

## SKS-Ausbildung im Revier Palma de Mallorca

### Marinas



Hafen von Palma gibt es einige Marinas. Je nach Startmarina ergeben sich unterschiedliche Übungsmöglichkeiten.

#### Marina La Lonja:

Die Marina La Lonja liegt am nächsten zum Stadtzentrum und ist der Name eines Stadtteiles der Altstadt. In dieser Marina ist es erlaubt (!) zu üben. Die gesamte Marina ist eher laissez faire organisiert, so dass einem nicht beim Üben von Anlegern das Personal entgegenstürmt und beim Festmachen helfen will. Es ist teilweise eng und herausfordernd für unsere Segelschüler, doch definitiv machbar, gut geschützt vor Wind und Welle und ermöglicht so eine steile Lernkurve.

#### Marina Real Club Náutico de Palma (RCNP):

Der Real Club ist eine riesige Marina mit einer sehr langen, zentralen und von Autos befahrbaren Betonpier. Auf der Pier selbst gibt es eine Vielzahl von Parkplätzen und beim 90° Knick im Westen sogar ein Restaurant und einen kleinen Spar Supermarkt.

Das Üben im RCNP ist absolut verboten und anders als in La Lonja sind die Marineros richtig auf Zack, so dass man spätestens nach dem zweiten Anleger weggescheucht wird. Was jedoch hier funktioniert hat ist, dass man beim Ablegen jemanden auf dem Steg zurücklässt und dadurch

die Möglichkeit hat für einen touch and go in die Box zurückzufahren, um das Crewmitglied aufzugabeln. Somit kann man auch hier Rückwärtsfahren und um die Ecke in der Box ankommen zweimal am Tag üben – ist aber eher was für das allgemeine Lernen als für die SKS-Prüfung selbst.

#### Marina Naviera Balear:

In dieser Marina habe ich bisher nur Urlaubstörns gestartet. Ob das Üben möglich ist, kann mit den Marineros vor Ort bestimmt abgesprochen werden.

### Trainings- & Übungsmöglichkeiten

Der Hafen von Palma als Haupthafen von Mallorca ist sehr groß, bietet enorm viel Platz und abwechslungsreiche Bedingungen. Dementsprechend gibt es auch diverse Herausforderungen z.B. u.a. regen Schiffsverkehr - auch von der Großschifffahrt, Wellenschlag/Kabbelwasser, chaotische, unvorhergesehene Verkehrssituationen, Überhol- und Passiersituationen, Anwesenheit von Lotsen, vor die unsere Segelschüler gestellt werden und in denen sie Situationen der echten Sportschifffahrt von Beginn an kennenlernen.

#### Motorfahrt & Anlegemanöver



Gleich vorneweg: Es gibt außerhalb der eigenen Marina/ des eigenen Liegeplatzes keinen Übungsort, an dem römisch-katholisch oder längsseits für Übungen festgemacht werden kann. Da es für die SKS-Prüfung auch nicht notwendig ist, stellt das kein Problem dar.

Sofern man nicht zu nah an den RCNP heranfährt, steht einem die ganze Wasserfläche im Hafen zur Verfügung für Übungen wie Wenden, Rückwärtsfahrt, Vorwärtsfahrt, Aufstoppen etc.

#### Passeo:

Der Passeo (s. Bild; benannt von DSV Prüfer Logge) ist eine Promenade, an der geübt werden kann längsseits für touch and go anzulegen. Es herrscht dort wenig Verkehr und die Gasse ist breit genug. Deshalb ist sie sehr gut geeignet, den SKS-Azubis den Push zu zeigen, um so zu wenden. Bei ca. 80% der Strecke Richtung Süden ergießt sich ein Rohr ins Meer und hat einen ordentlichen Sandberg angehäuft, weshalb es hier extrem flach ist. Das ist die Begrenzung fürs Üben. Am Nordende kann bei Westwinden gut römisch-katholisch angelegt werden. Achtung ist geboten vor Kajakfahrern. Still und leise schleichen die sich manchmal unbemerkt ans Boot heran und eine gute Übersicht von Skipperseite ist deshalb wichtig.

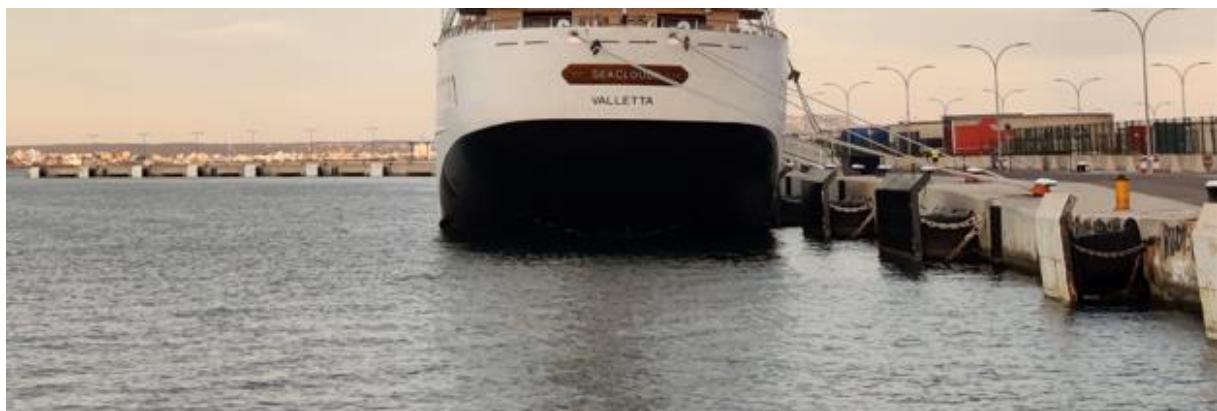
#### Innenhafen und Kreuzfahrtschiffanleger:

Da es für die römisch-katholischen Anleger v.a. für SKS-Prüflinge wichtig ist, dass nicht zu viel Seitenwind aufs Schiff drückt, sondern er bevorzug von achtern kommt, gibt es dafür zwei regelmäßig genutzte Übungsorte, die inneren Anleger und der nördliche Kreuzfahrtschiff-Kai.

Der Innenhafen an der Südwest- und -ostseite ist zeitweise von den großen Fähren, die Mallorca versorgen, belegt. An den Kreuzfahrtschiff Kais ist hingegen immer irgendwo eine Lücke.

Der Seewind sorgt für südliche Winde im Hafen von Palma. Deshalb ist an der Nordseite im Innenhafen häufig SKS-Betrieb. Es kann allerdings rundherum geübt werden, wenn es frei ist. Bei südwestlichen Winden ist die oben auf der Karte markierte Stelle bei den Kreuzfahrtschiffen besonders geeignet. Die dunklen Rechtecke bei der Pfeilspitze sind relativ hohe Gebäude für die Fahrgastabwicklung und sie geben einen guten Windschatten, so dass hier ohne große Mühe auch bei stärkerem Wind geübt werden kann. Diese Orte haben sich in Prüfungen bewährt.

Für die Kreuzfahrtschiffe gibt es große, stabile Abweiser aus Hartplastik entlang des ganzen Kais in regelmäßigm Abstand. Diese sind für zielgenaue Längsseitenleger ebenso gut geeignet wie für Heckanlegemanöver und ebenfalls Stellen erfolgreicher Prüfungsmanöver.



## Segeln & Segelmanöver



Der Topografie von Mallorca geschuldet gibt es nur sehr teure und kaum lohnende Häfen in der Nähe. Je nach Crewgröße hat man ggfs. auch nicht die Möglichkeit groß Strecke zu machen. Deshalb ist der hauptsächliche Übungsort direkt vor dem Hafen in der Bucht von Palma (s. oben, rot umrandete Fläche). Hier hat man viel Platz und muss teilweise auch anderen Übenden oder Ankernden Platz machen. Vom Optimisten bis zum Americas Cupper (INEOS) wird die Bucht von Palma nämlich von einer Vielzahl von Seglern genutzt.

Es ist möglich, sofern man auf Sand ankert, am gesamten Nordufer bis nach Arenal hin zu ankern. Was sich anbietet für den SKS-Törn ist es bei passenden Bedingungen, anstatt im Hafen, die Nacht draußen in der Cala Major oder der Cala Xinxell (s.oben, Ankermöglichkeit) zu ankern, wobei Letztere wesentlich besser geschützt ist. So bekommt man möglicherweise ein bisschen Abwechslung und Urlaubsfeeling rein.

Sofern es sich ergibt und möglich ist, lohnt sich ein Abstecher nach Port d'Antratz.

Hier die gesamte Route (pinke Linie) eines von mir geskippten SKS-Törns (7 Prüflinge) vor Ort, bei dem wir den markierten Bereich bzw. die Bucht von Palma nicht verlassen haben:



Möglicher Törnablauf:

Tag 1 – Samstag

Crewtreffen, Einkauf, Ersteinweisung, Durchgehen des Schiffs und seiner (Bestand-)Teile an Deck (+ Theorieeinheit)

Tag 2 – Sonntag

Sicherheitseinweisung, Bootserkundung innen, Maschinenfahrt, ggfs. Segeln (Wenden & Beidrehen) + Theorieeinheit

Tag 3 – Montag

An- und Ablegemanöver unter Maschine, Segeln (ganzer Manöverkreis) + Theorieeinheit;  
**Prüfungsabsprache mit Prüfern (, die sich i.d.R. zum Wochenanfang bei den Skippern melden)**

Tag 4 – Dienstag

Vertiefung Maschinenfahrt und -manöver, Segeln (Rettungsmanöver) + Theorieeinheit

Tag 5 – Mittwoch

Zeit zum Üben, Vertiefen und Wiederholen

Tag 6 – Donnerstag und möglicherweise Prüfungstag

Zeit zum Üben, Vertiefen und Wiederholen oder Zeit zum Auffrischen der Fragen und für das Entspanntbleiben bis zur Prüfung

Tag 7 – Freitag und spätestens Prüfungstag

Zeit zum Auffrischen der Fragen und für das Entspanntbleiben bis zur Prüfung

Wichtige Zusatzinformationen:

- Das hier Aufgeführte gilt für Prüfungen, die von DSV und DMYV abgenommen werden, gleichermaßen
- Holt Euch die DONIA App, damit Ihr wisst, wo Seegras (Posidonia) wächst und Ankern verboten ist. Sie gilt für Spanien und Frankreich im Mittelmeer.



- Zwingend nötige Theorieeinheiten sind: Navigation/Routenplanung, Motorkunde, Wetter. Theorieeinheit bedeutet oben auch, dass die SKS-Schüler selbstständig die Theorie und die zur Verfügung gestellten Prüfungsfragen sich gegenseitig abfragen und wiederholen. Wir als Skipper sind da nur im Hintergrund.
- Die Marina in Port d'Antratz erreicht Ihr über die Webseite <https://cvpa.es/tarifas/> oder auf UKW-Kanal 9. Den Stadthafen über <http://reservas.portsib.es> und UKW-Kanal 8.