

Mallorcaumrundung – ein SSS-Prüfungstörn

Sie ist vollbracht, die erste Mallorcaumrundung für die HANNES-Crew Marco, Reinhard und Werner (gleichzeitig Aspiranten zur SSS-Praxisprüfung). Es folgt ein Kurzbericht zweier erlebnisreicher Segelwochen (Einzelheiten zu Buchten, Orten oder Restaurants findet man im Internet per Suchmaschine).

Grob gesagt teilten sich die 2 Wochen wettermäßig und überhaupt

Woche 1: Schietwetter. Oktober ist bekannt für Wetterumbrüche im Gebiet der Balearen. Der kam jedoch heftiger als erwartet. Die Crew war erstaunt, Skipper Burkhard überrascht („So'n Schietwetter habe ich hier noch nie erlebt!“). Gut, daß man im letzten Moment noch die Schwerwetterklamotten eingepackt hatte.

Woche 2: Wetter zum Eierlegen und Üben. Der Wind ist manchmal fast zu wenig.

Samstag, 9.10.2010 – Ort: Real Club Náutico de Palma (39°34'N 002°38'E)



*Blick auf den
Real Club Náutico
de Palma*

Skipper und Crew reisen in gelöster Stimmung an. Am letzten Zipfel des Steges ist die SY HANNES nicht leicht, aber immerhin zu finden. Noch zeigt sich das Wetter von seiner schönsten Seite.

Der Torwächter hat ein Einsehen (¡muchas gracias, señor!) und gestattet die Zufahrt mit dem Auto. Damit wird die Schlepperei von Seesäcken und Einkäufen wesentlich erleichtert. Nach Bekanntmachen und einvernehmlicher Kabinenverteilung geht's zum Einkaufen. Wie sich zeigen wird, war die Einkaufsliste sehr gut für die beiden Wochen erstellt. Marco und Werner hatten schon eine Woche auf der Insel mit sportlichen Aktivitäten verbracht und deshalb auch ein Mietauto zur Verfügung. Damit war der Transport der Einkäufe sehr einfach.

Bis man alles im weiträumigen Carrefour gefunden und später auf der HANNES verstaut hat, vergeht einiges an Zeit. Auch muß das Mietauto am Airport abgegeben werden und Fahrer Werner zurückkommen. Der Abend ist fortgeschritten, bis die Crew wieder vollzählig ist. Die frischen Einkäufe und der Hunger verführen dazu, hier und da etwas herum zu knabbern und schon mal ein Feierabendbierchen zu genießen. Bis dann Fahrer Werner eintrifft, ist man in guter Stimmung, aber faul. Das Knabbern geht an Bord weiter und ersetzt das Galakennenlernendinner.

Sonntag, 10.10.2010

Gut ausgeschlafen trifft man sich zum Brunch im HANNES-Salon.

Die obligatorische Einweisung wird zur ersten Übung. Skipper Burkhard verteilt die einzelnen Stationen auf die Prüflinge, die mit Freude und Sachkenntnis und zu Burkhard's Zufriedenheit die Aufgabe übernehmen. Andererseits dauert's wohl deshalb (und wegen einiger Kontrollen der Waschmaschine) etwas länger, und somit legen wir erst am späten Nachmittag ab. Sich mit der HANNES vertraut zu machen bedeutet nun, einige Motormanöver zu fahren.



Ein Bild, das wir in ähnlicher Weise häufig während der ersten Woche „bewunderten“.

Wir verlassen den Hafen, um nach kurzer Zeit in der Bucht von Palma Nova zu ankern (39°30,9'N 002°32,5'E). Es ist schon nicht mehr so warm, und somit traut sich niemand ins Wasser. Die Bucht erscheint nicht gerade als ein sicherer Ankerplatz. Burkhard lehrt uns, einen Fluchtweg festzulegen und zu notieren, um bei drohendem Ungemach rasch und sicher rausfahren zu können.

Entlastung der Ankerwinch per Tampen mangels anderer Mittel (z.B. Teufelskralle) – der Stopperstek kommt zu allen Ehren, was während der gesamten Reise erfolgreich beibehalten wird.

Montag, 11.10.2010

Die Crew liebt es offenbar, länger zu schlafen (was sich auch nicht ändern wird). Das späte Frühstück wird zum Brunch, Mittagessen fällt aus, das Ablegen verschiebt sich in den Nachmittag.

Wir steuern nach ersten MOB-Manövern den Stadthafen von Puerto de Andraitx an der SW-Spitze von Mallorca (39°32,7'N 002°23,2'E) an:



*Puerto de Andraitx,
Stadthafen mit Schwimm-
steg, Blick nach NW.*

Festmachen am Schwimmsteg achtern und vor eigenem Buganker anstatt einer Mooring, denn wir müssen mit dem Heck gut Abstand vom Steg halten, weswegen das Dinghi als Fähre eingesetzt wird.



*Puerto de Andraitx
(gesehen vom Stadthafen in
S-licher Richtung).
Der Abendhimmel verheißt
nichts Gutes ...*

Wir trauen dem Wetter nicht und fürchten N-liche Fallwinde, weshalb in der hereinbrechenden Dämmerung ein zweiter Anker per Dinghi ausgebracht wird: der Danforth-Anker wird mit einer Kette-Leine-Kombination am Bug vertäut. Die schwäbische Crew auf dem Nachbarboot schaut sich unser emsiges Treiben gemütlich beim Abendessen an Achterdeck an.

Es ist schon dunkel, und wir bekommen, überzeugt davon, daß unser Schiff nun sicher liegt, endlich den verdienten, gemütlichen Anlegerschluck.

Wie auf Bestellung frischt der Wind auf. Unsere Nachbarn beginnen in der Dunkelheit, wohl von unserem Vorbild inspiriert, einen zweiten Anker klar zu machen. Während die 10-köpfige Crew mit Taschen- und Stirnlampen den Anker ausbringt, gehen wir gemütlich in die Stadt, um den Tag mit einem schönen Abendessen ausklingen zu lassen.

Beim Heimkehren stellt sich heraus, daß das Übersetzen mit dem Dinghi geübt sein will ... Platsch!

Mitten in der Nacht bricht dann der Regen über uns los. Konsterniert beschließen wir, am

Dienstag, 12.10.2010

im Hafen zu bleiben. Es regnet und regnet und regnet, man kann kaum die Luken zwecks Frischluft öffnen, weil es sofort auch unter Deck naß wird. Was soll's, aus der Not eine Tugend machend widmen wir uns theoretischen Themen sowie intensiv dem RADAR und GPS.

Gegen Abend läßt der Regen nach, somit können wir relativ trocken einen Spaziergang in einem guten Restaurant abschließen.

Unvermittelt scheucht uns ein plötzlicher, sehr heftiger Regenguß wieder an Bord. Die Yachten, die außerhalb des Stadthafens vor Anker liegen, zeigen durch ihr heftiges Rollen eine ziemliche Dünung an. Dort ist's garantiert weit ungemütlicher als bei uns.

Mittwoch, 13.10.2010

Na also, das Wetter schaut besser aus!



Das Sonnendeck der SY HANNES.

Wer des nachts bei offenen Luken den Regen nicht merkt ... muß halt auf die liebe Sonne warten.

Anker auf!

Moment, sooo einfach geht's nicht. Erstmal den Zweitanker per Dinghi einholen.



Dann, Leinen los und den Hauptanker hieven. Sch..., was ist los? Irgend jemand hat irgendwie eine Leine mit Auge über unseren Anker gebracht.



Nun zeigt sich, was eine eingespielte Crew ist:

Klare Kommandos, ruhige Aktionen, und das Schiff wird mit gekonnten Manövern im engen Hafen zwischen den festgemachten Schiffen so in Position gebracht, daß mit dem Bootshaken der Anker von der gefangenen Mooringleine befreit werden kann.

Natürlich sind wir in diesem Moment die Hauptakteure im Hafenkino. Dies wird uns erst bewußt, als das der Anker frei ist und wir mit respektvollen Kopfnicken von den Kinobesuchern verabschiedet werden.

Wir sind sicher, daß unser Zweitanker die Hauptsicherheit darstellte!



Unter vollen Segeln kreuzen wir durch die Enge zwischen Sa Dragonera und Sant Elm und weiter mit Generalkurs NE, also praktisch gegen die Hauptwindrichtung.

Ja, so verfeinert man das Wenden!

... und wir erleben praktisch die Düsenwirkung einer Meerenge.



Fisch ahoy!

Tatsächlich, eine Goldmakrele hat angebissen. Erstaunlich, welche Lebensenergie in dem gut 50 cm langen Fisch steckt, der sich weder durch heftige Schläge mit der Winchkurbel noch durch Messerstiche und –schnitte umbringen läßt. Offenbar hat die Crew den Artikel von Nikolaus Jancso (<http://www.rs-fishing.com/media/Goldmakrelen-Fischerei.pdf>) nicht gelesen ...

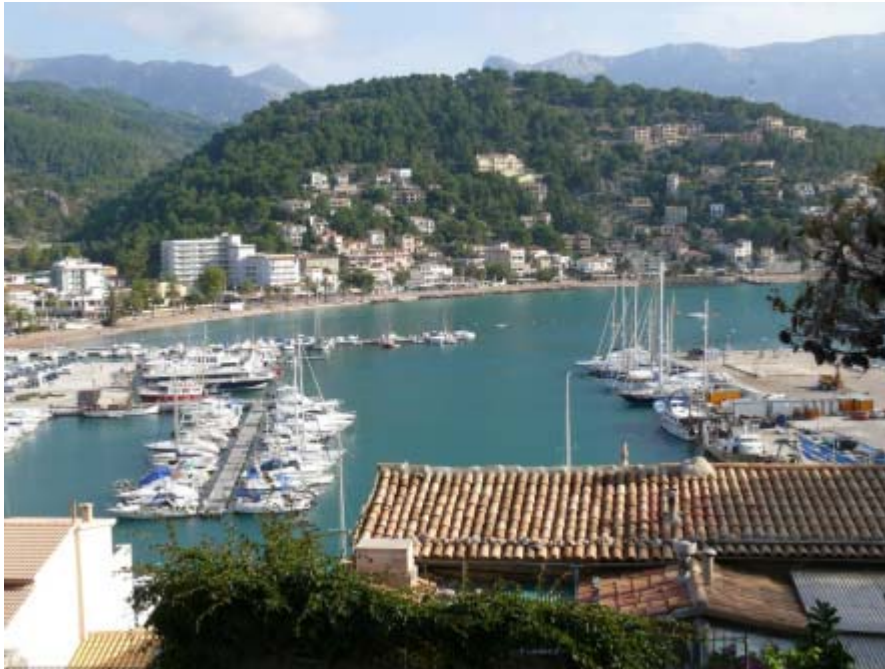
Oh oh! Das sieht nicht gut aus, diese dunkle Wolkenwand N-lich, Bb voraus! Schon geht's los: heftiger Regen und Böen bis 8 Bft. Teilweise ist die Küste nicht mehr auszumachen, das wird eine sehr praktische RADAR-Übung. Dünung und Windseen sind nicht immer konform. Die Wellenhöhe dürfte aber kaum mehr als 1 m im Durchschnitt betragen, trotzdem ist es kein angenehmes Segeln auf der Kreuz. Dazu wird die Crew auf Trab gehalten: einige Male reffen und ausreffen; immer wieder heißt es „Klar zur Wende!“ „Klar!“ „Re!“ Ein Crewmitglied füttert die Fische und verflucht die unwirksamen Mittelchen wie konzentriertes Vitamin-C und Cocculus-Kügelchen. Vomex scheint doch besser zu helfen...

Endlich! Regen und Wind lassen nach. RADAR in der Praxis: Einlaufen in den Hafen von Sóller bei Dunkelheit mit RADAR- und Beobachtung der Richtfeuer. Wir finden einen guten Liegeplatz (39°47,8'N 002°41,7'E).

Hafeneinfahrten und Anlegemanöver bei Dunkelheit werden zur Gewohnheit.

Für etwas über 30 sm brauchten wir über 8 Stunden! Das Ausschlafen haben wir uns verdient!

Donnerstag, 14.10.2010



... wird ein weiterer Hafentag in

Puerto de Sóller

Es gibt ohnehin kaum Wind, und die Gelegenheit ist nur zu günstig, An-/Ablegemanöver zu üben, was wir ausgiebig tun. Burkhard zeigt uns eine sehr interessante Art, unter eindampfen in eine seeseitige Achterleine abzulegen.



Offenbar lieben es Segler als Ausgleich, auf Berge zu kraxeln. Wir fahren mit der hübschen, alten Bahn vom Hafen nach Sóller und besuchen eine Finca hoch oben über dem Ort (vielen lieben Dank unseren Gastgeber). Der Abstieg in der Dunkelheit ist abenteuerlich.

Zurück zum Hafen, aber wie? Taxi? Das müßte erst von Palma herfahren (30 km, ca. eine Stunde). Nö, das macht wenig Sinn. Also Laufen, was bleibt uns übrig.

Doch halt!

Da kommen Leute aus einem Haus. Vielleicht bekommen wir doch noch ein lokales Taxi. Nein, von wegen gibt's nicht. Die freundliche Dame bietet aber dafür an, uns bis in Hafennähe mitzunehmen, was wir dankend und erfreut annehmen.

Freitag, 15.10.2010

Spät war's, also können wir uns erst spät auf den Weg machen. Dazu immer noch wenig Wind – perfekt, um noch Hafenmanöver zu üben. Noch ein Hafentag sollte es aber nicht sein, also dann doch raus aus dem Hafen durch die enge Hafeneinfahrt, vorbei an wunderschönen (und viel fotografierten), aber auch gefährlich nahe liegenden Steilküsten.

Skipper Burkhard holt uns von unserem Höhenflug, ausgelöst durch die gekonnten Hafenmanöver, schnell zurück in die Realität, als an der engsten Stelle der Hafenausfahrt der Motor ausgeht. Wir schauen uns gerade noch alle fragend an, als Burkhard den Niedergang hochkommend sagt: „So, der Motor ist nun defekt und nicht mehr zu starten! Der Wind kommt aus der ungünstigsten Richtung (kam er wirklich, und jetzt nicht gerade wenig davon), und ihr solltet langsam mal etwas unternehmen!“

Also Segel setzen und gegen den Wind kreuzen. Und das flink! Die Schrecksekunde ist schnell vorbei und wieder einmal zeigt sich, daß Segeln ein Teamsport ist. Die Handgriffe sitzen, und mit der nötigen Ruhe wird die Situation gemeistert.

Auch mal eine Erfahrung, eine nicht gerade breite Hafenzufahrt kreuzend zu verlassen!



Kreuzend zieht sich die Reise in die Länge (gut 40 sm und über 10 Stunden). Wir genießen den Sonnenuntergang.

Es wird wieder Nacht, und wir einigen uns, die „Cala del Pino de la Posada“ bei Piedra an der N-Spitze Mallorcas aufzusuchen. Das RADAR leistet wieder gute Dienste. Laut Handbuch gibt es ein Feld von Bojen zum Festmachen. Schön - aber in stockdunkler Nacht?

Auch diese Aufgabe wird in guter Zusammenarbeit bewältigt und wir machen an einer Boje fest. Wir sind nun also auf der E-Seite der Insel ($39^{\circ}55,4'N$ $003^{\circ}08,6'E$).

Samstag, 16.10.2010



Welch herrlicher
Sonnenaufgang!
Endlich das erste Mal
schwimmen!

*Cala del Pino de la
Posada“ bei Piedra*

Nach üppigem Frühstück klar zum Ablegen. Wind hat's kaum, eine weite Bucht – beste Gelegenheit für MOB-Manöverübungen unter Motor. BÄRBEL ist als Mädchen ein Leichtgewicht und bekommt eine Pütz als Treibanker. Uff, wie ist die Gute schwer geworden!

Wieder mal etwas Neues: Der Motor lässt sich nicht mehr abstellen!

„Burkhard, ist das mal wieder eine deiner realen Einlagen?“

Real ja, aber ohne Skippers Absicht.

Also geht es an die erweiterte Motorkunde. DIE Gelegenheit, die Maschinenanlage noch besser kennenzulernen. Der Fehler wird nicht sofort gefunden, dafür aber eine Lösung, mit der man gut leben kann - ab sofort findet jeder den NOT-AUS-Hebel wie im Schlaf.

Also weiter! Segel gesetzt und Kurs auf unserer ausgesuchtes Nachtlager.

Klaro, wieder wird die Angelleine ausgelegt in der Hoffnung, wieder einen dicken Fisch zu fangen. Leider hat nichts angebissen, so meinen wir. Als wir aber die Angelleine am Abend einholen, ist der Haken samt Köder abgebissen. Das muss schon etwas Größeres gewesen sein. Schade!

Es dämmt schon wieder, als wir nach gut 40 sm den Hafen von Portocolom erreichen. Das Hafenhandbuch gibt geringe Tiefen an. Entsprechend vorsichtig fahren wir ein und machen schließlich im Stadthafen fest (39°25,3'N 003°15,7'E), wie üblich „römisch-katholisch“. Die Mooringleine erscheint uns sehr kurz, weshalb eine freie, zweite Mooring vertäut wird.

Wir gönnen uns ein gutes Restaurant und machen unseren Zweifeln an bestimmten Restaurantführern Luft. Nach einem gemütlichen After-Sun-Downer im Cockpit verschwindet die Crew in die Kojen, denn man will ja mal wieder früh raus ...

Sonntag, 17.10.2010, 08:20 Uhr, gefühlt aber ca. 02:34 Uhr

Reinhard betrachtet auf dem Niedergang stehend versonnen Wolken und Wetter („Oh oh, das schaut nicht gut aus!“). Plötzlich startet der Motor! Burkhard schießt als erster aus der Kabine. Schnell ist die gesamte Mannschaft auf den Beinen.

Klassisch, die Kommunikation: „Wass'n los?“ „Ich hab' nix g'macht!“ „Na Burkhard, wieder eine deiner Überraschungen?“ Da aber auch ihm das Fragezeichen im Gesicht steht, begeben wir uns auf Fehlersuche. Erweiterte Motorkunde die Zweite:

Marco und Burkhard machen sich mit Werkzeugkoffer, Messgerät, Taschenlampe und Schaltplänen ans Werk. Nach einiger Zeit ist der Fehler gefunden. Ein mehrpoliger Stecker vom Kabelbaum zum Bedientableau in der Steuersäule ist völlig nass und verursacht mehrere Kurzschlüsse, wodurch der Anlasser den Impuls zum starten bekommen hat. Auch der Fehler, daß sich die Maschine nicht mehr abstellen lässt, wird als bedingt durch einen Kurzschluss identifiziert. Da wir das Kabel mangels Ersatz nicht tauschen können, muss eine McGyver-Lösung her:

Starten: einschalten Hauptschalter (war bei der Fehlersuche die meiste Zeit aus) - aufstecken Startimpuls-Kabel am Anlasser (und gleich wieder abziehen, damit der Anlasser nicht die ganze Zeit mitläuft) - abziehen Kabel zum Motorabstellen (wir kennen ja alle den NOT-AUS-Hebel, nicht wahr?).

Jetzt müßte nur noch der Kabelbaum ersetzt werden. Ein Telefonat später wissen wir, das Ersatzteil bekommen wir in Palma. Naja, da wollten wir ja eigentlich eh wieder hin! Derweilen kümmern sich Reinhard und Werner um aller leibliches Wohl.



Sonntags um halb eins im Hafen von Portocolom, Blick nach ESE.

Ein eben von Menorca herüber gekommener Segler berichtet von üblen Winden und Seen E-lich von Mallorca. Nichtsdestotrotz fällt am Spätnachmittag die Entscheidung: Wir nehmen eine (ohnehin angedachte) Nachtfahrt in Kauf, um zeitig in Palma zu sein. Tee, Kaffee, Kartoffelauflauf und Hamburger werden vorbereitet, zwei Wachen á 4 Stunden eingeteilt. Leinen los gegen 18:30 Uhr.

Draußen erwarten uns wieder dicker Regen, N-liche Winde um die 6 Bft., aber E-liche Dünung etwas über 1 m Höhe. Die See ist also etwas kabbelig. Die erste Wache läuft nur unter gereffter Genua auf Vor- und Raumwindkursen. Interessant, wie der RADAR Regenfelder und Küstenlinie anzeigt. Spaß machen auch die Versuche, die verschiedenen Lichter an der Küste zu identifizieren. Wachwechsel um 23:00 Uhr. Die zweite Wache müht sich, auch das Großsegel zu setzen ...

Montag, 18.10.2010

Ankunft in der Bucht von Palma nach rund 35 sm und 7,5 Stunden, vor dem Ballermann, wie berechnet gegen 02:00 Uhr. Wir liegen vor Anker bei 39°31,1'N 002°43,8'E.



OK, das ist nicht der Ballermann, der ist viel weiter rechts, sieht aber auch lange nicht so schön aus wie dieses Panorama von Palma de Mallorca.

Nach so einer Nacht ist Ausschlafen angesagt.

Es ist ziemlich kühl, trotzdem stürzt man sich ins Wasser, eine Wohltat, und man ist wach.

Da war doch was – ach ja, die Prüfung. Also mal eben ein paar MOB-Manöver gefahren. Dabei wird aus einem MOB- ein FIW-Manöver.



Schau hie, da liegt ein toter Fisch im Wasser ...!

Hatten WIR den überfahren???

Nach näherer Inspektion wird der Thun einstimmig als krank und ungenießbar eingestuft und wieder über Bord geworfen.

Am späten Nachmittag machen wir im Club de Mar (39°33,2'N 002°37,5'E) am BAVARIA-Anleger fest, bei meisterlicher Einfahrt in die sehr enge Box. Leider bekommen wir noch keinen Ersatz für den fehlerhaften Kabelbaum.

Faul geworden (oder etwas müde) gönnen wir uns ein Taxi, um in die Stadt zu fahren. Wir enden im Restaurant Pope (Calle Apuntadors, 10, 07012 Palma), weil's halt sehr gute Tapas und Steaks dort gibt.

Dienstag, 19.10.2010

Etwas spät am Vormittag - macht nichts, wir haben genügend Zeit zu üben - gehen wir einkaufen.

Ein guter Seemann findet auch an Land seinen Weg!

Blöd nur, daß kein geeigneter Ersatz für die randvoll gefüllte Speicherkarte des Vielfotografen zu finden ist. Fotograf Nr. 2 hält sich dagegen ungewöhnlich zurück.

Mittlerweile zeigt sich das Wetter von seiner Schokoladenseite. Die Ausfahrt aus der Box wird ebenfalls meisterlich und eine Demonstration für den Gebrauch der Bootshaken (Abhalten von Nachbarn).

Am Nachmittag gibt es genügend thermischen Wind für MOB-Manöver unter Segel. Außerdem wird mit dem Handkompaß gepeilt, dabei Landmarken für die Prüfung und per RADAR Schiffsstandorte bestimmt und mit GPS geprüft.



Tageshighlight:
Ankermanöver unter Segel in der Bucht von Las Illetas ($39^{\circ}31,9'N$ $002^{\circ}35,2'E$), obwohl 2 dicke Kats einigen Raum der engen Bucht einnehmen.

(Jaja, die Kats fehlen auf dem Bild, das 2007 aufgenommen wurde. Es zeigt aber den Ankerplatz.)

Mittwoch, 20.10.2010

Es ist einfach herrlich: schwimmen am Morgen.

In der Bucht ist sehr wenig Wind und so eine idyllische Stimmung, daß der Klang eines Motors stören würde. Also Anker auf und auslaufen nur unter Segel. Selten so stilvoll eine Bucht verlassen!

Nach ein paar Übungen laufen wir den Hafen von Palma an, um den richtigen Stecker abzuholen. Wir müssen uns beeilen, da der Hafenmeister was gegen unser Festmachen an der Mole hat. Also wieder raus, üben, üben (MOB, Standortbestimmung per RADAR und Kreuzpeilung).

Der Wind schläft fast gänzlich ein, weshalb das Ankermanöver (wieder in der Bucht von Illetas) unter Motor gefahren wird.

Nun kann auch das defekte Kabel der Motorsteuerung ersetzt werden; diesmal richtig und nicht nach MacGyver, also ohne Klebeband und Schweizer Taschenmesser.

Donnerstag, 21.10.2010

Der Tag vor der Prüfung. Die Wolken verheißen stabiles Wetter mit schwachem Wind. Also noch mal: MOB-Manöver unter Segel und Motor (läuft heute nicht ganz so gut, typisch verhaute Generalprobe), Standortbestimmungen per terrestrischer Methoden. Man merkt, die Crew ist etwas angespannt, will am liebsten noch mal alle Manöver üben.



Eine (geschätzt) 100-Fuß-Ketsch „lädt“ ein, Manöverkreise um sie zu fahren. Herrlich, die Lichtreflexe von der Wasseroberfläche auf dem schwarzen Yacht-rumpf! Die Nationale ist flächenmäßig unserer Genua sicher ebenbürtig. Warum wohl führen die meisten dieser Prachtyachten (die Häfen von Palma sind voll davon) Flaggen der Karibikstaaten?!

Fotograf Nr. 2 ist kaum zu stoppen; die Besatzung der Ketsch hingegeben wird erst wieder ruhig, als die kleine HANNES den Abstand größer werden läßt ...

Schließlich geht's ab in den Stadthafen, man kann ja noch ein paar Anlegemanöver fahren. Die Klappen einigermaßen (auch wenn sich das Schulmanöver „Eindampfen in die Vorspring“ wegen auflandigen Windes als kontraproduktiv erweist). Letzte Motormanöver (z.B. „Drehen auf dem Teller“). Burkhard meint, nun sei's genug. Wir verholen an den Liegeplatz (39°34'N 002°38,2'E), gehen Motor, elektrische und Gasanlage noch einmal durch und besuchen ein letztes Mal „unser“ Restaurant Pope.

Freitag, 22.10.2010 – Tag X

Endlich, Prüfungstag! Ein besorgter Wetterblick: ob's wohl genügend Wind haben wird?! Klarschiff zur Prüfung!

Da wir nur 3 Prüflinge an Bord der HANNES sind, ist eine zweite Yacht mit 5 Kandidaten mit angemeldet. Die fahren als erste pünktlich um 10:00 Uhr los. Was tun? Noch mehr Klarschiff. Vor 14:00 Uhr sei mit den Prüfern an Bord nicht zu rechnen. Gegen Mittag kommt Hunger auf. „Laß uns noch was essen“. Eine schnelle Pizza in der Pizzeria Giovanini (Calle Apuntadores, 4, 07012 Palma). Werner ist nicht so italienisch eingestimmt und bleibt an Bord mit einem guten Buch. Prima! Wir sind schon auf dem Rückweg, als uns der Anruf erreicht, die Prüfer seien da. Wir legen um 14:00 ab, wollen die wenige Thermik nützen.

Die Prüfung ist nicht-öffentlich, weswegen ein genauer Bericht hier unterbleibt. Nur soviel: Die Prüfung war nicht leicht, aber die HANNES-Crew besteht komplett. Erleichtert feiern wir im „Cellar Sa Premsa“ (Plaza Obispo Berenguer de Palou, 8, 07003 Palma) sowie, zusammen mit der erfolgreichen Crew des 2. Prüfungsbootes, in einer Bar direkt am Stadthafen.

Schlußbemerkungen



Zuallererst gebührt ein ganz dickes, herzliches DANKE dem kompetenten, geduldigen Skipper Burkhard. Bewundernswert, mit welcher Geduld er die unaufhörlichen Fragen unseres Zukunftsforschers nach den zu erwartenden Fragen, Erwartungen etc. der Prüfer ertrug. Wir fühlten uns sehr gut vorbereitet. Außerdem ließ Burkhard uns manches erleben, was wenig mit der Prüfung, aber sehr viel mit der seglerischen Praxis zu tun hat (Ankern unter Segel, Anlegen des Nachts, Hafeneinfahrt unter RADAR und vieles mehr). Ferner hatte er besonders während der Prüfung feste mitzuarbeiten, weil wir mit nur 3 Prüflingen eigentlich unterbesetzt waren (offenbar hatte er aber auch Spaß daran).

Skipper Burkhard lebte dabei den Grundsatz der Segelschule Greubel, nicht nur für Prüfungen, sondern vor allem auch für die seglerische Praxis vorzubereiten.

Sehr streßmindernd war die Tatsache, daß jeder eine eigene Kabine hatte. Insgesamt zeigte sich die Crew sehr motiviert, auch ohne Aufforderung seitens Skipper Burkhard mit den Geräten zu arbeiten, um sich für die Prüfung fit zu machen. Dabei unterstützte man sich gegenseitig. Die zwei Wochen erwiesen sich auch in (zwischen-)menschlicher Hinsicht als sehr bereichernd.

Bei einer so kleinen Crew brauchte es auch keine Backschafteinteilung. Man spielte sich einfach ein, zum Beispiel:

Der Frühaufsteher (Reinhard) kochte Tee und Kaffee, deckte den Tisch und haute so manches Ei in die Pfanne oder ins heiße Wasser (wenngleich auch mal die Eier nicht wirklich gekocht wurden wegen Fehlfunktionen des Gasherdes). Er entwickelte ein tieferes Mitgefühl für geplagte Hausfrauen, die mehrmals zum Frühstück rufen und die in die Tiefen der Technik eingetauchten Männer nicht reagieren (gut, auch kaltes Rührei schmeckt) bzw. Gemaule („mein Ei ist zu weich, das Brötchen zu schwarz“) ertragen müssen.

Hobbykoch Werner kümmerte sich meisterlich ums Dinner, wenn wir nicht ein Restaurant aufsuchten. Marco zeigte sich als versierter, unerschrockener Zwiebel- und Knoblauchschnaider.

Abspülen und den Salontisch klarieren ergaben sich ebenso ohne Federlesen.

Obwohl sich Mallorca in der ersten Woche von der eher scheußlichen Seite zeigte (wettermäßig), ist sie doch eine wunderschöne Insel und ein herrliches Segelrevier. Sicherlich kann man sie ohne Streß innerhalb einer Woche segelnd umrunden.

Der Wasservorrat einer Segelyacht ist endlich – und kleiner, als du denkst!

Unisono befürworten wir, tatsächlich 2-Wochen-Törns zur Vorbereitung auf Praxisprüfungen zu nutzen, weil sich die Crew besser aufeinander einspielt und man streßfreier üben kann. Außerdem scheint es günstiger zu sein, für den SSS vor der Praxis- erst die Theorieprüfung abzulegen, weil einige Inhalte die Praxisprüfung (vor allem RADAR und Wetter) erleichtern helfen.

Segeln ist ein Teamsport ist, was in den 2 Wochen wieder sehr deutlich wurde. Danke an dieser Stelle an Alle, denn es hat wirklich riesigen Spaß gemacht!!!

Reinhard, Marco und Werner
Dezember 2011