

CRUISING



Swiss Offshore Yachting

Januar / Februar

Janvier / Février

Protokoll der 71. ordentlichen Generalversammlung des CCS • Jugendtörn in Kroatien

Procès-verbal de la 71^e assemblée générale ordinaire du CCS • Croisière pour les jeunes en Croatie

1/2026





ARCONA
 345 BIS 50
 SPEED UND QUALITÄT
 OHNE KOMPROMISSE!

ARCONA
 345 À 50
 VITESSE ET QUALITÉ
 SANS COMPROMIS!



POINTER 22
 KOMFORTABEL UND
 ELEGANT

CONFORTABLES ET
 ÉLÉGANTS



A-Yachts

THE **NEW GENERATION**
 OF DAYSAILERS



DUFOUR
 FRANZÖSISCHE ELEGANZ
 UND SEGELSPASS

ÉLÉGANCE FRANÇAISE ET
 PLAISIR DE NAVIGUER



BENTE Yachts

GRÖßER • SCHNELLER •
 WOHLNLICHER • SICHER

GRAND • RAPIDE •
 CONFORTABLE • SÛR

**Cruising Club der Schweiz
Sascha Kipfer, Generalsekretärin**

Marktgasse 9, 3011 Bern

Tel. 031 310 11 00

info@cruisingclub.ch

www.cruisingclub.ch

Redaktion / Rédaction

«marina.ch»

Tel. 031 301 00 31

redaktion@cruisingclub.ch

Traductions

TxTEL

Inserateannahme /

Régie des annonces

«marina.ch», Tania Lienhard

Tel. 031 301 00 31

ccs@marina.ch

Layout

«marina.ch», Los media GmbH, Bern

Druck / Impression

Stämpfli AG, Bern

Erscheinungsweise / Parution

6 mal pro Jahr / 6 parutions par an

Auflage / Tirage: 5300

CRUISING ist nicht käuflich und
reserviert für die Mitglieder des CCS.
CRUISING n'est pas en vente.
Il est réservé aux membres du CCS.

© für alle Beiträge beim Herausgeber.
Auszüge nur mit Genehmigung und mit aus-
drücklicher, detaillierter Quellenangabe.
Für unaufgefordert eingereichte Artikel wird
nicht gehaftet.

© pour tous les textes et photos.
Toute reproduction, même partielle, seule-
ment avec autorisation et mention de la
source. Aucune responsabilité n'est accep-
tée pour des articles non commandés.



printed in
switzerland

AUF EIN WORT / À PROPOS

4

OFFIZIELLES VOM CCS / OFFICIEL DU CCS

Protokoll der 71. ordentlichen Generalversammlung des CCS	6
Procès-verbal de la 71 ^e assemblée générale ordinaire du CCS	10
Ausschreibung für die Teilnahme am CCS-Cup	14
Appel à participation pour la CCS Cup	15
Seekarten und hybride Navigation	16
Cartes marines et navigation «hybride»	18

AUS DER REDAKTION / DE LA RÉDACTION

Safety First: Bedeutet der Motor Sicherheit?	20
Safety First: Le moteur, est-ce une sécurité?	22
Bilanz des ersten Jahres auf See	24
Bilan d'une première année de voyage	26
Eine Woche voller Abenteuer	28
Une semaine pleine d'aventures	32

RG UND IG / GR ET GI

36

EVENTS / CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

38

FREIWACHE / AU QUART

44

BÖRSE / BOURSE

44

IN EIGENER SACHE / DE NOS RANGS

Neumitglieder, Todesfälle / Demandes d'admission, décès	46
---	----



Jugendtörn
Foto: Sascha Kipfer

REDAKTIONSSCHLUSS – 2026 – DÉLAIS RÉDACTIONNELS 2026

Nummer Numéro	Redaktionsschluss Délai rédactionnel	Erscheinungsdatum Date de parution
März / April	06.02.2026	06.03.2026
Mai / Juni	10.04.2026	08.05.2026
Juli/August	05.06.2026	03.07.2026

Auf ein Wort

LIEBE MITGLIEDER

Mit der Generalversammlung 2025 konnte der CCS sein 70-jähriges Jubiläum feiern. Die Gründungsväter sahen den CCS als exklusiven Verein, der höchstens 150 Mitglieder haben sollte. Neumitglieder mussten eine Prüfung in Seemannschaft und Navigation bestehen. Vieles hat sich seither geändert – nicht nur die Mitgliederzahl oder die Aufnahmebedingungen. Damals stellte der CCS den Hochseeausweis oder B-Schein, wie er hiess, in eigener Kompetenz ohne staatliche Anerkennung aus. Während langer Zeit stellte der CCS Flaggenscheine aus und ermöglichte damit Schweizerinnen und Schweizern den Zugang zu den Weltmeeren unter Schweizer Flagge. Und er schuf mit der Gründung der Murette AG die Möglichkeit, Yachten unter Schweizer Flagge zu versichern.

Heute ist das Seeschiffverkehrsamt (SSA) für die Ausstellung der Flaggenscheine zuständig und sichert die staatliche Anerkennung der von uns ausgestellten Hochseeausweise. Wir durften an der Versammlung der Yachtowner und unserer GV eine Vertretung des SSA begrüßen und uns über die neuesten Entwicklungen rund um die Yachtenverordnung informieren lassen. Zudem konnten die Yachtowner die Neuerungen zur Kenntnis nehmen,

die sich für ihre Yachtversicherung aus der Integration der Murette in die Pantanius-Gruppe ergeben.

Die Generalversammlung war gut besucht und verlief in konstruktiver Stimmung. Zwar sind wir mit dem Jahresabschluss nicht zufrieden. Der Cash-Flow muss besser werden, wenn wir die nächste Ersatzanschaffung zur Erneuerung unserer Flotte finanzieren wollen. Insgesamt ist unser Club aber weiterhin solide finanziert.

Wie erwartet gab die vom Zentralvorstand beantragte Statutenänderung einiges zu reden. Die Diskussion war sachlich und lösungsorientiert. Ich meine, dass die Generalversammlung einen guten Kompromiss gefunden hat. Alle Neumitglieder werden in Zukunft Mitglied einer Regional- oder Interessengruppe sein, aber Mitglieder, die bisher in keiner RG oder IG waren sowie Personen mit Wohnsitz im Ausland können dies auch weiterhin. Mit dieser Anpassung der Übergangsregelung fanden die revidierten Statuten eine breite Zustimmung.

Vor der GV wurden eine Reihe von Anträgen eingereicht, die zum Ziel hatten, dass die Anliegen der Altersgruppe 35 bis 65 Jahre, namentlich auch der berufstätigen Mitglieder

und der Mitglieder mit Familienpflichten, im CCS besser Gehör finden. Vor der GV haben Gespräche mit den Antragstellern stattgefunden, und es wurde vereinbart, die Anliegen in den aktuellen Strategieprozess zur Revision der Clubpolitik einzubeziehen. Die Antragsteller haben daher die Anträge zurückgezogen. Wir werden an der nächsten GV darüber informieren, was bis dahin aus diesen Anliegen geworden ist.

Für ihre Verdienste für den Hochseeyachtsport wurde die Schweizer Profiseglerin Justine Mettraux zum Ehrenmitglied ernannt. Sie gewann zweimal das Volvo Ocean Race bzw. Ocean Race und belegte an der Vendée Globe 2024 als schnellste Frau den guten achten Platz. Im Oktober erhielt sie für ihre Leistungen den Rolex World Sailing Award 2025 in der Kategorie Frauen. Justine Mettraux war im Mai Taufpatin unserer neuen Ovni 450, der Cruising Swiss VI.

Abgerundet wurde die erfolgreiche GV durch einen Apéro mit musikalischer Begleitung vom Berner Seemanns-Chörl. Ein herzlicher Dank geht an alle, die dazu beigetragen haben, diese GV zu einem Erfolg zu machen.



Quizfrage

Was muss ich am späten Nachmittag tun, wenn eine Nachtfahrt geplant ist?

Sie finden die Antwort auf Seite 43.

Quiz

Que dois-je faire en fin d'après-midi si une navigation de nuit est prévue?

Vous trouverez la réponse à la page 43.

CHERS MEMBRES DU CCS

Lors de l'assemblée générale 2025, le CCS a célébré son 70^e anniversaire. Les pères fondateurs envisageaient le CCS comme un club exclusif qui ne devait compter que 150 membres au maximum, et les nouveaux membres devaient réussir un examen de matelotage et de navigation. Bien des choses ont changé depuis lors, et pas seulement le nombre de membres ou les conditions d'admission. À l'époque, le CCS délivrait le permis mer – ou permis B, comme on l'appelait alors – de sa propre autorité, sans reconnaissance étatique. Pendant longtemps, le CCS a délivré des certificats de pavillon, permettant ainsi aux citoyennes et citoyens suisses d'accéder aux mers du monde sous pavillon suisse. Et avec la création de Murette SA, il a rendu possible l'assurance de yachts battant pavillon suisse.

Aujourd'hui, l'Office suisse de la navigation maritime (OSNM) est chargé de délivrer les certificats de pavillon et veille à ce que les permis mer que nous délivrons soient reconnus par l'État. Lors de l'assemblée des propriétaires de yachts et de notre assemblée générale, nous avons eu le plaisir d'accueillir un représentant de l'OSNM, qui nous a informés des derniers développements concernant l'ordonnance sur les yachts. En outre, les propriétaires de yachts ont pu prendre connaissance des nouveautés concernant les assurances de bateaux suite à l'intégration de Murette dans le groupe Pantaenius.

L'assemblée générale a attiré de nombreux participants et participantes, et s'est déroulée dans une atmosphère constructive. Bien que nous ne soyons pas satisfaits des comptes annuels – le cash-flow devant être amélioré si nous voulons financer le prochain remplacement pour le renouvellement de notre flotte –, notre club continue dans l'ensemble d'afficher une situation financière solide.

Comme prévu, la modification des statuts proposée par le comité central a donné lieu à de nombreuses discussions. Le débat a été objectif et axé sur la recherche de solutions. Je pense que l'assemblée générale a trouvé un bon compromis. Tous les nouveaux

membres seront à l'avenir rattachés à un groupe régional ou à un groupe d'intérêt, mais les membres qui n'appartenaient jusqu'ici à aucun GR ou GI, ainsi que les personnes domiciliées à l'étranger, pourront continuer à en être dispensés. Grâce à cet ajustement de la disposition transitoire, la version révisée des statuts a été largement approuvée.

Avant l'assemblée générale, plusieurs propositions ont été déposées dans le but de garantir que les préoccupations des membres âgés entre 35 et 65 ans, en particulier celles des membres actifs professionnellement et des membres ayant des responsabilités familiales, soient mieux prises en compte au sein du CCS. Des discussions ont eu lieu avec les auteurs de ces propositions avant l'assemblée, et il a été convenu d'intégrer ces préoccupations dans le processus stratégique actuel de révision de la politique du club. Les auteurs ont donc retiré leurs propositions. Nous rendrons compte des résultats de cette démarche lors de la prochaine assemblée générale.

La navigatrice professionnelle suisse Justine Mettraux a été nommée membre d'honneur pour ses services rendus à la navigation hauturière. Elle a remporté à deux reprises la Volvo Ocean Race, resp. The Ocean Race, et a terminé le Vendée Globe 2024 à l'excellente huitième place, devenant ainsi la meilleure femme de la course. En octobre, elle a reçu le Rolex World Sailing Award 2025 dans la catégorie féminine pour l'ensemble de ses performances. Et en mai dernier, Justine Mettraux était la marraine de notre nouvel Ovni 450, le «Cruising Swiss VI».

Cette assemblée générale fructueuse s'est terminée par un apéritif et un accompagnement musical assuré par le chœur Seemanns-Chörli Bern. Un grand merci à toutes celles et ceux qui ont contribué à faire de cette assemblée générale un véritable succès.



Mit herzlichen Grüssen

Cordiales salutations

Christoph Mylaeus

Commodore CCS

71. ord. Generalversammlung des CCS

Protokoll der GV vom 29. November 2026 in Bern



Gute Stimmung an der 71. ordentlichen GV des CCS

[Bonne ambiance lors de la 71^e assemblée générale ordinaire du CCS.](#)

Protokoll der 71. ordentlichen Generalversammlung des CCS vom 29. November 2025, 14:30 – 16:30 Uhr, im Hotel Bern in Bern

Traktandenliste

1. Wahl der Stimmenzähler
2. Genehmigung des Protokolls der 70. ord. Generalversammlung vom 30.11.2024
3. Genehmigung des Jahresberichtes des Commodore
4. Genehmigung der Jahresrechnung 2024/2025 und des Berichtes der Kontrollstelle
5. Entlastung des Zentralvorstandes
6. Wahlen
7. Genehmigung des Budgets 2025/2026 und Festsetzung der Jahresbeiträge
8. Jahresprogramm 2025/2026
9. Änderungen der Statuten
10. Anträge von Aktivmitgliedern
11. Ernennungen und Ehrungen
12. Verschiedenes

Begrüssung

Der Commodore Christoph Mylaeus heisst die Teilnehmenden der diesjährigen Generalversammlung im Namen des Führungsteams und des Zentralvorstandes herzlich willkommen.

Er begrüsst namentlich die anwesenden Ehrenmitglieder Daniel Rossier, Hans-Ulrich Büschi, Christoph Rosenthaler und Heiner von Ballmoos sowie die Gäste Jean-Pierre Zingg, Präsident des Schweizerischen Motorbootverbands, Garlef Baum und sein Team von der Murette AG, Dirk Ammann als Vertreter von Pantaenius, Lori Schüpbach, Redaktor unserer Clubzeitschrift CRUISING, und die beiden Dolmetscher Astrid Krüger und Benjamin Ilschner.

Für die Versammlung haben sich die folgenden Mitglieder beim Generalsekretariat entschuldigt:

Bernhard Arn, Kurt Bächli, Ruedi Bartholdi, Hanspeter Baumgartner, Hervé Bruppacher, Emanuel Glaser, Yvonne Henggeler, Werner Hollenstein, Rudolf Hübscher, Remigi Joller,

Michael Koller, Gerold und Marcella Lüthi, Urs Maurer, Kurt Meierhofer, Peter Michel, Stefan Schachtler, Beat Schifferli, Henri Sulzer, Heinz Walser.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat das Generalsekretariat vom Tod der folgenden Mitglieder Kenntnis erhalten: Jean-Daniel Aebischer, Markus Artho, Christian Baglin, Hans Baumann, Adrian Blok, Erik Bruinsma, Bernhard Brunner, Peter Eckardt, Lucian Felix Fischer, Albino Fontana, Hans Hunziker, Eugen Isler, Walter Koch, Maya Lesslauer, Alain J. Liengme, Hans-Rudolf Müller, Felix E. Paltzer, Sylvia Rumley, Roswitha Rüegger, Jürg Schiffmann, Vreni Schneider, Urs Schudel, Heidi Schwarz, Werner Vetter, Thomas Weiss, Roland Zimmerli, Peter Zollikofer.

Die Versammlung erhebt sich für eine Gedenkminute zu Ehren der Verstorbenen.

Der Commodore stellt fest, dass die Einladung und die Unterlagen zu den Traktanden

fristgerecht veröffentlicht wurden und erklärt die Generalversammlung als eröffnet. Die Generalsekretärin orientiert über den Ablauf der Generalversammlung und über die Beschlussfassung gemäss Art. 18.5, 18.6 und 26 der Statuten.

1. Wahl der Stimmenzähler

Als Stimmenzähler werden Garlef Baum, Isabelle Rottenmanner und Ueli Gerber mit Applaus bestätigt.

Zu Beginn der Versammlung sind **153** Stimmberechtigte anwesend, davon 4 Stimmen als Vertretungsstimmen. Einfaches Mehr: 77 Stimmen, 2/3 Mehrheit: 102 Stimmen.

2. Genehmigung des Protokolls der 70. ordentlichen Generalversammlung vom 30.11.2024

Das Protokoll wurde im Cruising veröffentlicht und ist im Mitgliederbereich der Website zugänglich. Es gibt keine Wortmeldungen. Das Protokoll wird einstimmig mit Dank an die Verfasserin Sascha Kipfer genehmigt.

3. Genehmigung des Jahresberichtes des Commodore

Der Jahresbericht des Commodore sowie die Jahresberichte der Vice Commodores wurden im CRUISING 6/2025 publiziert. Die Jahresberichte der Vice Commodores sind bereits vom Zentralvorstand genehmigt. Auf das Verlesen des Jahresberichts wird mit Einverständnis der Versammlung verzichtet; die wichtigsten Punkte werden anhand der gezeigten Folien zusammengefasst.

Zum Jahresbericht wird das Wort nicht gewünscht. In der Abstimmung wird der Jahresbericht einstimmig genehmigt.

4. Genehmigung der Jahresrechnung 2024/2025 und des Berichtes der Kontrollstelle

Samuel Reist präsentiert die bereits im CRUISING veröffentlichten Zahlen: Die Jahresrechnung weist einen Verlust von CHF 9498 aus – das Ergebnis liegt CHF 35 000 unter Budget und fällt weniger gut aus als erhofft. Es besteht Optimierungsbedarf, insbesondere vor dem Hintergrund der geplanten Flottenerneuerungen. Die wichtigsten Budgetabweichungen werden kurz begründet.

Die Erträge liegen weitgehend im Rahmen des Budgets. Der Unterhalt der Schiffe ist der grösste Aufwandsposten und liegt im Rahmen des Budgets. Die Spesen der Freiwilligen sind höher als üblich aufgrund zusätzlicher Reisen sowie der Verbuchung einzelner Ausrüstungsposten auf diesem Konto. Künftig erfolgt eine verstärkte Kontrolle, um eine korrekte Verbuchung sicherzustellen. Der ausserordentliche Ertrag war aufgrund von Schiffsverkäufen höher als geplant. Die flüssigen Mittel sind zurückgegangen infolge der Schiffskäufe, korrespondierend mit höheren Aktivwerten der Flotte. Die Rückstellungen sind unverändert gegenüber dem Vorjahr.

Diskussion

- **Bruno Mathis** erkundigt sich nach der Schadenssumme der Flying Swiss V im vergangenen Geschäftsjahr. Der Commodore informiert, dass sich die Kosten aus zwei Komponenten zusammensetzen: den Reparaturkosten sowie den Ertragsausfall- und Charterkosten. Belastend für die Jahresrechnung sind insbesondere die Ertragsausfälle und Charterkosten, nicht die Reparaturkosten selbst. Die Reparaturkosten beliefen sich auf rund **CHF 170 000 (von der Versicherung bezahlt)**.
- **Markus Leist, 1792 Guschelmuth**, weist auf eine kleine Korrektur in der Auflistung bzw. bei den Schiffsnamen hin – diese wird zur Kenntnis genommen und anschliessend korrigiert.
- **Johannes Münger, 3007 Bern**, regt an, die Versicherungssumme pro Schiff zu ergänzen. Der Commodore teile mit, dass diese jeweils dem Neuwert des Schiffs entspricht.

Revisorenbericht und Antrag

Die Kontrollstelle **Balmer Etienne AG** hat die Jahresrechnung geprüft. Der Prüfungsbericht wurde zusammen mit dem Rechnungsabschluss im CRUISING veröffentlicht. Die Kontrollstelle bestätigt, dass sich keine Hinweise ergeben haben, wonach die Jahresrechnung nicht den gesetzlichen Vorgaben und den Statuten entsprechen würde. Die Revisionsstelle empfiehlt die Abnahme der Jahresrechnung.

Die Jahresrechnung und der Bericht der Kontrollstelle werden **ohne Gegenstimmen und mit einer Enthaltung** genehmigt.

5. Entlastung des Zentralvorstandes

Die Teilnehmenden erteilen dem Zentralvorstand ohne Gegenstimmen und mit Enthaltungen der Mitglieder des Zentralvorstands die Décharge.

6. Wahlen

Wahl der Kontrollstelle:

Die **Balmer Etienne AG** (damals Röthlisberger AG) wurde im Jahr 2023 für eine zweijährige Amtsdauer als Revisionsstelle gewählt. Die Versammlung wählt die Balmer Etienne AG einstimmig erneut für weitere zwei Jahre.

7. Genehmigung des Budgets 2025/2026 und Festsetzung der Jahresbeiträge

Samuel Reist stellt das Budget 2025/2026 vor, welches auf den bestehenden Jahresbeträgen basiert. Die Törnbeiträge werden etwas höher budgetiert, unter anderem aufgrund der zusätzlichen Karibiktörns sowie längerer Einsatzzeiten der Schiffe im Vergleich zum Vorjahr.

Auf der Aufwandsseite stellt der Unterhalt der Schiffe weiterhin die grössten Positionen dar; diese können je nach Zustand der Flotte variieren. Der Bedarf wurde gemeinsam mit den Schiffsverantwortlichen beurteilt und dient als Grundlage für die Budgetierung. Die Abschreibungen werden gemäss der hierfür vorgesehenen Berechnungsformel ermittelt.

Der Zentralvorstand beantragt, das Budget zu genehmigen und die Mitgliederbeiträge unverändert zu belassen.

Die Versammlung stimmt dem Budget 2025/2026 mit **zwei Enthaltungen** zu. Die Jahresbeiträge wurden **einstimmig** genehmigt.

8. Jahresprogramm 2025/2026

Der Commodore präsentiert die Jahresziele des Führungsteams für 2025/2026.

Jahresprogramm:

• Überarbeitung der Clubpolitik

Die aktuelle Clubpolitik als zentrales Strategiepapier des CCS stammt aus dem Jahr 2021. Das Führungsteam hat beschlossen, das Dokument zu überarbeiten. Die ersten Arbeiten erfolgen im Frühjahr im Führungsteam; anschliessend wird der Zentralvorstand einbezogen.

• Revision des Törnhandbuch

Das Törnhandbuch wurde in den vergangenen

Jahren mehrfach punktuell angepasst, wodurch die Konsistenz einzelner Dokumente gelitten hat. Eine umfassende, systematische Durchsicht des gesamten Handbuchs soll diese Inkonsistenzen bereinigen.

• **Planung zukünftiger**

Flottenerneuerungen

Der Ersatz eines Clubschiffs benötigt in der Regel eine Vorlaufzeit von rund drei Jahren. Obwohl derzeit keine Finanzierung möglich ist, müssen die notwendigen Abklärungen bereits beginnen (Einsatzgebiet, Anforderungen, mögliche Schiffsmodelle).

• **Vorprojekt für eine grössere Expedition**

Der CCS möchte wieder eine Atlantiküberquerung bzw. eine grössere Expedition planen. Ein Vorprojekt soll abklären, wie ein solches Vorhaben konkret ausgestaltet werden könnte.

• **Weiterentwicklung der**

Hochseerausweis-Ausbildung

Die bereits gestartete Weiterentwicklung einschliesslich der Arbeiten der Task-Force wird fortgeführt.

• **Erweiterung der**

Mitgliedervergünstigungen

Die Anzahl der Partnerunternehmen, bei denen Mitglieder Vergünstigungen erhalten, soll insbesondere im maritimen Bereich erhöht werden – insbesondere bei Charterfirmen und Anbietern maritimer Ausrüstung. Das Jahresprogramm wird mit vier Enthaltungen genehmigt.

9. Änderungen der Statuten

Der Zentralvorstand beantragt der Generalversammlung die Änderung der CCS-Statuten. Die vorgeschlagenen Änderungen sowie die Begründung wurden im CRUISING 6/2025 veröffentlicht und konnten auf der Website eingesehen werden. Ziel ist es, die Regionalgruppen zu stärken. Zudem enthält der Antrag kleinere Anpassungen, die sich aus der Änderung der Yachtenverordnung ergeben.

Die aktuellen Statuten sehen vor, dass Aktivmitglieder standardmässig einer oder mehreren Regional- oder Interessengruppen zugeordnet werden. Mitglieder, die ausdrücklich keiner Regionalgruppe angehören möchten, werden auf Antrag keiner Gruppe zugeteilt. Diese Ausnahmeregel wird zunehmend genutzt: Mehr als ein Drittel aller Neuanmeldungen entscheidet sich heute dafür. Dies wird als ungünstige Entwicklung bewertet. Mit der

beantragten Statutenänderung soll die Ausnahme aufgehoben werden, sodass **alle CCS-Mitglieder künftig einer Regional- oder Interessengruppe angehören.**

Diskussion

• **Stefan Rein** bemängelt fehlende Informationen zur Änderung der Yachtenverordnung.

• Antwort: Die frühere Wohnsitzregel für das Führen der Schweizer Flagge durch Schiffe von Vereinen wurde vom Seeschiffahrtsamt aufgehoben; daher kann sie aus den Statuten gestrichen werden.

• **Heidi Schweizer** fragt zur Gruppenwahl bei Pflichtmitgliedschaft.

Antwort: Mitglieder können die RG/IG frei wählen.

• **Monika Naef** kritisiert die «Zwangsmitgliedschaft» als nicht verfassungskonform und sieht mögliche Konflikte (RG-Hopping, unterschiedliche Beiträge). Sie befürchtet Wettbewerbsdruck statt Zusammenarbeit und zusätzlichen Anpassungsbedarf bei den RG-Statuten. Sie beantragt, die RG-Pflicht abzulehnen; unterstützt jedoch die Anpassungen an die Yachtenverordnung. – Commodore: sieht keinen Verstoß gegen die Bundesverfassung und verweist auf vergleichbare Regelungen des SAC.

• **Roger Witschi** teilt die Bedenken. Zwang und zusätzliche Beschränkungen könnten vor allem jüngere Mitglieder abschrecken und Mitgliederschwund verstärken.

• **Ramon Winterberg** unterstützt die beantragte Regelung. Die RGs sind zentral für Präsenz und Nachwuchsarbeit; neue Mitglieder sollen aktiv eingebunden werden.

• **Bernard Scheidegger** kam über RG zum CCS und sieht Probleme in der Führung der RG. Eine Stärkung der RGs müsse in den Regionalgruppen beginnen. Die Verpflichtung zu einer RG könnte ein Grund sein, auszutreten.

• **Christoph Meier** anerkennt Zielsetzung, bezweifelt jedoch, dass Pflichtzuweisung RGs tatsächlich stärkt. Er warnt vor Austritten, insbesondere bei Mitgliedern, die im Ausland leben.

• **Philipp Bucher** beobachtet Austritte v. a. bei Mitgliedern über 75 Jahren und bei jüngeren Mitgliedern, die kurzfristig den Kursrabatt genutzt haben. Kurzfristig sind Austritte möglich, langfristig führt die Reform zu stärkeren RGs. Weiter wie bisher sei keine Option. Er empfiehlt die Annahme der Statutenänderung.

Der Commodore informiert über einen Alternativvorschlag zur Übergangsregelung in Art. 33: «Personen, die am 29.11.2025 Aktivmitglieder sind und keiner RG/IG angehören, können dies weiterhin bleiben.» Dieser Vorschlag stammt von einem heute krankheitshalber abwesenden Mitglied.

• **Hansjakob Frauenfelder** unterstützt Übergangsregelung. Viele Yachtowner wohnen im Ausland und haben kein Interesse an einer RG oder IG. Es besteht das Risiko von Austritten.

• **Heinz Rüegg** unterstützt den Alternativvorschlag und stellt **Antrag** zur Annahme der Übergangsregelung.

• **Johannes Mürger** beantragt, die Übergangsregelung für CCS-Mitglieder mit Wohnsitz im Ausland zu ergänzen; Yachtowner im Ausland haben keinen Bezug zu den RGs.

• **Vincent Eckert** fragt, ob man Mitglied einer RG und / oder einer IG sein muss. Ist diese Bedingung für Yachtowner nicht ohnehin erfüllt. – Der Commodore antwortet, dass das frei wählbar ist. Die Yachtowner sind nicht als IG organisiert.

• **Philipp Bucher** hat Verständnis für den Antrag, warnt jedoch vor hohem Verwaltungsaufwand über Jahrzehnte bei zwei Mitgliederkategorien. Er empfiehlt Annahme der neuen Regelung ohne Änderung der Übergangsbestimmung. Die Yachtowner könnten als IG organisiert werden.

• **Björn Bajan:** IG Yachtowner wäre möglich, aber aufgrund Auslandswohnsitz schwierig. Yachtowner wünschen eher Vernetzung und Support vom CCS.

• **Stefen Schweizer** fragt nach dem Statuts CCSRC. – Commodore: Der CCSRC ist keine IG.

• **Aldo Widmer** fürchtet, dass ausländische Yachtowner aus dem Club «fallen» bzw. RG-Mitgliedschaft ohne Bezug entsteht. Er unterstützt deshalb die Übergangsregelung.

• **Stefan Rein** fragt nach Grundsatzziel des CCS. Er sieht den Alternativvorschlag als mögliche Lösung, falls Yachtowner sich mit neuer Regelung schwertun. Er unterstützt ursprüngliche Fassung des Artikels.

• **Philipp Bucher:** Für die RGs ist bei Mitgliedern «ohne RG» keine Kontaktaufnahme möglich. Die neue Regelung erleichtert Kommunikation und Marketing. «Kein Schweizer Wohnsitz, keine Zuteilung» wäre sinnvoll.

• **Kurt Soland** meint, Zwang ist nicht gut – RGs und Zentralclub sollen durch attraktive Programme überzeugen.



Christoph Mylaeus

- **Heinz Rüegg** stellt Ordnungsantrag, die Diskussion zu beenden und abzustimmen. => **Kein Widerspruch.**
- **Ramon Winterberg** bestätigt Probleme bei Neueintritten ohne RG. Die RGs erreichen die Neumitglieder nicht. Die RGs sind für den CCS essenziell.

Abstimmungsverfahren und Resultate

Der Commodore stellt fest, dass zwei Änderungsanträge zur Übergangsregelung in Art.33 gestellt wurden. In einer ersten Abstimmung werden die Anträge Rüegg und Münger gegenübergestellt. Die Abstimmung ergibt eine offensichtliche Mehrheit für den Antrag Münger, also die Ergänzung der Übergangsregelung durch eine Regelung für CCS-Mitglieder mit Wohnsitz im Ausland.

In der Zweiten Abstimmung wird die Übergangsregelung gemäss Antrag des ZV dem Alternativvorschlag gemäss Antrag Münger gegenübergestellt. Für den Antrag des ZV stimmen 70 Mitglieder, für den Alternativvorschlag 72 Mitglieder. Somit wird der Alternativvorschlag ergänzt durch eine Regelung für CCS-Mitglieder mit Wohnsitz im Ausland übernommen.

In der Schlussabstimmung werden die Statuten gemäss Antrag ZV mit der gemäss Antrag Münger geänderten Übergangsregelung mit 109 Ja gegen 25 Nein bei 14 Enthaltungen angenommen. Die für Statutenänderungen nötige 2/3-Mehrheit ist erreicht.

10. Anträge von Aktivmitgliedern

Gemäss Statuten konnten bis 60 Tage vor der Generalversammlung Anträge eingereicht werden. Fristgerecht gingen Anträge von Pascal Tschirren, Marco Thoma und Daniel Müller ein. Der Zentralvorstand behandelte diese an seiner Sitzung vom 23. Oktober; Anträge und Stellungnahmen wurden zusammen mit den übrigen GV-Unterlagen auf der CCS-Website veröffentlicht.



Das Seemanns-Chörli Bern

Die Anträge zielen darauf ab, die Anliegen der Altersgruppe 35–60 sowie berufstätiger Mitglieder und solcher mit Familienpflichten stärker zu berücksichtigen. Im Vorfeld fanden Gespräche zwischen den Antragstellern und dem Führungsteam statt. Die Anliegen der Antragsteller werden in den Strategieprozess zur Überarbeitung der Clubpolitik aufgenommen. Daher ziehen die Antragsteller ihre Anträge zurück.

11. Ernennungen und Ehrungen

Der Zentralvorstand beantragt, **Justine Mettraux** zum Ehrenmitglied zu ernennen, in Anerkennung ihrer herausragenden Leistungen im Hochseeyachtsport, u. a. Volvo Ocean Race-Siege, 8. Platz Vendée Globe 2024 und Rolex World Sailing Award 2025. Justine Mettraux war Taufpatin der Cruising Swiss VI, Sie konnte aber heute nicht teilnehmen. Die Ernennung wird mit Applaus bestätigt. Der CCS ehrt traditionell langjährige Mitglieder, die mindestens vier Jahre ehrenamtlich im Vorstand oder in einer ständigen Kommission tätig waren. Sie erhalten eine Anstecknadel mit Clubstander auf goldenem Kranz.

In diesem Jahr werden folgende 12 Mitglieder geehrt:

- Björn Bajan, Führungsteam
- Kurt Bächli, Schiffsverantwortlicher
- Hervé Bruppacher, FG Skipper
- Markus Dürst, Zentralvorstand
- Kurt Ebner, Prüfungsleiter
- Hansjakob Frauenfelder, Yachtowner
- Corinne Hafner, Yachtowner
- Philipp Haefelfinger, FG Skipper
- Kurt Howald, FG Skipper und ZV
- Monika Naef, Zentralvorstand
- Benito Torres, Zentralvorstand
- René Waldvogel, FG Skipper

Verabschiedet werden zwei Mitglieder des Zentralvorstands:

- **Kurt Howald**, Captain der IG Skipper im ZV
 - **Julien von Kaenel**, 18 Jahre Captain der RG Lacs Jurassiens und Mitglied des ZV
- Der Commodore nutzt die Gelegenheit, um sich beim Generalsekretariat zu bedanken. Das Team hat nicht nur im Vorfeld des heutigen Tages gute Arbeit geleistet, sondern das ganze Jahr hindurch. Die Generalsekretärin stellt das Team des Generalsekretariats vor:

- **Ramona Bolla**: Törnbüro, Mitgliederadministration, Finanzwesen, Website
- **Alexia Bolomey**: Prüfung und Ausstellung der Hochseeausweise
- **Mirjam Hirschi**: Prüfungen, Ausbildung, HR
- **Charlotte Siegenthaler**: Clubshop, Versand Törnunterlagen, Materialkoordination
- **Ramona Zbinden**: Hauptansprechperson Skipper/Schiffsverantwortliche, Törnbüro, Mitgliederadministration

Das Team wird für die engagierte, zuverlässige und wertvolle Arbeit mit Applaus geehrt.

12. Verschiedenes

- Eine CCS-Crew nahm erneut an der Regatta «**Les Voiles de Saint-Tropez**» teil. Denise Berger berichtete kurz mit Bildern und Fakten über die Durchführung. Auch im nächsten Jahr wird der Anlass wieder stattfinden.
- Der **CCS-Cup 2026** findet vom 29.10. bis 01.11.2026 im Solent statt. Das neue Organisationskomitee besteht aus Christoph Loitz, Pascal Tschirren und Sascha Kipfer. Ausschreibung erfolgt über Website und Regionalgruppen.
- Zur nächsten Generalversammlung lädt die RG Aargau-Solothurn am 28. November 2026 im Campussaal Brugg-Windisch ein. Herzlichen Dank an die RG Aargau-Solothurn!

Die Generalversammlung wird anschliessend beendet. Zur Feier des 70-Jahre-Jubiläums findet ein Apéro statt, gesponsert von Murette-Pantaenius, musikalisch begleitet vom Seemanns-Chörli Bern.

Für das Protokoll

Sascha Kipfer
Generalsekretärin

71^e AG ordinaire du CCS

Procès-verbal de la 71^e assemblée générale du 29. novembre à Berne

Procès-verbal de la 71^e assemblée générale ordinaire du CCS du 29 novembre 2025, de 14 h 30 à 16 h 30, à l'hôtel Bern à Berne.

Ordre du jour

1. Élection des scrutateurs
2. Approbation du procès-verbal de la 70^e assemblée générale ordinaire du 30.11.2024
3. Approbation du rapport annuel du commodore
4. Approbation des comptes annuels 2024/2025 et du rapport de l'organe de contrôle
5. Décharge du comité central
6. Élections
7. Approbation du budget 2025/2026 et fixation des cotisations annuelles
8. Programme annuel 2025/2026
9. Modifications des statuts
10. Propositions des membres actifs
11. Nominations et distinctions
12. Divers

Bienvenue

Le commodore, Christoph Mylaeus, souhaite la bienvenue aux participants à l'assemblée générale de cette année au nom du groupe directeur et du comité central.

Il salue notamment les membres d'honneur présents Daniel Rossier, Hans-Ulrich Büschi, Christoph Rosenthaler et Heiner von Ballmoos, ainsi que les invités Jean-Pierre Zingg, président de la Fédération Suisse Motonautique, Garlef Baum et son équipe de Murette SA, Dirk Ammann, représentant de Pantaenius, Lori Schüpbach, rédacteur de notre magazine «CRUISING», et les deux interprètes Astrid Krüger et Benjamin Ilschner.

Les membres suivants se sont excusés auprès du secrétariat général pour leur absence à l'assemblée:

Bernhard Arn, Kurt Bächli, Ruedi Bartholdi, Hanspeter Baumgartner, Hervé Bruppacher, Emanuel Glaser

Yvonne Henggeler, Werner Hollenstein, Rudolf Hübscher, Remigi Joller, Michael Koller, Gerold et Marcella Lüthi, Urs Maurer, Kurt Meierhofer,

Peter Michel, Stefan Schachtler, Beat Schifferli, Henri Sulzer, Heinz Walser.

Au cours de l'exercice écoulé, le secrétariat général a été informé du décès des membres suivants:

Aebischer Jean-Daniel, Artho Markus, Baglin Christian, Baumann Hans, Blok Adrian, Bruinsma Erik, Brunner Bernhard, Eckardt Peter, Fischer Lucian Felix, Fontana Albino, Hunziker Hans, Isler Eugen, Koch Walter, Lesslauer Maya, Liengme Alain J., Müller Hans-Rudolf, Paltzer Felix E., Rumley Sylvia, Rüegger Roswitha, Schiffmann Jürg, Schneider Vreni, Schudel Urs, Schwarz Heidi, Vetter Werner, Weiss Thomas, Zimmerli Roland, Zollikofer Peter.

L'assemblée observe une minute de silence en l'honneur des défunts.

Le commodore constate que l'invitation et les documents relatifs à l'ordre du jour ont été publiés dans les délais et déclare l'assemblée générale ouverte. La secrétaire générale informe les participants du déroulement de l'assemblée générale et de la prise de décision conformément aux articles 18.5, 18.6 et 26 des statuts.

1. Élection des scrutateurs

Garlef Baum, Isabelle Rottenmanner et Ueli Gerber sont confirmés comme scrutateurs par applaudissements.

Au début de l'assemblée, 153 personnes ayant le droit de vote sont présentes, dont 4 voix par procuration. Majorité simple: 77 voix, majorité des deux tiers: 102 voix.

2. Approbation du procès-verbal de la 70^e assemblée générale ordinaire du 30.11.2024

Le procès-verbal a été publié dans CRUISING et est accessible dans l'espace membres du site internet. Il n'y a pas d'intervention. Le procès-verbal est approuvé à l'unanimité, avec nos remerciements à sa rédactrice, Sascha Kipfer.

3. Approbation du rapport annuel du commodore

Le rapport annuel du commodore ainsi que les

rapports annuels des vice commodores ont été publiés dans CRUISING 6/2025. Les rapports annuels des vice commodores ont déjà été approuvés par le comité central. Avec l'accord de l'assemblée, il est convenu de ne pas lire le rapport annuel; les points les plus importants sont résumés à l'aide des diapositives affichées.

Le rapport annuel ne fait l'objet d'aucune intervention. Il est approuvé à l'unanimité lors du vote.

4. Approbation des comptes annuels 2024/2025 et du rapport de l'organe de contrôle

Samuel Reist présente les chiffres déjà publiés dans CRUISING: les comptes annuels affichent une perte de 9498 CHF, soit un résultat inférieur de 35 000 CHF au budget et moins bon qu'escompté. Des améliorations sont nécessaires, notamment dans le contexte du renouvellement prévu de la flotte. Les principaux écarts budgétaires sont brièvement expliqués.

Les revenus sont globalement conformes au budget. L'entretien des bateaux représente le poste de dépenses le plus important et est conforme au budget. Les frais des bénévoles sont plus élevés que d'habitude en raison de voyages supplémentaires et de la comptabilisation de certains équipements sur ce compte. À l'avenir, des contrôles renforcés seront effectués afin de garantir une comptabilisation correcte. Les recettes extraordinaires ont été plus élevées que prévu en raison de la vente de bateaux. Les liquidités ont diminué en raison de l'achat de bateaux, ce qui correspond à une augmentation de la valeur des actifs de la flotte. Les provisions sont identiques à celles de l'année précédente.

Discussion

• **Bruno Mathis** souhaite connaître le montant des dommages subis par le «Flying Swiss V» au cours du dernier exercice. Le commodore indique que les coûts se composent de deux éléments: les frais de réparation et les frais liés à l'immobilisation et à l'affrètement. Ce sont surtout les pertes de revenus et les frais d'affrètement.

frètement qui pèsent sur les comptes annuels, et non les frais de réparation eux-mêmes. Les frais de réparation se sont élevés à près de 170 000 CHF.

- **Markus Leist, 1792 Guschelmuth**, souligne une petite correction à apporter à la liste, resp. aux noms des bateaux – elle-ci est prise en compte et sera rectifiée ultérieurement.
- **Johannes Münger, 3007 Berne**, propose de préciser la somme assurée par bateau. Le commodore indique que celle-ci correspond à la valeur à neuf du bateau.

Rapport de l'organe de contrôle et proposition

L'organe de contrôle **Balmer Etienne AG** a vérifié les comptes annuels. Le rapport de révision a été publié dans CRUISING, accompagné des comptes annuels. L'organe de contrôle confirme qu'aucun élément ne permet de conclure que les comptes annuels ne seraient pas conformes aux dispositions légales et aux statuts. L'organe de contrôle recommande d'approuver les comptes annuels.

Les comptes annuels et le rapport de l'organe de contrôle sont acceptés **sans opposition et avec une abstention**.

5. Décharge du comité central

Les participants donnent décharge au comité central sans opposition et avec abstention des membres du comité central.

6. Elections

Élection de l'organe de contrôle:

La société **Balmer Etienne AG** (anciennement Röthlisberger AG) a été élue en 2023 pour un mandat de deux ans en tant qu'organe de révision. L'assemblée élit à l'unanimité Balmer Etienne AG pour un nouveau mandat de deux ans.

7. Approbation du budget 2025/2026 et fixation des cotisations annuelles

Samuel Reist présente le budget 2025/2026, qui se base sur les montants annuels existants. Les contributions aux croisières sont budgétisées à un niveau légèrement supérieur, notamment en raison des croisières supplémentaires dans les Caraïbes et des durées d'utilisation plus longues des bateaux par rapport à l'année précédente.

Du côté des dépenses, l'entretien des bateaux continue de représenter le poste le plus impor-

tant; celui-ci peut varier en fonction de l'état de la flotte. Les besoins ont été évalués conjointement avec les responsables des bateaux et servent de base à l'établissement du budget. Les amortissements sont calculés selon la formule prévue à cet effet.

Le comité central propose d'approuver le budget et de maintenir les cotisations des membres inchangées.

L'assemblée approuve le budget 2025/2026 avec **deux abstentions**. Les cotisations annuelles sont approuvées à **l'unanimité**.

8. Programme annuel 2025/2026

Le commodore présente les objectifs annuels du groupe directeur pour 2025/2026.

Programme annuel:

• Révision de la politique du club:

La politique actuelle du club, qui constitue le document stratégique central du CCS, date de 2021. Le groupe directeur a décidé de réviser ce document. Les premiers travaux seront effectués au printemps par le groupe directeur, après quoi le comité central sera impliqué.

• Révision du manuel de croisière:

Le manuel de croisière a été modifié à plusieurs reprises au cours des dernières années, ce qui a compromis la cohérence de certains documents. Une révision complète et systématique de l'ensemble du manuel devrait permettre de corriger ces incohérences.

• Planification des prochains renouvellements de la flotte:

Le remplacement d'un bateau du club nécessite généralement un délai d'environ trois ans. Bien qu'aucun financement ne soit possible pour l'instant, les démarches nécessaires doivent déjà être effectuées (zone d'utilisation, exigences, modèles de bateaux possibles).

• Avant-projet pour une expédition de plus grande envergure:

Le CCS souhaite à nouveau planifier une traversée de l'Atlantique ou une expédition de plus grande envergure. Un avant-projet doit permettre de déterminer comment un tel projet pourrait être concrètement mis en place.

• Développement de la formation pour l'obtention du permis hauturier:

Le développement déjà en cours, y compris les travaux du groupe de travail, sera poursuivi.

• Extension des avantages réservés aux membres:

Le nombre d'entreprises partenaires auprès desquelles les membres bénéficient d'avantages doit être augmenté, en particulier dans le secteur maritime, notamment auprès des sociétés de location et des fournisseurs d'équipements maritimes.

Le programme annuel est approuvé avec **quatre abstentions**.

9. Modifications des statuts

Le comité central propose à l'assemblée générale de modifier les statuts du CCS. Les modifications proposées ainsi que leur justification ont été publiées dans CRUISING 6/2025 et pouvaient être consultées sur le site Internet. L'objectif est de renforcer les groupes régionaux. La proposition contient également des adaptations mineures résultant de la modification de l'ordonnance sur les yachts.

Les statuts actuels prévoient que les membres actifs soient affectés par défaut à un ou plusieurs groupes régionaux ou d'intérêt. Les membres qui ne souhaitent expressément appartenir à aucun groupe régional ne sont affectés à aucun groupe sur demande. Cette exception est de plus en plus utilisée: plus d'un tiers des nouvelles inscriptions optent aujourd'hui pour cette solution. Cette évolution est considérée comme défavorable. La modification des statuts proposée vise à supprimer cette exception afin que **tous les membres du CCS appartiennent à l'avenir à un groupe régional ou d'intérêt**.

Discussion

- **Stefan Rein** dénonce le manque d'informations concernant la modification de l'ordonnance sur les yachts.

Réponse: l'ancienne règle de domicile pour le pavillon suisse des bateaux appartenant à des associations a été supprimée par l'Office suisse de la navigation maritime; elle peut donc être supprimée des statuts.

- **Heidi Schweizer** s'interroge sur le choix du groupe en cas d'adhésion obligatoire.

Réponse: les membres peuvent choisir librement le GR/GI.

- **Monika Naef** critique l'«adhésion obligatoire» comme étant inconstitutionnelle et prévoit des conflits potentiels («GR-hopping», cotisations différentes). Elle craint une pression concurrentielle au lieu d'une coopération et un besoin supplémentaire d'adaptation des

statuts des GR. Elle demande le rejet de l'obligation d'adhésion aux GR, mais soutient les adaptations apportées à l'ordonnance sur les yachts. Le commodore ne voit aucune violation de la Constitution fédérale et renvoie à des réglementations comparables du CAS.

- **Roger Witschi** partage ces préoccupations. La contrainte et les restrictions supplémentaires pourraient dissuader les membres les plus jeunes et renforcer la baisse du nombre d'adhérents.
- **Ramon Winterberg** soutient la réglementation proposée. Les groupes régionaux jouent un rôle central dans la présence et la promotion de la relève; les nouveaux membres doivent être activement impliqués.
- **Bernard Scheidegger** est arrivé au CCS via un GR et voit des problèmes dans la direction du GR. Le renforcement des GR doit débuter dans les groupes régionaux. L'obligation d'adhérer à un GR pourrait être une raison de démissionner.
- **Christoph Meier** reconnaît la légitimité de cet objectif, mais doute que l'adhésion obligatoire renforce réellement les groupes régionaux. Il met en garde contre les démissions, en particulier celles des membres qui vivent à l'étranger.
- **Philipp Bucher** constate des départs, principalement parmi les membres âgés de plus de 75 ans et les membres plus jeunes qui ont profité à court terme de la réduction sur les cours. À court terme, des départs sont possibles, mais à long terme, la réforme conduira à des groupes régionaux plus forts. Continuer comme jusqu'à présent n'est pas une option. Il recommande d'accepter la modification des statuts.

Le commodore informe les participants d'une proposition alternative à la disposition transitoire prévue à l'article 33: «Les personnes qui sont membres actifs au 29 novembre 2025 et qui n'appartiennent à aucun groupe régional ou groupe d'intérêt peuvent le rester.» Cette proposition provient d'un membre absent aujourd'hui pour cause de maladie.

- **Hansjakob Frauenfelder** soutient la disposition transitoire. De nombreux propriétaires de yachts résident à l'étranger et ne sont pas intéressés par un GR ou un GI. Il existe un risque de démissions.
- **Heinz Rüegg** soutient la proposition alternative et dépose une **requête en faveur** de l'adoption de la disposition transitoire.

- **Johannes Mürger** demande de compléter la disposition transitoire pour les membres du CCS domiciliés à l'étranger; les propriétaires de yachts à l'étranger n'ont aucun lien avec les groupes régionaux.

- **Vincent Eckert** demande s'il faut être membre d'un GR et/ou d'un GI. Cette condition n'est-elle pas déjà remplie pour les propriétaires de yachts? Le commodore répond que c'est facultatif. Les propriétaires de yachts ne sont pas organisés en GI.

- **Philipp Bucher** comprend la demande, mais met en garde contre la charge administrative importante que cela représenterait pendant des décennies pour deux catégories de membres. Il recommande d'accepter la nouvelle réglementation sans modifier la disposition transitoire. Les propriétaires de yachts pourraient être organisés en groupe d'intérêt.

- **Björn Bajan** explique qu'un GI pour les propriétaires de yachts serait possible, mais difficile en raison de leur domicile à l'étranger. Les propriétaires de yachts souhaitent plutôt bénéficier du réseau et du soutien du CCS.

- **Stefen Schweizer** s'interroge sur le statut du CCSRC. Le commodore répond que le CCSRC n'est pas un groupe d'intérêt.

- **Aldo Widmer** craint que les propriétaires de yachts étrangers «quittent» le club ou que l'adhésion au GR devienne sans intérêt. Il soutient donc la disposition transitoire.

- **Stefan Rein** s'interroge sur l'objectif fondamental du CCS. Il considère la proposition alternative comme une solution possible si les propriétaires de yachts ont des difficultés avec la nouvelle réglementation. Il soutient la version initiale de l'article.

- **Philipp Bucher** souligne que, pour les groupes régionaux, il n'est pas possible de contacter les membres «sans groupe régional». La nouvelle réglementation facilite la communication et le marketing. «Pas de domicile en Suisse, pas d'attribution» serait une approche raisonnable.

- **Kurt Soland** estime que la contrainte n'est pas une bonne chose – les clubs régionaux et le club central doivent convaincre par des programmes attractifs.

- **Heinz Rüegg** propose une motion d'ordre visant à mettre fin à la discussion et à passer au vote. => Aucune objection.

- **Ramon Winterberg** confirme les problèmes rencontrés lors des nouvelles adhésions sans GR. Les GR atteignent difficilement les

nouveaux membres. Les GR sont essentiels pour le CCS.

Procédure de vote et résultats

Le commodore constate que deux modifications ont été proposées concernant la disposition transitoire de l'article 33. Lors d'un premier vote, les propositions de Rüegg et Mürger sont mises en parallèle. Le vote révèle une majorité évidente en faveur de la proposition de Mürger, à savoir l'ajout à la disposition transitoire d'une règle pour les membres du CCS résidant à l'étranger.

Lors du deuxième vote, la disposition transitoire proposée par le comité central est opposée à la proposition alternative de Mürger. 70 membres votent en faveur de la proposition du comité central, 72 membres en faveur de la proposition alternative. La proposition alternative est donc adoptée, complétée par une règle pour les membres du CCS domiciliés à l'étranger.

Lors du vote final, les statuts selon la proposition du comité central, avec la disposition transitoire modifiée selon la proposition de Mürger, sont adoptés par 109 voix pour, 25 contre et 14 abstentions. La majorité des deux tiers requise pour les modifications des statuts est atteinte.

10. Propositions des membres actifs

Conformément aux statuts, les propositions pouvaient être déposées jusqu'à 60 jours avant l'assemblée générale. Des propositions ont été reçues dans les délais de la part de Pascal Tschirren, Marco Thoma et Daniel Müller. Le comité central les a examinées lors de sa réunion du 23 octobre; les propositions et les prises de position ont été publiées avec les autres documents de l'AG sur le site web du CCS.

Les propositions visent à mieux prendre en compte les préoccupations des membres âgés de 35 à 60 ans, des membres actifs professionnellement et de ceux qui ont des responsabilités familiales. Des entretiens ont eu lieu au préalable entre les auteurs des propositions et le groupe directeur. Les préoccupations des auteurs seront intégrées dans le processus stratégique de révision de la politique du club. Les auteurs retirent donc leurs propositions.

11. Nominations et distinctions

Le comité central propose de nommer Justine Mettraux membre d'honneur en reconnais-



Ehre wem Ehre gebührt...
Des honneurs amplement mérités.

sance de ses performances exceptionnelles dans le domaine de la voile hauturière, notamment ses victoires à la Volvo Ocean Race, sa 8^e place au Vendée Globe 2024 et son Rolex World Sailing Award 2025. Justine Mettraux était la marraine du «Cruising Swiss VI», mais elle n'a pas pu être présente aujourd'hui. La nomination est confirmée par des applaudissements. Le CCS honore traditionnellement les membres de longue date qui ont siégé bénévolement au comité directeur ou dans une commission permanente pendant au moins quatre ans. Ils reçoivent une broche avec l'emblème du club sur une couronne dorée.

Cette année, les 12 membres suivants sont honorés:

- Björn Bajan, groupe directeur
- Kurt Bächli, responsable de bateau
- Hervé Bruppacher, GS Skippers
- Markus Dürst, comité central
- Kurt Ebner, responsable d'examen
- Hansjakob Frauenfelder, propriétaires de yachts
- Corinne Hafner, propriétaires de yachts
- Philipp Haefelfinger, GS Skippers
- Kurt Howald, GS Skippers & comité central
- Monika Naef, comité central
- Benito Torres, comité central
- René Waldvogel, GS Skippers

Deux membres du comité central quittent leurs fonctions:

- **Kurt Howald**, capitaine du GI Skippers au comité central

- **Julien von Kaenel**, capitaine du GR Lacs Jurassiens pendant 18 ans et membre du comité central

Le commodore profite de l'occasion pour remercier le secrétariat général. L'équipe a non seulement fait du bon travail en préparation de la journée d'aujourd'hui, mais aussi tout au long de l'année. La secrétaire générale présente l'équipe du secrétariat général:

- **Ramona Bolla**: bureau des croisières, administration des membres, finances, site internet.
- **Alexia**: examen et délivrance des permis de navigation hauturière.
- **Mirjam**: examens, formation, RH.
- **Charlotte**: shop du club, envoi des documents de croisière, coordination du matériel.
- **Ramona Zbinden**: personne de contact principale skippers/responsables des bateaux, bureau des croisières, administration des membres.

L'équipe est applaudie pour son travail engagé, fiable et précieux.

12. Divers

- Un équipage du CCS a de nouveau participé à la régata Les Voiles de Saint-Tropez. Denise Berger a brièvement présenté le déroulement de l'événement à l'aide de photos et d'informations. L'événement aura à nouveau lieu l'année prochaine.
- La CCS Cup 2026 aura lieu du 29 octobre au

1^{er} novembre 2026 dans le Solent. Le nouveau comité d'organisation est composé de Christoph Loitz, Pascal Tschirren et Sascha Kipfer. L'annonce sera publiée sur le site internet et par les groupes régionaux.

- La prochaine assemblée générale sera organisée par le RG Aargau-Solothurn le 28 novembre 2026 à la Campussaal de Brugg-Windisch. Un grand merci au RG Aargau-Solothurn!

L'assemblée générale se termine. Pour célébrer cet anniversaire, un apéritif est organisé, sponsorisé par Murette-Pantaenius, avec un accompagnement musical du Seemanns-Chörli Bern.

Pour le procès-verbal

Sascha Kipfer
Secrétaire générale

Der CCS-Cup ist wieder da!

Do, 29.10. bis So, 01.11.2026, Solent, England

Wir freuen uns sehr, dass nach längerer Pause der CCS-Cup wieder stattfinden wird. Wie bei den vergangen drei Ausgaben liegt auch bei dieser Ausgabe des CCS-Cups der kameradschaftliche Austausch in der traditionsreichen Segelregion, dem Solent, im Vordergrund.

Es stehen maximal 10 Boote des Typs Oceanis 37S von Fairview Sailing fürs Regattieren und Übernachten zur Verfügung. Die Flüge werden durch das OK ab Genf und Zürich organisiert. Die Kostenbeteiligung pro Boot beträgt max. CHF 5400. Inbegriffen sind Flüge, Busfahrt nach und von Hamble, Verpflegung, Yacht-Charter inkl. Versicherung (Bootskaution durch Skipperin/Skipper vor Bootsübernahme zu hinterlegen), Regattaleitung, Hafengebühren. Nicht inbegriffen sind Barbesuche, Ausgang und Getränke.

Teilnahmebedingungen

- Alle Crewmitglieder sind CCS-Mitglieder.
- Je CCS-Regionalgruppe kann max. ein Boot zur Verfügung gestellt werden.
- Maximal 6 Personen pro Boot.
- Der angemeldete Boot-Skipper ist CCS-Skipper oder gleichwertig (z. B. RYA Yachtmaster Offshore, ...).



Da die Anzahl verfügbarer Boote begrenzt ist, gelten bei der Zuteilung der Boote folgende Kriterien:

- Reihenfolge der Anmeldung,
- angemessene Berücksichtigung der Sprachregionen,
- Anmeldungen mit mindestens einem weiblichen Crewmitglied und einem Crewmitglied unter 35 Jahren werden bevorzugt.

Interessierte Gruppen melden sich via RG/IG-Captain per E-Mail: info@cruisingclub.ch, Betreff «CCS-Cup 2026» beim Organisationskomitee. Anmeldeschluss ist der 31. März 2026.

In der Anmeldung ist die RG sowie die gesamte Crew namentlich inkl. Skipper 1 und 2 anzumelden. Nachträgliche Crewmitgliedwechsel sind bis spätestens 30. September 2026 noch möglich. Wir freuen uns auf zahlreiche Anmeldungen.

Das Organisationskomitee

Sascha Kipfer, Christoph Loitz, Pascal Tschirren

Kontakt und Anmeldung:

info@cruisingclub.ch

Weitere Informationen:

www.cruisingclub.ch

La CCS Cup est de retour !

Du jeudi 29.10 au dimanche 01.11.2026, Solent, Angleterre



Nous sommes très heureux que la CCS Cup ait à nouveau lieu après une longue pause. Comme lors des trois éditions précédentes, cette édition de la CCS Cup mettra une nouvelle fois l'accent sur les échanges conviviaux dans la zone de navigation traditionnelle du Solent.

Un nombre maximum de 10 bateaux de type Oceanis 37S de Fairview Sailing sont disponibles pour la régate et l'hébergement. Les vols sont organisés par le comité d'organisation au départ de Genève et de Zurich. La contribution aux frais par bateau est de 5400 CHF maximum. Sont compris les vols, le trajet en bus vers et depuis Hamble, les repas, la location du yacht, assurance comprise (caution à verser par le skipper avant la prise en charge du bateau), la direction de la régate et les frais de port. Ne sont pas comprises les consommations au bar, les sorties et les boissons.

Conditions de participation:

- tous les membres de l'équipage sont membres du CCS;
- au maximum un bateau peut être mis à disposition par groupe régional du CCS;
- 6 personnes maximum par bateau;
- le skipper du bateau inscrit est skipper du CCS ou équivalent (par exemple, RYA Yachtmaster Offshore, etc.).

Le nombre de bateaux disponibles étant limité, les critères suivants s'appliquent pour l'attribution des bateaux:

- ordre d'inscription;
- prise en compte appropriée des régions linguistiques;
- les inscriptions comprenant au moins une femme et un membre d'équipage de moins de 35 ans seront privilégiées.

Les groupes intéressés doivent s'inscrire auprès du comité d'organisation via le capitaine GR/GI par e-mail: info@cruisingclub.ch, objet «CCS-Cup 2026». La date limite d'inscription est fixée au 31 mars 2026.

Lors de l'inscription, il faut mentionner le nom du GR ainsi que celui de tous les membres de

l'équipage, y compris les skippers 1 et 2. Les changements ultérieurs de membres de l'équipage sont possibles jusqu'au 30 septembre 2026 au plus tard. Nous nous réjouissons de recevoir de nombreuses inscriptions.

Le comité d'organisation

Sascha Kipfer, Christoph Loitz, Pascal Tschirren

Contact et inscription:

info@cruisingclub.ch

Plus d'informations:

www.cruisingclub.ch

Seekarten und hybride Navigation

CCS-Policy bezüglich Seekarten und elektronische Navigation



1. ANLASS

Im CRUISING 2025-5 wurde ein Artikel über die Aktualität von Seekarten publiziert. Die Crew musste feststellen, dass eine in der Seekarte dargestellte Durchfahrt im Hafengebiet von Kopenhagen in der Realität nicht mehr vorhanden war. Anderen CCS-Crews ging es in der vergangenen Saison ähnlich.

2. EINFÜHRUNG UND ZIEL

Diese Beobachtungen haben die Überlegungen zur Verifikation der CCS-Policy bezüglich der Seekarten an Bord der CCS-Schiffe und bezüglich der elektronischen Navigation (e navigation) beschleunigt. Die folgenden Ausführungen zeigen die klare Position des CCS in dieser Angelegenheit.

Die CCS-Schiffe werden mit denjenigen Seekarten ausgerüstet, die für das entsprechende Revier erforderlich sind. Aus wirtschaftlichen Gründen werden die Seekarten aber nicht jedes Jahr neu beschafft. Die Beschaffung sehr grossmassstäblicher Detailkarten obliegt zudem den CCS-Skippern, da unterschiedliche – in vielen Fällen auch lokale – Quellen zur Detailnavigation genutzt werden. Diese Seekarten-Policy wurde vom CCS aktualisiert und soll nun mit diesem Artikel den CCS-Mitgliedern kommuniziert werden.

In Bezug auf die Frage bezüglich der Rolle der Hilfsmittel zur Navigation hat der CCS schon im Frühjahr 2025 – im Zusammenhang mit den CCS-Törnregeln – eine klare Haltung gezeigt. Gemäss der entsprechenden Törnregel soll die

Navigation auf einem CCS-Törn «hybrid» erfolgen. Dies heisst: terrestrische Methoden und Satelliten-gestützte Methoden parallel.

Diese Policy soll in diesem Artikel den Leserinnen und Lesern im gegebenen Gesamtzusammenhang kommuniziert werden.

Um das Ziel der genügend vollständigen und gleichzeitig verständlichen Information zu erreichen, beschränkt sich der Artikel auf die beiden erwähnten Themen der Seekarten einerseits und der hybriden Navigation auf CCS-Törns andererseits. Im Besonderen werden die Fragen der rechtlichen Rahmenbedingungen in den einzelnen Ländern hier nicht angesprochen.

3. KONZEPTE UND TERMINOLOGIE

Vor und während eines Törns können wir die navigatorischen Arbeiten nach den folgenden Phasen unterscheiden: die mehr oder weniger grobe Törnplanung, die mehr oder weniger detaillierte Etappenplanung und die (Echtzeit-) Navigation unterwegs.

Parallel dazu unterscheiden wir die terrestrischen Methoden von den Satelliten-gestützten Methoden. Die terrestrischen Methoden können mit oder ohne Unterstützung durch elektronische Hilfsmittel angewendet werden. Die Satelliten-gestützten Methoden kommen vor allem bei Kartenplottern und Navigationssystemen mit GPS-Positionierung zum Einsatz.

4. SEEKARTEN UND ANDERE NAUTISCHE LITERATUR

Für unsere navigatorischen Aktivitäten benötigen wir umfangreiche nautische Literatur. Dabei ist es in erster Näherung egal, in welcher Form oder auf welchem Medium wir diese Quellen nutzen. Für unsere Betrachtung können wir drei Formen der Information unterscheiden:

- Seekarten
- Texte und Abbildungen in nautischer Literatur wie Seehandbücher, nautische Führer, Artikel aus der Fachpresse usw.
- Daten, beispielsweise über Gezeiten, Wetter sowie betriebliche Aspekte (z. B. bei Schleusen)

Alle Formen sind heute nicht mehr nur offline, sondern immer mehr auch online über Internet-Technologien zugänglich.

Wir beschränken uns bei der nautischen Literatur auf das Thema der Seekarten. Dabei berücksichtigen wir die beiden hauptsächlichen Medien: Papier oder digitale Daten; bei den letzteren sowohl offline als auch online. Zudem ist bei den digitalen Seekarten zwischen Rasterkarten und Vektorkarten zu unterscheiden, häufig auch mit Kombinationsformen.

Ein besonders wichtiger Aspekt bei Seekarten ist deren Aktualität. Das gilt sowohl für Papier- als auch für digitale Karten. Der Weg von der Datenerhebung bis zur Publikation der Seekarte ist lang. Viele Prozessschritte sind nötig; jeder benötigt seine Zeit. Die gesamte Zeit zwischen der Erhebung – als Abbild der Realität – und der Publikation kann bei online-Karten (z. B. Garmin/Navionics) Wochen bis Monate, bei offline-Karten (Downloads oder gedruckt) Monate bis Jahre gehen.

Das Fazit: Überraschungen sind in keinem Fall ausgeschlossen!

5. NUTZUNG UNTERSCHIEDLICHER SEEKARTEN

Törnplanung

In der Phase der Törnplanung empfiehlt sich die Nutzung von Papierkarten – eventuell auch als Plots (Plotting on Demand) von offline-Karten, z. B. von Navigationssystemen. Gründe sind:

- Papierkarten sind übersichtlich und helfen, den Überblick über die Etappe zu bewahren.
- Papierkarten unterstützen die «neuronale Programmierung» des Gehirns.
- Ähnliches gilt auch für Nutzung nautischer Literatur.

Zu prüfen ist: Sind aktuelle Raster-Seekarten in pdf-Format erhältlich und zu welchem Preis? Diese können auch ausgedruckt werden (für später auf den Kartentisch).

So kann bei der Planung immer die Übersicht über den Törn als Ganzes oder über einzelne Törnetappen gewahrt werden. Dies wird durch elektronische Navigationssysteme, mit ihren oft sehr kleinen Bildschirmen bei Tablett-PCs oder Pocket-PCs, meist nicht gewährleistet. In dieser Phase spielt die Aktualität keine dominante Rolle. Auch ältere Karten und Literatur können dazu verwendet werden. Es geht hier um Taktik, um Distanzen und um Fahrzeiten.

Etappenplanung

Für die Etappenplanung gilt grundsätzlich dasselbe.

In dieser Phase spielt die Aktualität schon eine wesentliche Rolle. Darum kommt hier nun die CCS Policy für die Aktualität von Seekarten (und Literatur) auf CCS-Schiffen zum Tragen (siehe unten).

Zudem soll für die Etappenplanung zwingend die elektronische Navigation beigezogen werden: So soll für jede Etappe auf Navigationssystemen oder sogar auf online-Quellen die Situation an kritischen Stellen verifiziert werden, um vor Überraschungen geschützt zu sein: Befahrbarkeit, Betonung, Befeuerung usw. Neben aktuellen Rasterkarten – ev. als .pdf-Dateien – können hier auch aktuelle Seekarten aus PC Navigationssystemen dienen. Die höchste Aktualität bieten hier online-Systeme wie z. B. Garmin/Navionics, sie verlangen aber kostenpflichtige Aktualisierungs-Abos.

Navigation unterwegs

Die Echtzeit-Navigation unterwegs soll hybrid erfolgen, also parallel mit terrestrischen Mitteln und mit Satelliten-gestützten Mitteln.

Der terrestrische Teil erfolgt in der Regel mit möglichst aktuellen Seekarten auf Papier, unterstützt z. B. mit Radar. Mit diesen Mitteln erfolgt die im CCS gelehrt und geübte Koppelnavigation. Diese nutzt die neuronale Programmierung in den Phasen der Törnplanung und der Etappenplanung und gewährleistet so ein Maximum an Sicherheit. Eine Forschungsarbeit von Frau Prof. G. Müller-Plath in Deutschland hat dies sehr klar aufgezeigt (siehe Yacht 2018-2: «Digitale Navigation verändert die Wahrnehmung»).

Der Satelliten-gestützte Teil erfolgt mit dem sich an Bord befindlichen und in der Regel GPS positionierten Kartenplotter mit digitalen Seekarten, in der Regel mit einer Aktualität von Monaten bis zu einem Jahr. Die alleinige Form einer solchen Navigation birgt Gefahren, da oft nicht in allen Zoom-Stufen alle für die Navigation relevanten Objekte angezeigt werden. Zudem schränkt der kleine Realitäts-Ausschnitt der Plotter-Bildschirme die Erkenntnis von grösseren räumlichen Zusammenhängen ein: sowohl die Raumorientierung (spatial awareness) als auch das Situationsbewusstsein (situational awareness) sind eingeschränkt. In neuerer Zeit können in bestimmten Seegebieten zudem immer häufiger Störungen des GPS-Systems beobachtet werden.

Um an kritischen Stellen sowohl die Papierkarten als auch die Kartendaten des Plotters zu verifizieren, eignen sich Tablett-PCs mit «quasi-aktuellen» online-Daten. Dies war in vielen Fällen schon sehr hilfreich und soll in Zukunft noch vermehrt genutzt werden.

6. POLICY DES CCS AB DEM JAHR 2026 FÜR SEEKARTEN AN BORD VON CCS-SCHIFFEN

Das Führungsteam des CCS hat im Herbst 2025 die folgende Policy für Seekarten an Bord von CCS-Schiffen beschlossen:

- Kartensätze von Bootssportkarten werden für das geplante Fahrtgebiet der Yacht jeweils in der aktuellen, vor Saisonbeginn verfügbaren Auflage an Bord gegeben. Dies bringt in der Regel eine Aktualität von unter einem bis zu wenigen Jahren.

- «Offizielle» Seekarten werden ebenfalls in der aktuellen Ausgabe an Bord gegeben. Dies kann zu einer Aktualität bis zu mehreren, ev. sogar vielen Jahren führen.
- Kartendaten für den Seekartenplotter werden jedes Jahr vor der Törnsaison aktualisiert oder erneuert. Dies führt zu einer Aktualität von einigen Monaten bis zu knapp einem Jahr.
- Gewisse Anbieter von Seekarten aktualisieren ihre Daten regelmässig. Solche Updates sind auch online verfügbar. Erfahrungs-gemäss verfügen Crewmitglieder auf CCS-Törns oft über die entsprechenden Abonnements auf Tablets oder Smartphones. Es ist sehr sinnvoll, solche quasi-aktuellen Seekarten als zusätzliche Informationsquelle zu nutzen.

Für nautische Publikationen gelten ähnliche Regelungen. Die Regel der «aktuellen Ausgabe» gilt im Besonderen bei jährlich ändernden Informationen. Auf CCS-Schiffen gilt dies typischerweise für den «Reeds Nautical Almanac» oder der «Bloc Marin».

7. DIE CCS-REGEL: HYBRID NAVIGIEREN

Zusammenfassend ergibt sich für die Navigation im CCS die logische Folgerung:

Eine Navigation mit hoher Sicherheit wird ausschliesslich hybrid erreicht.

Die terrestrische Navigation – sei sie auf Papier oder elektronisch – erfolgt mit Seekarten, mit offline-Navigationssystemen und mit Radar, heute in der Regel unterstützt durch AIS. Dabei soll die Papier-Seekarte für die Koppelnavigation aktiv genutzt werden.

Die Satelliten-gestützte elektronische Navigation erfolgt mit dem Kartenplotter des Schiffs oder mit ähnlich ausgerüsteten Tablett-PCs. Nur permanentes und paralleles Nutzen und Trainieren beider Methoden schaffen eine hohe Kompetenz im Hinblick auf die spatial awareness und die situational awareness und gewährleistet gleichzeitig eine hohe navigatorische und technische Sicherheit der Seefahrt.

*Für das Führungsteam des CCS,
Christoph Rosenthaler*

Cartes marines et navigation «hybride»

La politique du CCS concernant les cartes marines et la navigation électronique

1. MOTIF

Un article sur l'état de la mise à jour des cartes marines a été publié dans le CRUISING 5/2025. L'équipage a constaté qu'un passage indiqué sur la carte marine dans la zone portuaire de Copenhague n'existait plus dans la réalité. D'autres équipages du CCS ont connu des situations semblables au cours de la saison dernière.

2. INTRODUCTION ET OBJECTIF

Ces observations ont accéléré la réflexion sur la vérification de la politique du CCS concernant les cartes marines à bord des bateaux du CCS et la navigation électronique («e-navigation»). Les explications suivantes montrent la position du CCS à ce sujet.

Les bateaux du CCS sont équipés des cartes marines nécessaires pour la zone de navigation correspondante. Pour des raisons économiques, les cartes marines ne sont toutefois pas remplacées chaque année. L'acquisition de cartes à très grande échelle incombe en outre aux skippers CCS, car différentes sources, souvent locales, sont utilisées pour la navigation détaillée. La politique en matière de «cartes marines» a été mise à jour par le CCS et doit désormais être communiquée aux membres du CCS par le biais de cet article.

En ce qui concerne la question du rôle des aides à la navigation, le CCS a déjà pris clairement position au printemps 2025 dans le cadre des Règles de croisière CCS. Conformément à la règle de navigation correspondante, la navigation lors d'une croisière CCS doit être «hybride», c'est-à-dire qu'elle doit être effectuée à la fois à l'aide de méthodes terrestres et de méthodes satellitaires. Cette politique doit être communiquée aux lectrices et lecteurs dans le contexte global présenté dans cet article.

Afin d'atteindre l'objectif d'une information suffisamment complète et compréhensible, l'article se limite aux deux thèmes mentionnés, à savoir les cartes marines, d'une part, et la navigation «hybride» pendant les croisières CCS, d'autre part. En particulier, les questions relatives au contexte juridique dans les différents pays ne sont pas abordées ici.

3. CONCEPTS ET TERMINOLOGIE

Avant et pendant une croisière, nous pouvons distinguer les tâches de navigation selon les phases suivantes: la planification plus ou moins approximative de la croisière, la planification des étapes plus ou moins détaillée et la navigation «en temps réel» en cours de route.

Parallèlement, nous distinguons les méthodes «terrestres» des méthodes «assistées par satellite». Les méthodes terrestres peuvent être utilisées avec ou sans l'aide d'outils électroniques. Les méthodes assistées par satellite sont principalement utilisées par les traceurs de cartes et les systèmes de navigation équipés d'un positionnement GPS.

4. CARTES MARINES ET AUTRE LITTÉRATURE NAUTIQUE

Pour nos activités de navigation, nous avons besoin d'une documentation nautique complète. Dans un premier temps, la forme ou le support utilisé pour ces sources n'a pas d'importance. Pour notre réflexion, nous pouvons distinguer trois types d'informations:

- cartes marines;
- textes et illustrations dans la littérature nautique, tels que manuels ou almanachs marins, guides nautiques, articles de la presse spécialisée, etc.;
- données, par exemple sur les marées, la météo et les aspects opérationnels (par exemple pour des écluses).

Aujourd'hui, toute cette documentation n'est plus seulement accessible «offline», mais aussi de plus en plus «online» via des technologies Internet, telles que le Web.

En ce qui concerne la littérature nautique, nous nous limitons au thème des cartes marines. Nous prenons en compte les deux principaux supports: le papier ou les données numériques; pour ces dernières, aussi bien offline qu'online. En outre, il convient de distinguer, parmi les cartes marines numériques, les cartes raster et les cartes vectorielles, souvent combinées sous différentes formes.

Un aspect particulièrement important des cartes marines est leur degré d'actualité. Cela vaut aussi bien pour les cartes papier que pour les cartes numériques. Le chemin entre la levée des données et la publication de la carte marine est long. De nombreuses étapes sont nécessaires, chacune prenant du temps. Le délai total entre la levée des données – qui reflètent la réalité – et la publication peut aller de quelques semaines à plusieurs mois pour les cartes online (par exemple Garmin/Navionics) et de plusieurs mois à plusieurs années pour les cartes offline (téléchargées ou imprimées).

Conclusion: les surprises ne sont en aucun cas exclues!

5. UTILISATION DE DIFFÉRENTES CARTES MARINES

Planification de la croisière

Lors de la phase de planification de la croisière, il est recommandé d'utiliser des cartes papier, éventuellement sous forme de plots («Plotting on Demand») à partir de cartes offline, par exemple celles des systèmes de navigation. Les raisons en sont les suivantes:

- les cartes papier sont claires et aident à garder une vue d'ensemble de l'étape;
- les cartes papier favorisent la «programmation neuronale» du cerveau;
- il en va de même pour l'utilisation de la littérature nautique.

Il convient de vérifier si des cartes marines raster actualisées sont disponibles au format PDF et à quel prix. Celles-ci peuvent également être imprimées (pour être utilisées ultérieurement sur la table à cartes).

Cela permet de toujours garder une vue de l'ensemble de la croisière ou de certaines étapes lors de la planification. Les systèmes de navigation électroniques, avec leurs écrans souvent très petits sur les tablettes PC ou les Pocket PC, ne le permettent généralement pas. À ce stade, le degré d'actualité ne joue pas un rôle prépondérant. Des cartes et de la littérature plus anciennes peuvent également être

utilisées. Il s'agit ici de la tactique, des distances et des temps de parcours.

Planification des étapes

En principe, il en va de même pour la planification des étapes.

Mais dans cette phase, le degré d'actualité joue déjà un rôle essentiel. C'est pourquoi la politique du CCS relative à la mise à jour des cartes marines (et de la littérature) sur les bateaux du CCS s'applique ici (voir chapitre 6).

De plus, la navigation électronique doit impérativement être utilisée pour la planification des étapes. Pour chaque étape, la situation aux endroits critiques doit ainsi être vérifiée à l'aide de systèmes de navigation ou même de sources online afin d'éviter les surprises: navigabilité, balisage, feux, etc.

Outre les cartes raster actuelles – éventuellement sous forme de fichiers PDF –, les cartes marines actuelles issues de systèmes de navigation pour PC peuvent également être utilisées. Les systèmes online, tels que Garmin/Navionics, offrent la plus grande actualité, mais ils nécessitent des abonnements payants pour leur mise à jour.

Navigation «en cours de route»

La navigation «en temps réel» en cours de route doit être hybride, c'est-à-dire qu'elle doit utiliser en parallèle les moyens terrestres et les moyens satellitaires.

La partie terrestre s'effectue généralement à l'aide de cartes marines papier aussi actuelles que possible, complétées par exemple par un radar. Ces moyens permettent d'effectuer la navigation à l'estime enseignée et pratiquée au CCS. Celle-ci utilise la «programmation neuronale» dans les phases de planification de la croisière et des étapes, garantissant ainsi une sécurité maximale. Une étude menée par la professeure G. Müller-Plath en Allemagne l'a clairement démontré (voir YACHT 2/2018: «La navigation numérique modifie la perception»). La partie assistée par satellite s'effectue à l'aide du traceur de cartes embarqué, généralement positionné par GPS, avec des cartes marines numériques, dont le degré d'actualité varie

généralement de quelques mois à un an. Mais cette forme de navigation seule comporte des risques, car souvent, tous les objets pertinents pour la navigation ne sont pas affichés à tous les niveaux de zoom. De plus, le petit extrait de réalité affiché sur les écrans des traceurs limite la perception des relations spatiales plus larges: tant la conscience spatiale («spatial awareness») que la conscience situationnelle («situational awareness») sont restreintes. Depuis quelque temps, on observe également de plus en plus souvent des perturbations du système GPS dans certaines zones maritimes.

Pour vérifier à la fois les cartes papier et les données cartographiques du traceur dans les zones critiques, les tablettes PC avec des données online «quasi actuelles» sont particulièrement adaptées. Elles se sont déjà révélées très utiles dans de nombreux cas et devraient être utilisées de plus en plus à l'avenir.

6. POLITIQUE DU CCS À PARTIR DE 2026 POUR LES CARTES MARINES À BORD DES BATEAUX DU CCS

En automne 2025, le groupe directeur du CCS a adopté la politique suivante pour les cartes marines à bord des bateaux du CCS:

- Les jeux de cartes marines pour la navigation de plaisance pour la zone de navigation prévue du yacht sont fournis à bord dans leur dernière édition, disponible au début de la saison. Cela signifie généralement un degré d'actualité de moins d'un an jusqu'à quelques années.
- Les cartes marines «officielles» seront également fournies à bord dans leur dernière édition. Cela peut entraîner un degré d'actualité pouvant aller jusqu'à plusieurs années, voire de nombreuses années.
- Les données cartographiques pour le traceur de cartes marines sont mises à jour ou renouvelées chaque année avant la saison de navigation. Cela conduit à une actualité de quelques mois à près d'un an.
- Certains fournisseurs de cartes marines actualisent régulièrement leurs données.

Ces mises à jour sont également disponibles online. L'expérience montre que les membres d'équipage participant à des croisières CCS disposent souvent des abonnements correspondants sur leurs tablettes PC ou leurs smartphones. Il est très judicieux d'utiliser ces cartes marines «quasi actuelles» comme source d'information supplémentaire.

Des règles semblables s'appliquent à la littérature nautique. La règle de «l'édition actuelle» s'applique en particulier aux informations qui changent chaque année. Sur les bateaux du CCS, cela concerne généralement le «Reeds Nautical Almanac» ou le «Bloc Marine».

7. LA RÈGLE DU CCS: NAVIGUER DE MANIÈRE HYBRIDE

En résumé, pour la navigation au CCS, il en résulte la conclusion logique suivante: une navigation assurant un haut degré de sécurité ne peut être obtenue que par une navigation «hybride».

La navigation «terrestre» – qu'elle soit sur papier ou électronique – s'effectue à l'aide de cartes marines, de systèmes de navigation offline et du radar, aujourd'hui généralement assistés par l'AIS. La carte marine papier doit être utilisée activement pour la navigation à l'estime.

La navigation électronique «assistée par satellite» s'effectue à l'aide du traceur de cartes du bateau ou de tablettes PC équipées de manière similaire.

Seules l'utilisation et la pratique permanentes et parallèles des deux méthodes permettent d'acquérir un haut niveau de compétence en matière de «conscience spatiale» et de «conscience situationnelle», tout en garantissant une sécurité technique et de navigation élevée lors de la navigation hauturière.

*Pour le groupe directeur du CCS,
Christoph Rosenthaler*

Safety First



BEDEUTET DER MOTOR SICHERHEIT?

Früher hatten Yachten keinen Motor. Joshua Slocum, der an Bord seiner «Spray» als erster Einhandsegler die Welt umrundete (1895 bis 1898), oder Ella Mailland, die an Bord ihrer «Firecrest» viele Törns und Regatten absolvierte (darunter die Atlantiküberquerung in den 1920er Jahren), hatten gemeinsam, dass sie ausschliesslich mit gehissten Segeln unterwegs waren. Die Häfen waren für das Manövrieren mit Segeln ausgelegt. Gottlieb Daimler, Pionier in der Entwicklung des Verbrennungsmotors, liess Ende des 19. Jahrhunderts ein Motorboot bauen – aber das war nur ein Experiment.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts änderten sich die Zeiten. Aussen- und Innenbordmotoren wurden kleiner, leichter und erschwinglicher und schliesslich in allen Yachten verbaut, von den kleinsten bis zu den grössten. Gleichzeitig wurden Yachthäfen ausgebaut und angepasst, Aussenhäfen auf das Nötigste reduziert und es gab weniger Platz für Manöver zwischen den immer enger werdenden Liegeplätzen und Stegen. Insbesondere mit dem Aufkommen von Charterunternehmen

kamen auch immer mehr Leute mit weniger Erfahrung aufs Wasser. Viele segeln heute nicht mehr, um ihre Leidenschaft für das Segeln zu stillen, sondern um Urlaub zu machen. Diese veränderte Mentalität ist eine Realität, mit der wir leben müssen.

Ich drücke den Startknopf, der Motor beginnt zu schnurren, das gibt mir Vertrauen, Gelassenheit und Sicherheit, alles ist unter Kontrolle. Der Motor hilft, um an einem windstillen Tag aus einer Strömung herauszukommen, um in einen Hafen einzulaufen, um einer Kollision mit einem Handelsschiff auszuweichen oder um vor Einbruch der Nacht den vorgesehenen Ankerplatz zu erreichen. Was für eine grossartige Erfindung, die mir das Leben erleichtert – aber vielleicht ist das nur eine Illusion, ein schöner Traum. Das Erwachen ist manchmal brutal: Wenn der Motor ausfällt, dann immer im dümmsten Moment, am falschen Ort und aus unbekannten Gründen. In solchen Momenten kippt alles: von der Sicherheit, die mir mein Motor gibt, zur Unsicherheit, mit der er mich konfrontiert. Diese Unsicherheit, die über mich



CRUISING: Rubrik Safety First

Liebe CCS-Mitglieder! Die Rubrik Safety First ist eine Plattform, auf der ein aktiver Austausch zum Thema Sicherheit auf unseren Yachten erwünscht ist. Haben Sie eine Situation erlebt, die Sie gerne thematisieren möchten oder wünschen Sie einen bestimmten Artikel zum Thema Sicherheit? Schicken Sie Ihren Vorschlag per Mail an: safetyfirst@cruisingclub.ch

hereinbricht, muss ich akzeptieren, ich habe keine Wahl. Die einzige Frage ist nach dem Wie. Leider gibt es dafür kein Wundermittel. Jeder Fall, jeder Ort, jeder Moment ist anders und einzigartig. Ich muss mein mechanisches Wissen einsetzen, meine Manöverkenntnisse und mein nautisches Wissen. Ich bleibe positiv eingestellt und werde es schaffen.

Auch auf meiner siebenjährigen Weltreise, während der ich abseits der ausgetretenen Pfade navigierte, kam es zu Pannen. Ich möchte euch zwei Beispiele nennen.

PROBLEME IN DER PRAXIS

Einmal fiel der Motor bei meiner Einfahrt nach Norfolk, Virginia, dem zweitgrössten Marinestützpunkt der Welt, aus: Ich startete die Motoren, schaltete auf Vorwärtsgang, der Motor drehte hoch, aber nichts passierte. Kein Wellengang hinter dem Boot. Ich nahm meine Maske, tauchte den Kopf ins Wasser und stellte fest, dass ich den Propeller verloren hatte. Mir blieb nichts anderes übrig als mit meinem Grossegel und dem anderen Motor, der noch funktionierte, zwischen den riesigen Flugzeugträgern und anderen Schiffen der Navy hindurch zu kurven. Zum Glück hatte ich einen Katamaran. Zwei Motoren bedeuten zwar doppelte Probleme und doppelte Kosten, aber sie halbieren auch das Risiko eines totalen Ausfalls.

Das andere Beispiel ereignete sich bei der Abfahrt aus Indonesien. Mehrere Boote hatten Treibstoff benötigt, um den einige Meilen breiten Kanal sicher zu überqueren und Singapur zu erreichen. Dafür hatten wir einen Tankwagen kommen lassen, um jeweils einige Dutzend Liter zu kaufen, bis wir später würden volltanken können. Kaum verliessen wir den Ankerplatz, brachte ich die Motoren auf ihre Reisegeschwindigkeit von etwa 2500 Umdrehungen. Wenige Minuten später stellte der eine Motoren ab – gefolgt vom zweiten. Ich startete sie beide erneut und stellte fest, dass sie bis zu 1500 Umdrehungen funktionierten. Wenn auch mehr schlecht als recht und mit Aussetzern. Also schleppte ich mich mit drei Knoten durch die Fahrrinne von Singapur. Es herrschte reger Verkehr, an einem Tag gab es hier so viele Schiffe wie im Hafen von Brest in einem Jahr. Unter diesen Bedingungen zwischen Öltankern, Methantankern und Containerschiffen hindurchzufahren, die wie Autos auf einer Autobahn hintereinander herfuhrten, bedeutete ein unbeschreiblicher Stress.

Die Panne war auf eine Verunreinigung des Diesels mit Kerosin zurückzuführen, da der Lkw seinen Tank vor dem Betanken mit Diesel nicht vollständig geleert hatte. Kerosin hat eine Oktanzahl von 145 und kann nicht in einem Dieselmotor verbrennen. Die Mischung reichte gerade einmal aus, um die Motoren mit niedriger Drehzahl laufen zu lassen. Positiv war in diesem Fall, dass Kerosin fettig ist und die Einspritzdüsen nicht beschädigte – was beispielsweise bei einer Vermischung mit Wasser anders gewesen wäre. In diesem Fall wären die Reparaturen sehr teuer gewesen.



FAZIT

Was kann ich tun, um das Ausfallrisiko zu minimieren, wohl wissend, dass es kein Nullrisiko gibt?

Man sollte seinen Motor kennen und täglich den Motorraum kontrollieren: Es darf keine Flüssigkeit unter dem Motor sein, keine Spuren von Tropfen auf dem Motorblock, die Riemen müssen richtig gespannt sein, der Motorblock muss sauber und gefettet sein, ein wenig WD40 schützt ihn.

Bekämpft Rost, schleift regelmässig und lackiert Stellen neu, an denen das Gusseisen freiliegt. Überwacht das elektrische System, die Batterieklappen müssen sauber und gefettet sein, Lichtmaschinen und Anlasser müssen regelmässig gewartet werden, auch Kohlestaub verursacht Pannen. Ersetzt rissige Schläuche, bevor sie versagen, da die Temperatur im Motorraum leicht 60 Grad überschreiten kann, was zu thermischem Verschleiss führt. Seid schliesslich wählerisch, wenn ihr tankt, um zweifelhafte Mischungen im Tank sowie Bakterien zu vermeiden, die einen laufenden Motor zum Stillstand bringen können.

Die Ausstattung des Kraftstoffsystems mit Kraftstofffiltern und Absetzbehältern minimiert das Ausfallrisiko. Aber selbst mit all diesen Vorsichtsmassnahmen werdet ihr Pannen haben, wenn auch weniger häufig. Vom Tankdeckel bis zum Propeller habt ihr eine Kette von Teilen, von denen jedes einzelne eine Panne verursachen kann. Das einzige wirklich zuverlässige Teil, das euch niemals Probleme bereiten wird, ist das, welches sich nicht an Bord befindet...

Gibt der Motor also Sicherheit? Ich persönlich glaube nicht. Für mich ist er ein Komfortelement, das uns mehr Möglichkeiten bietet. Ist er dann ein Unsicherheitsfaktor? Auch das glaube ich nicht, denn ob mit oder ohne Motor – wir müssen die Grundlagen der Navigation beherrschen und auch dann handlungsfähig bleiben, wenn uns nicht alle Optionen zur Verfügung stehen.

Der richtige Ansatz ist also wie gewohnt: Nachdenken, vorausschauen und immer einen Sicherheitspuffer einplanen, der Zeit gibt, ruhig, rational und effizient zu reagieren.

Frédéric Haller

Safety First



LE MOTEUR, EST-CE UNE SÉCURITÉ?



Les yachts du passé n'avaient pas de moteur, car cela n'existait pas encore. Joshua Slocum à bord du «Spray», premier navigateur solitaire autour du monde (1895 à 1898), ou encore Ella Maillart à bord du «Firecrest», qui fit beaucoup de croisières et de courses (dont la traversée de l'Atlantique dans les années 1920), avaient pour point commun qu'ils naviguaient uniquement à la voile. Les ports étaient conçus pour manœuvrer à la voile. Bien sûr, un des premiers pionniers, comme Daimler, avait installé un moteur à combustion sur un yacht à la fin du XIXe siècle, mais ceci était expérimental.

Dans la seconde moitié du XXe siècle, les temps ont changé. Les moteurs hors-bord ou in-bord se sont miniaturisés, allégés, démocratisés et ont fini par équiper tous les yachts, du plus petit au plus grand. En même temps, les ports de plaisance se sont développés et adaptés, les avant-ports réduits au strict minimum, avec moins de place pour les manœuvres entre des pontons de plus en plus serrés. Parallèlement à l'avènement du moteur, les capacités de manœuvre des équipages se sont considérablement réduites, les compagnies de location encourageant l'utilisation du bateau comme moyen de vacances. On ne

CRUISING: Rubrique Safety First

Chers membres, la rubrique Safety First est une plateforme d'échange vous permettant de contribuer à l'amélioration de la sécurité sur les bateaux du CCS par le témoignage d'une expérience vécue ou par toute autre forme de contribution ayant trait à la culture de la sécurité dans le Club. Veuillez faire parvenir vos commentaires et propositions d'article à safetyfirst@cruisingclub.ch

navigue plus pour assouvir sa passion de la navigation. Ce changement de mentalité est une réalité avec laquelle nous devons vivre.

Je pousse le bouton du démarreur, le moteur se met à ronronner. Cela m'apporte une confiance, une sérénité et une assurance: tout est sous contrôle. J'ai mis le moteur en marche pour me sortir d'un courant lors d'une journée sans vent, pour entrer dans un port, pour sortir d'une route de collision avec un navire de commerce ou encore pour être dans le mouillage prévu avant la nuit. Quelle belle invention qui me facilite la vie, mais ceci n'est peut-être qu'une illusion, un doux rêve. Le réveil est parfois brutal quand le moteur s'arrête, toujours au mauvais moment, au mauvais endroit pour une raison inconnue. C'est à ce moment que tout bascule, de la sécurité que mon moteur m'apporte à l'insécurité à laquelle il me contraint. Cette insécurité qui me tombe dessus, je dois l'assumer, je n'ai pas le choix. La seule question est: comment? Mais là, il n'y a pas de procédure miracle; chaque cas, chaque endroit, chaque moment est différent et unique. Je dois faire appel à mes connaissances mécaniques, manœuvrières et nautiques. Je suis positif et je vais m'en sortir.

Personnellement, lors de mon voyage de sept ans autour du monde, avec des navigations hors des sentiers battus, des pannes se sont produites. Je vous donne deux exemples.

EXEMPLES TIRÉS DE LA PRATIQUE

Une fois, lors de mon entrée à Norfolk, en Virginie, la deuxième plus grande base navale du monde, je mets les moteurs en marche et pousse l'inverseur sur marche avant. Le moteur monte les tours, mais rien ne se passe? Aucun remous derrière le bateau; je prends le masque de plongée, mets la tête dans l'eau et je ne peux que constater que j'ai perdu l'hélice. Il ne me reste plus qu'à slalomer entre les gigantesques porte-avions et autres bâtiments de la Navy, avec ma grande voile et l'autre moteur qui, lui, fonctionne; j'avais la chance d'avoir un catamaran. Deux moteurs, c'est aussi deux fois les problèmes et les coûts, mais cela divise par deux le risque de panne totale et inopinée.

L'autre exemple, c'était au départ de l'Indonésie: nous étions plusieurs bateaux avec un besoin de carburant pour traverser en sécurité le chenal de quelques milles pour rejoindre Singapour. Nous avions fait venir un camion-citerne pour acheter quelques dizaines de litres chacun en attendant de compléter le plein plus tard. Puis, à peine sorti du mouillage, je pousse les moteurs à leur vitesse de croisière, environ 2500 tours. Quelques minutes plus tard, un des moteurs s'arrête, suivi du second; je remets en marche et m'aperçois que jusqu'à 1500 tours, cela fonctionne, mais mal, avec des ratés. Donc, je me traîne à trois nœuds pour traverser le rail de Singapour. Il règne dans ce port un trafic intense; en une journée, il y a autant de navires que dans le port de Brest en une année. Passer dans ces conditions entre des pétroliers, des méthanières et des

porte-conteneurs qui se suivent, comme les voitures sur une autoroute, c'est le stress complet, indescriptible. En fin de compte, la panne était due à un mélange de diesel et de kérosène, car le camion n'avait pas vidé complètement sa citerne avant de charger le diesel. Le kérosène ayant un taux d'octane de 145, il ne peut donc pas brûler dans un moteur diesel, et le mélange qui s'est fait permettait avec peine de faire tourner les moteurs au ralenti. Le positif, dans l'affaire, c'est que le kérosène est gras et qu'il n'endommage pas les injecteurs, ce qui aurait été différent s'il y avait eu un mélange avec de l'eau, auquel cas les réparations auraient coûté très cher.

CONCLUSION

Que puis-je faire pour minimiser le risque de panne? Sachant que le risque zéro n'existe pas. Connaître son moteur, contrôler la cale moteur tous les jours; il ne doit y avoir aucun liquide sous le moteur, aucune trace de coulure sur le bloc moteur, les courroies doivent être tendues correctement, le bloc moteur doit être propre et gras – un peu de WD40 le protège. Lutter contre la rouille, piquer régulièrement et repeindre là où la fonte est à nu. Surveiller le système électrique: les cosse des batteries doivent être propres et graissées, les alternateurs et les démarreurs régulièrement entretenus, car la poussière de charbon peut aussi occasionner des pannes. Changer les durites craquelées avant qu'elles ne lâchent; la température dans le compartiment moteur dépasse facilement 60 degrés, ce qui provoque une usure thermique. Pour finir, soyez exigeant quand vous faites le plein, cela vous évitera des mélanges douteux dans le réservoir et préviendra les bactéries qui peuvent arrêter un moteur en marche. Équiper le circuit d'alimentation avec des filtres à carburant et des décanteurs minimisera certainement le risque de panne. Mais même avec toutes ces précautions, vous aurez des pannes, mais moins fréquentes. Du bouchon de réservoir à l'hélice, vous avez une chaîne de pièces dont n'importe laquelle peut provoquer une panne. La seule vraiment fiable, qui ne vous posera jamais de problèmes, est celle qui ne se trouve pas à bord.

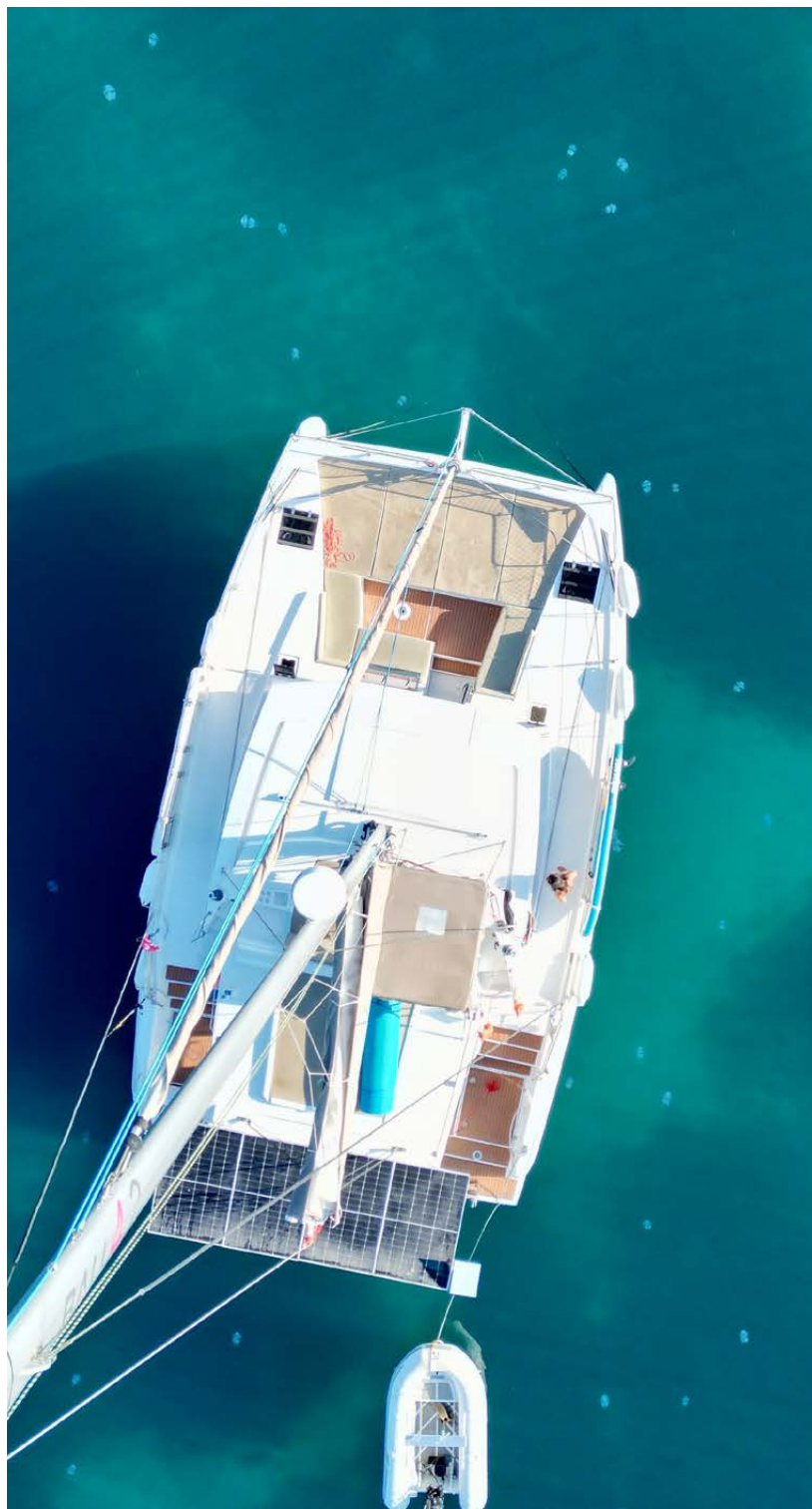
Alors, le moteur est-il un élément de sécurité? Personnellement, je ne pense pas. Pour moi, c'est un élément de confort qui nous donne plus de possibilités. Alors, est-ce un élément d'insécurité? Je ne pense pas, car, moteur ou pas moteur, nous sommes obligés de maîtriser les fondamentaux de la navigation et de rester capables de ne plus pouvoir disposer de toutes les options.

Alors, la seule solution, c'est comme dans toutes les navigations: réfléchir, anticiper et avoir en permanence une marge de sécurité qui vous donnera le temps pour réagir de façon calme, rationnelle et efficace.

Frédéric Haller

2260 Seemeilen später

Das Abenteuer begann am 18. September 2024 in Barcelona. Und 365 Tage später standen wir vor der Akropolis in Athen. Ein Traum, der oft nur einer Handvoll unerschrockener Weltenbummlerinnen und Weltenbummler vorbehalten zu sein scheint... Und doch trauten wir uns dank der Ausbildung beim CCS, den Sprung zu wagen!



Heute ziehen wir gemeinsam mit euch Bilanz. Welchen Weg haben wir in diesem ersten Jahr eingeschlagen? Und wie sieht es mit der Schule aus? Und mit dem Hund? Mehr könnt ihr am 14. Januar in Lausanne beim CCS Lémanique und am 23. Januar in Sion bei der Generalversammlung des Clubs Haut-Lac erfahren.

REISEROUTE: WELCHE KRITERIEN SIND ZU BEGINN ZU BERÜCKSICHTIGEN?

In unserem ersten Segeljahr legten wir 2260 Seemeilen zurück und erkundeten wunderschöne Zwischenstopps: Mallorca und Menorca, südlich von Sardinien, nördlich von Sizilien, Apulien, Albanien, die Ionischen Inseln, den Peloponnes und die Saronischen Inseln. Für uns als Anfängerinnen und Anfänger war es die ideale Entscheidung, ausserhalb der Touristensaison zu verreisen. Da wir ab September segelten, fanden wir ruhige, oft menschenleere Häfen und Ankerplätze vor, wodurch das Risiko von Menschenansammlungen erheblich begrenzt war. So konnten wir dem sommerlichen Trubel der Charterboote auf den Balearen entgehen, was unsere Erfahrung ruhiger und angenehmer machte. Bei schlechtem Wetter war es kein Problem, einen Liegeplatz zu finden, und die Preise waren besser. Wir empfehlen allen, die mit dem Segeln beginnen möchten, weniger touristische Gebiete wie Albanien oder den Peloponnes zu bevorzugen, wo eine friedliche Atmosphäre herrscht, die dem Lernen und Entdecken in aller Ruhe förderlich ist.

MACHT EUCH KEINE (ALLZU GROSSEN) SORGEN UM DIE SCHULE

Als wir die Leinen losmachten, war Aizea gerade einmal vier Jahre alt. Viele haben uns gefragt: «Und wie wird das mit der Schule?» Die Antwort ist dank der Gesetzgebung des Kantons Waadt, die Heimunterricht erlaubt, auch wenn das Zuhause ein Boot ist, ganz einfach: Wir sind in Lausanne gemeldet geblieben, damit unser Projekt mit den gesetzlichen Anforderungen vereinbar bleibt, und seitdem segelt unsere kleine Schule im Rhythmus des Windes. Viermal pro Woche widmen wir eine halbe Stunde dem formalen Lernen und folgen dabei den Zielen des Lehrplans. Wir haben unsere Tochter auch zweimal für einige Wochen in Italien eingeschult. Aber der eigentliche Lernort ist die Reise selbst: auf den Pontons, in Museen, im Kontakt mit den Kulturen, denen wir unterwegs begegnen. In



Griechenland zum Beispiel hat sich Aizea für Mythologie begeistert: Sie kennt nun alle griechischen Götter auswendig. Jeder Zwischenstopp wird zu einer neuen Lektion, unerwartet, lebendig und oft viel eindrücklicher als eine Seite mit Übungen.

EINEN HUND MIT AN BORD NEHMEN: WAS IHR WIRKLICH BEACHTEN SOLLTET, BEVOR IHR EUCH DARAUF EINLASST

Wir zögerten lange, bevor wir uns entschieden Bandit, unseren 9-jährigen Golden Retriever, auf dieses Abenteuer mitzunehmen. Objektiv gesehen hat ein Hund auf einem Boot nicht wirklich etwas zu suchen: Der Platz ist begrenzt, die Bewegungsfreiheit eingeschränkt und die Logistik wird sofort aufwändiger. Aber es war undenkbar, ohne ihn aufzubrechen. Seine Anwesenheit beruhigt uns, bringt uns zum Lachen und schafft auf natürliche Weise eine Verbindung zu anderen Menschen. Diese Entscheidung bringt jedoch auch tägliche Verpflichtungen mit sich. Bandit weigert sich, sein Geschäft an Bord zu verrichten, was lange Überfahrten erschwert. Er hat sich auch schon mal mehr als 36 Stunden zurückgehalten. Bei unruhigen Ankerplätzen muss man manchmal stundenlang warten, bevor man an Land gehen kann.

Wenn wir an Stränden ankern oder an Bojen anlegen, steigt er mit unerwarteter Leichtigkeit auf das Dinghi. Was die Sicherheit angeht, trug er anfangs eine Schwimmweste, scheint sich aber mittlerweile auf See wohlfühlen. Die Versorgung erfordert Vorausplanung: Man muss beispielsweise 12 kg Trockenfutter besorgen und zum Boot bringen oder sich gut über den Ort informieren, den man besuchen möchte, da öffentliche Verkehrsmittel und archäologische Stätten manchmal keine Tiere zulassen.

Erstaunlich: In einigen Ländern muss ein Hund, der an Bord eines verlassenen Bootes gefunden wird, seiner Besitzerin zurückgegeben werden. Ein Beweis dafür, dass sogar die Behörden das Tier als vollwertiges Mitglied der Besatzung anerkennen.

Um die Abenteuer der Crew von «Seven Summits Sailing» zu verfolgen, besucht Instagram oder Facebook.

Laura Zamarbide

2260 milles nautiques plus tard

L'aventure a commencé le 18 septembre 2024 à Barcelone, et 365 jours plus tard, nous voilà devant l'Acropole d'Athènes. Un rêve qui semble souvent réservé à une poignée de globe-trotteurs intrépides... Et pourtant, grâce à la formation du CCS, nous avons osé nous lancer.



Aujourd'hui, nous faisons le bilan avec vous. Quel itinéraire avons-nous suivi pour cette première année? Et l'école dans tout ça? Et le chien? Pour en savoir plus, rendez-vous le 14 janvier à Lausanne avec le CCS Lémanique et le 23 janvier à Sion lors de l'assemblée générale du club Haut-Lac.

ITINÉRAIRE: QUELS CRITÈRES PRENDRE EN COMPTE LORSQUE L'ON DÉBUTE?

Au cours de notre première année de navigation, nous avons parcouru 2260 milles nautiques en explorant des escales magnifiques: de Majorque à Minorque, au sud de la Sardaigne, au nord de la Sicile, en passant par les Pouilles, l'Albanie, les îles Ioniennes, le tour du Péloponnèse et les

îles Saroniques. Pour nous, débutants, partir hors saison touristique a été une décision idéale. Naviguer à partir de septembre nous a offert des ports et mouillages calmes, souvent désertés, ce qui a considérablement limité les risques liés à la foule. Nous avons ainsi évité la frénésie estivale des charters dans les Baléares, ce qui a rendu notre expérience plus sereine et agréable. En cas de mauvais temps, trouver une place de port n'était pas un défi, et les tarifs étaient plus raisonnables. Nous recommandons vivement à ceux qui souhaitent débiter la navigation en autonomie de privilégier des zones moins touristiques, comme l'Albanie ou le Péloponnèse, où règne une atmosphère paisible, propice à l'apprentissage et à la découverte en toute tranquillité.

NE PAS (TROP) S'INQUIÉTER POUR L'ÉCOLE

Quand nous avons largué les amarres, Aizea avait tout juste 4 ans. Beaucoup nous ont demandé: «Et l'école, comment vous allez faire?». La réponse est simple grâce à la législation du canton de Vaud, qui autorise l'école à la maison, même si la «maison» est un bateau. Nous sommes restés domiciliés à Lausanne pour que notre projet reste compatible avec les exigences légales et, depuis, notre petite école navigue au rythme du vent. Quatre fois par semaine, nous consacrons une demi-heure aux apprentissages formels, en suivant les objectifs du plan d'études romand. Nous avons aussi scolarisé Aizea à deux reprises en Italie pendant quelques semaines. Mais le vrai terrain d'apprentissage, c'est le voyage lui-même: sur les pontons, dans les musées, au contact des cultures croisées en route. En Grèce, par exemple, Aizea s'est passionnée pour la mythologie: elle connaît désormais tous les dieux grecs sur le bout des doigts. Chaque escale devient une nouvelle leçon, inattendue, vivante et souvent bien plus marquante qu'une page d'exercice.

PRENDRE UN CHIEN À BORD: CE QU'IL FAUT VRAIMENT CONSIDÉRER AVANT DE SE LANCER

Nous avons longuement hésité avant d'embarquer Bandit, notre golden retriever de 9 ans, dans cette aventure. Objectivement, un chien n'a pas vraiment sa place sur un bateau: l'espace est limité, les déplacements sont contraignants et la logistique devient tout de suite plus lourde. Mais c'était impensable de partir sans lui. Sa présence nous rassure,

nous fait rire et crée naturellement du lien avec les autres. Pourtant, ce choix implique des responsabilités quotidiennes. Bandit refuse de faire ses besoins à bord, ce qui complique les longues traversées. Il s'est déjà retenu plus de 36 heures. Dans les mouillages agités, il faut parfois attendre des heures avant de pouvoir aller à terre. Lorsque ce sont des plages sans ponton, il monte sur le paddle avec une aisance inattendue. Côté sécurité, il portait un gilet de sauvetage au début, mais semble à présent à l'aise en mer. L'intendance demande de l'anticipation: trouver 12 kg de croquettes et les amener jusqu'au bateau, par exemple, ou encore bien se renseigner sur le lieu que l'on va visiter, car parfois les transports publics n'acceptent pas les animaux, et les sites archéologiques non plus.

Fait étonnant: dans certains pays, si un bateau est retrouvé abandonné avec un chien à bord, ce dernier doit être restitué à son propriétaire. Preuve que même les autorités reconnaissent l'animal comme un membre à part entière de l'équipage.

Pour suivre les aventures de l'équipage de «Seven Summits Sailing», rendez-vous sur Instagram, Facebook ou dans le prochain article.

Laura Zamarbide



Unser erster Segeltörn – eine Woche voller Abenteuer

Am Freitag, 8. August 2025, standen wir – Ramona und Sascha aus dem Generalsekretariat des CCS – am Flughafen Zürich. Ziel: Dubrovnik. Mission: unser allererster Segeltörn. Bislang kannten wir die Welt des Segelns nur von Formularen, Rückmeldungen und Abläufen im Büro. Jetzt wollten wir wissen, wie sich das alles in echt anfühlt.

FREITAG – ANKOMMEN UND KENNENLERNEN

Schon am Gate trafen wir unseren Skipper Nevil und Crewmitglied Noah. Noch etwas zurückhaltend flogen wir nach Dubrovnik, wo wir die restliche Crew – Skipper 2 Beni und Crewmitglied Alva – beim Abendessen trafen. Nach einem ersten Bier war die Stimmung gelöst, die Gespräche wurden lebendiger, und wir ahnten: Das wird eine gute Woche.

TAG 1 – EINKAUFSCHAOS UND LEINEN LOS

Während die Skipper die Schiffsübergabe machten, begann unser Morgen mit einer ersten Herausforderung: dem legendären Wocheneinkauf. Wir Crewmitglieder irrten mit fünf vollgestopften Einkaufswagen durch einen viel zu kleinen «Hypermarket», blockierten die engen Gänge und ernteten böse Blicke. Zwei Stunden später waren wir mit rund 100 Liter Wasser, reichlich Proviant, Snacks und allem (und vermutlich sogar mehr), was sechs Personen für eine Woche brauchten, endlich wieder draussen – geschafft, aber bestens ausgerüstet. Im Taxi zum Hafen kippte die Stimmung wieder ins Positive: Die sympathische und witzige Fahrerin erklärte uns die Sehenswürdigkeiten und half uns beim Ein- und Ausladen der Einkäufe. Bei Ankunft fragte uns Nevil entsetzt, wer denn die 100 Liter Wasser trinken würde – dazu später mehr.

Unsere eigentliche CCS-Yacht war wegen einer Reparatur nicht einsatzbereit, also würde unser Törn auf der «Signum Alfa», einer Sun Odyssey 440, stattfinden.

Nach Safety-Briefing und feierlichem Hissen der auch aus der Ferne nicht übersehbaren Schweizer Flagge legten wir ab in Richtung Uvala Šunj auf der Insel Lopud. Abends gab es einen ersten Sundowner, ein Pasta-Durcheinander (Nevil verwechselte kurzerhand die Nudelsorten) – und dann den ersten gemeinsamen «Mitternachtsschwimm» unter Mondlicht. Gänsehautmoment!

TAG 2 – SEGELMANÖVER UND MÜDIGKEIT

Nach wenigen Stunden Schlaf weckte uns der Duft von Speck und Omelette, frisch von Nevil zubereitet. Tagesnavigatorin Alva führte uns nach Luka Sapunara auf Mljet. Unterwegs übten wir Quickstop-MOB-Manöver, gönnten



uns einen Schwimmstopp – und einige von uns merkten, dass Hitze, Wellen und die kurze Nacht ihren Tribut forderten. Gegen Abend ankerten wir in einer Bucht, genossen nach dem Debriefing den Sundowner und gingen etwas früher schlafen – der Wecker für die frühen Morgenstunden stand schon bereit.

TAG 3 – SUNRISE-ETAPPE NACH LASTOVO

Früh gings raus – noch im Dunkeln segelten wir nach einem Kaffee um 4 Uhr los. Der Sonnenaufgang über der Adria war magisch, während der Mond noch leuchtete – ein un-

zweiten Dinghi-Rundfahrt bei Mondschein. Anschliessend zog sich jeder an seinen Schlafplatz zurück – ich richtete mich wie immer auf dem Deck ein, während die anderen ihre Kojen bezogen.

TAG 4 – KLIPPENSPRINGEN UND MARINA-FEELING

Nach Tagen in wunderschönen Buchten brauchten wir nun etwas «Luxus»: Duschen, Restaurant, Strom und festen Boden unter den Füßen. Unterwegs stoppten wir zum Schnorcheln und Klippenspringen – für manche eine echte Überwindung. Der Sprung ins tiefe Blau von rund sieben Metern war aber aufregend und befreiend – einfach unvergesslich. Am Abend liefen wir in die Marina Korkyra in Vela Luka auf Korčula ein. Der Trubel am Hafen war für mich als Neuling spannend und mir wurde sofort klar: Die ruhigen Buchten gefielen mir definitiv besser. Da wir den ganzen Tag unterwegs gewesen waren, meldete sich bei allen der Hunger. Nach dem Debriefing und einer erfrischenden Dusche machten wir uns daher direkt auf den Weg ins Restaurant. Im Anschluss schlenderten wir gemütlich an der Promenade entlang und liessen den Abend in einer Bar ausklingen – auch wenn die eher ausgefallenen Getränke nicht ganz unseren Geschmack trafen. So kehrten wir bald zu unserem Boot zurück, setzten uns noch gemeinsam auf den Steg und nahmen dort einen letzten Absacker, bevor wir den Tag bei lustigen Gesprächen, Musik und spontanen Tanzeinlagen in bester Stimmung ausklingen liessen.

TAG 5 – MANÖVER, HÖHLEN UND TEURE DRINKS

Nach erneuten Einkäufen – inklusive zusätzlichem Wasser, da die 100 Liter doch etwas schneller zu Ende gingen, als Nevil angenommen hatte – legten wir um 11 Uhr ab. In der malerischen Bucht von Dubovica meisterten wir ein anspruchsvolles Römisch-Katholisch-Ankern mit Landleine,



vergesslicher Moment. Nach einigen Halse- und MOB-Manöverübungen unterwegs warfen wir den Anker bei Pasadur auf Lastovo. Da wir heute bereits früh losgesegelt waren, hatten wir am Nachmittag die Gelegenheit, zu schnorcheln, SUP zu fahren und eine Erkundungstour mit dem Dinghi zu machen – gesteuert wurde nicht immer elegant, aber mit viel Spass. Auf der Insel gab es schöne Strände, U-Boot-Tunnel und Häfen mit grösseren Superyachten zu sehen. Abends servierte Beni Älplermagronen (mit den «falschen» Teigwaren, die Nevil für seine Bolognese hätte verwenden sollen) und der Tag endete mit einer





bevor wir uns ins erfrischende Wasser stürzten und die faszinierenden Unterwasserhöhlen erkundeten. Ein unvergessliches Erlebnis – mit Kratzern an den Füßen und Beulen an den Köpfen inklusive.

Dann setzten wir Kurs auf Marinkovac. Ramona und Noah zauberten an Bord ein feines Pilzrisotto mit kroatischen Bratwürsten. Die Bucht entpuppte sich als Party-Hotspot – Bässe von allen Seiten, eine Luxusbar am Strand, in der eine Runde Longdrinks gleich 200 Euro kostete. Also hielten wir uns nicht lange dort auf und fuhren mit dem Dinghi zurück zum Boot – wobei einzelne unter uns stattdessen lieber im Mondschein zum Boot schwammen. Dort angekommen, entschieden sich aber dann doch wieder einmal alle für einen Nachtschwamm – ein erneuter magischer Moment, der unseren Teamgeist weiter stärkte.

TAG 6 – ZOPF, STURM UND PIZZA

Nach einem langen Vorabend starteten wir erst mittags. Zum Frühstück zauberte Beni eine selbstgebackene-«Zöpfe», die wir mit Riesengenusss verputzten. Kurs: Škojic bei Šolta. Gegen Abend, kurz nach dem Ankern, zog plötzlich ein Sturm auf. Da die Bucht bei Ankunft schon voll war, mussten wir nahe an den Felsen ankern und nun aufgrund des Sturms jederzeit bereit sein, wieder abzulegen. Glücklicherweise zog der Sturm vorbei. Stattdessen gab es dann Pizza und Pasta an Bord – wieder ein Meisterwerk von Beni. Müde von den intensiven und langen letzten Tagen gingen wir früh schlafen.

TAG 7 – KLIPPENSPRINGEN UND ZIELHAFEN SPLIT

Am Morgen folgte eine Überraschung: Hafenmänner brachten frische, noch warme Gipfeli direkt ans Boot. Dazu Kaffee – pure Glückseligkeit. Dann lockte Nevil zum

nächsten Adrenalinkick: Klippenspringen, diesmal bis zu zehn Meter Höhe. Einige zögerten, andere sprangen gleich – ein weiterer unvergesslicher Moment – teils mit Herzklopfen, teils mit Begeisterung.

Um 11 Uhr verliessen wir die Bucht Richtung Split, wo wir nach langem «Schlangestehen» und Auftanken am Nachmittag einliefen. Der Hafen brodelte – junge Crews aus aller Welt, Musik aus allen Richtungen, Vorfreude aufs Nachtleben. Leider verletzte sich Ramona beim Klippenspringen am Knie und statt Restaurantabend gab es deshalb nochmal Pizza an Bord. Vorher machte ich mit Noah einen Ausflug ins Spital, um Verbandsmaterial und Krücken zu besorgen. Die 100 Liter Wasser waren inzwischen auch alle – daher brauchten wir hier Nachschub. Wir waren alle ziemlich platt, weshalb wir früh zu Bett gingen. Das «Captain's Dinner» holten wir dann später in der Schweiz nach.

TAG 8 – ABSCHIED

Am nächsten Morgen war ich bereits um 5 Uhr wach. Die Marina lag noch ruhig da, nur das sanfte Schaukeln der Boote und vereinzelter Mowengeschrei durchbrachen die Stille. Ich frischte mich auf, machte einen kurzen Spaziergang entlang des Hafens und gönnte mir einen Cappuccino – ein kleiner Luxus, den ich die ganze Woche über ehrlich gesagt etwas vermisst hatte. Ich liess die vergangene Woche in Gedanken Revue passieren.

Es war eine unvergessliche Zeit, geprägt von einzigartigen Momenten, tollen Menschen und meiner allerersten, intensiven Segelerfahrung. Ich konnte in den verschiedensten Bereichen Entwicklung feststellen – sowohl persönlich als auch im Team. Zu Beginn war ich unsicher, kannte nur einige wenige Fachbegriffe aus dem Theoriebuch, das ich Monate zuvor gelesen hatte, und hatte Mühe, mir die Abläufe wirklich vorzustellen. Doch nun, nach sieben Tagen auf See, hatten die Begriffe ein Bild, die Manöver einen Sinn, und ich spürte, wie mein Interesse am Segeln weiter gewachsen war.

Besonders bewegte mich die Erinnerung an den ersten Abend in Dubrovnik: das zurückhaltende Kennenlernen, die zaghaften Gespräche, die Unsicherheit, was uns erwarten würde. Und dann dachte ich an die letzten Tage zurück – wie schnell sich daraus ein vertrauter Teamgeist entwickelt hatte, wie wir zusammengewachsen waren und eine enge Gemeinschaft bildeten. Sieben Tage lang teilten wir einen sehr kleinen Raum, verbrachten jede Stunde miteinander, und trotzdem gab es keine Spannungen, keine unangenehmen Situationen. Im Gegenteil: Wir lachten viel, unterstützten uns gegenseitig und erlebten eine Verbundenheit, die in so kurzer Zeit selten entsteht.

Während ich so nachdachte, mischte sich ein leiser Anflug von Wehmut dazu. Mir wurde bewusst, dass diese besondere Zeit nun zu Ende ging, dass wir uns bald voneinander verabschieden würden – und dass etwas fehlen würde, wenn dieses Abenteuer vorbei war.

Tief in Gedanken kehrte ich zum Boot zurück, wo mittlerweile die ersten Crewmitglieder ebenfalls wach waren. Gemeinsam begannen wir mit dem Aufräumen und der Endreinigung, um die Yacht pünktlich um 9 Uhr der nächsten Crew zu übergeben. Da Ramona und ich noch zwei weitere Tage in Split verbringen würden, hatten wir ein Apartment gebucht, das wir glücklicherweise bereits um 10 Uhr beziehen konnten. So konnten alle ihre Sachen noch kurz deponieren, bevor wir uns ein letztes gemeinsames Frühstück und einen Kaffee gönnten. Danach machte sich einer nach dem anderen auf den Heimweg, und mit jedem Abschied wurde mir erneut klar, wie besonders diese Woche für uns alle gewesen war.

Einen herzlichen Dank an alle für diese unvergessliche Woche:

- Nevil, für deine souveräne, kompetente und gelassene Törnführung.
- Beni, für deine Einsatzbereitschaft und deine hervorragenden Kochkünste.
- Noah, fürs Teilen deines Wissens, deine Unterstützung und lustige Momente.
- Alva, für deine warmherzige Fürsorge und tatkräftige Hilfsbereitschaft.
- Ramona, für deine ansteckende Begeisterung, deinen Humor und die mitreissende positive Energie, die du unserem Team geschenkt hast.

FAZIT – EINE WOCHE, DIE BLEIBT

Wir starteten als eine bunte Mischung aus erfahrenen Seglerinnen und Seglern sowie Neulingen – mit Bauchkribbeln – und endeten als Crew mit Teamgeist, unzähligen gemeinsamen Erinnerungen und einer grossen Portion Begeisterung fürs Segeln. Ob bei brütender Hitze, anspruchsvollen Manövern, schaukelnden Etappen oder Verletzungen – wir hielten zusammen, lachten viel und meisterten jede Situation. Wir kehrten mit müden

Gesichtern, aber voller Erlebnisse zurück – und sind uns einig: Das war nicht unser letzter Törn. Wir haben gesegelt, gelernt, gekocht, gelacht, gesprungen, geschwitzt, gefeiert – und sind als Freunde nach Hause zurückgekehrt.

Seglerisch gesehen hatten wir in dieser Woche eher wenig Wind – zumindest meinten dies die Erfahreneren unter uns. Für uns Neulinge war es schwierig einzuschätzen, welche Wind- und Wetterverhältnisse tatsächlich als «normal» oder beliebt gelten. Trotzdem holten wir aus den gegebenen Bedingungen das Beste heraus, sammelten wertvolle Erfahrungen und konnten das Segeln in verschiedenen Facetten kennenlernen. Alle erhielten die Möglichkeit, Verantwortung zu übernehmen, unterschiedliche Aufgaben zu meistern, Neues zu lernen und sich seglerisch weiterzuentwickeln. Die verschiedenen Erfahrungsniveaus innerhalb der Crew stellten dabei keinerlei Hindernis dar. Wir alle konnten aktiv mitanpacken, und Nevil begegnete jeder und jedem mit Vertrauen und förderte gezielt dort, wo es nötig war. Mit seiner konstruktiven Kritik und seiner ruhigen und souveränen Art, den Törn zu führen, schuf er eine Atmosphäre, in der sich alle sicher, motiviert und gut aufgehoben fühlten. Er ermöglichte uns, uns Schritt für Schritt ans Segeln heranzutasten, liess uns ausprobieren und eigene Erfahrungen sammeln – stets mit dem beruhigenden Gefühl, dass er den Überblick behielt und die Sicherheit jederzeit gewährleistete war.

Wir empfehlen allen Jugendlichen, an unseren Jugendtörns teilzunehmen: Sie bieten nicht nur eine grossartige Gelegenheit, Segeln zu lernen, sondern auch Abenteuer zu erleben und schaffen auch wertvolle Erfahrungen in Teamgeist, Selbstvertrauen und Zusammenhalt – Eindrücke und Erinnerungen, die zu prägenden und unvergesslichen Erlebnissen fürs Leben werden.

*Sascha Kipfer, Generalsekretärin
Fotos, Sascha Kipfer und Crew*

YACHTCHARTER ~ HOCHSEETÖRNS ~ AUSBILDUNG



Ihr Spezialist für
Yachtcharter und Hochseetörns weltweit

4-Oceans GmbH ~ Ryf 66 ~ 3280 Murten ~ Schweiz ~ Tel.: +41 (0)31 / 302 24 24 ~ info@4-oceans.ch ~ www.4-oceans.ch



Notre première croisière à la voile

Le vendredi 8 août 2025, nous – Ramona et Sascha du secrétariat général du CCS – étions à l'aéroport de Zurich. Destination: Dubrovnik. Mission: notre toute première croisière à la voile. Jusqu'à présent, nous ne connaissions le monde de la navigation qu'à travers des formulaires, des retours d'information et des procédures administratives. Nous voulions désormais découvrir à quoi tout cela ressemblait en réalité.



VENDREDI – ARRIVÉE ET PREMIERS CONTACTS

À la porte d'embarquement, nous avons rencontré notre skipper Nevil et le membre d'équipage Noah. Encore un peu sur la réserve, nous avons pris l'avion pour Dubrovnik, où nous avons retrouvé le reste de l'équipage – le skipper 2 Beni et la membre d'équipage Alva – pour le souper. Après une première bière, l'ambiance s'est détendue, les conversations sont devenues plus animées, et nous avons su que la semaine s'annonçait belle.

JOUR 1 – CHAOS DES ACHATS ET DÉPART

Tandis que les skippers s'occupaient de la prise de possession du bateau, notre matinée a commencé par un premier défi: les légendaires courses de la semaine. Nous, les membres de l'équipage, avons erré avec cinq chariots remplis à ras bord dans un «hypermarché» bien trop petit, bloquant les allées étroites et récoltant quelques regards noirs. Deux heures plus tard, nous étions enfin ressortis, épuisés mais parfaitement équipés, avec environ 100 litres d'eau, des provisions en abondance, des snacks et tout (voire même plus) ce dont six personnes pouvaient avoir besoin pour une semaine. Dans le taxi qui nous conduisait au port, l'ambiance est revenue au beau fixe: la conductrice, sympathique et pleine d'humour, nous a fait un compte rendu des curiosités locales et nous a aidés à charger et décharger les courses. À notre arrivée, Nevil nous a demandé, horrifié, qui allait bien pouvoir boire ces 100 litres d'eau – histoire à suivre...

Notre yacht du CCS n'était pas disponible pour cause de réparations, et c'est donc sur le «Sigmund Alfa», un Sun Odyssey 440, que notre croisière allait se dérouler.

Après le briefing de sécurité et la levée solennelle du drapeau suisse – impossible à manquer même de loin –, nous avons levé l'ancre et mis le cap sur Uvala Šunj sur l'île de Lopud. Le soir venu, nous avons savouré un premier apéritif au coucher du soleil, suivi d'un joyeux mélange de pâtes (Nevil ayant confondu les types de pâtes), puis notre première baignade nocturne au clair de lune. Un moment magique!

JOUR 2 – MANŒUVRES À LA VOILE ET FATIGUE

Après seulement quelques heures de sommeil, nous avons été réveillés par l'odeur du bacon et de l'omelette fraîchement préparés par Nevil. Notre navigatrice du jour, Alva, nous a conduits à Luka Sapljunara sur l'île de Mljet. En route, nous avons pratiqué des manœuvres de récupération d'homme à la mer selon la méthode Quick Stop, fait une pause baignade, et certains d'entre nous ont alors réalisé que la chaleur, les vagues et la courte nuit commençaient à se faire sentir. En fin de journée, nous avons jeté l'ancre dans une baie, profité d'un apéritif au coucher du soleil après le débriefing, puis sommes allés nous coucher un peu plus tôt – le réveil était déjà réglé pour les premières heures du matin.

JOUR 3 – ÉTAPE AU LEVER DU SOLEIL VERS LASTOVO

Départ matinal: encore dans l'obscurité, nous avons largué les amarres à 4 heures du matin après avoir pris un café. Le lever du soleil sur l'Adriatique, alors que la lune illuminait encore le ciel, était magique. Après quelques exercices d'empannages et de manœuvres d'homme à la mer en cours de route, nous avons jeté l'ancre à Pasadur, sur l'île de Lastovo. Étant partis de bonne heure le matin, nous avons pu consacrer l'après-midi à faire du snorkeling, du stand-up paddle et à explorer les environs en dinghy – la navigation n'était pas toujours très élégante, mais nous nous sommes bien amusés. L'île abritait de magnifiques plages, des abris pour sous-marins et des ports qui accueillait de grands superyachts. Le soir, Beni nous a préparé des macarons du chalet (avec les «mauvaises» pâtes que Nevil aurait dû utiliser pour sa bolognaise), et la journée



s'est terminée par une deuxième excursion en dinghy au clair de lune. Tout le monde s'est ensuite retiré dans ses quartiers pour la nuit. Comme d'habitude, je me suis installée sur le pont, tandis que les autres ont regagné leurs couchettes.

JOUR 4 – SAUT DE FALAISE ET AMBIANCE DE MARINA

Après plusieurs jours passés dans de magnifiques baies, nous avons envie d'un peu de «luxe»: douches, restaurant, électricité et sol ferme sous nos pieds. En route, nous avons fait une pause pour faire du snorkeling et sauter depuis des falaises – un véritable défi pour certains. Le plongeon dans le bleu profond depuis environ sept mètres de haut était à la fois grisant et libérateur – un moment tout simplement inoubliable. Le soir venu, nous avons accosté à la marina Korkyra à Vela Luka, sur l'île de Korčula. En tant que novice, j'ai trouvé l'agitation qui régnait dans le port fascinante, mais j'ai très vite réalisé que je préférais nettement les baies tranquilles. Comme nous avons passé la journée entière en mer, tout le monde commençait à avoir faim. Après le débriefing et une douche rafraîchissante, nous nous sommes donc rendus aussitôt au restaurant. Nous avons ensuite flâné tranquillement le long de la promenade avant de terminer la soirée dans un bar, même si les boissons quelque peu inhabituelles n'étaient pas vraiment à notre goût. Nous sommes donc rapidement retournés au bateau et nous sommes installés tous ensemble sur le ponton, où nous avons pris un dernier verre dans une ambiance joyeuse et au gré de discussions animées, de musique et même de quelques danses improvisées pour clore la journée en beauté.



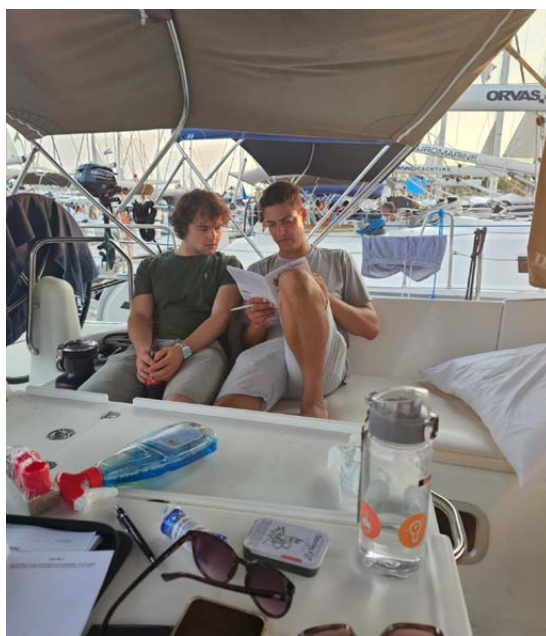
JOUR 5 – MANŒUVRES, GROTTES ET BOISSONS HORS DE PRIX

Après avoir fait quelques achats supplémentaires – y compris de l'eau, les 100 litres ayant disparu un peu plus vite que Nevil ne l'avait prévu –, nous avons levé l'ancre à 11 heures. Dans la pittoresque baie de Dubovica, nous avons réussi à effectuer un mouillage méditerranéen avec une amarre portée à terre, une manœuvre délicate, avant de plonger dans l'eau rafraîchissante et d'explorer les grottes sous-marines fascinantes. Une expérience inoubliable, avec en bonus des égratignures aux pieds et des bosses sur la tête.

Nous avons ensuite mis le cap sur Marinkovac. Ramona et Noah ont concocté à bord un délicieux risotto aux champignons accompagné de saucisses croates. La baie s'est révélée être un haut lieu de la fête, avec des basses bourdonnantes provenant de toutes parts et un bar de luxe sur la plage, où une tournée de cocktails coûtait 200 euros. Nous ne nous sommes donc pas attardés et avons rejoint le bateau en dinghy, certains d'entre nous préférant le faire à la nage sous le clair de lune. Une fois arrivés, tout le monde a finalement décidé de refaire une baignade nocturne – un moment magique de plus qui a encore renforcé notre esprit d'équipe.

JOUR 6 – TRESSE, TEMPÊTE ET PIZZA

Après une soirée bien chargée la veille, nous avons commencé notre journée à midi. Pour le petit-déjeuner, Beni nous a préparé une tresse maison, que nous avons dégustée avec un immense plaisir. Nous avons ensuite mis le cap sur Škojic près de Šolta. En fin de journée, peu après avoir jeté l'ancre, une tempête s'est soudainement levée. Étant donné que la baie était déjà pleine à notre arrivée, nous avons dû mouiller près des rochers et rester prêts à reprendre la mer à tout moment. Mais fort heureusement, la tempête est rapidement passée, et nous avons pu savourer des pizzas et des pâtes à bord – un nouveau chef-d'œuvre de Beni. Épuisés par ces derniers jours longs et intenses, nous sommes allés dormir tôt ce soir-là.



JOUR 7 – SAUT DE FALAISE ET ARRIVÉE À SPLIT

Le matin, une surprise nous attendait: les employés du port nous ont apporté à bord des croissants tout frais accompagnés de café – un pur bonheur. Ensuite, Nevil nous a proposé une nouvelle montée d'adrénaline: sauter d'une falaise, mais cette fois-ci depuis une hauteur allant jusqu'à dix mètres. Tandis que certains hésitaient, d'autres se sont immédiatement lancés – encore un moment inoubliable, à la fois palpitant et exaltant.

À 11 heures, nous avons quitté la baie en direction de Split, où nous sommes arrivés l'après-midi après une longue attente et un ravitaillement en carburant. Le port était en effervescence avec des jeunes équipages venus du monde entier, de la musique provenant de toutes parts et l'appel de la vie nocturne. Malheureusement, Ramona s'étant blessée au genou en sautant d'une falaise, nous avons renoncé à souper au restaurant et avons de nouveau mangé une pizza à bord. Avant cela, je me suis rendu avec Noah à l'hôpital pour nous procurer des pansements et des béquilles. Les 100 litres d'eau étant désormais épuisés, il nous a également fallu nous réapprovisionner. Éreintés après cette journée, nous avons décidé d'aller nous coucher tôt. Nous avons rattrapé le dîner du capitaine plus tard, une fois de retour en Suisse.

JOUR 8 – AU REVOIR

Le lendemain matin, je me suis réveillée à 5 heures. La marina était encore paisible; seuls le léger tangage des bateaux et quelques cris de mouettes venaient troubler le silence. Après m'être rafraîchie, j'ai fait une courte promenade le long du port et me suis offert un cappuccino – un petit luxe qui m'avait un peu manqué tout au long de la semaine. J'ai alors repensé à cette semaine écoulée. Ce fut une expérience inoubliable, marquée par des moments uniques, des personnes formidables et ma

toute première aventure intense à la voile. J'ai pu constater des progrès dans de nombreux domaines, tant sur le plan personnel qu'au sein de l'équipe. Au début, je n'étais pas sûr de moi, je ne connaissais que quelques termes techniques tirés du manuel théorique que j'avais lu quelques mois auparavant, et j'avais du mal à me représenter réellement les processus. Mais maintenant, après sept jours en mer, ces termes prenaient forme, les manœuvres avaient un sens, et je sentais à quel point mon intérêt pour la voile avait grandi.

J'ai été particulièrement touchée par le souvenir de notre première soirée à Dubrovnik: les premières rencontres timides, les conversations hésitantes, l'incertitude de ce qui nous attendait. Puis, en repensant aux derniers jours, je me suis rendu compte à quelle vitesse un esprit d'équipe s'était installé et à quel point nous avions grandi ensemble et formé une communauté soudée. Sept jours durant, nous avons partagé un espace très restreint, passé chaque heure ensemble, et pourtant, il n'y a eu aucune tension, aucune situation désagréable. Au contraire: nous avons beaucoup ri, nous nous sommes soutenus mutuellement et avons ressenti une complicité qui se crée rarement en si peu de temps.

Alors que je me laissais à ces pensées, une légère mélancolie s'est mêlée à mes émotions. Je réalisais que cette période si particulière touchait à sa fin, que nous allions bientôt nous dire au revoir, et qu'un petit quelque chose manquerait une fois cette aventure terminée.

Plongée dans mes pensées, je suis retournée au bateau, où les premiers membres de l'équipage étaient déjà réveillés. Ensemble, nous avons commencé à ranger et à nettoyer le bateau afin de pouvoir le remettre au prochain équipage à 9 heures précises. Étant donné que Ramona et moi allions passer encore deux jours à Split, nous avons réservé un appartement, dans lequel nous avons eu la chance de pouvoir emménager à 10 heures déjà. Ainsi, chacun a pu déposer en vitesse ses affaires avant de partager un dernier petit-déjeuner et un café ensemble. Chacune et chacun a alors repris le chemin du retour, et à chaque au revoir, je réalisais une fois de plus à quel point cette semaine avait été spéciale pour nous tous.

Un grand merci à toutes et à tous pour cette semaine inoubliable:

- Nevil, pour ta gestion confiante, compétente et sereine tout au long de la croisière.
- Beni, pour ton engagement sans faille et tes talents culinaires exceptionnels.
- Noah, pour le partage de tes connaissances, ton soutien et tous ces moments amusants.
- Alva, pour ta chaleureuse attention et ta grande bienveillance.
- Ramona, pour ton enthousiasme contagieux, ton humour et l'énergie positive que tu as apportés à notre équipe.

RÉSUMÉ – UNE SEMAINE INOUBLIABLE

Au départ, nous étions un groupe hétéroclite composé de navigatrices et navigateurs expérimentés et novices, empreints de nervosité, mais nous avons fini par former un équipage uni, avec un esprit d'équipe solide, d'innombrables souvenirs partagés et une grande passion pour la voile. Que ce soit sous une chaleur étouffante, lors de manœuvres exigeantes, sur des étapes houleuses ou face à des blessures, nous sommes restés solidaires, avons beaucoup ri et avons surmonté chaque situation. Nous sommes rentrés avec des visages fatigués, mais le cœur rempli d'expériences, en convenant tous que ce ne serait pas notre dernière croisière. Nous avons navigué, appris, cuisiné, ri, sauté, transpiré, fêté – et sommes rentrés chez nous en tant qu'amis.

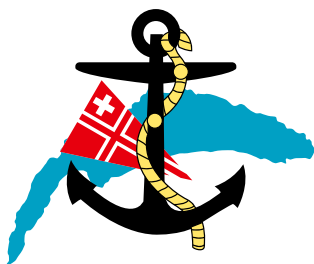
Du point de vue nautique, nous avons eu relativement peu de vent durant cette semaine – du moins, selon les membres les plus expérimentés d'entre nous. Pour nous autres novices, il était difficile d'évaluer quelles conditions de vent et de météo étaient réellement considérées comme «normales» ou favorables. Pourtant, nous avons su tirer parti de ces conditions, accumuler des expériences précieuses et découvrir les multiples facettes de la voile. Chacune et chacun a eu l'occasion d'assumer des responsabilités, de maîtriser différentes tâches, d'apprendre de nouvelles choses et de progresser sur le plan nautique. Les différences de niveau d'expérience au sein de l'équipage n'ont posé aucun obstacle. Nous avons tous pu participer activement, et Nevil a abordé chacune et chacun d'entre nous avec confiance, en apportant un soutien ciblé lorsque cela était nécessaire. Grâce à ses critiques constructives et à sa manière calme et sûre de diriger la croisière, il a su créer une atmosphère dans laquelle tout le monde se sentait en sécurité, motivé et bien encadré. Il nous a permis de nous familiariser progressivement avec la voile, de nous essayer par nous-mêmes et de tirer nos propres expériences, et ce, toujours avec la sérénité de savoir qu'il gardait le contrôle et garantissait notre sécurité à tout moment.

Nous recommandons à tous les jeunes de participer à nos croisières qui leur sont spécialement dédiées: elles offrent non seulement une excellente occasion d'apprendre la voile, mais permettent également de vivre des aventures et d'acquérir des compétences précieuses d'esprit d'équipe, de confiance en soi et de cohésion – des impressions et des souvenirs qui deviendront des expériences formatrices et inoubliables pour la vie.

*Sascha Kipfer, secrétaire générale
Photos: Sascha Kipfer et l'équipage*

RG und IG / GR et GI

Regionalgruppen und Interessengruppen / Groupes régionaux et groupes d'intérêt



Lémanique

**CROISIÈRE DE FORMATION À
SAINT-MALO, DU 3 AU 10 OCTOBRE
2025**

«La mer enseigne à rêver plus loin»

Le 21 août, à 18 h 30, l'équipage se réunit à Lausanne pour une première rencontre avant la croisière. La réunion a lieu dans une salle de l'hôtel Continental; c'est l'occasion de rencontrer pour la première fois l'équipage au complet.

- Jean-Daniel (skipper 1)
- Christian (skipper 2)
- Éric (équipier)
- Lionel (équipier)
- Cédric (équipier)
- Christophe (équipier)
- Basile (équipier)

Une fois les présentations faites, Jean-Daniel présente le programme de la croisière ainsi que le bateau: nous naviguerons sur le «Mayuko», un sloop dériveur de 13 mètres en aluminium. Les différents postes sont attribués, et l'excita-

tion monte à l'idée de naviguer ensemble. S'ensuit un repas au café du Simplon, à Lausanne. Cette soirée de préparation donne le ton: une équipe soudée, curieuse et prête à partager une belle aventure.

Jour 1, 03.10.2025: En route pour l'aventure

Le rendez-vous est fixé à 6 h 40 à la gare de Morges. Tout le monde est ponctuel, encore un peu ensommeillé, mais déjà dans l'excitation du départ. Direction Saint-Malo!

Le trajet est long – près de 900 km – mais l'ambiance est bonne. Les discussions vont bon train, et chacun rêve déjà du grand large. Les courses et l'avitaillement se passent sans encombre, bien rodés comme une équipe bien organisée.

Nous arrivons au port de Saint-Malo vers 18 h 40, impatients de découvrir le bateau et de passer la première nuit à bord. Au programme de la soirée: repas dans un restaurant intramuros. Puis nous nous dirigeons sur les remparts afin d'observer le balisage au large de Saint-Malo: c'est impressionnant! Nous sommes tous émerveillés par ce patrimoine incroyable qui a été mis en place pour faciliter la vie des marins.

Jour 2, 04.10.2025:

Le vent du large... trop fort!

La météo l'annonçait: un bon force 7 souffle sur la côte, rendant toute sortie impossible. Le capitaine décide sagement de rester à terre. Nous en profitons pour prendre nos marques, faire un peu de tourisme et partager un premier café sur une terrasse. L'équipage apprend à se connaître, et la complicité s'installe rapidement.

La préparation de la route pour le lendemain est effectuée. Nous mangeons, puis passons une nouvelle nuit à bord.

Jour 3, 05.10.2025: Première sortie en mer

Enfin le grand départ! À 9 h 30, nous quittons le port de Saint-Malo, direction la Rance, bras de mer, puis rivière, qui prend sa source au sud de Saint-Malo, à Dinan. Le passage de l'écluse de l'usine marémotrice est prévu pour 10 h: nous arrivons juste à temps. La manœuvre demande un peu d'attention, et juste derrière nous, un voilier mal engagé se retrouve en travers de l'écluse avant de heurter le mur... Un rappel concret que la difficulté des manœuvres en bateau n'est pas à sous-estimer.

Une fois dans la Rance, la navigation est superbe: quinze nœuds de vent, un plan d'eau lisse et lumineux. Nous remontons à la voile jusqu'aux ponts de Chateaubriand et de Saint-Hubert, avant de faire demi-tour, la hauteur d'eau devenant insuffisante. En attendant que la marée nous soit favorable, nous nous amarrons sur un coffre, dînons tranquillement à bord, suivi d'un bon café, puis d'une petite sieste.

À 15 h 30, nous repartons au moteur pour franchir de nouveau l'écluse. Trop impatients de naviguer à la voile, nous déroulons le génois dès la sortie. Mais l'idée de tirer des bords face au vent, avec un courant contraire, s'avère vite mauvaise! Nous frôlons une balise bâbord avant de renoncer. Le retour au moteur s'impose, sous une pluie légère. Ce fut d'ailleurs le seul jour de pluie à bord de la semaine. Nous rentrons tranquillement au port des Bas-Sablons à Saint-Malo.

Jour 4, 06.10.2025: Vers Chausey

Départ prévu à 9 h 30 en direction de l'île de Chausey, en empruntant le chenal secondaire de la Bigne à l'est de Saint-Malo. La navigation est magnifique.

L'arrivée à Chausey est splendide. Nous pénétrons dans le Sound à basse mer pour le repas de midi: l'endroit est paisible, parsemé d'îlots, un vrai décor de carte postale.

Dans l'après-midi, nous repartons par l'ouest de l'île pour franchir la Passe Beauchamp, du



nord au sud, avant de mettre le cap sur Granville. Arrivés à Granville à haute mer, le passage du seuil est facile.

Jour 5, 07.10.2025:

L'échouage au Mont-Saint-Michel

C'est le grand jour! Celui que nous attendions tous depuis le début de la croisière: l'échouage dans la baie du Mont-Saint-Michel.

Le réveil sonne tôt, très tôt. À 5 h 30, tout l'équipage est sur le pont, prêt à quitter le quai. Nous attendons l'ouverture du seuil supérieur du port, cette grande porte basculante qui permet d'abaisser la hauteur du seuil lorsque la hauteur d'eau atteint sa partie supérieure.

Nous quittons Granville au clair de lune. Le spectacle est magique: la mer est calme, et le ciel encore sombre se teinte peu à peu d'orange. Il n'y a presque pas de vent, mais l'atmosphère est unique.

Après une heure et demie de navigation vers le sud, il apparaît enfin dans la brume matinale: le Mont-Saint-Michel. Dès le passage sur l'estran, la navigation n'est pas des plus simples. Il faut suivre une sorte de rivière sous-marine (merci le GPS) qui permet d'avoir une hauteur d'eau suffisante pour accéder au plus près du Mont.

L'échouage se déroule sans encombre. Le mouillage est effectué, puis nous attendons que la mer se retire. Vers 10 h 30, les derniers centimètres d'eau s'abaissent, et le bateau s'immobilise doucement sur le sable; nous pouvons descendre à pied pour rejoindre le Mont. La mer s'est retirée, laissant le paysage presque irréel. S'ensuit la visite du Mont, un chef-d'œuvre de l'architecture gothique. Ce moment restera gravé dans nos mémoires. Tout comme la fondue 100% vacherin préparée par Lionel, partagée peu avant le retour de la haute mer. Vers 18 h 30, l'eau refait son apparition: c'est un moment très impressionnant! Lorsque la mer est suffisamment haute, environ 30 minutes plus tard, l'eau soulève doucement le bateau, et nous repartons tranquillement vers Granville. Nous assistons à un coucher de soleil magnifique et à un lever de lune tout aussi beau.

Jour 6, 08.10.2025: Cap sur Jersey

Ce matin, direction Saint-Hélier, sur l'île de Jersey. Le vent est faible, la navigation se fera au moteur. La mer est belle. Nous prenons un bon rythme au fil des milles, aidés par un courant favorable. La côte française s'efface derrière nous, et l'horizon se teinte d'un bleu

profond. Nous franchissons à nouveau la Passe Beauchamp, cette fois du sud vers le nord. Vers 11 h 30, au sud-est des Ardentes, Éric aura parcouru 1000 milles en mer, et donc atteint l'objectif pour valider son permis hauturier.

L'arrivée à Jersey est impressionnante. Nous arrivons à basse mer, rendant impossible l'accès au port de plaisance situé à quelque trois mètres au-dessus de notre emplacement. Les places sur le ponton d'accueil sont rares et déjà toutes prises. Nous devons donc nous amarrer à couple sur un autre voilier. Après les formalités d'entrée au port, nous partons en direction de la ville. L'ambiance anglaise contraste avec celle de la Bretagne: les voitures roulent à gauche, les pubs sont animés, et ce sentiment d'être déjà un peu ailleurs. Encore une soirée mémorable.

Jour 7, 09.10.2025: Saint-Hélier –

Les Minquiers et retour à Saint-Malo

Dernière navigation de la semaine, mais quelle journée! Nous quittons notre place au lever du jour, à 6 h, afin de pouvoir traverser les Minquiers à pleine mer, ce haut-fond mythique, parsemé de rochers et de petites maisons de pêcheurs. Aux alentours de 9 h 30, nous arrivons vers les premières marques de balisage. La hauteur d'eau est si importante que les balises dépassent à peine de la surface. En suivant avec précaution le balisage, nous arrivons à Maîtresse-Île. Ce lieu est hors du temps. Que c'est beau!

L'idée était de débarquer sur l'île avec l'annexe, mais la hauteur d'eau et l'agitation de la mer auraient rendu un mouillage et un accès délicat. Nous décidons sagement de renoncer, puis reprenons la route vers Saint-Cast.

Nous quittons l'archipel des Minquiers. Le soleil puis le vent font leur apparition, ce qui nous permet de hisser les voiles et de faire une magnifique navigation à la voile entre 10 h 20 et 19 h 30.

La navigation est tellement agréable que nous décidons d'aller observer la bouée cardinale sud Minquiers, bouée utilisée à maintes reprises dans nos exercices de travaux sur carte lors de notre formation théorique.

Cette dernière journée est à l'image de toute cette semaine: belle! Nous prenons le repas de midi et celui du soir dans le cockpit. Des dauphins viennent à notre rencontre, comme pour nous dire au revoir en cette dernière journée. Le spectacle est magnifique. Nous nous sentons vraiment chanceux et privilégiés.

L'approche de la côte se fera de nuit. Cette fois, nous sommes ces marins qui ont besoin du balisage que nous avons observé lors de la première soirée sur les remparts de Saint-Malo. Quelle émotion! C'est incroyable.

Nous atteignons le port des Bas-Sablons, faisons le plein de carburant et amarrons «Mayuko» une dernière fois au ponton.

Jour 8, 10.10.2025: Le retour en Suisse

Dernier réveil à bord à 7 h. Nous rangeons, nettoyons et préparons la remise du bateau, prévue pour 9 h 30. Un dernier regard sur les remparts de Saint-Malo... Puis vient le temps du départ. Sur la route du retour, nous avons déjà des souvenirs plein la tête. Une pause pour manger, puis une pause pour faire le dernier plein, et nous voilà en Suisse.

Nous arrivons à la gare de Lausanne à 19 h 30, un peu fatigués mais heureux.

Cette croisière restera comme une parenthèse hors du temps, riche en aventures, riche en partage, riche en découvertes culinaires, tellement enrichissante.

Elle restera un souvenir magnifique et une aventure humaine formidable.

Basile Golay



Vierwaldstättersee

NEUJAHRSAPÉRO 2026

Am Neujahrstag um 16 Uhr versammelten sich – nun bereits zum dritten Mal – zahlreiche Mitglieder der Regionalgruppe Vierwaldstättersee in der stimmungsvollen Bar im Hotel Des Balances in Luzern zum Neujahrspéro. Mit einem Glas Wein oder einem alkoholfreien Getränk wurde mit dem Captain auf die neue Segelsaison und auf ein erfreuliches und gesundes Jahr angestoßen. Alle freuten sich über den ersten geselligen RGV-Anlass in der Saison 2026.

Daniel E. Müller, Captain RGV

Events / Calendrier des événements

Kurse und Veranstaltungen / Cours et manifestations

CCS

Tel. 031 310 11 00
info@cruisingclub.ch
www.cruisingclub.ch

Aargau-Solothurn

Captain Philipp Bucher

Mobile 076 328 28 66
captain@ccs-aargau.ch
www.ccs-aargau.ch

STAMMANLÄSSE / EVENTS

Stamm jeden zweiten Dienstag im Monat,
Beginn: 19.30 Uhr, Hotel Krone, Lenzburg

13. Januar 2026 **Stamm Neujahrsapéro «Was ist guter Schiffsunterhalt»**

Hotel Kettenbrücke, Aarau

10. Februar 2026 **Stamm «Bootsabenteuer auf dem Mekong»**

Hotel Krone, Lenzburg

Änderungen vorbehalten

Bitte aktuelle Infos auf unserer Webseite
ccs-aargau.ch beachten

WEITERBILDUNG

Dieselmotoren auf Yachten (Motorenkurs)
Winterkurs 1.2.2026

Dieselmotoren & Photovoltaik auf Yachten

Die CCS Regionalgruppen Aargau, Basel, Thunersee & Zürich bieten einen praxisorientierten Kurs zu Dieselmotor & Photovoltaik an. Im Zentrum stehen Arbeitsweise des Jockels, der Diesel-, Schmier- und Kühlkreislauf, eine strukturierte Fehlersuche und praxisnahe Tipps für einfache Wartungsarbeiten. Darüber hinaus gibt es einen fundierten Einblick in die Grundlagen moderner Photovoltaiksysteme auf Yachten.

KURS

Der DMK wird quartalsweise in den CCS-Regionen angeboten und umfasst **12 Lektionen**:

- 6 Lektionen Theorie im Flipped-Classroom-Format via Microsoft Teams & Moodle
- 6 Lektionen Praxis mit direkter Arbeit am Motor vor Ort in ihrer Region
- CCS DMK-Kursbetätigung, Testat nach Online Lernzielkontrolle

Theorie – Online

- Aufbau und Funktionsweise von 4-Takt-Schiff-Dieselmotoren
- Diesel-, Kühl- und Schmierkreislauf
- Elektrik: Bordnetz, Lichtmaschine, Anlasser, Batteriesysteme
- Systematische Fehlersuche

Praxis – Tag vor Ort

- Wartungsarbeiten am Volvo Penta D1-30: Öl- und Filterwechsel, Impeller- und Keilriementausch, Entlüften des Kraftstoffsystems
- Störungsbehebung: Startprobleme, Überhitzung, unregelmäßiger Lauf, Rauchentwicklung
- Kühl- und Kraftstoffsysteme: Zerlegen, Reinigen, Dichtungen prüfen und ersetzen
- Elektrik testen: Spannungsmessung, Sicherungen, Ladeverhalten der Lichtmaschine
- Photovoltaik-Tableau: Eine Victron-Solaranlage (300 Ah/Tag) zeigt moderne Energieversorgung an Bord.

Zielgruppe

Der Kurs richtet sich an Skipperinnen und Skipper, die auf Charter- oder Langfahrten selbstständig kleinere Wartungsarbeiten durchführen möchten – für mehr Sicherheit und Unabhängigkeit unterwegs. Das begleitende Skript CCS Dieselmotoren erklärt in klarer Sprache mit vielen Abbildungen, Tabellen und Wartungshinweisen die Funktionsweise des Dieselmotors, seiner Baugruppen und der Elektrik. So wird Theorie greifbar – und motiviert zur Umsetzung am eigenen Boot. Denn wie heisst es so schön: Es gibt nichts Praktischeres als eine gute Theorie – besonders, wenn man sie gleich im nächsten Segeltörn anwenden kann.

Kosten: CHF 285.– CCS Aktivmitglieder, CCS DMK Digital-Handbuch CHF 30.– Sofortzugang nach Anmeldung auf CCS Lernplattform Moodle/DMK



Praxistage

Q1-2026: 21. Februar 2026, 09:00 – 16:00
Q2-2026: 25. April 2026, 09:00 – 16:00
Q3-2026: 12. September 2026, 09:00 – 16:00
Q4-2026: 14. November 2026, 09:00 – 16:00

Alle weiteren Details zu den Kursen auf unserer Webseite www.ccs-aargau.ch

Basel

Captain Monika Naef

Mobile 079 322 27 92
captain@ccs-rgbasel.ch
www.ccs-rgbasel.ch

STAMMANLÄSSE

Unsere Stammbabende mit Vorträgen finden in der Regel monatlich an einem Mittwoch ab 20 Uhr im Restaurant Hofmatt in Münchenstein statt. Aktuelle Informationen auf unserer Website.

Ausführliches Kursprogramm ist auf der Website www.ccs-rgbasel.ch/kursangebot abrufbar. Programmänderungen bleiben vorbehalten.

Bern

Captain Harald Lösing

Mobile 079 439 84 57
captain@ccsregionbern.ch
www.ccsregionbern.ch

KURSE

Weitere Informationen zu allen Kursen:
www.ccsregionbern.ch

Wir sind nach wie vor auf der Suche nach weiteren Vorstandsmitgliedern ab dem kommenden Vereinsjahr und bitten Euch um aktive Unterstützung bei der Suche.

Alle weiteren Details sind auf der Website www.ccsregionbern.ch aufgeschaltet.

Bodensee

Leo Kaufmann

Säntisstrasse 19, 9030 Abtswil
info@ccs-bodensee.ch
www.ccs-bodensee.ch

ANLÄSSE

Programmänderungen bleiben vorbehalten! Verbindlich ist die Einladung zum jeweiligen Anlass. Aktuelle Informationen sind auch im Internet unter www.ccs-bodensee.ch/Veranstaltungen zu finden. Der Vorstand freut sich auf viele TeilnehmerInnen!

Cours et manifestations en commun

Briefing et refresh RADAR réservé aux skippers et équipier-e-s romands ayant réussi le test radar et désireux de pouvoir attester le radar en mer.

IMPORTANT: Date à définir en fonction de la demande

Précisions et inscriptions auprès de Yves Groux
capitaine@ccsleman.ch

Genève

Capitaine Hervé Bruppacher

capitaine@ccsge.ch

Secrétariat

079 793 73 49

info@ccsge.ch

www.ccsge.ch

Cours du permis mer 2026

10 soirées le lundi ou le jeudi, de 19h.00 à 21h.30 à l'HEPIA (Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève) et 4 samedis d'exercices de 09h.00 à 12h.00 au CSP.

Lundi 19 janvier 2026 (début du cours)

Jeudi 22 janvier 2026

Fin du cours: 30 mai 2026

Date de l'examen: 6 juin 2026

Prix: CHF 530.- (membre CCSGE), CHF 600.- (membre Central), CHF 680.- (non-membre), matériel inclus.

Responsable du cours:

M. Roger Emch (078 886 44 22)

Séance d'information du cours mer 2026:

le mercredi 26 novembre 2026 à 19h.00 à l'Ecole Hes HEPIA, rue de la Prairie 4, 1202 Genève.

Cours mer accéléré de formation en naviguant 2026

But du cours: préparer l'examen. Ce cours est proposé à des personnes particulièrement motivées qui possèdent déjà un permis lac voile ou équivalent. Cours intensif sur quatre samedis matin et sur une semaine de navigation mêlant théorie et pratique.

Programme:

4 samedis de théorie en salle de 9h.00 à 12h.30 soit les 14 février, 7 mars, 21 mars et 8 mai 2025.

Une semaine de croisière du 24 avril au 1^{er} mai

2026 – formation théorique et pratique de la navigation dans la région Bretagne-Sud

Zone de navigation: Trinité-sur-Mer - Bretagne Sud

Lieu des cours théoriques: Genève

Type de bateau: monocoque pouvant échouer

Maximum: 4 participants

Prix: CHF 1500.- (membre CCS),

CHF 1650.- (non-membre)

Ce prix comprend la couchette sur le bateau, le support de cours, le recueil des questions d'examen, une carte ainsi que les quatre samedis de travail théorique à terre et la semaine de formation sur le bateau.

Responsable du cours: M. Hichem Essaafi

(078 864 07 00)

Cours SRC 2026

Les mardis 20, 27 janvier, 3 février et 10 février et le 2 mars 2026 (répétition générale) de 19h.00 à 22h.00 à l'HEPIA (Haute école du paysage, d'ingénierie et d'architecture de Genève)

Examens OFCOM: les 3, 4 et 5 mars 2026 à Genève

Prix: CHF 400.- (membre CCSGE), CHF 450.-, (membre Central), CHF 500.- (non-membre), matériel inclus

Responsable du cours:

M. Patrick Bauer (076 616 89 94)

Cours de manœuvres au moteur 2026

Soirée de théorie: le mardi 28 avril 2026

Week-end à Port-Camargue du 8 au 10 mai 2026

Prix: CHF 480.- (membre CCSGE), CHF 500.- (membre Central), CHF 530.- (non-membre), matériel inclus

Responsable du cours:

M. Patrick Bauer (076 616 89 94)

Cours matelotage 2026

Le jeudi 1^{er} octobre 2026 de 19h.00 à 21h.00 c/o Mw Matelotage, route de Compois 23, 1252 Meinier

Prix: CHF 60.- par personne.

Responsable du cours: secrétariat CCS Genève (079/793 73 49)

Cours électricité à bord 2026

Le cours comprend une partie théorique et une partie d'exercices pratiques.

Le cours aura lieu en automne (dates encore à définir avec le moniteur).

Ecole d'Electronique, chemin des Esserts, 1213 Petit-Lancy

Le nombre de participants est limité à 12 personnes.

Prix: CHF 250.- (membre CCSGE), CHF 280.- (membre Central), CHF 320.- (non-membre), matériel inclus.

Responsable: M. Nicolas Fuchs (076 323 37 72)

Cours moteur diesel 2026

Le cours comprend une partie théorique et une partie pratique sur des moteurs marins.

Le cours aura lieu en automne 2026 (dates et lieu encore à définir avec le moniteur)

Le nombre de participants est limité à 12 personnes.

Le prix est de CHF 250.- (membre CCSGE), CHF 280.- (membre Central), CHF 320.- (non-membre), matériel inclus.

Responsable du cours:

M. Aurélien Baitan (078 600 42 87)

Cours premiers secours en mer 2026

Les mardis 27 octobre, 3 et 10 novembre 2026 de 19h.00 à 22h.00 à l'HEPIA (Haute école du paysage,

Tel. +41 44 300 35 35 · +41 32 331 35 35

info@mycharter.ch · www.mycharter.ch

my charter
a registered Trade Mark of my yacht & charter ag



d'ingénierie et d'architecture de Genève), rue de la Prairie 4, 1202 Genève et une séance le mardi 17 novembre 2026 au local des Samaritains de Vernier de 19h.00 à 22h.00.

Prix: CHF 220.- (membre CCSGE), CHF 250.- (membre CCS Central) - CHF 300.- (non-membre), matériel inclus

Responsable : M. Denis Spahni (077 451 68 55)

Croisières 2026

Croisières d'enseignement sur Gingembre
Du 4 au 10 avril 2026 au départ de St-Malo
Du 11 au 17 avril 2026 au départ de St-Malo

Croisières de loisir
Croisière des Iles Eoliennes – du 20 au 27 juin 2026
au départ de Catane

Croisière de Sardaigne – du 5 au 12 septembre
2026 au départ de Olbia

Croisière des Baléares – du 17 au 24 octobre 2026
au départ de Palma de Majorque

Haut-Lac

Capitaine Alain Biard

Tél. 079 473 13 04

Tous les détails à consulter sur notre site internet
www.ccs Haut-Lac.ch

Lacs Jurassiens

Capitaine Julien von Kaenel

Tél. 078 638 66 07
j.vonkaenel@ccs-lj.ch

Responsable des formations

Roland Schwab, r.schwab@ccs-lj.ch

Responsable des croisières

Jacques Françoise, j.francoise@ccs-lj.ch

Responsable des manifestations

Jean Châtelain, j.chatelain@ccs-lj.ch

NOS CROISIÈRES

10 – 18.04.2026: croisière de **formation** de Pâques à St-Malo (Complète)
25.04 – 02.05.2026: croisière **astro** de St-Malo à Plymouth
5 – 16.05.2026: **croisière Grèce**, Mer ionienne
15 – 22.05.2026: croisière **manoeuvres** à La Trinité-sur-Mer
11 – 18.09.2026: croisière de **formation** en Bretagne Sud
12 – 26.09.2026: croisière **hauturière** à Cork-Brest

NOS COURS

Janvier-février 2026: cours **radar**
(en collaboration avec le CCS Lémanique)
07 – 08.03.2026: **sécurité et survie en mer**
(Offshore personal survival training)
13 – 14.03.2026: cours **d'astronavigation**
21.03.2026: cours **premiers secours en mer**
(OSR First Aid Course)
11.10.2026: cours de **matelotage**
24 – 25.10.2026: formation **médicale en haute mer** (MHM)
À venir: Cours hors-bord / Cours Diesel

NOS MANIFESTATIONS

13.01.2026 – 19h: **Conférence** «Patagonie, le dernier voyage de Chamade», en présence de Marc Decrey et Sylvie Cohen, Théâtre du passage – Neuchâtel
04.07.2026 – 14h: Rencontre lacustre des membres du CCS Lacs Jurassiens, La Pointe du Grain
29.08.2026 – 14h: Journée des membres

Pour plus d'informations sur le CCS Lacs Jurassiens ainsi que sur les croisières, manifestations et cours organisés par le club, rendez-vous sur notre site www.ccs-lj.ch.

Lémanique

Capitaine Yves Groux

capitaine@ccsleman.ch
Secrétariat
secretariat@ccsleman.ch
Tél. 079 509 64 02

Pour toutes ces informations et dates vérifier sur: www.ccsleman.ch
Certains événements nécessitent une inscription!
En particulier les cours et les croisières

MANIFESTATIONS 2026

14.01.2026, 19h00: **Oser larguer les amarres: récit d'un rêve devenu réalité**
«Embarquez pour l'aventure avec Seven Summits Sailing! Enrique, Laura, leur fille Aizea (4 ans) et leur fidèle chien Bandit – ont quitté leur vie «sédentaire» pour vivre un rêve: partir à bord de leur catamaran Aitayama pour un voyage de 5 ans.
04.02.2026: **Entretien et réparation des voiles**
Annelise Devenoges couturière ayant travaillé dans des voileries expliquera et montrera quelques trucs et astuces pour réparer les voiles à bord.

COURS 2026

17.01 au 30.04: **Cours permis mer**
13.01 au 10.02: **Cours Radar**
12.02 au 19.03: **Cours Radio SRC et LRC**
10.03 au 19.03: **Cours électricité à bord**
06.05 au 09.05: **Cours Premier secours en mer**
05.11 au 14.11: **Cours Moteur à bord**
Dans le courant 26: **Cours matelotage**
Dans le courant 26: **Cours de diététique à bord**

CROISIÈRES 2026

20.03 au 27.03: **Croisière de manœuvres à Bandol**
17.04 au 24.04: **Croisière de formation à St-Malo**
09.05 au 16.05: **Croisière Vacances en Grèce à bord de Catamarans**
25.07 au 01.08: **Croisière de formation à St-Malo**

Thunersee

Captain Markus Dürst

captain@ccs-thunersee.ch
kommunikation@ccs-thunersee.ch
www.ccs-thunersee.ch

Theoriekurs Hochschuleausweis (B-Schein) Winter 2026

Swiss Certificate of Competence for Ocean Yachting
Ziel: Vorbereitung auf die Theorieprüfung für den Hochschule-Führerausweis
Anerkannt vom: Schweizerischen Seeschiff-fahrtsamt (SSA), Basel
Veranstalter: CCS, Regionalgruppe Thunersee
Ort: Spiez
Kursart: Modularer Kurs (4 Module)
Kurszeiten:
– Freitagabend: 19.00–22.00 Uhr
– Samstag/Sonntag: 08.30–18.00 Uhr

Module und Inhalte:
Modul 1: (09./10.01.2026): Terrestrische Navigation 1 (Seekarte, -zeichen, Leuchtfeuer, Kursbeschreibung, Übung)
Modul 2: (23.–25.01.2026): Seerecht, Terrestrische Navigation 2 (Standortbestimmung, Repetition, Übung)
Modul 3: (06.–08.02.2026): Meteorologie, Gezeiten, Stromberechnung, Übung
Modul 4: (27./28.02.2026): Prüfungsablauf, letzte Fragen, Testprüfung
Online-Inhalte:
– Prüfungsfragenkatalog
– Online-Unterricht freitags (ausser 09.01.)

Kosten:

Gesamtkurs: CHF 1110.– / CCS-Mitglieder:

CHF 840.–

Einzelmodul: CHF 290.– (nur für CCS-Mitglieder)

Material: ca. CHF 250.–

AUSBILDUNGSPROGRAMM

Swiss Certificate of Competence

for Ocean Yachting

2025 / 2026

Lust aufs Segeln oder Motorbootfahren auf hoher See? Dann bist du bei uns richtig!

Unsere ausgewiesenen und erfahrenen Referenten und Referentinnen sowie Skipper unterstützen dich auf dem Weg zum MEER.

Die Regionalgruppe Thunersee des CCS bietet in Zusammenarbeit mit Partnern diese Kurse in der Region Thun und Online an (Details www.ccs-thunersee.ch):

- Hochsee-Ausweis – Kurs (Swiss Certificate of Competence for Ocean Yachting), Vorbereitung auf die Theorieprüfung, modularer Kurs an vier Wochenenden
- Hochsee-Ausweis – Intensivkurs (Swiss Certificate of Competence for Ocean Yachting), 8 Tage mit anschliessender Theorie Prüfung
- Nautischer Nothilfekurs NHK, auch anerkannt für den Strassenverkehr
- Dieselmotorenkurs
- Radarkurs mit Simulator auf PC
- Seefunk LRC / SRC mit Simulator auf PC, Vorbereitung auf die Prüfung beim BAKOM
- Astronavigationskurs
- HSA – Refresher- und Ergänzungskurs Auffrischung des Wissens
- Ausbildungstörns

Wenn's um Hochseeyachtsport geht, dann: www.ccs-thunersee.ch

Detailinformationen

zu Durchführungszeiten und -orten, Anlässen, Kursen, Törns, Stammabend sowie Anmeldungen immer aktuell unter: www.ccs-thunersee.ch

Ticino

Via Boschina 7, 6963 Pregassona-Lugano

Tel. 091 234 26 00

info@ccs-ti.ch

www.ccs-ti.ch

Responsabile corsi teorici

Ferruccio De Gottardi

P: 091 829 38 63

M: 079 214 64 04

ferruccio.degottardi@hispeed.ch

Urnersee

Captain Pierre Lichtenhahn

Mobile 079 601 74 94

lichtenhahn.pierre@bluewin.ch

www.ccs-rgu.ch

Neumitglieder und Gäste sind bei allen Aktivitäten erwünscht und willkommen.

Vierwaldstättersee

Captain Daniel E. Müller

Mobile 079 643 27 34

captain@rgv-ccs.ch

www.rgv-ccs.ch

JAHRESPROGRAMM RGV 2026

Do, 1. Januar 2026, 16.00 Uhr

Hotel Des Balances – www.balances.ch

Neujahrsapéro

Mit dem Captain aufs neue Jahr anstossen

Fr, 30. Januar 2026, 19.00 Uhr

RGV zu Gast im Segelklub Stansstad –

www.segelklub-stansstad.ch/

Winter-Stamm

Thema: Vortrag U-Boote – Vierwaldstättersee

Subspirit AG – Philippe Epelbaum

Fr, 6. März 2026, 19.00 Uhr

RGV zu Gast im Segelklub Stansstad –

www.segelklub-stansstad.ch/

Frühlings-Stamm

Thema: 2025 – 100 Jahre Fastnet Race

Mit RGV-Mitglied Stefan Kunz

Mi, 25. März 2026, 18.00 Uhr

Mövenpick Restaurant Luzern – Hafenbeiz

Klönsschnack

Gemütliche Plauderei unter Seeleuten

Sa, 28. März 2026, 7.00 Uhr

Bootslagerhalle Steinibachried Horw

Einwassern der Boote

Kran der Sand + Kies AG Luzern in Horw

So, 19. April 2026, 11.00 Uhr

Ansegeln

Segelboothafen Hintermeggen

www.skm.ch/hafen/

Mi, 6. Mai 2026, 18.00 Uhr

Mövenpick Restaurant Luzern – Hafenbeiz

Klönsschnack

Gemütliche Plauderei unter Seeleuten

Sa–Mo, 23.–25. Mai 2026

Alter Nauenhafen, Flüelen

Walter Wenger Memorial

Pfingstaussflug mit Piratenspiel

Mi, 24. Juni 2026, 18.00 Uhr

Mövenpick Restaurant Luzern – Hafenbeiz

Klönsschnack

Gemütliche Plauderei unter Seeleuten

Sa/So, 8./9. August 2026

Lützelau – www.bootshafen-weggis.ch

Sonafe

Sommernachtsfest in der Lützelau

So, 6. September 2026

Ort noch nicht bekannt

Auf/An fremden Gewässern

Geselliger Ausflug

Mi, 7. Oktober 2026, 18.00 Uhr

Mövenpick Restaurant Luzern – Hafenbeiz

Klönsschnack

Gemütliche Plauderei unter Seeleuten

So, 11. Oktober 2026

Sektor noch nicht bekannt

Absegeln mit Fuchsjagd

Fuchs: Christoph und Eva auf SY Häxli

Sa, 17. Oktober 2026, 9.00 Uhr

Bootslagerhalle Steinibachried Horw

Hallenputzete

Für die Mieter der Boots Lagerhalle

Sa, 7. November 2026, 7.00 Uhr

Bootslagerhalle Steinibachried Horw

Auswassern der Boote

Kran der Sand + Kies AG Luzern in Horw

Fr, 20. November 2026, 18.30 Uhr

Seehotel Sternen, 6048 Horw –

www.seehotel-sternen.ch

63. Generalversammlung RGV

Rangliste Tourenmeisterschaft

Buffet offeriert und Getränke pauschal

Mi, 2. Dezember 2026, 18.00 Uhr

Mövenpick Restaurant Luzern – Hafenbeiz

Klönsschnack

Gemütliche Plauderei unter Seeleuten

Die ausführlichen Kursausschreibungen finden Sie auf unserer Webseite www.rgv-ccs.ch

Zürich

Captain Doris Kölsch

captain@ccszuerich.ch

info@ccszuerich.ch

www.ccszuerich.ch

Alles Wissenswerte zu den Themen News, Kurse, Törns, Events, Mitglieder und Marktplatz ist unter der Adresse www.ccszuerich.ch zu finden. Insbesondere sind Kursanmeldungen via Website vorzunehmen.

Hochsee-Modular-Kurs Winter

Start: 09.01.2026

4 Freitag-Abende und 4 ganze Samstage

Zürich

https://www.ccszuerich.ch/de/kurse/hochseeausweis/hochseeausweis_do

ANLÄSSE

Am 3. Dienstag jeden Monats, 19h, Stammkoje

Wir treffen uns zur Stammkoje im Restaurant Vorbahnhof an der Konradstrasse 1 beim Hauptbahnhof Zürich. Die Gelegenheit zu Klönschnack und Austausch in Ergänzung zu den Themenabenden. Einfach vorbeikommen – eine Anmeldung ist nicht nötig.

Themenabende

Spannende Vorträge zu nautischen Themen

In der Brasserie Lipp, Zürich

Keine Anmeldung nötig

27. Januar 2026

24. Februar 2026

Stammkoje

Am 3. Dienstag jeden Monats, 19h

Im Restaurant Vorbahnhof, Zürich

Gelegenheit zu ungezwungenem Treffen und Austausch unter Mitgliedern

Anmeldung via Website

KURSANGEBOT SAISON 2026

Kurse werden auf der Website unter «Kurse» aufgeschaltet; Anmeldungen erfolgen über die Website.

Hochseeausweis

Führerausweis für Yachten auf See

(Segel und Motor)

Elektronische Navigation / GPS

21.01.2026, 28.06.2026

Jeweils von 1830 – 2130

Kosten: Mitglieder 140 CHF /

Nichtmitglieder 170 CHF

Radar auf Hochseeyachten

Präsenzunterricht

07.03.2026, 21.03.2026

Jeweils von 0915 – 1700

Kosten: Mitglieder 220 CHF /

Nichtmitglieder 250 CHF

Dieselmotoren und Elektrik auf Yachten

Kooperationskurse mit Vergünstigungen für Mitglieder

Anbieter Marine Technik AG

Präsenzunterricht

Daten und Kosten s. www.bootsmotoren.ch

Segel- und Motorausweise für Binnengewässer

Voraussetzung für den Erwerb der

Hochseeausweise

Kooperationskurse mit Vergünstigungen für Mitglieder

Anbieter Swiss Nautic Academy

Daten und Kosten

s. www.swissnauticacademy.ch

Im Aufbau:

Meteorologie

Erweiterung zum Wissen aus dem

Hochseekurs

Präsenzunterricht

Kursdaten pendent

Kosten: Mitglieder 220 CHF /

Nichtmitglieder 250 CHF

Passage-Planning

Vermittlung von wesentlichen Grundlagen

detaillierter Reiseplanungen

Präsenzunterricht

Kursdaten pendent

Kosten: Mitglieder CHF 220.– /

Nichtmitglieder CHF 250.–

Swiss Racing Sailors

Thierry Bosshart, Präsident / Président

Mobile 079 333 48 02

thierry.bosshart@srs-ccs.ch

Emanuel Müller,

responsable entraînements

Mobile 077 493 86 51

emanuel.mueller@srs-ccs.ch

[Pour nos activités voir notre site web](#)

Unsere Aktivitäten siehe: www.srs-ccs.ch

[Nous régatons national comme international – sur les lacs et en mer](#)

Motoryachting

Dein Ansprechpartner wenn es um Motoryachten geht...

Benito Torres, Captain

Mobile 079 481 25 74

captain@ccs-motoryachting.ch

Marcel Giger, Marketing

marketing@ccs-motoryachting.ch

www.ccs-motoryachting.ch

www.facebook.com/ccsmotoryachting

www.instagram.com/ccs_motoryachting





DIE LÖSUNG DER QUIZFRAGE:

Überprüfen, ob alle Taschenlampen und Stirnlampen funktionieren, ob die Batterien geladen sind und die Nacht über halten und ob alle Rettungswesten mit einem Leuchtstab (SnapLight oder Cyalume) ausgestattet sind.

LA SOLUTION À LA QUESTION DU QUIZ:

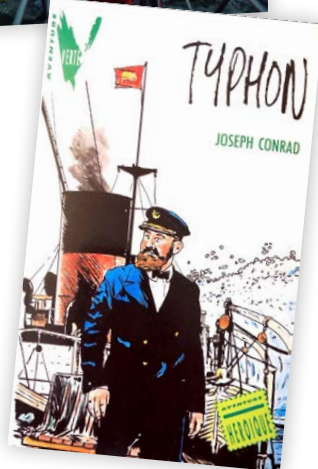
Contrôler que toutes les lampes torches et lampes frontales fonctionnent, que les piles soient chargées et en état de tenir la nuit, que tous les gilets de sauvetage soient équipés d'un bâton lumineux (SnapLight ou Cyalume).

Freiwache / Au quart

Lektüre für die Bordbibliothek / Lectures pour la bibliothèque de bord

Wenn das Leben zum Abenteuer wird

lit. Claudia und Jürgen Kirchberger schreiben regelmässig Revierberichte und veröffentlichten bereits schon mehrere Bücher. «Hart am Wind. 10 Jahre, 60.000 Seemeilen» ist das neueste Werk der beiden Langzeitsegler – und das erste, das nicht im Eigenverlag herausgegeben wurde, sondern von National Geographic. Darin erzählen die zwei mit österreichischem Charme, viel Witz und einer grossen Portion Selbstironie von ihrer Zeit auf der Stahlyacht «La belle Epoque», die mit dem Entschluss begann, ihr ganzes Leben auf hoher See zu verbringen: «Vor uns liegt nicht eine einzelne Reise, ein Abenteuer auf Zeit. Uns ist klar geworden, dass wir unser Leben als Reisende und Abenteurer verbringen möchten.» Kirchbergers berichten in kurzweiligen, kompakten Kapiteln, wie sie nach einem Sturm, bei dem sie ihr erstes Boot und beinahe ihre Leben verloren hatten, Pläne für einen Neuanfang schmiedeten. Sie kauften ein altes Boot und machten es während neun intensiven Jahren, in denen sie jede freie Minute nutzten, fit für die Hochsee. «Hart am Wind» ist eine Geschichte übers Reisen, über die Liebe zum Wasser und über den Willen und die Kraft, die es braucht, um das zu tun, was einen glücklich macht.



Hart am Wind. 10 Jahre, 60.000 Seemeilen

ISBN 978-3-98701-120-7

Verlag National Geographic

Typhon

sg. Joseph Conrad, né le 3 décembre 1857 en Ukraine (alors dans l'Empire russe) est un écrivain polonais et britannique d'expression anglaise. Il rêve d'être marin et gagne Marseille en 1874 pour s'engager sur des navires de commerce. Il passe ensuite en Angleterre, devient officier et navigue successivement vers les Antilles, l'Australie, l'Inde, l'île Maurice... Après un premier livre écrit en anglais entre deux voyages, de 1889 à 1995, qui connaîtra un joli succès, Conrad sait que sa route est toute tracée: sa vie sera ponctuée de puissants romans d'aventures qui feront de lui l'un des grands romanciers anglais. «Typhon» est l'un de ces romans d'action, à la fois aventure de mer et récit psychologique. Tout se déroule en quelques heures: sur son bateau qui fait route vers Fou-Tchéou et qu'isolent bientôt les éléments déchaînés se dresse le capitaine Mac Whirr, personnage déroutant et silencieux. Fait-il preuve de sang-froid ou d'inconscience lorsqu'il refuse de changer de cap? Malgré les deux cents Chinois qui se battent à l'entrepont pour sauvegarder leurs maigres biens, face à un équipage qui lutte, doute et s'effole devant la violente tempête, le capitaine reste impassible et veille à la manœuvre... non sans assommer au passage un officier paniqué... Jusqu'au débarquement en Chine, où d'autres ennuis l'attendent, lui et son navire.

Joseph Conrad Hachette 1990

ISBN: 2010154169

BENTE 24



Jahrgang 2022,
LüA: 7.55m, Breite: 2.75m;
Tiefgang: 1.45m,
Aussenbordmotor: 6PS
BENTE 24 der ultimative
Kleinkreuzer unter 25 Fuss.
Schnell, bewohnbar
und sicher!

Version «Edition» mit Binnenrigg, Teaktisch, Mittelklampen, selbstholende Fallwisch, Standardkiel mit 1,45m, Ganzpersenning.

Lieferung ab sofort!

Spezialpreis: CHF 64000.– inkl. Mwst

FALLENBACH WERFT AG

Gersauerstrasse 89, 6440 Brunnen

Tel: 041 825 65 55, E-Mail: fallenbach@fwag.ch, www.fwag.ch

NIMBUS 365 Coupé



Jahrgang 2016
LüA: 11.35m, Breite: 3.50m,
Innenbordmotor: Volvo Penta
D6 435 EVC, 435 PS,
Wellenantrieb D-Drive

Super schöne Nimbus 365 Coupé.
Wenig Motorstunden; Ueberkomplett

ausgerüstetes Boot; alle Extras, u.a: Klimaanlage, Standheizung; Generator, Autopilot, Yachtkontrollen, Night Vision, Radar, etc. etc..., Werftgepflegt, immer im Winterlager, nur Süsswasserbetrieb, Hafenpersenning, Winterpersenning.

Detaillierte Verkaufsunterlagen auf Anfrage erhältlich.

Preis: CHF 265000.– inkl. Mwst

FALLENBACH WERFT AG

Gersauerstrasse 89, 6440 Brunnen

Tel: 041 825 65 55, E-Mail: fallenbach@fwag.ch, www.fwag.ch

Börse / Bourse

Kauf, Verkauf, Charter, Kleinanzeigen / Achat, vente, location, petites annonces

Bitte beachten Sie auch unser CCS-Kursangebot / Veuillez aussi tenir compte de notre offre de cours CCS / www.cruisingclub.ch

my charter
Yachtcharter mit Rolf Krapf
www.mycharter.ch

**Kurse
Cours**

Bitte beachten Sie auch
unser CCS-Kursangebot
www.cruisingclub.ch
> Ausbildung
> Kursprogramm



Veuillez aussi tenir compte de notre offre de cours CCS
www.cruisingclub.ch > Formation > Programme des cours

Segelyacht Grand Soleil 43 aus erster Hand zu verkaufen

Baujahr 2004 J&J Design, blauer Rumpf,
Teak komplett, viel Zubehör, alles intakt.



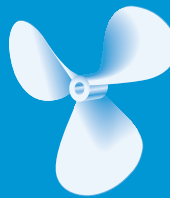
Sehr gepflegte Yacht in einem der schönsten
Segelreviere in Kroatien, 10 min. mit dem Taxi
zum Flughafen, mit gesamter Infrastruktur,
wahlweise im Wasser liegend oder auf dem
Land. In der Nähe sind die Kornaten, Wasser-
fälle Krka und viele schöne Buchten zum
Ankern oder an der Boje zum übernachten.
Der Hafenplatz in der D-Marina Dalmacia in
Sukosan kann übernommen werden.

Anfrage per E-Mail an:
Jan Dekanovsky & Partner
Unternehmensberatung
Stöckenackerstrasse 26 a1
CH-8046 Zürich
Tel. +41 79 400 35 85
E-Mail: janjsenior@swissonline.ch

Vent RÉEL
PASSEZ À LA PRATIQUE !
STAGES DE CROISIÈRES AU DÉPART DE SAINT-MALO
validation de milles · formation · conseil d'achat
www.ventreel.fr

Höchste Qualität Ihr Spezialist für Propeller und Antriebsanlagen

Infanger Propeller AG



Infanger Propeller AG
Breitenweg 6
CH-6370 Stans
Telefon +41 41 620 15 71
info@infanger-propeller.ch
www.infanger-propeller.ch

Segelwind.ch
Yachtcharter

Sonnenstrom

www.SOLARA.de

Made in Germany – Seit über 25 Jahren Qualität!



Brise de mer 31

Nous recherchons un skipper pour partager un
Brise de mer 31* amarré au Bouveret (lac Léman).
Tu peux utiliser le bateau pour 1500 francs par an.
Une participation aux travaux d'entretien est souhaitée.

lsegret: 079 630 51 48

**4 OCEANS
SAILING THE WORLD**
Ihr Spezialist für
**Ausbildungs- und
Meilentörns**

www.4-oceans.ch

AUSBILDUNG – HOCHSEETÖRNS – YACHTCHARTER

Schon entdeckt? Unsere neue Webseite:

L'avez-vous déjà découvert?
Notre nouveau site internet:



www.cruisingclub.ch

In eigener Sache / De nos rangs

Neumitglieder, Todesfälle / Demandes d'admission, décès

[] = REGIONAL- UND INTERESSENGRUPPEN / GROUPES RÉGIONAUX ET D'INTÉRÊT:

AG: Aargau
BS: Basel
BE: Bern
BO: Bodensee
GE: Genève
HL: Haut-Lac
LJ: Lacs Jurassiens
LE: Lémanique
TH: Thunersee
TI: Ticino
UR: Urnersee
VW: Vierwaldstättersee
ZH: Zürich
RC: CCS Racing Club
SRS: Swiss Racing Sailors
MY: Motoryachten / Yachts à moteur
IGS: IG Skipper / GI skippers
CCS: auf Wunsch keine Regionalgruppe / sur demande pas de groupe régional

AKTIVMITGLIEDER

MEMBRES ACTIFS

Achermann Marcel	[IGM, RG AG]
Amosova Elena	[CCS]
Angehrn Benjamin	[CCS]
Ballarin Federico	[GR LE]
Baudat Christelle	[GR LE]
Baumann Daniela	[RG AG]
Baumann Kaspar	[CCS]
Beck Fritz	[CCS]
Bischof Raúl	[CCS]
Brahier Stanislas	[GR LJ]
Buchs Joanna	[GR LE]
Buffet Daniel	[RG ZH]
Buffet-Weber Brigit	[RG ZH]
Burnand Christophe	[GR LE]
Cabanes Eric	[GR LJ]
Cantaluppi Zangger Daniela	[RG BS]
Chavanne Annelise	[GR LJ]
Chinet Léonie	[GR LE, SRS]
Christen Thomas	[RG ZH]
Cragnolini Thomas	[CCS]

Daners Ilona	[CCS]	Ott Alexander	[CCS]
Deelwater Michael	[RG ZH]	Pasquier Virginie	[GR LJ]
Dikkers Arnold	[GR LJ]	Pelou Ismaël	[GR LJ]
Dürst Elena	[CCS]	Pittet Anne	[GR LE]
Fausch Martin	[CCS]	Progin Lionel	[GR LJ]
Fitz Sven	[CCS]	Rubi Anton Friedrich	[RG VW]
Freivogel Claudia	[CCS]	Salzmann René Charles	[RG ZH]
Freuler Manuel	[CCS]	Sarbach Daniel	[RG VW]
Frey Monika	[CCS]	Schwärzel Ella Claire	[CCS]
Fritschi Luzia	[CCS]	Siffert Barbara	[CCS]
Garz Angie	[CCS]	Soland Kurt Walter	[RG VW]
Horner Justine	[GR LJ]	Spuhler Bischof Lukas	[CCS]
Horner Nicolas	[GR LJ]	Steinkellner Marvin	[CCS]
Jornod Stéphanie	[GR GE]	Stutz Irene	[CCS]
Judith Wenger	[CCS]	Suter Jennifer	[RG ZH]
Kämpfer Markus	[RG BE]	Terrapon Sara	[CCS]
Kaufmann Konrad	[RG TH]	Thiebaud Timothy	[CCS]
Kaufmann Tobias	[CCS]	Traichioiu Manuela	[CCS]
Kiefer-Yetertil Bernhard Georg	[CCS]	Traichioiu Mircea	[CCS]
Koller Alexander	[CCS]	Villalba Javier	[GR GE]
Lemarchand Pierre	[CCS]	Visconti Jeanne-Marie	[CCS]
Lemoine Baptiste	[GR LJ]	Vollenweider Yves	[GR LJ]
Marchand Pauline	[CCS]	Wacker Jean-Luc	[GR LJ]
Müller Rolf	[CCS]	Wagner Pascaline	[CCS]
Muster Johanna	[CCS]	Weyrich Peter	[CCS]
NIKOLICS KATALIN	[GR GE]	Willemin Nicolas	[GR LJ]
Nünlist Ludwig	[IGM]	Witschi Roger	[CCS]
Nützi Willy	[CCS]	Wyssmann Michel Philipp	[RG BO]
Nyffeler Anet	[RG ZH]	Zoss Simon	[CCS]

WIR TRAUERN UM / FAIRE-PART DE DÉCÈS

Perrin Raymond, Neuchâtel
Schmitz Volker, Adliswil
Weghuber Hans, Zürich

Sie haben ihre letzte Fahrt angetreten. / Ils sont partis pour leur dernier voyage.

Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.
Nous garderons de lui un souvenir ému.



NEUES TUCH, BEWÄHRTER KURS MURETTE WIRD PANTAENIUS



Halle 10/F40
Halle 4/B61

PANTAENIUS
YACHTVERSICHERUNGEN

We ♥ water



All water sports.
One community.



Sei live dabei:
17–25 JAN 2026
Jetzt Tickets sichern!

M
Messe
Düsseldorf