moura, M/Y "A", Stargate, Limitless, Enigma, Amevi, Element, S/Y "Ran", Quantum, ...

We offer:

- Tender Storage - Engine and sterndrive service and repairs. (Petrol and Diesel).
- Official Agents for Mercury, Mercruiser, Yanmar, Volvo and Yamaha engines
- Intrepid Boats - Own travelift and own cranes at Polígono Ca'n Valero - Crane at Club de Mar & own moorings at Club de Mar - Own transport. We organize travelift and transport from STP to our Warehouse - Sales of new and second hand boats. Windy and Mastercraft dealership
- Fiberglass, carpentry, varnishing, antifouling works - Upholstery repairs and renewal.



C/ Garcilaso de la Vega,
Costa d'en Blanes
07181
Tel: 97167 77 30



OFFICIAL DEALER FOR
DISTRIBUIDOR OFICIAL PARA
SEADOO.



www.nauti-parts.com · nautiparts@yahoo.com



C/ Alicante, Nave 15A,
Polígono Son Bugaderes
Calvia 07180
M: 610 708167





Algo tiene Palma. No sé qué es, pero algo tiene para que me tenga embobado. Quizás porque me encuentre mejor en las ciudades pequeñas, o quizás porque aquí lo tenga todo.

En algún rincón de la Lonja...

SOMEWHERE IN LA LONJA...

TEXTO: LUIS BERGA MONTANER / FOTOS: GBC Comunicación

PALMA ES UNA CIUDAD DE RINCONES donde no se puede llegar más que a pie. Por suerte, carece de desniveles, así que pocas excusas quedan para no tratar de conocerla. Si me permites darte un consejo... en Palma sé osado, deja de mirar tu smartphone y camina. Callejea, pierdete y nunca dejes de mirar. Aunque lleves toda una vida viviendo en Palma, camina y mira, incluso cotillea, pues si no lo haces corres el riesgo de perderte los rincones más espléndidos de la ciudad. Y eso sí que sería lamentable. Así he descubierto la plaza más bonita del mundo: tranquila, soleada, pequeñita, con una fuente en el centro y desconocida, y así debe seguir. Conociendo Palma uno puede saborearla, y quien sabe hacerlo sólo piensa en vivir aquí. El barrio de la Lonja no debes perdértelo. Es, quizás, uno de los más cos-

PALMA HAS SOMETHING SPECIAL. I don't know what it is, but it has something that fascinates me. Perhaps it's because I feel more at home in small cities, or perhaps because I have everything at hand here. Palma is a city of hidden corners that can only be reached on foot. Luckily there are no steep hills, so there are few excuses to get to know the city. If I can give you a tip: in Palma be daring, stop looking at your smartphone and walk. Stroll around, lose yourself and look, even snoop, because otherwise you're at risk of missing out on the city's most splendid spots. And that would be a real shame. That's how I discovered the most beautiful square in the world: peaceful, sun-kissed, small, with a fountain in the middle and unknown, and that's how it should remain. By getting to know Palma you can savour it, and if



Llegado el buen tiempo, las calles y terrazas de La Lonja son un punto frecuente de reunión. / When the good weather arrives, the streets and pavement terraces of La Lonja are a popular meeting point.

mopolitas, pues sus edificios hablan alguna lengua internacional. Mucho inglés, quizás llamado por el ambiente que tienen sus calles, o quizás atraido por "ese algo" que tiene Palma.

you do that, you'll only ever think about living here.

No way should you miss out on the La Lonja neighbourhood. It is one of the most cosmopolitan, as its buildings speak an international language.

Pero si nos centramos en este barrio es obligatorio empezar por conocer su origen ligado al mar. Por saber que el edificio gótico que preside hoy la Plaza de La Lonja fue sede del Colegio de la Mercadería y que desde allí se protegían las actividades comerciales. Que no es casualidad que los barcos pesqueros amaren a la otra "orilla" del asfalto, ni que los pescadores hilan sus redes al lado de una cafetería llamada El Pesquero. Tampoco dejés de fijarte en los noráis que hay al pie del edificio de La Lonja, y que hoy carecen de uso. Y para acabar con el motivo marinero, otra curiosidad. Antes de la construcción del Paseo Marítimo, cuando las olas rompían al borde de la plaza, la Iglesia de San Juan de Malta, a pocos metros de allí, daba misa al alba a los pescadores que salían a la mar.

Hoy el barrio de la Lonja ha perdido la vinculación al mar, a la vez que ha ganado en oferta de restauración, ocio, cosmopolitismo,... . Pero por suerte

Lots of English people, perhaps attracted by the atmosphere of its streets, or perhaps drawn in by "that something special" that Palma boasts. But if we're going to focus on this neighbourhood, it's a must to start by learning about its origin connected to the sea, such as discovering that the Gothic building dominating the Plaza de La Lonja was once the head of the Maritime Exchange and from here all trade was protected. So it's not by chance that fishing boats moor on the other "shore" of the road, nor that fishermen spin their nets next to a bar called El Pesquero (The Fisherman). Neither should you overlook the bollards at the foot of the La Lonja building, which today are out of use. And to end with the maritime theme, another interesting fact. Before the Paseo Marítimo was built, when the waves used to crash onto the square, the San Juan de Malta church, just a stone's throw away, used to offer mass at the crack of dawn for the fisher-



Actualmente, el histórico edificio de La Lonja sirve de espacio para exposiciones y oferta cultural. / The historic La Lonja building is now an exhibition and cultural centre.

para todos, la magia se conserva en sus calles y en sus edificios. Y si pronto das el paseo que te estoy sugiriendo, nunca dejes de mirar hacia arriba, hacia fachadas y balcones. Pero baja la cabeza para entrar en tantos establecimientos muy recomendables que completarán tu paseo. No rehúyas de las calles sombrías porque guardan la esencia de un barrio que se protege del sol y del calor. No te guíes por lo nuevo o novedoso, pues si lo antiguo perdura es porque tiene alguna poderosa razón.

El sabor más auténtico en La Lonja lo tiene, sin duda, el Forn de la Gloria. De aspecto viejo más que antiguo, dudarás si entrar, pero entonces te perderás las que puede que sean las mejores ensaimadas de Mallorca, aunque la fama se la lleven otros. Abrió sus puertas en el siglo XIII (y quien sabe si antes) y, al menos hoy, es un establecimiento con alma propia, tanta debe ser que la calle en la que se encuentra lleva su nombre.

LO EXCLUSIVO

También con sabor mallorquín es el patio del bar Abaco, que se esconde tras una gruesa y gran puerta de madera. Quizás por conservar el secreto a voces del tesoro que posee o quizás por correr la cortina de lo que es exclusivo y lo que no. Lejos de sus cargados ornamentos, ese edificio lleva el sello de lo auténtico. Y no muy lejos de allí, pocos escalones conducen al paraíso del jazz. En el Jazz Voyeur Club la música en vivo suena casi cada noche y el verdadero pecado es no vivirlo con un cocktail en la mano. Hablando de cócteles no podemos dejar de mencionar el bar más in del barrio, Harry's. Donde la música suena ni muy alta, ni muy floja y donde se aprecia el gusto por la coctelería. Y más subidos de decibelios, encontramos varios bares más en el "epicentro" de la lonja.

Pero si eres de corte clásico y tranquilo, mi consejo es que te tomes una

men heading out to sea. Today, the La Lonja neighbourhood has lost its connections to the sea, whilst gaining in its selection of restaurants, leisure activities and cosmopolitanism. But, thankfully, the magic remains in its streets and buildings. And if you follow the route I'm suggesting, don't ever stop looking upwards at the façades and balconies. But do lower your head when going into the wealth of must-visit bars that will end your walk. Don't shun the dark streets, because they hold the essence of a neighbourhood that protects itself from the sun and the heat. Don't be guided by the new, because if the old is still there it's because there's some powerful reason for this. The most authentic taste of La Lonja comes without a doubt from the Forn de la Gloria bakery. Looking more shabby than old, you may think about not entering, but if you don't, you'll miss what are possibly the best ensaimadas in Mallorca, although others may be more famous. It opened its doors in the thirteenth century (maybe even before) and, at least today, is a place with its own soul, so much so that the street it's in is named after it.

ALL EXCLUSIVE

Also truly Mallorcan is the inside patio of the Abaco bar, which is hidden behind a huge wooden door. Perhaps for guarding the well-known secret of the treasure it boasts or perhaps for having to pass through a curtain, this makes the place an exclusive haunt. Its stuffy ornaments aside, the building has the hallmark of what authentic means. And not so far from here, a few steps lead down to a paradise of jazz music. At the Jazz Voyeur Club, live music is played every night and it would be a sin not to experience it with a cocktail in your hand.

Talking about cocktails, we can't not mention the trendiest bar in the neighbourhood, Harry's. Where the music is neither very loud nor very low,

ESPECIALISTAS EN CONSTRUCCIÓN Y REPARACIÓN CON:

GEL COAT · FIBER GLASS · CARBON FIBER · KEVLAR



SEBASTIÀ SITJAR
COMPOSITE SPECIALISTS

Camí de Pedaç, Polígon 8, Parcel·la 37, Bústia 5 - 07350 Binissalem (Illes Balears)
 Telèfon 605 010 481 - sebastian_sitjar@hotmail.com



La Plaza de La Lonja es el lugar perfecto para disfrutar de un vino o una cena al aire libre. / The Plaza de la Lonja is the ideal place for enjoying a glass of wine or dining "al fresco".

copa de vino al fresco en alguna de las terrazas habidas en la Plaza de La Lonja. Es un placer en mayúsculas. Y, además, allí también podrás saciar tu apetito con oferta muy variada y precios también muy variados.

and where cocktail-shaking is a real art. Meanwhile, the decibels pumping out from along the road signal the "epicentre" of La Lonja. But if you're more traditional and restrained, my advice is to have a chilled glass of wine

No en la Plaza pero cerca, como todo en Palma, destacaría tres restaurantes: Orient Express, Forn de Sant Joan y Bon Lloc. El primero conserva su encanto en los antiguos vagones de tren que recrea desde que abrió. El segundo reconvirtió sus dependencias de panadería a restaurante hace 20 años, y tras una remodelación ahora es uno de los sitios de moda en Palma. Y respecto al último, si no miras el cartel puede que al salir no te hayas dado cuenta que lo bien que has comido ha sido en un vegetariano.

EL BALUARD: VISITA OBLIGADA

Pasado y presente también se ven representados a la perfección en el museo de arte contemporáneo de Es Baluard, aunque ello más bien refiere a su construcción de hormigón, situada dentro de las murallas renacentistas del siglo XVI que protegían la ciudad. Piedra versus hormigón, podrá gustarte o no, pero la colección artística que guarda el museo es digna de visitar: Picasso y Miró comparten espacio con otros nombres y otras disciplinas.

Historia, arte y hostelería, en este caso, se unen en el Hotel Palau Sa Font, un magnífico edificio del siglo XVI que hoy se nos ofrece como hotel. De dos siglos más tarde, del XVIII, es el edificio reformado que hoy ocupa el Puro Hotel, hoy apasionado por el blanco y por el diseño. Al otro extremo, con el sello de lo clásico, el Hotel San Lorenzo, con menos glamour pero puede que con más encanto.

Y después de tanto caminar, te darás cuenta que no habrás salido del mismo barrio, ni estarás tan cansado ni tendrás que cambiar tus bambas por el desgaste. Habrá valido la pena. Palma es pequeñita, de rincones y está hecha para vivirla.

on one of the terraces lining the Plaza de La Lonja. This is out-and-out pleasure. What's more, here you can also whet your appetite with the range of food on offer and also a huge range of prices.

No in the square but nearby, as everything is in Palma, I'd highlight three restaurants: Orient Express, Forn de Sant Joan and Bon Lloc. The first retains its charm with the old-style train carriages it has imitated since it opened. The second changed from a bakery to a restaurant twenty years ago, and after recent refurbishment it is now one of the coolest places in Palma. As for the third restaurant, if you don't look at the sign you might leave without realising that the excellent food you've eaten was actually all vegetarian.

EL BALUARD: A MUST-VISIT

Past and present also perfectly harmonise at the Es Baluard contemporary art museum, although referring more to its concrete structure within the 16th-century Renaissance walls that guarded the city. Stone versus concrete, you might like it or maybe not, but the collection of art at the museum is well worth seeing: Picasso and Miró share the space with other names and other movements. History, art and accommodation, in this case, blend together at the Hotel Palau Sa Font, a magnificent 16th-century building which now houses this hotel. From two centuries later, a recently-modernised building is now home to the Puro Hotel, a haven of white décor and design. At the other end of the spectrum, a true classic, the Hotel San Lorenzo, with less glamour but perhaps more charm.

And after walking for so long, you'll realise that you haven't left the neighbourhood, nor will you be tired or in need of changing your trainers because of wear and tear. It will have been worth it, Palma is small, full of hidden corners and made to be experienced.

Yacht Center Palma
Yacht Chandlery
 Jardines de San Telmo, 5
 Real Club Náutico de Palma
 (+34) 971 715 612



Custom Tenders
 Boat Rentals
 Boutique
 Water Sport Supplies

Tender Service













www.yachtcenterpalma.net
Info@yachtcenterpalma.net

Marine Superstore
Yacht Chandlery ~ Inflatables
 C / Illes Balears, 49
 Pol. Son Bugadelles Sta. Ponza
 (+34) 971 690 684

Nauti-Parts



NAUTI-PARTS se fundó en 1995 y desde entonces ha sido una de las empresas líderes en deportes extremos y náuticos de las Islas Baleares. Sus tiendas bien equipadas se encuentran a la entrada de Puerto Portals y es el único distribuidor oficial autorizado de Seadoo de Mallorca.

Nauti-Parts y su equipo especializado ofrecen una amplia variedad de servicios, desde el suministro de una válvula Boston de reemplazo hasta ténders para superyates. También ofrecen almacenamiento, mantenimiento, reparaciones y un excelente servicio de recogida y entrega.

Nauti-Parts cuenta con una extensa gama de vehículos, desde camiones con remolque, repuestos móviles, suministros para tiendas y camiones con grúa para facilitar los servicios de recogida a bordo. A continuación mostramos algunos de los productos más innovadores que se pueden encontrar en Nauti-Parts.

CAN-AM SPYDER RT ROADSTER. El Spyder se ha fabricado con tecnología puntera. Cuenta con sistema antibloqueo, control de estabilidad y control de la velocidad. Este vehículo de tres ruedas se puede adquirir con caja de cambios semiautomática de 5 velocidades de última tecnología permitiendo disfrutar al máximo de la carretera. El Spyder RT es la opción más cómoda. Ofrece mayor espacio de almacenamiento para el equipaje, equipo

de sonido con conexión al Ipod, centro de información digital-multifuncional, un sillín extremadamente cómodo y un parabrisas ajustable eléctrico. El Spyder RS es la versión deportiva con increíble motor Rotax V-Twin de 998cc. Sus exclusivas llantas de aleación, manillares y spoiler lo garantizan que no abandones la ciudad sin pasar desapercibido.

MINI B. Gracias a la nueva gama de sistemas de buceo Mini B, bucear nunca ha sido tan fácil como ahora. Mini B te permite vivir el mundo submarino con estilo. Hay 8 modelos distintos, cada uno con un diseño exclusivo. Diseñado teniendo presente a los propietarios de barcos y yates, Mini B es un excelente equipo que te permitirá hacer reparaciones rápidas bajo el barco, desenredar cabos de las hélices o simplemente ver lo que hay debajo y alrededor de tu embarcación sin la necesidad de tener que subir cada pocos segundos a la superficie a respirar.

EL CAN-AM COMMANDER. El Can-Am Commander está equipado con asientos plenamente reforzados, brindando una extraordinaria sujeción de hombros y cuello para ofrecer más comodidad a la hora de conducir por terrenos difíciles. El Commander se puede adquirir con varios extras, como por ejemplo el navegador GPS de pantalla táctil, equipo de sonido compatible con el Ipod, y mucho más.

Nauti-Parts



NAUTI-PARTS, was created in 1995 and since then has been one of the leading watersports and extreme sports companies in the Balearic Islands. Their well-stocked shop premises are situated at the entrance to Puerto Portals and they are the only Official Authorised Seadoo Dealer on the Island of Mallorca. Nauti-Parts with its specialized team force offers a wide range of services from supplying a replacement boston valve to tenders for the largest of the Superyachts. They also provide storage, maintenance, repairs and an excellent collection and delivery service.

Nauti-Parts has an extensive range of vehicles from trucks with trailers, mobile spares/shop supplies & trucks with an onboard Crane to facilitate onboard collection services. Below are a few of the most innovative products to be found at Nauti-Parts.

CAN-AM SPYDER RT ROADSTER. The Spyder has been developed with the latest technology such as Antiblocksystem, Stabalizercontrol and Speedcontrol. This three wheeler is optionally available with a high-tech 5 gear semi automatic gearbox for maximum enjoyment on the road. The Spyder RT is the more comfortable option with more storage space for

luggage. Audio system with Ipod connection, multifunctional – digital info centre, extremely comfortable touring saddle as well as electric adjustable visor. The Spyder RS is the sporty version with an astonishing 998 ccm Rotax V2 Engine. You defiantly won't be leaving the city unnoticed on this machine. The exclusive alloys , handlebars, spoiler will guarantee this.

MINI B. Diving has never been as easy as it is now with the new range of Mini B diving systems allowing you to experience the underwater world in style. There are 8 different models each with a unique design.

Designed with boat and yacht owners in mind this is a brilliant piece of equipment allowing you to do quick repairs under the boat ,untangle ropes and similar from the propellers or just having a look what is under and around your boat without having to go up for air every few seconds.

THE CAN-AM COMMANDER. The Can-Am commander is equipped with full bolster seats providing great shoulder and back support for more comfort in rough terrain driving situations.

The commander is available with a wide range of extras such as touchscreen GPS, soundsystem with Ipod attachment and much more.



DANAUTIC



SATELLITE
ANTENNAS



DANAUTIC

TEL. 650 098 320
C/ Islas Baleares, 4 - 07180 Santa Ponsa
Polígono Son Bugadellas
daniel@danautic.com

MARINERIE.COM

COMFORT CRUISING



ATIEP
ITALIA

TABLE PEDESTALS

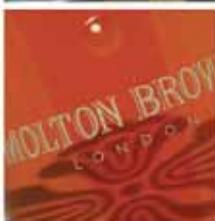


COMFORTABLE ERGONOMICS
MARINE EQUIPMENTS

YACHT'S NAME



Essentials YACHT PROVISIONING



Mobile +34 630 355 974

Tel/Fax +34 971 870 640

essentials@wanadoo.es

www.eyp-mallorca.com



FINE WINES / FOOD & DRINKS

TOILETRIES / CLEANING MATERIALS



51è FESTIVAL de POLLÈNCIA

Del 6 de juliol al 25 d'agost

www.festivalpollenca.com

2012

MÚSICA

Divendres, 6 de juliol - Claustre del Convent de Sant Domingo - 22:00 h

Orquestra Simfònica de Balears

Josep Vicent, director

Simfonía núm. 9, en mi menor, "Del Nou Món", d'A. Dvorak
Foster Symphony de Joan Valent (estrena mundial)

Dissabte, 14 de juliol - Claustre del Convent de Sant Domingo - 22:00 h

Francesco Tristano, piano

Piano 2.0

Obres de Tristano, Frescobaldi, Bach i Cage

Dissabte, 21 de juliol - Claustre del Convent de Sant Domingo - 22:00 h

Orquesta Barroca de Sevilla

Pablo Valetti, director

Barroco Europeo: entre lo fúnebre y lo teatral
Músiques de Locatelli, Haendel, Avison i Bach

Dissabte, 4 d'agost - Claustre del Convent de Sant Domingo - 22:00 h

Michael Nyman, piano

Marie Angel, soprano

Body Parts de Michael Nyman

Estrena mundial, encàrrec del Festival de Pollença

Dissabte, 11 d'agost - Claustre del Convent de Sant Domingo - 22:00 h

Il Complesso Barocco

Riccardo Minasi, director

Donna Leon, narradora

Curiositats Venecianes

Relats de Donna Leon amb música de Vivaldi

Dissabte, 18 d'agost - Claustre del Convent de Sant Domingo - 22:00 h

The World Orchestra

Josep Vicent, director

Simfonía núm. 6 en fa major, "Pastoral", de L. van Beethoven

Simfonía núm. 6 en si menor, "Patética", de P. I. Tchaikovsky

Dimarts, 21 d'agost - Claustre del Convent de Sant Domingo - 22:00 h

World Orchestra Strings

Quartet núm. 1, en mi menor, "De la meva vida", de B. Smetana

Quartet núm. 6, en si bemoll major, de L. van Beethoven

Dijous, 23 d'agost - Hotel Formentor - 22:00 h

World Orchestra Winds

Música del segle XX

Divendres, 24 d'agost - Carrers de Pollença - 22:00 h

Música al carrer

Concerts per tota la ciutat de Pollença amb solistes de The World Orchestra, alumnes de l'Escola de Música de Pollença i formacions de la ciutat.

Dissabte, 25 d'agost - Claustre del Convent de Sant Domingo - 22:00 h

The World Orchestra

Josep Vicent, director

Triple concert per a violí, violoncel i piano, en do major, de L. van Beethoven

Simfonía núm. 7, en re menor, d'A. Dvorak

ARTS PLÀSTIQUES

Del 7 de juliol al 25 d'agost

Església del Convent de Sant Domingo

De dimarts a diumenge, d'11:00 h a 13:30 h

De dimarts a dissabte, de 18:30 h a 23:00 h

Dilluns i festius: tanca

Exposició: Memòria de l'aigua (i viceversa)

Joan Cortés, escultor

CINEMA

TROBADES MÚSICA AL CINEMA

Joan Valent, compositor de cinema

Pati de l'Ajuntament de Pollença

Projecció a l'aire lliure de pel·lícules amb banda sonora original de Joan Valent presentades pels seus directors

Dimecres, 18 de juliol - 22:00 h

La chispa de la vida d'Àlex de la Iglesia

Dijous, 19 de juliol - 22:00 h

Dictado d'Antonio Chavarrias

Divendres, 20 de juliol - 22:00 h

Carta a Eva d'Agustí Villaronga

Divendres, 3 d'agost - Hotel Formentor - 22:00 h

Michael Nyman, Joan Valent i Ludovic Bource

converseren amb els seus pianos sobre la música i el cinema

Dimecres, 15 d'agost - Pati de l'Ajuntament de Pollença - 22:00 h

The Artist

Projecció de la pel·lícula amb la presència de **Ludovic Bource**, autor de la banda sonora original i Oscar de Hollywood 2011

LITERATURA

CURS INTERNACIONAL DE NOVEL·LA NEGRA DE POLLÈNCIA

La novel·la negra: des d'Agatha Christie als nostres dies

Del 6 al 10 d'agost - Sala d'Actes de Colònia Caixa Pollença

De 10:00 h a 12:00 h i de 16:00 h a 18:00 h

Amb la col·laboració de la Universitat de les Illes Balears (sac.ulb.es/estiu/cursos)

Amb la participació de:

Eduardo Mendoza, Malcolm Otero Barral, Màxim Pradera,

Andreu Jaume, Lorenzo Silva, Miguel Aguilar,

Enrique Vila-Matas, José Carlos Llop, Petros Markaris,

Eduardo Lago, Emiliiano Monge, Daniel Pennac,

Giancarlo de Cataldo, Patricia Escalona i Donna Leon.

Dilluns, 6 d'agost - Clastra del Son Brull Hotel - 20:00 h

El enredo de la bolsa y la vida y otros enigmas

Rosa Novell, actriu

Eduardo Mendoza, escriptor

Lectura de Rosa Novell i Eduardo Mendoza

Organitza i patrocina:



Altres patrocinadors:



Amb la col·laboració de:



SON BRULL HOTEL & SPA

AJUNTAMENT DE POLLÈNCIA

Oficina del Festival de Pollença
Claustre de Sant Domingo
C/ Guillem Cifre de Colònia
07460 Pollença (Mallorca)
Tlf. 971 53 40 11
info@festivalpollenca.com

Mitjans de comunicació col·laboradors:



Cotxe oficial del Festival:



Venda d'entrades:



www.ticketmaster.es

QR-Code



Índice de anunciantes Advertiser's index

A de Keizer	9
Anicla	71
Astilleros de Mallorca	1
Branagh Marine Composites	45
Cappuccino	107
Centrepoint	111
Comodoro	Interior contraportada
Danautic	126
De Cabo Yacht Painting	39
E3 Systems	91
Essentials Yacht Provisioning	126
Estay Electronics	93
Eyos Tenders	99
Festival de Pollença	127
Immobiliaria Sol	49
Lights Balear	87
Lunita Lounge Club	61
Marlin Marine Services	101
Mastercovers	109
Masteryachts	Interior portada
Metalnox	25
MoTech	77
Motonáutica Vert	117
Nautipaints	11
Nautiparts	117
Navicomm	101
Ocean Refit	89
Oyster	61
Palmawatch	29
Pantaenius	75
Pendennis	77
Portcall	57
Ports de Balears	41
Precision Marine	109
Pro-Rigging	103
Pure Superyacht Refit	3
R.S. Global	Contraportada
Rialto Living	55
Rolling Stock	63
Rubén Donaqué	71
Sebastián Sitjar	121
Seippel and Light	93
STP	13
Technocraft	39
Tecnocean	91
The Superyacht Cup	17
Tornos Poima	103
Trappmann Consulting	2
Universal Nautic	63
Yacht Center Palma	123
YesYes - Yacht Engineering Solutions	111

news


STP
SERVICIOS TÉCNICOS PORTUARIOS

EDITOR

Tomeu Berga

DIRECTOR

Juan Antonio Fuster

COORDINACIÓN

Luis Berga

AYUDANTE DE REDACCIÓN

Violeta Vidal

COLABORADORES

José Coll Betancourt

Roger Horner

Eyos Expeditions

Andrés Barceló

Juanjo Marí Tur

TRADUCCIONES

Endeavour Services

FOTOGRAFÍA

Lucas Di Claudio

Archivo GBC Comunicación

Cat Grunfeld

EDICIÓN Y PRODUCCIÓN

GBC Comunicación

Tel. 971 711 672

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

Loysé, S.L. · D.L. PM - 2716/2009

COMODORO



EL PLACER
DE LOS DIOSES
THE PLEASURE OF THE GODS
EIN GÖTTLICHES VERGNÜGEN

ABIERTO DE 22 A 6 H.
PASEO MARÍTIMO , 29 - 971 220 690
www.clubcomodoro.com
info@clubcomodoro.com

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

Global



Tenants in the
Global Building
include:

SOFT
INTERIORS

Custom-Made
Interiors & Exteriors

Rolling Stock
TOTAL YACHT SERVICE - PALMA DE MALLORCA

Painting, Chandlery,
Rigging & Shore Support

pure INCLUSE
SUPPLY

Specialist Superyacht
Refit

**ASTILLEROS DE
MALLORCA**

Complete Shipyard
Services



RSB Rigging Solutions
RIG PRO
Southern Spars

Rigging



Advanced Marine
Electronics

PINMAR

Superyacht
Refinishing

BRANAGH
MARINE COMPOSITES SL

Specialist Carbon
Composites

METALNOX
Agents for
Prop Scan

Lloyd's Approved
Welders

[ANT]
ADVANCED NEW TECHNOLOGIES
A FUNA Company

Marine Electronics
Integrators

MASTER YACHTS

Refit
Management

TRAPPmann
CONSULTING S.L.
INTERIORS & MORE

Bespoke Carpentry
& Owner's Supply

DECKERS
www.uniforms4yachts.com

Crew Uniforms &
Accessories

PENDENNIS
PALMA

Technical Refit
Solutions

PR
PALMAREFIT

Superyacht Refit
Management & Services

TECHNO
CRAFT

Scaffold, Covers &
Fittings

UNIVERSAL
NAUTIC
SUPERYACHT FURNISHING SERVICES

Upholstery, Covers
& Carpets

KATIE HANDYSIDE



Elite
Bespoke Yacht Linen

Linen, Towels,
Bedding

Personal Trainer &
Nutritionist

To enquire about rental spaces in the Global Building in STP Shipyard, please contact:

Tel. +34 971 213 305 • info@rsglobal.es • Muelle Viejo, Espigon Exterior, 07012 Palma de Mallorca
www.rsglobal.es