

CRUISING



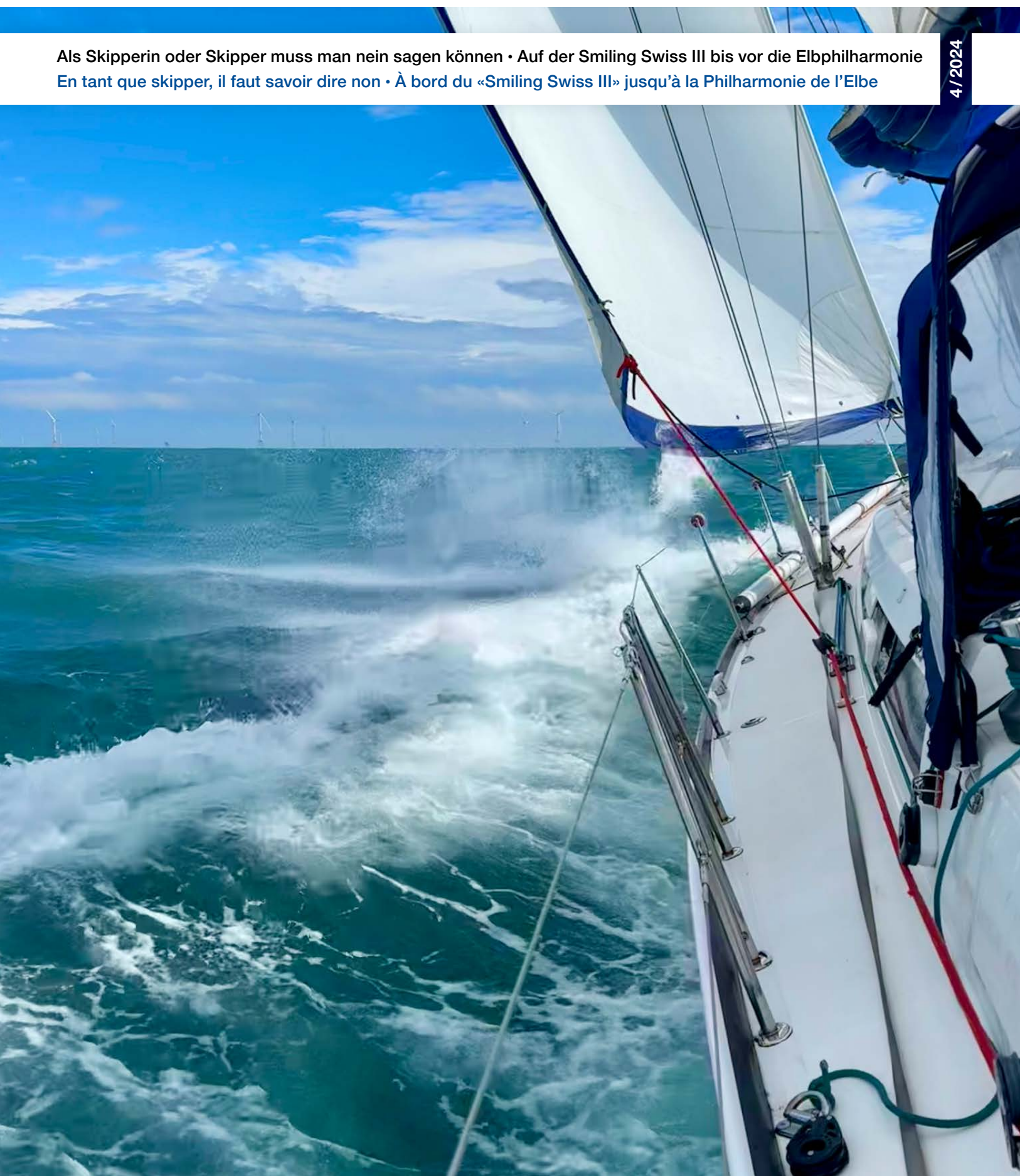
Swiss Offshore Yachting

Juli / August

Juillet / Août

Als Skipperin oder Skipper muss man nein sagen können • Auf der Smiling Swiss III bis vor die Elbphilharmonie
En tant que skipper, il faut savoir dire non • À bord du «Smiling Swiss III» jusqu'à la Philharmonie de l'Elbe

4/2024



INTRODUCING QUICKTRIM & POWER RIBS IN THE NEW RONSTAN ORBIT WINCHES

RONSTAN



distribué par **bucher walt**

FWAG seit 1999

TEL. 041 825 65 55 WWW.FWAG.CH



DUFOUR

DUFOUR 32 – 61
FRANZÖSISCHE ELEGANZ
UND SEGELSPASS

*ÉLÉGANCE FRANÇAISE ET
PLAISIR DE NAVIGUER*



A-Yachts

THE **NEW GENERATION**
OF DAYSAILERS



POINTER

POINTER 22, 25 & 30
KOMFORTABEL UND
ELEGANT

*CONFORTABLES ET
ÉLÉGANTS*



BENTE Yachts

GRÖßER • SCHNELLER •
WOHLNLICHER • SICHER

GRAND • RAPIDE •
CONFORTABLE • SÛR



Arcona
yachts

ARCONA
345 BIS 50
SPEED UND QUALITÄT
OHNE KOMPROMISSE!

ARCONA
345 À 50
VITESSE ET QUALITÉ
SANS COMPROMIS!

YOUR PARTNER FOR ARCONA YACHTS IN SWITZERLAND & OFFSHORE

VERKAUF | CHARTER | SERVICE | REPARATUREN | WINTERLAGER | LIEGEPLÄTZE
VENTE | CHARTER | SERVICE | RÉPARATIONS | HIVERNAGE | PLACES D'AMARRAGE

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

Schliessung des RYA Training Centers

6

Fermeture du RYA Training Center

9

SAFETY FIRST

Safety First: Nein sagen können

12

Safety First: Savoir dire non

15

RG UND IG / GR ET GI

18

Übersicht Kursangebot / Aperçu de l'offre de cours GR/GI

20

EVENTS / CALENDRIER DES ÉVÉNEMENTS

24

AUS DER REDAKTION / DE LA RÉDACTION

Vom Ijsselmeer in die Ostsee

28

De l'Ijsselmeer à la mer Baltique

30

Ausbildungsstörn der RG Bern

32

Croisière de formation du GR Bern

34

FREIWACHE / AU QUART

36

BÖRSE / BOURSE

36

IN EIGENER SACHE / DE NOS RANGS

Neumitglieder, Todesfälle / Demandes d'admission, décès

38



Viel Wind in der Bretagne

Foto: Adrian Michel

REDAKTIONSSCHLUSS – 2024 – DÉLAIS RÉDACTIONNELS

Nummer

Redaktionsschluss

Erscheinungsdatum

Numéro

Délai rédactionnel

Date de parution

September / Oktober

08.08.2024

06.09.2024

November / Dezember

03.10.2024

01.11.2024

Auf ein Wort

LIEBE CCS-MITGLIEDER

Im September 2021 startete ich ambitioniert in meine Ära als Generalsekretär des CCS. Mein Vorgänger Marc Rösch begleitete mich dabei durch die ersten 16 Monate, und nach 14 Monaten durfte ich mit Daniel Rossier den Commodore verabschieden und mit Christoph Mylaeus einen neuen Commodore beim Start seiner Amtsperiode begleiten. Nebst solchen personellen Wechseln wurde auch sonst viel Change Management betrieben: Legendäre Aufräumaktionen im Generalsekretariat, Digitalisierung, Streichung und Veränderung von Prozessen, Weiterentwicklung der Business Suite, Verfassung von neuen Reglementen – es gab einiges zu tun in meiner Ära. Mir ist bewusst, dass auch ich es nicht geschafft habe, alle glücklich zu machen und dass längst nicht alle getroffenen Massnahmen auf Gegenliebe stiessen. Mein Ziel in der Verbandsarbeit ist immer dasselbe: klare und nachvollziehbare Prozesse schaffen, die nicht an Einzelpersonen gebunden und leicht für Folgegenerationen anwendbar sind.

Ob mir das gelungen ist, wird mir dann sicher bald mal bei einem informellen Treffen meine Kollegin Sascha Kipfer erzählen dürfen. Es macht mich ungemein stolz, dass das Führungsteam entschieden hat, sie zu befördern und ihr die Chance gibt, ihre Ideen in den CCS eine Stufe höher direkt einzubringen. Ich wünsche ihr und dem Führungsteam ein gutes Händchen für eine erfolgreiche Zukunft des Clubs.

Besonders dankbar bin ich auch den beiden weiteren Kolleginnen auf dem Generalsekretariat. Alexia Bolomey und Mirjam Hirschi haben in den knapp drei Jahren die Veränderungen mitgetragen und mitgeprägt und mich dabei mit ihrer stets positiven Art gestützt. Nun, da der letzte Hahn im Korb das Generalsekretariat des CCS verlässt, können sich alle CCS-Stakeholder auf geballte Frauenpower auf dem Generalsekretariat freuen. Mein Dank gilt auf diesem Weg natürlich auch dem Führungsteam, insbesondere dem aktiven Commodore Christoph Mylaeus, dessen unheimlich breit abgestütztes Fachwissen in unserer engen Zusammenarbeit mich immer wieder äusserst beeindruckt hat. Auf diesem

Weg gehen auch nochmals herzliche Grüsse und ein grosser Dank an Daniel Rossier, der mich eingeführt und unterstützt hat und so die Basis für mein Wirken schaffte.

Während im CCS die meisten Zeilen dieser Art mit einem «Handbreit Wasser unter dem Kiel» enden, werden Abschiedsworte in Fussballkreisen meist mit einem Schlachtruf beendet. Ich habe nie einen Hehl um meine sportliche Herkunft gemacht. In dem Sinne verabschiede ich mich mit einem lauten

HOPP CCS!

CHERS MEMBRES DU CCS,

En septembre 2021, j'ai entamé avec ambition mon mandat de secrétaire général du CCS. Mon prédécesseur, Marc Rösch, m'a accompagné pendant les 16 premiers mois et, 14 mois plus tard, j'ai pris congé du commodore Daniel Rossier et accompagné un nouveau commodore, Christoph Mylaeus, pour le début de son mandat. Outre ces changements de personnel, la gestion du changement a également pris beaucoup de place: les légendaires campagnes de nettoyage au secrétariat général, la numérisation, la suppression et la modification des processus, la poursuite du développement de la Business Suite, l'élaboration de nouveaux règlements – il y a eu fort à faire pendant mon mandat. Je suis conscient que je n'ai pas réussi à satisfaire tout le monde et que toutes les mesures que j'ai prises n'ont pas été accueillies favorablement. Mon objectif dans le travail associatif est toujours le même: créer des processus clairs et compréhensibles, qui ne dépendent pas des individus et qui peuvent être facilement appliqués par les générations suivantes.

Ma collègue Sascha Kipfer pourra sans doute bientôt me dire lors d'une réunion informelle si j'y suis parvenu. Je suis extrêmement fier que le groupe directeur ait décidé de la promouvoir et de lui donner l'occasion d'apporter directement ses idées au CCS à un niveau supérieur. Je lui



souhaite, ainsi qu'au groupe directeur, bonne chance et un avenir prospère pour le club.

Je suis aussi particulièrement reconnaissant envers mes deux autres collègues du secrétariat général. Alexia Bolomey et Mirjam Hirschi ont accompagné et façonné les changements pendant près de trois ans et m'ont soutenu avec leur attitude toujours positive. Maintenant que le dernier homme quitte le secrétariat général du CCS, toutes les parties prenantes du CCS peuvent se réjouir de voir les femmes en force au sein du secrétariat général. Bien entendu, je tiens également à remercier le groupe directeur, en particulier le commodore Christoph Mylaeus, dont l'expertise incroyablement vaste m'a toujours énormément impressionné dans le cadre de notre étroite collaboration. J'aimerais également profiter de l'occasion pour réitérer mes plus sincères salutations et mes remerciements à Daniel Rossier, qui m'a introduit et soutenu, jetant ainsi les bases de mon travail.

Alors que la plupart des messages de ce type au CCS se terminent par souhaiter d'avoir «toujours suffisamment d'eau sous la quille», les mots d'adieu dans le milieu du football se terminent généralement par un cri de guerre. Je n'ai jamais caché mes origines sportives et, dans cet esprit, je vous dis au revoir avec un tonitruant:

ALLEZ LE CCS!

Mit herzlichen Grüssen
Cordiales salutations

Sandro Reinhard

LIEBE MITGLIEDER

Im Jahr 2017 begann ich beim CCS und war im Mitgliederwesen, im Clubshop und im IT-Projekt tätig. Mit der Zeit übernahm ich immer mehr Aufgaben und lernte viel über das für mich damals neue Thema Hochseesegeln. Durch Einblicke in verschiedene Ressorts und gelegentliche Unterstützung meiner Teamkolleginnen gewann ich einen umfassenden Überblick in alle Bereiche des CCS. So eignete ich mir im Laufe der Zeit ein breites Wissen an, das es mir ermöglichte, Mitglieder, Skipperinnen und Skipper sowie andere Funktionsträger bei ihren Anliegen zu unterstützen. Im Jahr 2020 wurde mein Aufgabenbereich um den Törnbetrieb erweitert, bei dem ich als Schnittstelle zu allen Funktionsträgern agierte. Diese Rolle ermöglichte es mir, Verantwortung zu übernehmen und kreative Lösungen zu entwickeln, was mir viele Erfolgsmomente bescherte. Mit zunehmender Vertrautheit hinterfragte ich bestehende Prozesse und erarbeitete Verbesserungsvorschläge. Dank der Unterstützung von Sandro Reinhard konnten wir zahlreiche Optimierungen in Prozessen und Software umsetzen, was unsere Effizienz steigerte. Das Vertrauen in meine Fähigkeiten ermöglichte mir, mich weiterzuentwickeln und verantwortungsvolle Aufgaben wie die Erstellung der neuen CCS-Website zu übernehmen. Für diese lehrreiche und intensive Zeit möchte ich mich bei Sandro bedanken.

Als er sich entschied, den CCS zu verlassen, fühlte ich mich bereit für eine neue Herausforderung und bewarb mich auf die Position der Generalsekretärin. Es war mir eine grosse Freude, im Februar 2024 vom FT und ZV zur neuen Generalsekretärin des CCS gewählt worden zu sein.

Bevor ich mich aber zu 100 Prozent in die neue Aufgabe hineinstürzen konnte, stand mir noch eine bereits seit langem geplante USA-Reise an, die ich Mitte März angetreten habe. In dieser Zeit hat Sandro Reinhard tatkräftig meine Stellvertretung übernommen und gemeinsam mit den Teamkolleginnen eine intensive Phase gemeistert – herzlichen Dank für euren Einsatz! Nach Wochen voller wertvoller Erfahrungen und Erlebnissen bin

ich mit neuer Energie zurückgekehrt und freue mich auf die bevorstehenden Aufgaben und den Kontakt mit euch!

Es freut mich zudem, Nadja Müller und Ramona Zbinden im Team des CCS-Generalsekretariats zu begrüßen. Nadja ist zuständig für die Finanzen, während Ramona mein bisheriges Tätigkeitsgebiet im Bereich Törns, Mitglieder und Skipper übernimmt.

CHERS MEMBRES,

J'ai rejoint le CCS en 2017, où j'ai travaillé dans le domaine des relations avec les membres, dans le shop du club et dans le projet informatique. Au fil du temps, j'ai assumé de plus en plus de tâches et j'ai beaucoup appris sur le thème de la navigation en haute mer, qui était alors nouveau pour moi. En acquérant des connaissances dans différents départements et en apportant occasionnellement mon soutien à mes collègues de l'équipe, j'ai acquis une vision d'ensemble de tous les domaines du CCS. J'ai ainsi engrangé au fil du temps un large éventail de connaissances qui m'ont permis d'aider les membres, les skippers et les autres responsables dans leurs démarches.

En 2020, mon domaine de responsabilités s'est étendu à l'exploitation des croisières, où j'ai œuvré en tant qu'interface avec tous les responsables. Ce rôle m'a permis de prendre des responsabilités et de développer des solutions créatives, ce qui m'a valu de nombreux succès. Au fur et à mesure que je me familiarisais avec le fonctionnement du club, j'ai remis en question les processus existants et élaboré des propositions d'amélioration. Grâce au soutien de Sandro Reinhard, nous avons pu mettre en œuvre de nombreuses optimisations dans les processus et les logiciels, ce qui a permis d'accroître notre efficacité. La confiance en mes compétences m'a permis de progresser et d'assumer des tâches à responsabilités telles que la création du nouveau site internet du CCS. Je tiens à remercier Sandro pour cette période enrichissante et intensive.

Lorsqu'il a décidé de quitter le CCS, je me suis sentie prête à relever un nouveau défi et j'ai



posé ma candidature au poste de secrétaire générale du CCS. C'est avec un grand plaisir que j'ai alors été élue à cette fonction par le groupe directeur et le comité central en février 2024. Mais avant de pouvoir m'investir à 100 pour cent dans mes nouvelles tâches, j'avais encore un voyage aux États-Unis prévu de longue date, que j'ai entrepris à la mi-mars. Pendant cette période, Sandro Reinhard a assuré l'intérim avec dynamisme et a surmonté une phase intensive avec mes collègues de l'équipe. Un grand merci pour votre engagement! Après des semaines riches en expériences et en aventures, je suis revenue avec une énergie renouvelée et je me réjouis de relever les défis à venir et de renouer le contact avec vous!

Je suis également ravie d'accueillir Nadja Müller et Ramona Zbinden au sein de l'équipe du secrétariat général du CCS. Nadja est responsable des finances, tandis que Ramona reprend mon ancien domaine d'activité dans les secteurs des croisières, des membres et des skippers.

Mit herzlichen Grüssen
Cordiales salutations

Sascha Kipfer
Generalsekretärin CCS
Secrétaire générale du CCS

Lehrreiche Zeit / Riche en enseignements

Schliessung des RYA Training Centers des Cruising Club der Schweiz / Fermeture du RYA Training Center du Cruising Club de Suisse



Nach über 10 Jahren aktivem Betrieb und über 40 durchgeführten praktischen Kursen wird der Cruising Club der Schweiz den Betrieb eines eigenen RYA Training Centers ab 2025 einstellen. Dieser Entscheid kam im Verlauf der vergangenen zwei Jahre nach vielen Gesprächen in der Führung des Training Centers, dem Führungsteam und den RYA-Instruktoren zu Stande.

Fürs CRUISING haben Simon Mühlemann, Principal des Training Centers und Patrick Weibel, Chief Instructor des Training Centers, sowie Christoph Mylaeus, Commodore des CCS, über diesen Entscheid und die Konsequenzen für den CCS und seine Mitglieder gesprochen.

WANN UND WIE IST DAS TRAINING CENTER (TC) ENTSTANDEN?

Simon: Das RYA TC wurde im Jahr 2013 unter dem damaligen Commodore Peter Amacher ins Leben gerufen. Damals wurde eine Gruppe von ambitionierten Skippern zusammengestellt, deren Mitglieder mit viel Aufwand in einem Sonderprogramm die RYA-Qualifikationen erworben hatten. Schon damals hat sich abgezeichnet, dass dies nicht ganz so einfach ist, denn nur die Hälfte der angetretenen Skipper haben den Status «RYA Yachtmaster Instructor» erreicht. Wir sind aber mit viel Elan gestartet und haben viel Zeit investiert, um CCS-Mitglieder entsprechend auszubilden.

WESHALB WOLLTE DER CCS ÜBERHAUPT EIN RYA TRAINING CENTER AUFBAUEN?

Paddy: Es ist einfacher, die nautische Qualität zu verbessern, wenn man mit Inputs von aussen arbeiten kann. Die RYA hat über viele Jahrzehnte einen sehr guten Job gemacht. Die Ausbildung wurde über all die Jahre von sehr kompetenten Seefahrern aus ihrer Erfahrung weiterentwickelt. Unterdessen hat die RYA-Ausbildung weltweit einen erstklassigen Ruf. Das basiert vor allem auf dem ausgeprägten Praxisbezug und dem sehr gut strukturierten Syllabus (Lehrplan) sowie den hervorragenden Lehrmitteln.

WAS HAT DAS TRAINING CENTER BEWIRKT?

Paddy: Wir haben im Club sehr wertvolle Diskussionen angeregt. Die positiven Feedbacks der Kursteilnehmer haben gezeigt, dass wir auf dem richtigen Weg waren und mit der Ausbildung zahlreiche positive Impulse geben konnten. Dies brachte auch einzelnen Regionalgruppen einen Nutzen, die dank dem Training Center «RYA First Aid» und RYA Astro Navigationskurse anbieten konnten. Am Rande profitierten wir auch für unsere Radar-ausbildung von der RYA. Schliesslich absolvierten in der Zeit des Training Centers einige unserer Skipper freiwillig eine RYA-Ausbildung oder erwarben sogar die Atteste bis zum RYA Cruising Instructor. Dies hat die Qualität der CCS-Törns gesteigert.

WAR DAS INTERESSE AN DER RYA-AUSBILDUNG IM CLUB VORHANDEN?

Simon: Wir spüren deutlich, dass das Interesse da ist. Vor allem bei neuen Mitgliedern und Mitglieder der jüngeren Generationen. Erstaunlicherweise spürten wir unter den jüngeren Mitgliedern auch Interesse aus der Westschweiz, von wo wir häufig Widerstand erfahren hatten.

KOMMT DIE SCHLIESSUNG ÜBERRASCHEND?

Paddy: Nein. Es hat sich schon länger abgezeichnet. Damit das RYA TC im CCS längerfristig Bestand hätte, müssten zwei Kriterien erfüllt sein. Erstens: Es muss gelingen, eine genügende Anzahl von gut ausgebildeten Skippern und CCS-Instruktoren auf den Stand eines RYA-Instructors zu bringen. Obwohl der CCS ein grosser Club ist, war es deutlich schwieriger als gedacht, genügend qualifizierte Leute zu finden, die sich zum RYA-Instructor ausbilden wollen. Zweitens: Unserer Meinung nach hätte die RYA-Ausbildung in die CCS-Skipperausbildung integriert werden sollen. Es macht keinen Sinn, das RYA TC längerfristig als kleinen Satelliten im CCS zu betreiben. Wir sind der Meinung, dass das für die Ausbildung unseres Nachwuchses eine sehr grosse Chance gewesen wäre. Beides ist trotz eines sehr grossen Aufwandes nicht gelungen.

Simon: Der Umstand, dass die Corona-Pandemie die Ausbildung von weiteren Instruktor:innen zerschnitt, hat den Entscheid beschleunigt. Die RYA-Ausbildung bildet die Schnittstelle zu professionellen Tätigkeiten auf See. Daher gelten gewisse regulatorischen Vorgaben auch für

RYA-Instruktor:innen. Zertifikate laufen ab und müssen erneuert werden. Wir hätten mit grossem Aufwand eine ganze Gruppe von zukünftigen Instruktor:innen nochmals durch mehrere Kurse begleiten müssen. Ebenso muss die Organisation des Training Centers und das Schiff einer jährlichen Inspektion standhalten, was zeitlich und organisatorisch anspruchsvoll ist. Der Aufwand war insgesamt zu gross. In wenigen Jahren wären wir auch ohne Pandemie wieder gleich weit gewesen. Wir sind leider etwas weit entfernt vom Meer, um solche Ausbildungen mit wenig Aufwand an einem Wochenende zu erledigen. Wenn wir die Ausbildung besser in den Clubbetrieb hätten integrieren können, wäre dies zu rechtfertigen gewesen.

IST DIE SCHLIESSUNG DEFINITIV?

Simon: Ja. Es gibt in absehbarer Zeit keinen Weg zurück.

WELCHE ÜBERLEGUNG HAT DEN AUSSCHLAG ZUR SCHLIESSUNG GEGEBEN?

Simon: Es fehlt die Perspektive. Der Widerstand im Club war gross. Das Führungsteam wollte die RYA-Ausbildung nicht in die Skipperausbildung des CCS integrieren. Nur zum Spass wollen wir das TC nicht betreiben. Wir haben schon vor zehn Jahren gesagt, dass es nur Sinn macht, wenn der Club nachhaltig vom RYA Training Center profitieren kann. Das ist auch nach zehn Jahren nicht gelungen. Daher war





es an der Zeit, die nötigen Entscheidungen zu treffen – auch wenn diese auf den ersten Blick unverständlich und unpopulär sind.

Paddy: Uns beide schmerzt die Entscheidung sehr, denn wir beide und alle RYA-Instruktoren haben ausserordentlich viel Zeit in dieses Projekt investiert. Trotzdem ist die Entscheidung richtig, weil bei diesem enormen Aufwand der Nutzen für den CCS viel zu gering ist. Simon hat das vorher ausgiebig und richtig erläutert.

WIE GEHT ES FÜR DEN CCS NACH DER SCHLISSUNG WEITER?

Paddy: Alle Kurse in diesem Jahr werden wie ausgeschrieben stattfinden. Ab 2025 wird es kein RYA-Ausbildungsangebot in unserem Club mehr geben. Die RYA First Aid-Kurse, die wir mit grossem Erfolg nach dem Franchising-

Modell über die RGs angeboten haben, wird es in dieser Form nicht mehr geben.

WIE BEURTEILT DAS FÜHRUNGSTEAM DES CCS DIE SCHLISSUNG DES RYA TRAINING CENTERS?

Christoph: Das Führungsteam bedauert diese Entwicklung, wir haben aber auch Verständnis für den Entscheid. Die RYA stellt hohe Anforderungen an ihre Instruktoren, und diese lassen sich im Kontext eines ehrenamtlich betriebenen Clubs nur schwer umsetzen. Unsere RYA-Instruktoren haben wichtige Impulse für unsere eigene Skipper-Ausbildung gegeben, auf die wir nicht verzichten wollen. Wir freuen uns über jedes Mitglied des CCS, das sich auf den Ausbildungsgang der RYA begibt, auch wenn wir kein eigenes Training Center mehr

führen. Wir wollen solche Initiativen weiterhin unterstützen, beispielsweise durch die Zusammenarbeit mit geeigneten professionellen Anbietern vor Ort. Das Führungsteam hat daher die Einsetzung einer Arbeitsgruppe beschlossen, welche Vorschläge ausarbeiten soll, wie CCS-Mitglieder, die eine RYA-Ausbildung anstreben, in Zukunft unterstützt werden können. Für uns ist klar, dass der CCS weiterhin Ausbildungstörns im Solent auf einem Schiff anbieten wird, das den RYA-Standards entspricht.

WIE KANN DER CCS DIE SCHLISSUNG DES TC KOMPENSIEREN?

Simon: Ich sehe im Moment keine Möglichkeit für eine Kompensation. Aus eigener Kraft ist es kaum möglich, so ein ausgereiftes Ausbildungssystem wie das des RYA aufzubauen. Ein alternatives System ist zurzeit am Horizont nicht in Sicht.

WAS RATET IHR DEN CLUBMITGLIEDERN, DIE AN EINER RYA-AUSBILDUNG INTERESSIERT SIND?

Simon: Zum Glück gibt es zahlreiche Training Center in England und andernorts. Die Website www.rya.org.uk informiert darüber und auch über die Ausbildungen sehr gut.

Paddy: Ich freue mich weiterhin über alle Clubmitglieder, die sich für RYA-Ausbildungen interessieren oder diese gar absolvieren. Die RYA ist und bleibt aus meiner Sicht noch lange die beste praktische Ausbildung für den Yachtsport zur See.

MÖCHTET IHR NOCH ETWAS ERGÄNZEN?

Paddy: Trotz allem wurden wir persönlich und das Training Center von der Clubführung in den vergangenen zehn Jahren stark unterstützt. Unsere Instruktoren durften nautisch und dank der hochwertigen RYA-Ausbildung viel Neues kennenlernen und auch wir uns selbst nautisch massiv weiterentwickeln. Dafür danken wir dem Cruising Club und dem Führungsteam herzlich.

Christoph: Ihr beide habt zusammen mit dem ganzen Team des RYA Training Centers in den vergangenen Jahren grossartige Arbeit geleistet. Ich danke euch namens des Zentralvorstands und des ganzen Clubs für euer langjähriges Engagement. Und wir würden uns freuen, weiterhin euer Fachwissen und eure Erfahrung in der Ausbildung unserer zukünftigen Skipperinnen und Skipper nutzen zu können.



Après plus de 10 ans d'activité et plus de 40 cours pratiques organisés, le Cruising Club de Suisse cessera l'exploitation de son RYA Training Center à partir de 2025. Cette décision a été prise au cours des deux dernières années après de nombreuses discussions entre la direction du Training Center, le groupe directeur et les instructeurs RYA.

Le CRUISING s'est entretenu avec Simon Mühlemann, actuel Principal du Training Center, et Patrick Weibel, Chief Instructor du Training Center, ainsi qu'avec Christoph Mylaeus, commodore du CCS, au sujet de cette décision et de ses conséquences pour le CCS et ses membres.

QUAND ET COMMENT LE TRAINING CENTER (TC) A-T-IL VU LE JOUR?

Simon: Le RYA TC a été lancé en 2013 sous l'égide du commodore de l'époque, Peter

Amacher. Un groupe de skippers ambitieux a été constitué, dont les membres ont obtenu les qualifications RYA dans le cadre d'un programme spécial qui a demandé beaucoup d'efforts. Déjà à l'époque, il s'est avéré que cela n'était pas si simple, car seule la moitié des skippers en lice ont obtenu le statut de RYA Yachtmaster Instructor. Nous avons cependant lancé ce projet avec beaucoup d'entrain et avons investi beaucoup de temps dans la formation des membres du CCS.

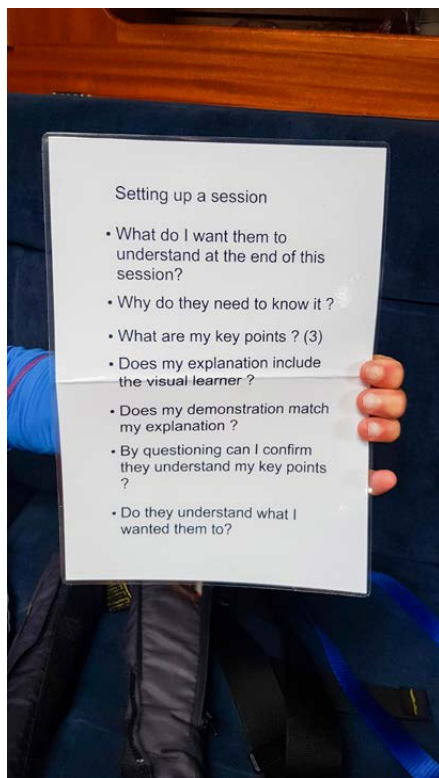
POURQUOI LE CCS A-T-IL VOULU METTRE EN PLACE UN RYA TRAINING CENTER?

Paddy: Il est plus facile d'améliorer la qualité nautique lorsque l'on peut travailler avec une contribution externe. La RYA fait un excellent travail depuis des dizaines d'années.

La formation a été développée au fil des ans par des marins très compétents sur la base de leur expérience. La formation RYA jouit aujourd'hui d'une excellente réputation dans le monde entier, notamment en raison de sa forte orientation pratique et de son programme très bien structuré ainsi que de son excellent matériel pédagogique.

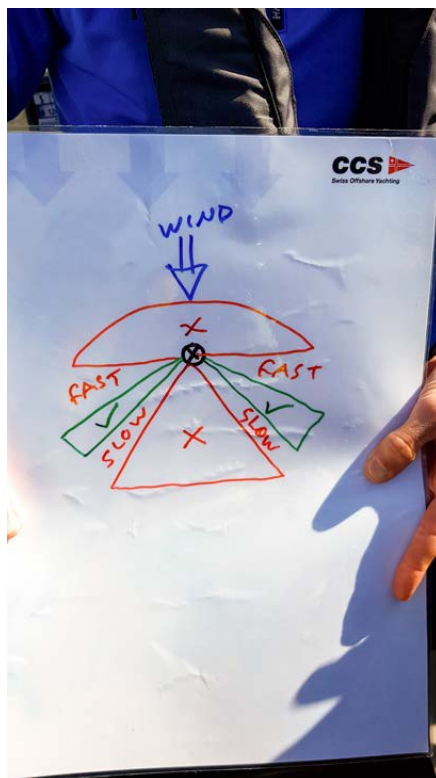
QUEL A ÉTÉ L'IMPACT DU TRAINING CENTER?

Paddy: Nous avons suscité des discussions très intéressantes au sein du club. Les retours positifs des participants au cours ont montré que nous étions sur la bonne voie et que la formation nous a permis de donner de nombreuses impulsions positives. Cela a également profité aux groupes régionaux individuels qui, grâce au Training Center, ont été en mesure



Setting up a session

- What do I want them to understand at the end of this session?
- Why do they need to know it?
- What are my key points? (3)
- Does my explanation include the visual learner?
- Does my demonstration match my explanation?
- By questioning can I confirm they understand my key points?
- Do they understand what I wanted them to?



d'offrir les cours RYA First Aid et RYA Astro Navigation. Nous avons également profité de la RYA pour notre formation radar. Enfin, durant l'activité du Training Center, certains de nos skippers ont volontairement suivi une formation RYA ou ont même obtenu des certificats jusqu'au niveau de RYA Cruising Instructor. Cela a amélioré la qualité des croisières du CCS.

LA FORMATION RYA A-T-ELLE SUSCITÉ DE L'INTÉRÊT AU SEIN DU CLUB?

Simon: Nous sentons clairement qu'il y a un intérêt, notamment parmi les nouveaux membres ou les membres des jeunes générations. De manière un peu surprenante, nous avons également constaté parmi les jeunes membres un intérêt venant de Suisse romande, là où nous avons souvent rencontré une certaine résistance.

LA FERMETURE DU CENTRE CONSTITUE-T-ELLE UNE SURPRISE?

Paddy: Non. Elle se profilait depuis un certain temps déjà. Pour assurer la pérennité du RYA TC au CCS, deux critères devaient être remplis. Premièrement, il faut réussir à mener un nombre suffisant de skippers et d'instructeurs CCS bien formés au niveau de RYA Instructor. Bien que le CCS soit un grand club, il a été

beaucoup plus difficile que prévu de trouver suffisamment de personnes qualifiées qui souhaitent suivre une formation de RYA Instructor.

Deuxièmement, nous pensons que la formation RYA aurait dû être intégrée dans la formation de skipper du CCS. Exploiter le RYA TC à long terme comme un petit satellite au sein du CCS n'est pas judicieux. Nous pensons que cela aurait été une excellente opportunité pour la formation de notre relève. Mais malgré les efforts considérables déployés, aucun de ces deux objectifs n'a été atteint.

Simon: Le fait que la pandémie du coronavirus ait perturbé la formation de nouveaux instructeurs a accéléré la décision. La formation RYA faisant office d'interface avec les activités professionnelles en mer, certaines exigences réglementaires s'appliquent également aux instructeurs RYA. Les certificats expirent et doivent être renouvelés. Nous aurions donc dû consacrer beaucoup d'efforts pour refaire suivre plusieurs cours à tout un groupe de futurs instructeurs. L'organisation du Training Center et le bateau doivent également faire l'objet d'une inspection annuelle, ce qui s'avère exigeant en termes de temps et d'organisation. L'effort était globalement trop grand. Nous en serions arrivés au même point dans quelques années, même sans la pandémie. Nous sommes

malheureusement un peu trop éloignés de la mer pour pouvoir organiser facilement de telles formations sur un week-end. Si nous avions pu mieux intégrer la formation dans les activités du club, cela aurait pu être justifié.

LA FERMETURE EST-ELLE DÉFINITIVE?

Simon: Oui. Il n'y a pas de retour en arrière possible dans un avenir proche.

QUEL A ÉTÉ LE RAISONNEMENT DERRIÈRE LA FERMETURE?

Simon: Il y a un manque de perspective. La résistance au sein du club était grande. Le groupe directeur ne voulait pas intégrer la formation RYA dans la formation de skipper du CCS. Et nous ne voulions pas exploiter le Training Center juste pour le plaisir. Nous disions déjà il y a dix ans que cela ne valait la peine que si le club pouvait bénéficier durablement du RYA Training Center. Ce qui n'est toujours pas le cas, dix ans plus tard. Il était donc temps de prendre les décisions qui s'imposaient, même si elles sont incompréhensibles et impopulaires à première vue.

Paddy: Cette décision nous fait beaucoup de peine à tous les deux, car nous – et tous les instructeurs RYA – avons investi énormément de temps dans ce projet. La décision est cependant la bonne, car les bénéfices pour le CCS sont bien trop faibles par rapport à l'énorme effort fourni. Simon l'a expliqué en détail et correctement avant.

QUELLES SONT LES PROCHAINES ÉTAPES POUR LE CCS APRÈS LA FERMETURE?

Paddy: Tous les cours de cette année se dérouleront comme prévu. À partir de 2025, il n'y aura plus d'offre de formation RYA dans notre club. Les cours RYA First Aid, que nous avons proposés avec beaucoup de succès par l'intermédiaire des GR selon le modèle de franchise, n'existeront plus sous cette forme.

COMMENT LE GROUPE DIRECTEUR DU CCS JUGE-T-IL LA FERMETURE DU RYA TRAINING CENTER?

Christoph: Le groupe directeur regrette cette évolution, mais nous comprenons dans le même temps la décision. La RYA impose des exigences élevées à ses instructeurs, et celles-ci sont difficiles à mettre en œuvre dans le contexte d'un club qui fonctionne sur la base du bénévolat. Nos instructeurs RYA ont apporté des contribu-

tions importantes à notre propre formation de skipper, auxquelles nous ne voulons pas renoncer. Nous nous réjouissons de chaque membre du CCS qui entreprend la formation RYA, même si nous ne gérons plus notre propre Training Center. Nous voulons continuer à soutenir de telles initiatives, par exemple en collaborant avec des prestataires professionnels appropriés sur place. Le groupe directeur a donc décidé de mettre en place un groupe de travail chargé d'élaborer des propositions sur la manière de soutenir à l'avenir les membres du CCS qui souhaitent suivre une formation RYA. Il est clair pour nous que le CCS continuera à proposer des croisières de formation dans le Solent sur un bateau qui répond aux normes de la RYA.

COMMENT LE CCS PEUT-IL COMPENSER LA FERMETURE DU TC?

Simon: Je ne vois aucun moyen de la compenser à l'heure actuelle. Il n'est guère possible de

mettre en place par ses propres moyens un système de formation aussi sophistiqué que celui de la RYA. Il n'y a actuellement aucun autre système tel que celui de la RYA à l'horizon.

QUELS CONSEILS DONNERIEZ-VOUS AUX MEMBRES DU CLUB INTÉRESSÉS PAR UNE FORMATION RYA?

Simon: Il existe heureusement de nombreux Training Center en Angleterre et ailleurs. Le site internet www.rya.org.uk fournit de très bonnes informations sur ces centres et les formations.

Paddy: Je me réjouis encore et toujours d'accueillir tous les membres du club qui sont intéressés par les formations RYA ou qui sont en train de les suivre. À mon avis, la RYA est et restera encore longtemps la meilleure formation pratique pour le yachting en mer.

AIMERIEZ-VOUS ENCORE AJOUTER QUELQUE CHOSE?

Paddy: Malgré tout, le Training Center et nous-mêmes avons reçu un grand soutien de la part de la direction du club au cours des dix dernières années. Nos instructeurs ont pu acquérir beaucoup de nouvelles connaissances sur le plan nautique et, grâce à la formation de qualité de la RYA, nous avons nous-mêmes pu nous améliorer considérablement. Nous tenons à remercier le Cruising Club et le groupe directeur pour cela.

Christoph: Avec toute l'équipe du RYA Training Center, vous avez tous deux accompli un excellent travail au cours des dernières années. Au nom du comité central et de tout le club, je tiens à vous remercier pour vos nombreuses années d'engagement, et nous serions ravis de pouvoir continuer à faire appel à votre expertise et à votre expérience pour la formation de nos futurs skippers.



**Partir l'esprit
tranquille.**

L'assurance idéale
dans tous les cas.

MURETTE 
Assurances de bateau CCS

+41 (0)31 357 40 40 | info@murette.com
www.murette.com

Nein sagen können



SKIPPER UND SKIPPERINNEN MÜSSEN ZU IHREN ENTSCHEIDUNGEN STEHEN



Zwei tragische Ereignisse haben kürzlich die öffentliche Diskussion in der Westschweiz geprägt. Gemeinsam ist ihnen, dass sie Folge eines Wetterphänomens waren, das nicht richtig eingeschätzt worden war.

Der erste Unfall kostete einer kleinen Gruppe von Skifahrern, die für die Patrouille des Glaciers trainierten, das Leben. Der zweite Unfall hätte beinahe zum Verlust der

Simplon geführt, einem symbolträchtigen Schiff der Belle-Epoque-Flotte auf dem Genfersee.

Ohne den laufenden Untersuchungen vorgreifen zu wollen, hätten beide Unfälle wahrscheinlich vermieden werden können. Dies, wenn man im ersten Fall darauf verzichtet hätte, unter den angekündigten Bedingungen einen als gefährlich geltenden Berg anzupeilen und wenn

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

man es im zweiten Fall unterlassen hätte, bei einem Schiff Tests mit den Motoren anzusetzen, wenn starke Windböen angesagt waren.

Die Skifahrer waren trainierte Personen, welche die Gegend kannten. Die Verantwortlichen der CGN und das Schiffspersonal sind Profis, die wissen, wie gefährlich der Genfersee bei extremen Wetterbedingungen werden kann. Was waren also die Gründe, die sie zu ihrer fatalen Entscheidung veranlasst haben? Und: Welche Lehren können wir als Segler oder Skipper aus diesen Unfällen ziehen?

Denn: Auch während eines Törns müssen wir uns ab und zu aufgrund von ungünstigen Wetterbedingungen oder technischen Problemen entscheiden, im Hafen zu bleiben, manchmal auch gegen den Willen der Crew. In diesen Fällen ist es absolut notwendig, NEIN zu sagen und ein vorher festgelegtes Programm in Frage zu stellen. Die Entscheidung kann manchmal schwer zu treffen sein, da wir zwischen Pro und Contra hin- und hergerissen sind. Manchmal treffen wir auch eine schlechte Entscheidung, die wir danach bereuen und die unter dem Druck persönlicher oder externer Faktoren (Crew?) gefallen ist. Wenn dies zutrifft: Welches sind die Gründe, die unsere Entscheidung beeinflusst haben?

Die Gefahren, die auf einem Schiff auftreten können, sind bekannt. Dies ermöglicht die Entwicklung von Strategien zu deren Erkennung und Vermeidung, die in den Segelkursen vermittelt werden. Die Fähigkeit, mit gefährlichen Situationen umzugehen, wird umso besser, je regelmässiger die Crew trainiert. Das SAFETY BOOKLET des CCS ist ein gutes Arbeitsmittel, mit dem man auf See den Umgang mit typischen Notfällen üben kann.

STRUKTURIERTE ENTSCHEIDUNGSFINDUNG

Der Prozess der Entscheidungsfindung folgt grundlegenden Prinzipien, die praktisch in jedem Tätigkeitsbereich zu finden sind; sie gelten daher auch beim Führen unserer Schiffe.

Wenn eine Gefahr droht und deren potenzielle Auswirkungen richtig eingeschätzt wurden, müssen ein Aktionsplan und gegebenenfalls Alternativen entwickelt werden. Dieses Vorgehen wird umso effektiver sein, je besser es mit dem Skipper 2 und der Crew besprochen wird. Im Idealfall wird die Diskussion dazu führen, dass die Vor- und Nachteile der verschiedenen Optionen in Ruhe abgewogen werden. Anschliessend muss die Skipperin oder der Skipper eine rationale Entscheidung treffen. Nach der Umsetzung wird die getroffene Entscheidung sorgfältig überwacht, und eventuelle Korrekturen werden rechtzeitig vorgenommen. So viel zur Theorie.

Das wahre Leben lehrt uns, dass diese Idealvorstellung leider nicht immer der Realität entspricht. Wie die beiden erwähnten gefährlichen Ereignisse zeigen, werden wir immer wieder Zeugen von Unfällen, bei denen die erste Frage lautet: «Wie konnten sie nur?»

Es ist somit klar, dass die Logik nicht immer gewinnt und dass andere Faktoren, wie z. B. Druck von aussen oder kognitive Verzerrungen, die Entscheidungsfindung bei einer bekannten und identifizierten Gefahr beeinträchtigen können.

Äussere Belastungen, die vom Boot (Zustand, Leistung), der Umwelt (Wetter, Wasserfläche), der Crew (Fähigkeiten, Solidarität, körperliche Verfassung) und CCS-Sachzwängen (Etappen, Entfernung und Zeitlimit) ausgehen, kommen einzeln zum Ausdruck oder können sich summieren, was die Situation umso komplizierter macht.

Der innere Druck ist mit dem Skipper verbunden. Er wird von seiner nautischen Erfahrung (Rolle der «Lernphase»), seinem psychologischen Profil und den kognitiven Verzerrungen, die er hat, bestimmt. Letztere sind durch die Tendenz gekennzeichnet, systematisch in einer bestimmten Weise zu denken, die das Urteilsvermögen beeinflussen und eine optimale Entscheidungsfindung stören kann.

Die Liste der kognitiven Verzerrungen ist endlos. Nachfolgend sind einige aufgelistet, die ein beträchtliches Potenzial darstellen, das reibungslose Funktionieren eines Skippers zu beeinträchtigen.

- Überschätzung, d. h. die Tendenz, das eigene Wissen oder die eigenen Fähigkeiten zu überschätzen, und das Gegenteil davon, die Risiko-Aversion, die dazu führen kann, dass Entscheidungen, die für den Verlauf des Törns potenziell vorteilhaft sind, unterlassen werden.
- Übergeneralisierung, bei der eine einzelne Erfahrung auf alle ähnlichen Situationen übertragen wird.
- Willkürliche Inferenz, die darin besteht, dass ohne ausreichende Beweise voreilige Schlüsse gezogen werden.
- Die selektive Abstraktion führt dazu, sich auf ein Detail zu konzentrieren, anstatt ein Problem als Ganzes zu betrachten.
- Die Tendenz zur Verleugnung und die Angst, sich den zu lösenden Problemen zu stellen.

STANDHALTEN GEGEN JEDE ART VON DRUCK

Stellen wir uns die Geschichte eines unerfahrenen Skippers vor, der vor der Entscheidung steht, ob er auslaufen oder im Hafen bleiben soll, nachdem eine sehr schlechte Wettervorhersage gemacht wurde und ihm nur noch wenige Tage bis zum Ende seines Törns bleiben. Er neigt zur Selbstüberschätzung. Die kluge Entscheidung wäre gewesen, im Hafen zu bleiben. Aber der Skipper steht unter dem doppelten Druck des vorgegebenen Zeitplans (CCS-Komponente) und einiger starker Köpfe in der Crew, die behaupten, dass man ohne Risiko losfahren könne. Ohne die möglichen Optionen weiter zu prüfen, beschliesst er, die Leinen loszumachen, und

sagt sich, dass es mit etwas Glück gut gehen wird... Beim Verlassen des Hafens ist das Wetter schlechter als angekündigt und nur mit Mühe kann das Grosssegel im unangenehmen Schwell gesetzt werden. Das Boot wird von einem unaufmerksamen Crewmitglied gesteuert, dem eine Patenthalse passiert, was wiederum den Bruch des Lümmelbeschlags zur Folge hat. Wie die Geschichte weitergeht, kann man sich gut vorstellen...

Diese erfundene Geschichte entspricht einem typischen Szenario, in dem eine Reihe von Fehlern zu einem Unfall führen. Unerfahrenheit und Übermut gepaart mit doppeltem Zeit- und Crewdruck haben den Skipper dazu verleitet, eine falsche Entscheidung zu treffen, die durch einen Unfall verkompliziert wurde. Er konnte nicht NEIN sagen und gab der natürlichen Tendenz nach, die «bequemste» Entscheidung zu treffen, die ein Minimum an Hinterfragung erfordert.

Die Tätigkeit als Skipper bringt eine enorme Befriedigung. Sie stellt jedoch auch gewisse Anforderungen. Eine rationale Analysefähigkeit, die jeder Art von Druck standhält, ist die Voraussetzung für eine sichere und ruhige Fahrt. Eine gute Kenntnis der eigenen Person und der eigenen Denkmuster ist ein wertvoller Vorteil.

Stellen wir uns die Frage: Sind wir zu kühn, so dass wir leichtsinnig werden? Sind wir so zaghaft, dass wir uns eine günstige Option entgehen lassen? Sind wir unfähig, ein Programm in Frage zu stellen, an dem wir tagelang gearbeitet haben? Neigen wir dazu, uns vor einer Entscheidung zu drücken, wenn es darum geht, Stellung zu beziehen und vielleicht NEIN zu sagen?

Die Entscheidungsfindung folgt einem logischen Prozess, den wir bereits kurz angesprochen haben. Jeder Skipper sollte ihn im Hinterkopf haben – bei diesem Prozess gibt es einige Dinge, die besonders helfen, die richtige Wahl zu treffen:

- Eine perfekte Identifizierung des Problems und seine Einbettung in den allgemeinen Kontext des Törns.
- Eine klare Definition des zu erreichenden Ziels, auch wenn kurzfristig ein weniger ehrgeiziges Ziel in Betracht gezogen wird.
- Alle Konsequenzen der verschiedenen Optionen identifizieren, indem man klarstellt, welches Risiko akzeptabel ist und welches nicht.
- Systematisch die Meinung anderer einholen und zu intellektueller Bescheidenheit fähig sein (die Meinung des anderen kann besser sein als die eigene!).
- Eine Geisteshaltung pflegen, die dem Dialog und dem Austausch von Ideen förderlich ist.
- Sich auf das Glück zu verlassen, ist immer die schlechteste Entscheidung... Auch wenn gute Skipper diejenigen sind, die oft etwas mehr Glück haben als andere!

Die beiden zu Beginn erwähnten Unfälle erinnern uns daran, dass wir alle dem Risiko ausgesetzt sind, einen katastrophalen Fehler zu begehen. Viel Erfahrung und eine lange nautische Karriere sind keine absolute Garantie gegen ein Versagen unserer Sicherheitsbarrieren, insbesondere wenn Druck durch äussere Faktoren oder persönliche kognitive Voreingenommenheit, die oft nicht bekannt ist, ausgeübt wird. Die Fähigkeit, im richtigen Moment NEIN zu sagen, verlangt von uns ständige Wachsamkeit und Beobachtungsgabe.

*Jean Gabathuler,
Vice Commodore*



Quizfrage

Wie sollen die Crewmitglieder für ein Anlegemanöver im Hafen eingeteilt werden?

Sie finden die Antwort auf Seite 38.

Quiz

Comment répartir les équipiers pour une manœuvre d'accostage dans un port?

Vous trouverez la réponse à la page 38.

Savoir dire NON

LES SKIPPERS DOIVENT ASSUMER LEURS DÉCISIONS



Deux événements tragiques ont récemment marqué l'opinion publique en Suisse romande. Ils ont ceci en commun qu'ils sont la conséquence d'un phénomène météo qui n'avait pas été apprécié à sa juste valeur.

Le premier accident a coûté la vie à un petit groupe de skieurs qui s'entraînaient pour la Patrouille des Glaciers. Le second a failli conduire à la perte du «Simplon», bateau emblématique de la flotte des unités Belle Époque sur le Léman.

Sans vouloir préjuger du résultat des enquêtes en cours, il est probable que ces deux accidents auraient pu être évités si, dans le premier cas, on avait renoncé à s'engager dans une montagne réputée dangereuse dans les conditions

annoncées et, dans le second cas, à soumettre un navire à des tests de machine sur un plan d'eau pouvant devenir un véritable enfer en cas de fort coup de vent.

Les skieurs étaient des personnes entraînées et connaissaient la région. Les responsables de la CGN et le personnel navigant étaient des professionnels sachant à quel point le Léman peut devenir dangereux en cas de météo extrême. Quelles sont donc les raisons qui les ont poussés à prendre leur fatale décision?

D'ores et déjà, ces accidents sont riches d'enseignements et nous interpellent; en tant que navigateurs ou skippers, quelles leçons pouvons-nous en tirer?

En cours de croisière, il nous est arrivé de décider, parfois à l'encontre de l'équipage, de rester à quai en raison de conditions météo défavorables ou par suite d'un ennui technique. Il a fallu dire NON et remettre en question un programme préétabli. La décision était parfois difficile à prendre, partagés que nous étions entre le pour ou le contre. Parfois, nous avons regretté un mauvais choix pris sous la pression de facteurs personnels ou extérieurs (équipage?). Si tel était le cas, quelles étaient les raisons qui ont influencé notre choix?

Les dangers pouvant survenir sur un bateau sont bien connus; cela permet d'élaborer des stratégies de détection et de prévention qui sont enseignées dans les cours de navigation. L'aptitude à faire face à ces situations sera d'autant meilleure que l'équipage se sera régulièrement exercé à les maîtriser. Le SAFETY BOOKLET du CCS est un outil de travail robuste permettant de s'entraîner en mer à la gestion d'urgences typiques.

UNE PRISE DE DÉCISION STRUCTURÉE

Le processus de prise de décision répond à des principes fondamentaux que l'on retrouve pratiquement dans tous les domaines d'activité; ils s'appliquent donc aussi lors de la conduite de nos bateaux. En présence d'un danger identifié, dont l'impact potentiel a été correctement évalué, il s'agira d'élaborer un plan d'action et, si nécessaire, des solutions de rechange. Cette démarche sera d'autant plus efficace qu'elle sera discutée avec le second et l'équipage. Idéalement, la délibération permettra de peser sereinement les avantages et inconvénients des diverses options. Il appartiendra ensuite au skipper de prendre une décision rationnelle. Une fois mis à exécution, le choix opéré fera l'objet d'un suivi attentif, et les éventuelles corrections seront effectuées en temps opportun.

La vraie vie nous enseigne que cette vision idéale n'est malheureusement pas toujours la réalité. À l'instar des deux événements mentionnés au début de cet article, nous serons toujours les témoins d'accidents pour lesquels la première question venant à l'esprit est «comment ont-ils pu?»

Force est d'admettre que la logique n'est pas toujours gagnante et que d'autres facteurs, parmi lesquels des pressions extérieures ou des biais cognitifs, parviennent

à perturber une prise de décision en présence d'un danger pourtant connu et identifié.

Les pressions externes émanent du bateau (état, performances), de l'environnement (météo, plan d'eau), de l'équipage (compétences, solidarité, état physique), de la composante CCS (contraintes d'étape: distance et temps impartis). Ces éléments s'expriment individuellement ou peuvent s'additionner, compliquant d'autant plus la situation.

Les pressions internes sont associées au skipper. Elles sont déterminées par son expérience nautique (rôle de la «learning phase»), par son profil psychologique et les biais cognitifs qui l'habitent. Ces derniers sont caractérisés par une tendance à penser systématiquement d'une manière particulière, qui peut influencer la capacité de jugement et perturber une prise de décision optimale.

La liste des biais cognitifs est sans fin. En voici quelques-uns qui représentent une capacité de nuisance considérable pour le bon fonctionnement d'un skipper.

- L'excès de confiance, tendance à surestimer ses connaissances ou ses capacités et, son opposé, l'aversion au risque, qui peut faire renoncer à des décisions potentiellement bénéfiques pour la marche de la croisière.
- La surgénéralisation, qui consiste à appliquer une expérience isolée à toutes les situations similaires.
- L'inférence arbitraire, qui consiste à tirer des conclusions hâtives sans preuves suffisantes.
- L'abstraction sélective, qui consiste à se concentrer sur un détail au détriment d'une vision globale d'un problème.
- La tendance au déni et la crainte à faire face aux problèmes à résoudre.

RÉSISTER À TOUTE FORME DE PRESSION

Imaginons l'histoire d'un skipper peu expérimenté, affecté d'un excès de confiance, devant choisir entre appareiller ou rester à quai après l'annonce d'une météo très défavorable alors qu'il lui reste peu de jours pour arriver au terme de sa croisière. La décision sage consisterait à rester à quai. Mais le skipper est sous la double pression du temps (composante CCS) et de quelques

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

fortes têtes dans l'équipage qui prétendent que l'on peut partir sans risque. Sans plus étudier les options possibles, il décide de larguer les amarres et se dit qu'avec un peu de chance, ça ira... À la sortie du port, la météo est pire que ce qui était annoncé et c'est avec peine que la GV est hissée dans la houle. Barré par un équipier inattentif, le bateau empanne violemment, provoquant une rupture du vit-de-mulet. Je vous laisse imaginer la suite de l'histoire...

Cette fiction correspond à un scénario typique où une succession de défaillances aboutissent à un accident. L'inexpérience et un excès de confiance, associés à une double pression du temps et de l'équipage, ont poussé le skipper à opérer un mauvais choix, qui s'est compliqué d'un accident. Il n'a pas su dire NON et a cédé à la tendance naturelle qui est de choisir la décision la plus «confortable» nécessitant un minimum de remise en question.

La fonction de skipper est certes très gratifiante et procure d'énormes satisfactions. Elle comporte néanmoins ses exigences. Une capacité d'analyse rationnelle, résistant à toute forme de pression, est la condition pour mener une croisière sûre et sereine. Une bonne connaissance de soi-même et de ses biais de réflexion est un atout précieux.

Posons-nous la question: sommes-nous trop audacieux au point de devenir téméraires? Sommes-nous trop timorés au point de laisser passer une option favorable? Sommes-nous incapables de remettre en question un programme que nous avons passé des journées à mettre sur pied? Aurions-nous tendance à nous dérober alors qu'il s'agirait de prendre position et, peut-être, de dire NON?

La prise de décision obéit à un processus logique que nous avons brièvement évoqué auparavant. Tout skipper

devrait l'avoir à l'esprit; dans cette démarche, certains éléments contribuent tout particulièrement à faire le bon choix:

- Une parfaite identification du problème et son intégration dans le contexte général de la croisière.
- Une définition claire de l'objectif à atteindre, quitte à envisager un but moins ambitieux dans l'immédiat.
- Identifier toutes les conséquences des diverses options en précisant quel est le risque acceptable et celui qui ne l'est pas.
- Prendre systématiquement l'avis des autres et être capable d'humilité intellectuelle (l'avis de l'autre peut être meilleur que le sien!)
- Entretenir un état d'esprit propice au dialogue et à l'échange d'idées.
- Compter sur la chance est toujours la pire décision... (même si les bons skippers sont ceux qui ont souvent un peu plus de chance que les autres!)

Les deux accidents mentionnés en début d'article rappellent que nous sommes tous exposés au risque de commettre une erreur désastreuse. Une bonne expérience et une longue carrière nautique ne sont pas une garantie absolue contre une défaillance de nos barrières sécuritaires, notamment lorsque s'exercent des pressions dues à des facteurs externes ou à des biais cognitifs personnels souvent méconnus. Savoir dire NON au bon moment exige de nous une vigilance et un sens de l'observation en constant éveil.

*Jean Gabathuler,
vice commodore*

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



RG und IG / GR et GI

Regionalgruppen und Interessengruppen / Groupes régionaux et groupes d'intérêt



Lacs Jurassiens

**ÇA PASSE OU ÇA CASSE?
DE L'UTILITÉ D'UNE CROISIÈRE
DE MANŒUVRES!**

L'examen théorique, c'est fait! Les 1000 milles nautiques pour décrocher le permis mer, c'est fait! Et là, on se dit parfois (souvent): «Euh, est-ce que je suis vraiment prêt/prête à louer un bateau et à partir à l'aventure sur toutes les mers du monde, en solitaire ou avec une bande d'amis?».

Pour gagner en confiance et en expérience, rien ne vaut une croisière de manœuvres, tous ceux et celles qui en ont fait une pourront vous l'assurer: culer à quai encore et encore jusqu'à pouvoir réaliser la manœuvre les yeux fermés (ou presque), remorquer un voilier au safran défectueux, utiliser son annexe pour ramener son voilier à bon port après une panne moteur ou encore pratiquer x fois la même manœuvre au port au point d'en rêver la nuit, cela vous booste le niveau de confiance et vous fait sentir plus digne du permis mer que vous avez en poche!

Une première en mer à marées

Vu le succès grandissant des croisières de manœuvres, le CCS Lacs Jurassiens a mis sur pied sa première croisière de ce type en solo, après des années de collaboration avec le CCS Lémanique en mer Méditerranée. En septembre 2023, le choix s'est porté sur La Trinité-sur-Mer; c'était donc une première même pour nous en mer à marées pour une croisière de manœuvres. Santiago Girardbille et Sébastien Vuillème,

skippers CCS, ont eu grand plaisir à tester ce nouveau terrain de jeu.

En basse saison, La Trinité et Port Haliguen offrent nombre de bouts de pontons pour s'entraîner aux manœuvres de départ et d'accostage sans risquer de casser des bateaux ou d'alarmer les gardes-ports. Le spectaculaire golfe du Morbihan et ses courants musclés se prêtent idéalement aux exercices de prise de bouée, la baie de Quiberon est un magnifique terrain de jeu pour les exercices de remorquage sans déranger quiconque, tandis que les îles d'Houat et de Hoëdic conviennent parfaitement à l'entraînement des mouillages, alors qu'à Le Palais sur Belle-Île-en-Mer, on peut travailler sérieusement les amarrages sur coffre, avec une amarre frappée au mur de la citadelle. Quant à Sauzon, on y pratique l'échouage sur coffre sans stress, voire carrément le «beachage» sur une des plages d'Houat.

Allier manœuvres et plaisir de la navigation

Tous ces exercices de manœuvres n'empêchent pas de se faire plaisir en tirant des jolis bords

dans le passage de la Teignouse, tout en respectant scrupuleusement les règles du RIPAM. Pour rentrer dans la baie de Quiberon, on pourra varier virements et empannages, prendre et larguer des ris, se mettre à la cape et aligner une série de «man over board», un exercice aujourd'hui fort mal nommé, puisque nous comptons souvent autant de femmes que d'hommes à bord de nos bateaux, et c'est tant mieux!

Faire avec les aléas de la météo

Il y a peu de distance entre les différents sites d'exercice, ce qui offre une grande flexibilité face aux aléas de la météo. Au nord de Belle-Île, à Ster Vraz, on trouve même une «calanque» où il est permis de mouiller. Quand on vous disait qu'on a trouvé une zone de navigation qui se prête à merveille à une croisière de manœuvres, on ne pensait pas si bien dire! Vive la Bretagne Sud!

Varier les bateaux et les skippers

L'idée de la croisière de manœuvres étant également de tester différents types de voiliers, de skippers et d'équipiers, les participants et participantes changent de bateau pour la journée (les équipages sont fixes pour les nuits à bord ainsi que pour les repas du matin et du soir). Côté bateaux, cela permet d'appréhender les différentes subtilités entre un bateau classique mono-safran et un bateau plus moderne, avec une carène large, un bi-safran et un gréement simplifié, une écoute de GV passée à l'allemande et un nombre limité de winches, ce qui peut se révéler être un véritable casse-tête lors d'empannages si on ne prévoit pas son schéma avant de lancer la manœuvre. Instructif au possible!

Pas de tout repos, on l'avoue!

La croisière de manœuvres ne s'apparente en rien à des vacances, qu'on se le dise! Le pensum quotidien comprend un lever vers 6 h 30 (voire plus tôt pour les amateurs de douche matinale et de croissants à peine sortis du four du boulanger), suivi du petit-déjeuner, puis on procède à l'échange d'équipiers et d'équipières avant d'appareiller vers 8 h 30. Depuis là, c'est boulot-boulot: on enchaîne les exercices de manœuvre en tous genres jusqu'en fin de journée. La pause de midi sert à calmer les estomacs affamés et revigorer les esprits fatigués, mais aussi à clarifier au besoin les concepts théoriques en jeu dans les exercices pratiques.

En fin de journée, une fois les voiliers amarrés propre en ordre, les bottes et cirés mis à sécher (n'oublions pas qu'en Bretagne, il fait beau au moins une fois par jour!), le débriefing de la journée se fait vers 17 h 30 autour d'une bonne bière ou autre breuvage. Il offre une première plage de détente et d'échanges sur le vécu de chacun et chacune, avant d'aborder le moment tant attendu de la journée, où les équipages se réunissent sur l'un des bateaux pour un bon apéro. Une personne par bateau est chargée de relater les hauts faits de la journée dans une ambiance de détente où les blagues fusent et les skippers en prennent souvent pour leur grade pour avoir fait trimer leurs équipages. C'est aussi le moment choisi pour esquisser le programme du lendemain.

Vers 20 heures, les cuistots des deux bateaux sonnent la cloche du souper. Selon le skipper et les demandes de l'équipage, il peut s'ensuivre une petite mise au point théorique pour développer les bases des exercices du lendemain. Il n'est pas rare que les premiers se retirent ensuite dans leurs sacs de couchage vers 22 heures, car les journées au grand air sont bien remplies et, une fois le taux d'adrénaline retombé et les estomacs remplis, le marchand de sable se fait rarement prier. Ce qui n'empêche jamais les irrédutibles fêtards d'aller boire un verre dans un pub local!

Observateur ou acteur, l'apprentissage est au rendez-vous dans tous les cas

Sur une croisière de manœuvres, il est intéressant de noter que le «learning by doing» vaut

tant pour les apprentis manœuvriers en position d'observateur que pour la personne à la barre. Faire soi-même une manœuvre, puis la revoir réalisée encore et encore par d'autres permet d'intégrer des mécanismes, voire des automatismes, qui se révéleront précieux lors des croisières à venir. Le fardage du vent, le courant, le pas de l'hélice, les coups de fouet avant-arrière, la position de la barre ou encore le trafic portuaire sont autant d'éléments à apprivoiser, car ils peuvent faciliter la manœuvre ou, au contraire, la compliquer. Il appartient au skipper de modéliser, d'expliquer, de faire ressentir et d'enseigner à son équipage la visualisation d'une manœuvre. Et à faire comprendre qu'il faut savoir rester humble et relancer une manœuvre mal emmanchée en ravalant sa fierté plutôt que de s'entêter au point de prendre des risques inconsidérés. Disposer d'un plan B reste la plus grande des qualités.

Envie de vous entraîner aux manœuvres? On se réjouit de vous accueillir à bord d'une de nos croisières! Pour vous inscrire, c'est par ici: www.ccs-lj.ch > Croisières.

*Christina Böni,
responsable communication CCS-LJ,
avec l'aimable contribution de
Santiago Girardbille, skipper CCS*

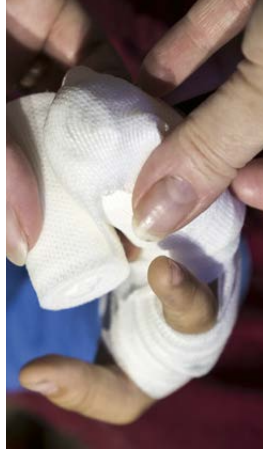


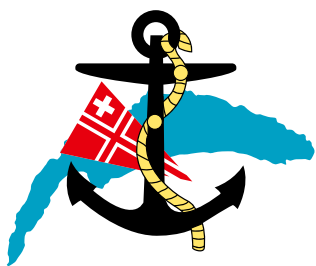
Übersicht Kursangebot RG/IG

Aperçu de l'offre de cours GR/GI

Kurs	Regionalgruppe Ort	Beginn	Dauer
Radar	Bern Golaten	21.09.24	1 Tag
Elektronische Navigation	Bern Golaten	22.09.24	1 Tag
Seefunk Long Range Certificate (LRC)	Ticino Pregassona	01.10.24	4 serate
Vorbereitung Hochseerausweis	Zürich Zürich	07.10.24	17 Abende (Montag)
Seefunk Short Range Certificate (SRC)	Zürich Zürich	08.10.24	7 Abende
Vorbereitung Hochseerausweis	Zürich Zürich	10.10.24	17 Abende (Donnerstag)
Vorbereitung Hochseerausweis	Thunersee Thun	11.10.24	Freitag/Samstag
Motorenkurs	Genève Petit-Lancy	12.10.24	1 journée
Vorbereitung Hochseerausweis	Vierwaldstättersee Luzern	14.10.24	15 Abende
Seefunk Short Range Certificate (SRC)	Thunersee Thun	16.10.24	8 Abende
Seefunk Long Range Certificate (LRC)	Thunersee Thun	16.10.24	9 Abende
Seefunk Short Range Certificate (SRC)	Vierwaldstättersee Luzern	19.10.24	6 Abende
Vorbereitung Hochseerausweis	Bern Golaten	22.10.24	15 Abende
Vorbereitung Hochseerausweis	Aargau Remetschwil	26.10.24	15 Abende
Astronavigation	Bodensee Herisau	28.10.24	8 Abende
Nothilfekurs	Groupe Genève Petit-Lancy	29.10.24	4 soirées
Radar	Thunersee Thun	02.11.24	3 Tage
Seefunk Short Range Certificate (SRC)	Bodensee Herisau	04.11.24	6 Abende
Bordelektrik	Ticino Pregassona	06.11.24	4 serate + 1 sabato
World Sailing Offshore Personal Survival	Zürich Zürich	09.11.24	2 Tage
Bordelektrik	Bodensee Herisau	09.11.24	2 Tage
Motorenkurs	Aargau Remetschwil	09.11.24	2 Tage
Astronavigation	Bern Golaten	12.11.24	10 Abende

Nothilfekurs	Bern Golaten	16.11.24	2 Tage
Bordelektrik	Genève Petit-Lancy	16.11.24	3 soirées
RYA First Aid Course	Bodensee Herisau	23.11.24	1 Samstag
Vorbereitung Hochseeausweis	Zürich Zürich	30.11.24	6 Samstag (Intensivkurs)
Seefunk Long Range Certificate (LRC)	Zürich Zürich	11.12.24	3 Abende
Vorbereitung Hochseeausweis	Ticino Pregassona	14.12.24	8 serate + 3 sabato
Seefunk Short Range Certificate (SRC)	Bern Golaten	07.01.25	4 Abende
Vorbereitung Hochseeausweis	Bern Golaten	11.01.25	5 Samstag (Intensivkurs)
Elektronische Navigation	Zürich Zürich	15.01.25	2 Abende
Nothilfekurs	Zürich Zürich	18.01.25	2 Tage
Radar	Bodensee Herisau	01.02.25	2 Tage
Seefunk Long Range Certificate (LRC)	Bern Golaten	04.02.25	6 Abende
Radar	Zürich Zürich	01.03.25	2 Tage
Radar	Vierwaldstättersee Luzern	03.03.25	4 Abende
RYA First Aid Course	Bodensee Herisau	15.03.25	1 Tag
Seefunk Short Range Certificate (SRC)	Ticino Pregassona	01.04.25	2 sabati 4 serate
Nothilfekurs	Thunersee Thun	25.04.25	2 Tage
Vorbereitung Hochseeausweis	Thunersee Thun	26.04.25	1 Woche (Intensivkurs)
Nothilfekurs	Ticino Pregassona	01.05.25	1 sabato mattina





Lémanique

CONFÉRENCES AU CCS LÉMANIQUE

Construction du bateau de la famille Zoganas, tour du monde de «Chamade» ou encore expédition polaire sur «Atlas»

Qu'ont donc en commun toutes ces conférences? Bien sûr, ce sont des histoires de ténacité, de liberté, de difficultés à surmonter, de navigations difficiles ou paradisiaques, de projets qu'on prépare soigneusement... Bien sûr! Mais aussi bien plus!

10 ans pour construire leur bateau! 10 ans de travail, de sacrifices, d'adaptabilité de toute la famille autour de ce grand projet, de ce grand rêve. Les Zoganas ont consacré une décennie pour que leur rêve voie le jour! Une période rythmée par ce projet qu'il a fallu articuler aux mille autres dimensions de la vie familiale.

Sylvie et Marc, reporters à la Radio Suisse Romande, ont préféré acheter leur voilier, un Ovní baptisé «Chamade». Ils naviguent 6 mois et reviennent en Suisse les 6 autres mois, entre autres, pour préparer soigneusement la suite

de leur immense voyage. À chaque fois, de nouveaux passagers et un sujet de reportage qui leur permet de donner des conférences pendant la saison d'hiver. C'est aussi le moment où il faut obtenir des visas, des autorisations, un port où laisser le bateau pour les prochains 6 mois. Un tour du monde sur 20 ans, tourné vers la rencontre et porté par des projets ambitieux, ça ne s'improvise pas! Markus Burkhardt, lui, son projet était de réussir à traverser l'Atlantique sur une coquille de noix, ou presque! Des milles et des milles de préparation, d'épreuves à terminer, de défis à relever pour pouvoir s'aligner au départ de la Mini Transat. Et pour lui aussi, une famille complète qui gravite autour de son projet.

Quant à Arnaud Conne, il rêvait de mener plusieurs missions de front: naviguer, faire d'incroyables photos, être utile. Et le voilà sur son navire «Atlas» à parcourir les côtes du Groenland avec toute une équipe pour étudier les baleines et recueillir au passage d'importantes données scientifiques.

Toutes ces conférences inspirantes, riches d'émotions et d'enseignements ont été de

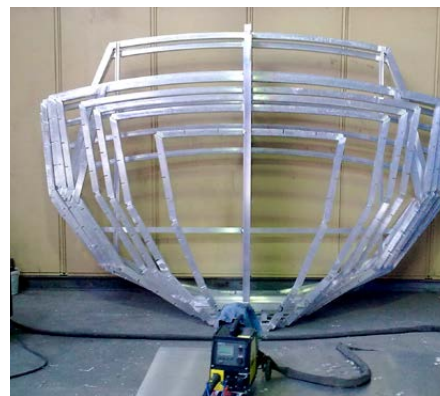
jolies réussites pour le CCS Lémanique. Chacune est différente, avec un angle bien spécifique et sa propre histoire, mais en y regardant de plus près, en écoutant attentivement, j'ai eu l'impression de déceler une dimension essentielle qui fait le lien entre elles.

Certes, on aime qu'on nous fasse rêver. On aime ces histoires de succès, émaillées de défis, de difficultés surmontées. On aime tous les belles histoires! Mais derrière chacune de ces expériences, j'ai entendu bien plus! J'ai entendu le besoin de liens forts. Des familles entières ou un tas d'amis, anciens ou nouveaux, derrière chaque projet! Tous ces gens qui se mobilisent pour aider. Garder des enfants, mettre de l'huile de coude pour poncer, percer ou visser, trouver des sponsors ou la bonne relation pour obtenir un visa ou un document officiel. Et aussi tout ce soutien informel; un message, un coup de fil, une présence au départ, à l'arrivée, une main sur l'épaule pour traverser un moment de doute. La plupart ne monteront pas sur le bateau. Quelques-uns verront leur(s) proche(s) partir depuis le quai. Mais, tous ont œuvré pour ce projet qui tenait tellement à cœur à ce proche! Femme, enfants, sœurs, frères, parents, amis sans qui toutes ces histoires incroyables n'auraient pas pu avoir lieu! J'y vois la force des liens, la puissance de nos communautés humaines.

N'est-ce pas cela au final qui fait que nous avons autant de plaisir à vous écouter, vous qui avez su réunir autour de votre rêve assez d'amour pour le réaliser? Au final, n'êtes-vous pas en train de nous parler d'une histoire bien plus large? Amour reçu, donné, partagé? C'est bien plus que de la voile, non?

Je sais, c'est un chemin bien détourné pour parler de nos conférences! Je ne peux que vous inviter à venir partager les prochaines! Lisez bien vos e-mails et le journal du club pour pouvoir réserver les dates! Et pour 2025, nous vous préparons d'autres très belles histoires... de passion!

Valérie Schütz





Vierwaldstättersee

WALTER WENGER MEMORIAL 2024

Nach einer langen, eher kalten und nassen Phase des Frühlings meinten es die Wetterverantwortlichen Mitte Mai besser mit uns. Gute Verhältnisse über das ganze Pfingst-

wochenende lockten immerhin 7 Schiffe nach Flüelen. Die Thermik sorgte schon bei der Anreise für rauschende Fahrten im Urnersee. Nach dem Willkommensdrink auf dem Gelände der Firma Arnold fand der Samstag mit einem feinen Nachtessen im Restaurant Linde einen gemütlichen Ausklang.

Der Sonntag war geprägt vom traditionellen Piraten-Spiel. Um 12 Uhr ertönte das Horn, das den ersten Piraten «J70» von Alfred Elmiger für die im Rayon eingeschlossenen Seglerinnen und Segler zur Jagd freigab. Die aufkommende Thermik sorgte für ein rasantes Spiel, bei dem es darum ging, die nachgezogenen Ballone der «Nicht-Piraten» mit dem Speer zu erwischen. Jeder «Getroffene» mutierte selber zum Piraten und konnte nun die verbleibenden Schiffe ins Visier nehmen.

Die Mira der Familie Brun konnte sich bei diesen

herrlichen Bedingungen am längsten wehren. Um Haaresbreite verpasste die Piraten-Meute das Schiff respektive den Ballon immer wieder. Nach einer guten halben Stunde war es dann aber auch für die Mira geschehen, sie wurde eingekreist und «erlegt».

Der Wind nahm etwas zu und sorgte dafür, dass alle Teilnehmenden noch zusätzliche Sektoren verbuchen konnten. Ein herrlicher Segeltag fand mit der Siegerehrung, einem weiteren Apéro und der spontan organisierten Paella am Abend einen würdigen Ausklang.

Hampi Brun

*Bildquellen: Hans Otto Trutmann,
Eva Kohler, Stefan Angerer*



BERICHT VOM ANSEGELN RGV AM SONNTAG, 21. APRIL 2024

Was bringt einen an einem Sonntag früh zum Bett raus, wenn der Wetterbericht drei Grad, stark bewölkt und immer wieder Regenschauer mit Schnee bis in die Niederungen voraussagt? Richtig: das Ansegeln der RGV!

Der Morgen ist kalt, aber zum Glück noch ohne Regen, dafür mit einem angenehmen Segelwindchen. Also schnell auslaufen, Kurs auf Hertenstein setzen und die Segel hissen. Die Szenerie ist umwerfend: tiefhängende Wolken und bis weit hinunter frisch verschneite Wälder, zwischendurch sogar mal ab und zu ein Sonnenstrahl!

Gegen Mittag wirft Hampi in der Bucht vor Postune den Anker, und sogleich gehen drei Boote längsseits, denn über dem Megger Wald kommen bedrohlich dunkelgrau-schwarze Wolkenschwaden immer näher.

Die Front nähert sich mit kräftigen Böen und Schneegestöber. In den Wellen dreht sich das Ankerpäckchen so unglücklich, dass Christoph

mit seinem neuen Boot die Ankerleine um den Kiel bekommt. Nach längerem Hin und Her kann die Ankerleine befreit werden; Christoph kehrt nun aber lieber wieder in den Heimathafen zurück. Auch Alfred sind die Bedingungen zu windig und wellig für das Ankerpäckchen.

So bleiben denn vier Boote vor Anker und warten, bis sich Wind und Wellen wieder legen. Und sitzen bei Marie-Theres und Hampi im gemütlichen Salon ihres Schiffes bei feinen belegten Brötchen, heissem Punch und Kaffee gemütlich zusammen. Wir neun rücken schön nah zusammen, so dass wir uns wieder aufwärmen können!

Der Nachhauseweg ist dann aber deutlich weniger erfreulich: Der Schneeregen bleibt uns bis nach Hause erhalten und die Kälte kriecht uns bis in die Knochen. Das Aufstehen hat sich aber trotzdem definitiv gelohnt!

*Eva, Leon und Christoph
vom Häxli*



Events / Calendrier des événements

Kurse und Veranstaltungen / Cours et manifestations

CCS

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

Aargau

Captain Guido Schuler

Tel. P 062 842 10 10
Mobile 079 323 68 91
captain@ccs-aargau.ch
www.ccs-aargau.ch

Club-/Kurssekretariat

sekretariat@ccs-aargau.ch

STAMMANLÄSSE / EVENTS

Stamm jeden zweiten Dienstag im Monat,
Beginn: 20.00 Uhr (kein Apéro mehr),
Hotel Krone, Lenzburg

Di, 10. Sept. Stamm: **«Überraschung Ostsee»**

Di, 8. Okt. Stamm: **«Mini-Transat 2023 – die Herausforderung»**

Fr, 8. Nov. **54. Generalversammlung RG Aargau** (Delfin Meisterschwanden)

Änderungen bleiben vorbehalten!

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

KURSANGEBOT 2024/25

BASISAUSBILDUNG

Hochsee-Ausweis – HSA regulär

Zeitraum ab 26. Okt. 2024 bis 22. März 2025

Kursort/Dauer:

HSA-Kurs – 50 Lerneinheiten – Lernplattform **jederzeit Lernen ab Anmeldung** und Vor-Ort-Training für Navigation und Gezeiten **im Zeitraum ab 26. Okt. 2024 – bis 22. März 2025**. Anmeldung für Prüfung im April 2025
bis spätestens Ende Dez. 2024

Seefunk Basismodul SRC

(Short Range Certificate)

Kursdauer: 16 Lektionen – Blended Learning Einheiten, Probeprüfung nach Vereinbarung mit der Kursleitung
Anmeldung jederzeit unter:
www.ccs-aargau.ch/ kurse möglich,
da im selbstgesteuerten Unterricht

Seefunk Erweiterungsmodul LRC

(Long Range Certificate)

Kursdauer: 6 Lektionen 2024 – Probeprüfung nach Vereinbarung mit der Kursleitung
Anmeldung jederzeit in Absprache mit dem Kursleiter möglich.

WEITERBILDUNG

Dieselmotoren auf Yachten (Motorenkurs) Herbstkurse Praxis

Kurs 1: 9. Nov. 2024, 09.00 – 16.00

Kurs 2: 23. Nov. 2024, 09.00 – 16.00

Frühlingskurse Praxis

Kurs 1: 15. März 2024, 09.00 – 16.00

Kurs 2: 22. März 2024, 09.00 – 16.00

PRAXISKURSE

Individualisierter Ausbildungstörn

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 Stammabende 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

ANLÄSSE

«Neumitgliederapéro CCS Region Bern»,

Präsentation der CCS Region Bern, Donnerstag, 04.07.2024, «Sun Sea Bar», Ländteweg 16, Vinelz

«Sommerfest CCS Region Bern», Samstag, 24.08.2024, Clubhaus des Segelvereins Chevroux

«Professionelle medizinische Grundausschattung für unserer Bordapotheke» (Referent Peter Ryser, Apotheker), Mittwoch, 18.09.2024, Haus des Sports, Ittigen

«Handwerkliche Arbeiten rund um das Schiff – einfach erklärt; inkl. Spleisskurs» (ganztägig), Samstag, 12.10.2024, Ort wird noch mitgeteilt

«Hauptversammlung CCS Region Bern», Dienstag, 15.10.2024, Restaurant Zunft zu Webern, Bern

«Jahresendessen CCS Region Bern», Freitag, 29.11.2024, Ort wird noch mitgeteilt

Die Zeiten der Anlässe, die Kurzbeschreibungen der Inhalte sowie die jeweiligen Lokalitäten sind auch den Einladungen (s. Anmeldung) zu entnehmen.

Der Vorstand freut sich auf zahlreiche Teilnehmende. Wir bitten auch um Kenntnisnahme, dass einzelne Termine kurzfristig verschoben werden können. Fortführende Informationen findest du auf unserer Website: www.ccsregionbern.ch

KURSE

Hochseeausweis (HSI) – Intensivkurs/Samstagskurs 2025

Kursdaten:

11.01.25, 18.01.25, 25.01.25, 08.02.25, 15.02.25, 01.03.25 (jeweils Samstag von 09.00 Uhr bis 16.00 Uhr)

Hochseeausweis (HSA) – Abendkurse 2024 / 2025

Kursdaten: 22.10.24, 29.10.24, 05.11.24, 12.11.24, 19.11.24, 26.11.24, 03.12.24, 10.12.24, 17.12.24, 07.01.25, 14.01.25, 21.01.25, 28.01.25, 04.02.25, 11.02.25, 01.03.2025 (jeweils von 19.30 Uhr bis 21.45 Uhr)

«Nautischer Nothelferkurs» für Hochseeausweis 2024

Kursdaten: 16.11.2024, 17.11.2024, jeweils von 09.00 Uhr bis 16.00 Uhr

Elektronische Navigation 2024 – Intensivseminar

Kursdatum: 22.09.2024, 09.00 Uhr bis 17.00 Uhr

Radar- und Seekartenplotter – Intensivseminar 2024

Kursdatum: 21.09.2024, 09.00 Uhr bis 17.00 Uhr

A-SRC-Seefunk (GMDSS) 2025

Kursdaten: 07.01.2025, 14.01.2025, 21.01.2025,
28.01.2025 (LRC 04.02.2025, 11.02.2025 – separate
Bestellung) jeweils von 19.30 Uhr bis 21.45 Uhr

A- LRC-Seefunk (GMDSS) 2025

Kursdaten: 04.02.2025 (SRC vorausgesetzt),
11.02.2025 jeweils von 19.30 Uhr bis 21.45 Uhr

Kurs «Astronomische Navigation (2024/2025)»

Kursdaten: 12.11.24, 19.11.24, 26.11.24, 03.12.24,
10.12.24, 17.12.24, 14.01.25, 21.01.25, 28.01.25,
25.02.24 (Schlusstest, Dauer 3 Stunden) jeweils
von 19.30 Uhr bis 21.45 Uhr

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

Captain Axel Greiser

Salzmanngasse 4, 9437 Marbach

Tel. P 071 777 14 65

Mobile 076 355 99 22

captain@ccs-bodensee.ch

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

Cours et manifestations en commun

Samedi 5 octobre 2024, dès 09h00 Lausanne,
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.
Précisions et inscriptions sur le site du
CCS Lémanique.

Genève

Tél. 079 793 73 49

info@ccsge.ch

www.ccsge.ch

www.facebook.com/CCS.GENEVE

COURS 2024

Cours moteur diesel 2024

La partie théorique se déroulera le samedi 12
octobre 2024 de 09h.00 à 12h.00 au Club nautique
de Versoix, Port-Choiseul, la Rotonde, chemin des
Graviers 35, 1290 Versoix.

Quant à la partie pratique, elle vous sera don-
née par petit groupe, lors d'un samedi, selon un
horaire convenu entre vous et votre moniteur.
Le nombre de participants est limité à 12 personnes.
Le prix est de CHF 250.– pour les membres du CCS
et de CHF 320.– pour les non-membres (matériel
inclus).

Responsable du cours: M. Didier Fatio (079 622 24 12)

Cours matelotage 2024

Le jeudi 3 octobre 2024 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 2024

Le cours comprend une partie théorique et une
partie pratique.

Cours théorique: le samedi 16.11.2024 de 09h.00
à 13h.00

Cours pratiques: les samedis 23 et 30 novembre
2024 de 09h.00 à 13h.00

Club nautique de Versoix, Port-Choiseul,
la Rotonde (rez-de-chaussée), chemin des
Graviers 35, 1290 Versoix. Le nombre de partici-
pants est limité à 12 personnes.

Le prix est de CHF 250.– pour les membres du CCS
et de CHF 320.– pour les non-membres
(matériel inclus).

Responsable: M. Didier Fatio (079 622 24 12)

Cours premiers secours en mer 2024

Les mardis 29 octobre, 5 et 12 novembre 2024 de
19h.00 à 22h.00 à l'HEPIA (Haute école du paysage,
d'ingénierie et d'architecture de Genève), rue de
la Prairie 4, 1202 Genève et une séance le mardi
19 novembre 2024 au local des Samaritains de
Vernier de 19h.00 à 22h.00.

Prix: CHF 200.– (membres), CHF 250.–
(non-membres, matériel inclus)

Responsable: M. Denis Spahni (022 348 66 55)

Haut-Lac

Capitaine Alain Biard

Tél. 079 473 13 04

Tous les détails à consulter sur notre site internet
www.ccshautlac.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

20 – 27 juillet 2024: **croisière découverte**
en mer Baltique

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



Ägäis – von Athen bis Rhodos: Inseln, Sonne und herrlicher Wind
Mer Egée – d'Athènes à Rhodes : des îles, du soleil et des vents magnifiques

Yachtcharter mit Rolf Krapf: The sunny side of life! www.mycharter.ch - Ihr Fairmittler™ - votre agence fairplay avec toute l'expérience de Rolf Krapf

13 – 20 septembre 2024: **croisière de formation** en Bretagne Sud
12 – 19 octobre 2024: **croisière de biologie marine** en Méditerranée

NOS COURS

7 septembre 2024: **cours moteur hors-bord**
16 novembre 2024: **cours premiers secours en mer** (certifié World Sailing)
Novembre 2024 – avril 2025: **cours** de préparation à l'examen théorique pour le **permis mer**
Novembre 2024 – janvier 2025: **cours SRC-LRC**
Janvier – février 2025: **cours radar**
Février 2025: **cours de matelotage**
5 – 6 avril 2025: **stage de sécurité et survie en mer** (certifié World Sailing)
Mai 2025: **cours astro** (initiation à la navigation astronomique et à la pratique du sextant)

NOS MANIFESTATIONS

31. août 2024: **Rencontre des membres du CCS-LJ** – sortie en canoë dans la Grande Carrière et repas en toute convivialité. La sortie par excellence sur le lac pour partager nos expériences et nos rêves de grande large!

1^{er} novembre 2024: **55^e Assemblée générale du CCS-LJ**, à la Rouvraie (Bevaix NE).

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 Jean-Daniel Bessat

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 2024

01.11.24: **Assemblée générale du CCS-Lémanique** (lieu à définir)

COURS 2024

15.09 au 23.10. (semaines 38-43):
Radiotéléphonie Maritime SRC/LRC:
2x par semaine. Dates plus précises sur notre nouveau site web prochainement.
Samedi 5 octobre 2024, dès 09h00, Lausanne
Briefing et refresh RADAR réservé aux skipper et équipier-e-s romands ayant réussi le test radar et désireux de pouvoir attester le radar en mer. Précisions et inscriptions sur le site du CCS lémanique.

Octobre 24: Cours **premiers secours** en mer

26. octobre 2024 de 09:00 à 16:00: Séminaire **«Achat d'un bateau en mer»** par Jean-Pierre Baer (lieu à définir)
Sous forme d'exposé et de débat de 09h30 à 12h00 et de 13h30 à 16h00
Accueil dès 09h00 Café, croissant. De 12h00 à 13h30 repas de midi à la charge de chaque participant.
Prix membre 60.- / non-membre 80.-
Inscription sur le site www.ccsleman.ch

Novembre 24: Cours **matelotage**
Novembre 24: Cours **moteur diesel**

CROISIÈRES 2024

07.09. au 13.09.24: **Croisière de formation 2** sur voilier en Bretagne nord. Soient 4–6 places d'équipage et 1 skipper et 1 second enseignants. Mb CHF 830.–

14.09. au 21.09.24: **Croisière de formation 3** et d'échouages sur voilier OVNI 455 en Bretagne nord semaine à haut coefficients. Possible échouage au Mont St-Michel?
Soient 6 places d'équipage et Instructeur-CCS Jean-Daniel Bessat et Skipper-CCS Christian Kuntzer enseignants au cours mer Membres CHF 830.– Non-membres CHF 915.– Réunion d'équipage le 31 août 2024 à 17h00 Hôtel Continental Lausanne

Éventuelle si demande: **Croisière de formation sur demande** sur voilier en Bretagne nord ou sud. Soient 4-6 places d'équipage et 1 skipper et 1 second enseignants

Thunersee Re: DV-Heft

captain@ccs-thunersee.ch
kommunikation@ccs-thunersee.ch
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
Responsable corsi teorici
Ferruccio De Gottardi
P: 091 829 38 63
M: 079 214 64 04
ferruccio.degottardi@hispeed.ch

Corso regolazione vele e alberi,
Coach: Tiziano Nava, Settembre 2024, 1 sabato, 3 ore teoria, 4 ore di pratica, Sede CSS, Lago di Lugano, Soci CCS: Fr. 150.–, Non soci: Fr. 200.–

Corso riparazioni vetroresina e compositi,
11.10.2024, 18–21 h, 12.10.2024, 9–12 h, 1 serata di teoria, 1 sabato mattina di pratica, Sede CVLL Lugano, Soci CCS: Fr. 170.–, Non soci: Fr. 200.–

Corso Radiofonia LRC, Ottobre 2024, 4 serate, 20–22 h, Sede CCS Regione Ticino, Soci CCS: Fr. 160.–, Non soci: Fr. 200.–

Corso elettricità a bordo, dal 6.11.2024, 4 serate teoria, 19–21 h, 1 sabato pratica, 8.30–12.30 h, Sede CCS Regione Ticino, Soci CCS: Fr. 350.–, Non soci: Fr. 450.–

Corso di navigazione d'altura SCCOY 2025, 14.12.2024–26.02.2025, 8 sabati mattina, 8.30–12 h, 2 serate, 19–21 h, Scuole Medie Pregassona, lezioni: Fr. 790.–, USB Key, carte, materiale: Fr. 160.–

Esame corso di navigazione d'altura 2025, 15.03.2025, 8.30–12 h e 13.30–17 h, Scuole Medie Pregassona, costo: Fr. 390.–

Corso meteorologia, Febbraio 2025, 2 serate, 19–21 h, Sede CCS Regione Ticino, Soci CCS: Fr. 50.–, Non soci: Fr. 70.–

Corso motori diesel, dal Marzo 2025, 5 serate teoria, 19–21 h, 1 sabato pratica, 8.30–12 h, Sede CCS / SPAL Biasca, Soci CCS: Fr. 350.–, Non soci: Fr. 450.–

Corso radiofonia SRC, dal Aprile 2025, 2 sabati, 9–12 h, 4 serate, 19–21 h, Sede CCS Regione Ticino, Soci CCS: Fr. 390.–, Non soci: Fr. 490.–

Refresh Carteggio e Maree, Maggio 2025, 1 sabato mattina, 8–12 h, Sede CCS Regione Ticino, Soci CCS: Fr. 50.–, Non soci: Fr. 70.–

Corso Navionics e AIS, Maggio 2025, 2 serate, 19–21 h, Sede CCS Regione Ticino, Soci CCS: Fr. 50.–, Non soci: Fr. 70.–

Corso nodi, Maggio 2025, 1 serata, 19–21 h, Sede CCS Regione Ticino, gratuito

Corso primi soccorsi, Maggio 2025, 1 venerdì sera, 19–22 h, 1 sabato, 8.30–12 h e 13–16.30 h, Sede Croce Verde Lugano, Fr. 160.–

Corso MISV – Misure immediate Salva Vita, Giugno 2025, 1 sabato sera, 19–21 h, Sede CCS Regione Ticino, Soci CCS: Fr. 130.–, Non soci: Fr. 150.–

Pacchetto composto da: Corso di navigazione d'altura SCCOY e Corso Radiotelefonica SRC e Corso Primi soccorsi, dettagli si trovano nei singoli corsi, Soci CCS: Fr. 1500.–, Non soci: Fr. 1700.–. Osservazioni: documentazione corso SCCOY su USB Key – i 3 corsi dovranno essere terminati nell'arco di due anni dall'inizio del primo corso.

Urnensee

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

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

Zürich

Captain Jürg Ziegler

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 und die Anmeldung zur Stammkoje via Website vorzunehmen.

ANLÄSSE

29. Oktober 2024: Themenabend

Einführung in die Regulierung der Internationalen Seeschifffahrt (Thomas Husemann)

Die Themenabende finden in der Regel am letzten Dienstag der Monate Januar bis Juni sowie September und Oktober in der Brasserie Lipp, Salle Montparnasse, Uraniastrasse 9, 8001 Zürich statt. Weitere Themen und Referenten werden auf der Website angekündigt, sobald sie bekannt sind.

Am 3. Dienstag jedes Monats treffen wir uns ab 19 Uhr zur Stammkoje im Restaurant Vorbahnhof an der Konradstrasse 1 beim Hauptbahnhof Zürich. Damit möchten wir unseren Mitgliedern Gelegenheit zu ungezwungenen Treffen ausserhalb der Themenabende bieten. Die Einladung erfolgt per E-Mail, die Anmeldung über die Website.

KURSANGEBOT SAISON 24/25

(Definitive Daten ab ca. April 24)

Hochseeausweiskurse

Abendkurs: jeweils Mo-Abend ab 07.10.24 (17 Abende)

Intensivkurs: ab 30.11.24 (6 Samstage)

Seefunkkurse

SRC: ab 08.10.24 (7 Abende)

LRC: ab 10.12.24 (3 Abende)

Nothelferkurs

18. und 19. Januar 2025

Radar auf Hochseeyachten

01. und 15.03.2025

Elektronische Navigation

15. und 22.01.25 (2 Abende)

«World Sailing»-Sicherheitstraining und –refresher

09. & 10.11.24 (2 bzw. 1 Tag(e); Anbieter Segelschule Nessi)

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

Kursangebote unserer Ausbildungspartner:

Dieselmotoren- und Elektrikkurse

Grundkurs:

Arbeitsweise und Einsatzgebiet von Dieselmotoren; Kühlsysteme, Ölkreislauf und Brennstoffsystem; Verschleiss- und Korrosionsschutz; Unterhalt.

Aufbaukurs:

Getriebe, Wellen, Propeller, Keilriemen, Vorfilter- und Auspuffanlagen; Batterien, Ladegeräte, Motorelektrik; eigenhändige Ausführung kleiner Service- und Reparaturarbeiten an Motor und Motorelektrik.

Praxiskurs:

Praktische Anwendung der Inhalte des Grund- und Aufbaukurses an vorbereiteten Arbeitsplätzen unter professioneller Anleitung und Betreuung.

Details und Termine siehe MT Marine Technik AG: <http://www.bootsmotoren.ch/>

Schiffsführerausweise Segel/Motor für Binnengewässer:

Segel-Ausweis Kategorie D

Ausweis für die Führung von Segeljachten auf Binnengewässern
(Voraussetzung für den Erwerb des Hochseeausweises zur Führung von Segeljachten auf See)

Motorboot-Ausweis Kategorie A

Ausweis für die Führung von Motorjachten auf Binnengewässern
(Voraussetzung für den Erwerb des Hochseeausweises zur Führung von Motorjachten auf See)

Termine siehe Swiss Nautic Academy (www.swissnauticacademy.ch).

IG Skipper

Captain vakant

captain@ccs-igskipper.ch

www.ccs-igskipper.ch

Als Ergänzung zu dem Radartraining mit pb marinetraining werden neu **paraktische Radar-Trainings** auf einem Motorboot von je 4 Stunden auf dem Vierwaldstädtersee mit Ludwig Nünlist durchgeführt (Werktags 16 bis 21.30 Uhr, Samstags 10.30 – 15 Uhr). Die Trainings sind auf je 3 Teilnehmer beschränkt. Definitive Termine und weitere Details auf: www.ccs-igskipper.ch

In Planung ist ein Online-seminar **«Meteo für fortgeschrittene Skipper»**.

Swiss Racing Sailors

Thierry Bosshart, Président / 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

Unter Segel bis vor die Elphi

Mit der Smiling Swiss III vom IJsselmeer in die Ostsee.

Crew: Guido Zimmermann (Skipper1), Rochus Freitag (Skipper2), Domenico Romeo (Skipper2), Robert Liebhard (Crew).



Unser Abenteuer begann am Samstag, 6. April 2024, mit einem Flug nach Amsterdam, einer Bahnreise nach Hoorn und einer Busfahrt nach Medemblik am IJsselmeer. Dort erwartete uns die Smiling Swiss III am Kai der Werft. Nachdem die Kojen verteilt, das Gepäck verstaut und die Einkäufe erledigt waren, gönnten wir uns einen Apéro mit leckeren Bitterballen im Hafencafe «de Kwikkel».

Nach einem ausführlichen Bootsrundgang und der Sicherheitseinweisung verließen wir am Folgetag kurz nach Mittag die Mole der Werft und liefen durch Schleusen, Brücken und Hafenbecken Richtung IJsselmeer aus. Im IJsselmeer, mit Kurs auf die Ostschleuse und angenehmen fünf Beaufort von achtern, widmeten wir uns den Agenda-Punkten «Boot kennenlernen», «Crew kennenlernen» und «eingrooven». Nach der Schleuse segelten wir noch ein paar Meilen nordostwärts, um im Zuiderhaven von Harlingen festzumachen für die Nacht.

Nach dem Ablegen gegen Mittag und mit Kurs Richtung Vlieland durchs Wattenmeer absolvierten wir eine Etappe unter Motor, da der Wind nicht zum Segeln ausreichte.

Um dem Tag doch noch ein bisschen Würze zu geben, vergnügten wir uns in Vlieland am Nachmittag mit zwei Stunden Hafenmanövern. Was zum Segeln zu wenig war, reichte im Hafen allemal, um uns ins Schwitzen zu bringen: Sechs Knoten Wind reichten aus, um auf engem Raum den Bug unserer Langkielyacht nicht mehr durch den Wind zu kriegen...

Die Wettervorhersage kündigte für den nächsten Tag vier Beaufort am Morgen und bis sechs Beaufort am Nachmittag an. Da die Vorhersage aber bereits um fünf Uhr morgens übertroffen wurde, entschieden wir uns für einen Hafentag auf Vlieland. Als der Windmesser im Hafen an frühen Nachmittag dann 46 Knoten anzeigte, wussten wir, dass es die richtige Entscheidung gewesen war.

Um Borkum nicht allzu spät zu erreichen, legten wir in Vlieland bereits vor Sonnenaufgang ab. Kaum war das Fahrwasser zwischen den Inseln hinter uns, und wir hatten das erste Mal Nordsee unterm Kiel, forderte das Meer auch schon seinen ersten Tribut: 1 Mann am Steuer, 1 Mann navigierte und 2 hingen an der Reling...

Die lange Etappe bis Borkum bei fünf bis sechs Beaufort Raumwind an den Friesischen Inseln vorbei verlief glatt und wurde durch ein spontanes MOB-Manöver für einen verlorenen Fender aufgelockert. Das vom Skipper zubereitete Chili con Carne genossen wir unterwegs, bevor wir in der späten Dämmerung in Borkum festmachten.

Die zweite Langstrecke folgte gleich am nächsten Tag mit dem Ziel Helgoland. Bei fast gleichen Windbedingungen ging es weiter den ostfriesischen Inseln entlang Richtung Osten, durch das Verkehrstrennungsgebiet Richtung Norden und weiter nach Helgoland, wo wir uns im Dunkeln ins Päckchen legen mussten, weil der letzten Herbst noch vorhandene Schwimmsteg im Hafen unterdessen entsorgt worden war...

Nach einem kurzen Spaziergang zur Bäckerei legten wir am nächsten Tag Richtung Cuxhaven ab und erreichten nach knapp fünf Stunden auf Halbwindkurs bereits den Amerika-Hafen an der Elbmündung.

Da der Flutstrom in die Elbe weniger lange dauerte als der Ebbstrom, konnte Hamburg nicht in einer Gezeit von Cuxhaven erreicht werden. Entsprechend planten wir für den Samstag die erste Etappe mit der Tide bis zur Hälfte, bis Glückstadt, zu segeln. Wind, Gezeiten und Wetter waren uns wohlgesonnen, und wir kreuzten bei trockenem, schönem Wetter vor dem Wind und mit der Strömung die Elbe hoch. Glückstadt – der Name war Programm. Denn im Hafen von Glückstadt, hinter der offenen Schleuse, hatten wir ganz grosses Glück: Der Hafenmeister jagte uns wieder aus dem Hafen, nachdem er erfahren hatte, dass wir nur eine Nacht bleiben wollten. Zum Glück! Beim Festmachen im Vorhafen wurden wir dann vom Hafenmeister darüber aufgeklärt, dass wegen des akuten Personalman-gels die Hafenschleuse nur noch zwei oder dreimal pro Woche bedient war, statt zweimal täglich bei jeder Flut. Die nächste Möglichkeit, den Hafen zu verlassen, wäre also erst der Dienstag gewesen...

Das Boot, das im Vorhafen direkt vor uns lag, segelte auch unter Schweizer Flagge und gehörte einem netten Weltumsegler-Paar, mit dem wir uns beim Apéro bei uns an Bord austauschen konnten.

Am Sonntag ging es bei ebenso perfekten Bedingungen weiter, und wir segelten mit vollen Tüchern die Elbe hoch bis Hamburg. Vorbei an Wedel, Willkommhöft, Schiffsbegrüssungsanlage (leider nicht in Betrieb für uns), Treppenviertel Blankenese, Airbuswerke, Blohm+Voss Dock 11 und dann die Elbphilharmonie! Dieser Once-in-a-Lifetime-Moment, bei dem wirklich alles perfekt zusammenpasste, war zweifellos der absolute Höhepunkt dieses wundervollen Törns. Wir drehten noch eine Schlaufe vor der Elphi, bevor wir gleich unter ihr im City Sporthafen Hamburg festmachten und bereits betrunken vor Glück unser Ankerbier genossen.

Mit dem viel länger dauernden Ebbstrom segelten wir mit Wind nun aus Süd am Montag die Elbe wieder runter bis Brunsbüttel, wo wir die Schleuse zum Nord-Ostsee-Kanal

passierten, gleich hinter der Schleuse an der Liegestelle für Sportboote festmachten und die Nacht verbrachten. Einem dänischen Segler mit Motorschaden, der die letzten Kilometer des Kanals bis vor die Liegestelle geschleppt worden war, halfen wir beim Festmachen: Wir verholten den Kahn von Hand quer durch die Hafeneinfahrt über abenteuerlich rutschigen Schwimmstegen bevor wir mit den Unglücklichen zusammen zum Nachtsessen gingen.

Um die knapp 100 Kilometer NOK zu meistern, war ein Frühstart gefordert und entsprechend hiess es um fünf vor sechs Uhr: Leinen los. Obwohl der Kanal nautisch nicht sehr anspruchsvoll war, faszinierte uns diese Etappe. Hochbrücken, Querfähren, Ausweichstellen zum Kreuzen der wirklich grossen Pötte. Und am späten Nachmittag ging in Kiel-Holtenau das Schleusentor auf und wir waren in der Ostsee! Nun hatten wir bis zur Übergabe des Schiffes an die Folgecrew noch zwei volle Tage in der Kieler Förde, die wir für anspruchsvolle Hafenmanöver und MOB-Varianten nutzten. Die Übungen in den kleinen Sportboot-Häfen mit dem ungelenken Boot und den zu langen Boxen bei acht Knoten Seitenwind waren sicher etwas vom Lehrreichsten auf diesem Törn – aber mit Abstand auch die anstrengendsten zwei Tage.

Rückblickend war dies für mich einer der besten Törns seit langer Zeit. Ganz herzlichen Dank an Skipper und Crew für diese unvergessliche Reise und auch an den CCS, der mit hervorragend ausgerüsteten und vorzüglich gewarteten Booten solche Abenteuer ermöglicht. Auch Wochen nach dem Törn läuft das Kopfkino noch auf Hochtouren.

Robert Liebhard



Croisière à la voile jusqu'à l'Elphi

Avec le «Smiling Swiss III» de l'IJsselmeer à la mer Baltique.

Crew: Guido Zimmermann (Skipper1), Rochus Freitag (Skipper2), Domenico Romeo (Skipper2), Robert Liebhard (Crew).



Notre aventure a débuté le samedi 6 avril 2024 avec un vol pour Amsterdam, un trajet en train jusqu'à Hoorn puis un trajet en bus jusqu'à Medemblik au bord de l'IJsselmeer. C'est là que le «Smiling Swiss III» nous attendait au quai du chantier naval. Après avoir réparti les couchettes, rangé les bagages et fait les courses, nous nous sommes offert un apéritif avec de délicieuses «bitterballen» au café du port «de Kwikkel».

Après une visite détaillée du bateau et les consignes de sécurité, nous avons quitté l'embarcadere du chantier naval le lendemain peu après midi et avons navigué en direction de l'IJsselmeer en passant par des écluses, des ponts et des bassins portuaires. Arrivés dans l'IJsselmeer, nous avons mis le cap sur l'écluse Est avec un vent arrière agréable de cinq Beaufort et nous sommes consacrés aux points à l'ordre du jour: se familiariser avec le bateau, faire connaissance avec l'équipage et se «mettre dans le bain». Une fois l'écluse passée, nous avons parcouru encore quelques milles vers le nord-est pour nous amarrer pour la nuit au Zuiderhaven de Harlingen.

Après avoir largué les amarres vers midi et mis le cap sur Vlieland à travers la mer des Wadden, nous avons effectué une étape au moteur, le vent n'étant pas suffisant pour

naviguer sous voiles. Pour ajouter un peu de piment à la journée, nous nous sommes fait plaisir à Vlieland au cours de l'après-midi avec deux heures de manœuvres portuaires. Alors qu'il s'était fait trop discret pour naviguer sous voiles, le vent s'est révélé largement suffisant pour nous faire transpirer dans le port: soufflant à six nœuds, il a suffi pour que nous ne puissions plus faire passer l'étrave de notre voilier à quille longue à travers le vent dans un espace restreint...

Les prévisions météorologiques annonçaient pour le lendemain quatre Beaufort le matin et jusqu'à six Beaufort l'après-midi. Des prévisions qui ont toutefois été dépassées à cinq heures du matin déjà, si bien que nous avons décidé de passer une journée au port à Vlieland. Au moment où l'anémomètre du port a affiché 46 nœuds en début d'après-midi, nous avons su que nous avions pris la bonne décision.

Afin de ne pas arriver trop tard à Borkum, nous avons quitté Vlieland avant le lever du soleil. À peine avons-nous quitté le chenal entre les îles et sommes arrivés pour la première fois en mer du Nord que celle-ci nous réclamait déjà son premier tribut: 1 homme à la barre, 1 homme à la navigation et 2 accrochés au bastingage...

La longue étape jusqu'à Borkum par un vent portant de cinq à six Beaufort le long des îles frisonnes s'est déroulée sans encombre et a été agrémentée par une manœuvre MOB spontanée pour récupérer une défense égarée. En cours de route, nous avons savouré un chili con carne préparé par le skipper avant de nous amarrer à Borkum à la tombée de la nuit.

Dès le lendemain, une deuxième longue étape en direction de Heligoland nous attendait. Dans des conditions de vent presque identiques, nous avons continué à longer les îles de la Frise orientale en direction de l'est, en traversant la zone de séparation du trafic vers le nord puis jusqu'à Heligoland, où nous avons dû nous mettre à couple dans l'obscurité, car le ponton flottant qui était encore là l'automne dernier avait entre-temps été retiré...

Après une courte promenade jusqu'à la boulangerie, nous avons levé l'ancre le lendemain en direction de Cuxhaven et avons atteint l'Amerikahafen à l'embouchure de l'Elbe après à peine cinq heures de navigation au large.

Étant donné que le flot dans l'Elbe durait moins longtemps que le jusant, il nous était impossible d'atteindre Hambourg depuis Cuxhaven en une seule marée, si bien que nous avons prévu d'effectuer samedi une première étape jusqu'à Glückstadt, à mi-chemin, en profitant de la marée. Le vent, les marées et la météo nous ont été favorables et nous ont permis de remonter l'Elbe en louvoyant et avec le courant, sous un temps sec et beau. Glückstadt (ville de la chance) porte bien son nom... Arrivés dans le port de la ville, derrière l'écluse ouverte, nous avons effectivement eu beaucoup de chance: le capitaine du port nous a chassés après avoir appris que nous ne voulions rester qu'une seule nuit. Et heureusement pour nous! En nous amarrant dans l'avant-port, le capitaine nous a en effet informés qu'en raison d'un manque cruel de personnel, l'écluse du port n'était plus desservie que deux ou trois fois par semaine, au lieu de deux fois par jour à chaque marée. La prochaine opportunité de quitter le port n'aurait donc été que le mardi...

Le bateau qui était amarré juste devant nous dans l'avant-port battait également pavillon suisse et appartenait à un sympathique couple de circumnavigateurs, avec lesquels nous avons pu échanger lors de l'apéritif à bord de notre bateau.

Le dimanche, nous avons poursuivi notre route dans des conditions tout aussi idéales et avons navigué à pleines voiles jusqu'à Hambourg. Nous sommes passés devant Wedel, la station d'accueil des navires Willkomm-Höft (malheureusement pas en service pour nous), le quartier des escaliers de Blankenese, les usines Airbus, le dock 11 de Blohm+Voss et, enfin, la Philharmonie de l'Elbe (surnommée Elphi)! Cette expérience unique en son genre, où tout s'est vraiment parfaitement enchaîné, a sans aucun doute été le point culminant de cette merveilleuse croisière. Nous avons fait encore une boucle devant l'Elphi avant de nous amarrer juste en dessous dans le City Sporthafen Hamburg



et de savourer, déjà ivres de bonheur, un verre au mouillage. Avec le courant de jusant qui durait beaucoup plus longtemps, nous avons redescendu l'Elbe le lundi avec un vent du sud jusqu'à Brunsbüttel, où nous avons franchi l'écluse du canal Nord-Ostsee et nous sommes amarrés juste derrière à l'embarcadère pour les bateaux de plaisance pour y passer la nuit. Nous avons également aidé à amarrer un voilier danois en panne de moteur, qui avait été remorqué sur les derniers kilomètres du canal jusqu'à l'embarcadère: nous avons remorqué le bateau à la main à travers l'entrée du port sur des pontons flottants glissants avant de nous joindre aux malheureux pour le souper.

Pour parcourir les quelque 100 kilomètres du canal Nord-Ostsee, un départ matinal était nécessaire, si bien que nous avons larvé les amarres à six heures moins cinq. Bien que le canal ne soit pas très exigeant sur le plan nautique, cette étape nous a fascinés avec ses viaducs, ses ferries et ses zones d'évitement pour croiser les très gros navires. En fin d'après-midi, la porte de l'écluse s'est ouverte à Kiel-Holtenau pour nous laisser gagner la mer Baltique!

Il nous restait encore deux jours complets dans le fœrde de Kiel avant la remise du bateau à l'équipage suivant, que nous avons mis à profit pour effectuer des manœuvres portuaires exigeantes et des variantes de MOB. Les exercices dans les petits ports de plaisance avec notre bateau peu docile et les places d'amarrage trop longues par un vent de travers de huit nœuds ont sans doute été parmi les plus instructifs de cette croisière – mais de loin aussi les deux jours les plus fatigants.

Rétrospectivement, ce fut pour moi l'une des meilleures croisières depuis longtemps. Un grand merci au skipper et à l'équipage pour ce voyage inoubliable, ainsi qu'au CCS, qui rend possible de telles aventures avec des bateaux parfaitement équipés et entretenus. Même des semaines après la croisière, les souvenirs continuent de défiler dans ma tête.

Robert Liebhard

Ausbildungstörn der CCS RG Bern

Bretagne, 5. – 13. April 2024

Die beiden Skipper Daniel Steck und Urs Diggelmann organisierten für die RG Bern einen aufregenden Ausbildungstörn in der Bretagne.



Obwohl uns die Witterung Anfang April 2024 verunmöglichte, die Kanalinsel zu erreichen, segelte unsere siebenköpfige Crew abwechslungsreiche 198 Seemeilen entlang der Côtes d'Armor im Golf von Saint-Malo. Wir starteten in Saint-Quay-Portrieux mit einer Dufour 445 GL, die in gutem

Zustand und adäquat ausgestattet war. Bereits am Samstagnachmittag testeten wir Yacht und Mannschaft bei 6-7 Beaufort. Am Sonntag brachen wir bei besten Bedingungen Richtung Île de Bréhat auf, um im Hafen von Lézardrieux zu übernachten, der im Flusslauf des Trieux liegt. Ein

aufziehender Sturm zwang uns am Montag zu einem langen Schlag nach Saint-Malo, um im Bassin Vauban abzuwettern. Dort erlebten wir am Plage du Sillon filmreife Szenen: Sturm und Springtide türmten meterhohe Wellen auf, die imposant über dem Hafenquai brachen und Strassen fluteten. Ähnlich beeindruckend war der anschließende Schlag zu den Îles Chausey, bei dem wir die Kraft von Strom und Gezeiten erleben durften. 12 Meter Tidenhub sind bereits im Hafen verblüffend. Doch zwischen Dutzenden von Inselchen zu ankern und sich nur wenige Stunden später auf der offenen See zu wähen, das muss man erlebt haben. Entsprechend anspruchsvoll und lehrreich war die Navigation. Hier waren wir froh um unsere modernen Gerätschaften, die uns sicher quer durch die Insellandschaft führten. Sonst bemühten wir uns, die Schläge mit Seekarten, Stromatlas und Tidenkalender zu planen und unsere Positionen mit Peilungen zu bestimmen. Lehrreich für die einen, eine gute Repetition für alle anderen. Tags darauf streiften wir bei Leichtwind die britische Grenze bei den Les Minquiers und erreichten nach einer tückischen Ansteuerung die französische Küstengemeinde Saint-Cast-Le-Guildo. Am Freitagmorgen nutzten wir die Zeit für ein Hafenmanövertraining zwischen ein- und auslaufenden Fischkuttern. Erst am Mittag standen Tide und Strom günstig, um unsere Yacht um das Cap Fréhel in den Ausgangshafen zu tragen. Die leichte Brise erlaubte die abschliessenden Meilen unter Spinnaker zu segeln – das absolute i-Tüpfelchen für diesen ausgesprochen vielfältigen Ausbildungstörn in bester Gesellschaft.

Adrian Michel



Croisière de formation du CCS GR Bern

Bretagne, du 5 au 13 avril 2024

Les deux skippers Daniel Steck et Urs Diggelmann ont organisé pour le RG Bern une croisière de formation passionnante en Bretagne.

Bien que les conditions météorologiques du début avril 2024 nous aient empêchés d'atteindre les îles Anglo-Normandes, notre équipage de sept membres a parcouru 198 milles marins le long des Côtes-d'Armor dans le golfe de Saint-Malo. Nous sommes partis de Saint-Quay-Portrieux à bord d'un Dufour 445 GL en bon état et équipé de manière adéquate. Dès le samedi après-midi, nous avons mis le bateau et l'équipage à l'épreuve par 6-7 Beaufort. Le

dimanche, nous avons mis le cap dans des conditions optimales sur l'île de Bréhat pour passer la nuit dans le port de Lézardrieux, situé dans l'estuaire du Trieux. Le lundi, l'arrivée d'une tempête nous a contraints à une longue traversée jusqu'à Saint-Malo afin de nous abriter dans le bassin Vauban, où nous avons assisté, sur la plage du Sillon, à des scènes dignes d'un film: la tempête et la marée montante ont provoqué des vagues de plusieurs mètres





de haut, qui se brisaient de manière impressionnante sur le quai du port et ont inondé les rues. La traversée suivante jusqu'aux îles Chausey a été tout aussi impressionnante et nous a permis de ressentir la puissance du courant et des marées. Alors qu'un marnage de 12 mètres laisse déjà une forte impression au port, jeter l'ancre dans des dizaines d'îlots et se retrouver en pleine mer à peine quelques heures plus tard constitue une expérience unique en son genre. La navigation s'est ainsi révélée aussi exigeante qu'instructive, et nous étions heureux de disposer d'un équipement moderne, qui nous a permis de naviguer en toute sécurité à travers ce paysage insulaire. Sinon, nous nous sommes efforcés d'utiliser des cartes marines, un atlas des courants et un calendrier des marées afin de planifier nos trajets et de déterminer nos positions à l'aide de relèvements. Ce fut instructif pour les uns et une bonne

répétition pour les autres. Le lendemain, par petit temps, nous avons effleuré la frontière britannique aux Minquiers et sommes arrivés, après une approche délicate, dans la commune côtière française de Saint-Cast-le-Guildo. Le vendredi matin, nous avons alors profité du temps pour effectuer un entraînement aux manœuvres portuaires entre les chalutiers qui arrivaient et partaient. Ce n'est qu'à midi que la marée et le courant se sont avérés favorables et ont porté notre yacht autour du cap Fréhel jusqu'au port de départ. La légère brise nous a de surcroît permis de parcourir les derniers milles sous spi. La cerise sur le gâteau pour cette croisière de formation exceptionnellement variée et en excellente compagnie.

Adrian Michel

Freiwache / Au quart

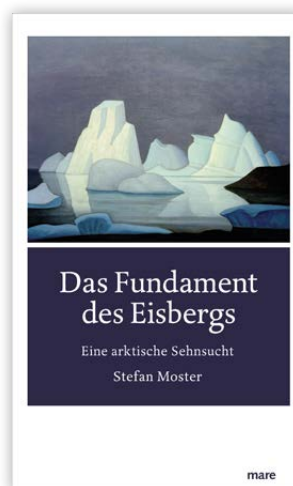
Lektüre für die Bordbibliothek / Lectures pour la bibliothèque de bord

Sehnsuchtsort Arktis

csb. Stefan Moster liest über frühe Polarhelden und heutige Arktisforschende, er vergegenwärtigt sich die Erhabenheit, aber auch die Gefährdung der Natur, er imaginiert eisige Weiten und ewige Dunkelheit, Eisberge und Eisbären, und er erinnert sich an persönliche Begegnungen: mit dem Nordwind auf dem zugefrorenen Meer, mit freiheitlichen Gesellschaften, mit Polarlichtern und Elfenbeinmöwen. So entsteht nach und nach ein Buch, das Kapitel um Kapitel auf einzigartige Weise Fantasie, Sehnsucht und Arktis-Wissen miteinander verbindet. Nach der Lektüre von «Das Fundament des Eisbergs. Eine arktische Sehnsucht» wird jede und jeder sofort aufbrechen wollen – muss es aber nicht, denn nach dieser Lektüre war man schon dort. Eine Arktis-Reise der besonderen Art.

Verlag mare,

ISBN 978-3-86648-680-5



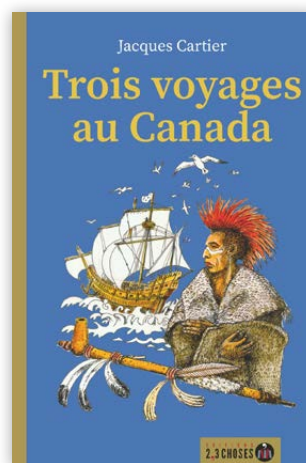
Trois voyages au Canada

sg. Octobre 1535: Jacques Cartier n'en revient pas. S'il n'a pas découvert l'Amérique, il a du moins remonté le fleuve Saint-Laurent. Parvenu jusqu'à Hochelaga, futur Montréal, le Christophe Colomb du Canada ouvre à la France le cœur d'un nouveau monde. Y trouvera-t-il ce fabuleux royaume de Saguenay dont les Iroquois lui vantent les prodigieuses richesses? Un terrible hivernage dans les glaces gèle ses ambitions. Le chef Donnacona les réchauffe. Cartier retourne en France avec lui. L'Iroquois attise les convoitises de François 1er dont le retard est déjà tourné vers l'ouest: il rêve d'y trouver un passage vers les royaumes mythiques de Cathay et de Cipango (Chine et Japon), mais le Saint-Laurent ne mène pas en Asie et le Saguenay n'existe pas. Cartier, croyant avoir trouvé de l'or, ramènera du quartz et de la pyrite. L'expression «faux comme des diamants du Canada» fera fortune. Jacques Cartier (1491-1557) devra, lui, se contenter d'une vie sans histoires dans son manoir de Limoëlou à Rothéneuf, près de Saint-Malo, loin des Micmacs, des Hurons et des trésors imaginaires. Bon vivant, «bon biberon», il coulera néanmoins des jours paisibles dans sa demeure, interrompus par une épidémie de peste qui l'emporte le 1er septembre 1557. Ses «Trois voyages au Canada», traduits ici en français moderne et illustrés par Albert Serq sont en revanche de vraies pépites qui nous font revivre son aventure canadienne.

Jacques Cartier

Éditions 2, 3 choses... 2024

ISBN: 978-2-493820-05-1





boatdriver.ch/shop

10% Rabatt mit Gutscheincode:
SEA0724 (gültig bis 31.08.2024)





POINTER 30

Ausstellungsboot Modell 2023,
LüA 7.70m, Breite 2.50m,
Tiefgang 1.10m / 1.50m,
Gewicht: 1300kg.

Motorisierung Innenborder
Diesel Yanmar 15PS,
Pinnensteuerung, 4 Kojen,
WC Raum mit Seewassertoilette,
grosses Cockpit mit klappbarer

Badeplattform und Badeleiter, Rollreiffanlage Harken, Gross-Segel durchgelattet, Lazybag, Rollreifflock, segelfertig ausgerüstet, **mit Liegeplatz am Vierwaldstättersee. Lieferung ab sofort oder auf Frühling 2024.**

Spezialpreis Pointer 30: EUR 162.000.– 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

CCS
Swiss Offshore Yachting

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

Schweizer Motorjacht sucht neuen Schweizer Eigner



+41 79 352 48 12
konjevicsascha@yahoo.com

KYMA sorgt dafür, dass Sie Ihren Segeltraum noch lange verwirklichen können.
Helfen Sie mit!



SPENDEN
kyma-sea.org

KYMA
sea conservation & research

Segelwind.ch
Yachtcharter

Sonnenstrom ↗
SOLARA®
www.SOLARA.de
Made in Germany – Seit 25 Jahren Qualität!

 **Boot24**
boot24.ch – Die Schweizer Plattform für Boote und Yachten

 **goboating.ch**

Schon entdeckt? Unsere neue Webseite:
L'avez-vous déjà découvert?
Notre nouveau site internet:



www.cruisingclub.ch



Ihr Spezialist für
Ausbildungs- und Meilentörns

www.4-oceans.ch
AUSBILDUNG – HOCHSEETÖRNS – YACHTCHARTER

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

Allenspach Vanessa	[CCS]
Astrup Christophe	[CCS]
Bernasconi Milla	[CCS]
Christian CEO	[CCS]
Delvaux-Mondet Marie-José	[CCS]
Enders Waldemar	[CCS]
Epars Olivier	[CCS]
Ermatinger Christoph	[CCS]
Fässler Andreas	[RG BS]
Gassmann Christoph Martin	[RG ZH]
Gerber Alain	[CCS]
Gillon Grant	[CCS]
Guisolan Alberta	[CCS]
Heinzer Patrick	[CCS]
Héritier Jean-Claude	[GR HL]
Hofstetter Martin	[SRS]
Iaroshchuk Iuliia	[RG BS]
Jegerlehner Jon	[RG BE]
Jotti Livio Rinaldo Ruggero	[CCS]
Knorr Lois	[CCS]
Kratzer Christian	[GR HL]
Loertscher Grégory	[GR LJ]
Metzger Lea	[CCS]
Michon Quentin	[GR LE]

Mourtzakis Manolis	[GR GE]
Müller Nadja	[CCS]
Nicod Vincent	[GR GE]
Proissl Manuel	[CCS]
Ruedin Bruno	[CCS]
Schönfeld Bernhard	[CCS]
Tatti Dylan	[CCS]
Tétaz Alexandre	[GR GE]
van Rekum Arend	[CCS]
Wagner Lukas	[CCS]
Weinfurter Christian	[CCS]
Zbinden Ramona	[CCS]
Zoss Rico	[CCS]



DIE LÖSUNG DER QUIZFRAGE:

Ein Mitglied der Crew an jedem Festmacher und ein weiteres mit einem fliegenden Fender, um Berührungen zu verhindern. Die Anweisung, die jedes Mal wiederholt werden muss: Keine Füsse oder Hände, um das Boot zu stoppen! Und man springt nicht auf den Steg!

LA SOLUTION À LA QUESTION DU QUIZ:

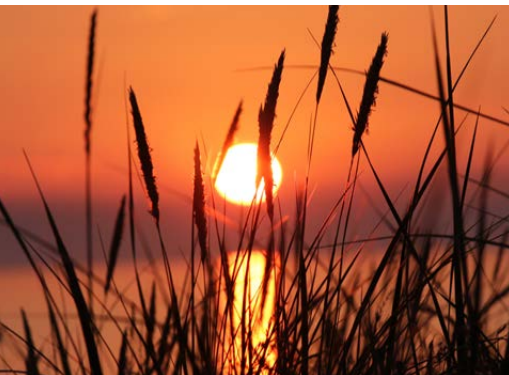
Un équipier à chaque amarre et un autre avec un pare-battage volant pour prévenir les touchettes. La consigne qui doit être répétée chaque fois: Pas de pieds ou de mains pour arrêter le bateau et on ne saute pas sur le ponton!

WIR TRAUERN UM / FAIRE-PART DE DÉCÈS

Lang Franz, Meggen
Urs Adam, Wabern

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

Wir werden ihnen ein ehrendes Andenken bewahren.
Nous garderons d'eux un souvenir ému.



Europas grösstes Versandhaus für Motorboot & Segelsport

compass®



*Bei uns lacht
das Skipperherz!*

● **Ihre Nr. 1 seit 40 Jahren
am Zürichsee**

Entdecken Sie unsere riesige Auswahl an Ausrüstung und maritimer Mode.

● **Katalog jetzt gratis
anfordern unter**

055 451 20 50

● Die grosse Welt des Wassersports mit über
**38.000 Artikeln
online unter
www.compass24.ch**

Herzlich Willkommen im Maritim-Shop!

Unser **Maritim-Shop Altendorf** wird Sie begeistern!

Die ganze Compass-Welt des Wassersports auf über **400 m²**.

Kommen Sie vorbei, die Maritim-Shop-Crew freut sich auf Ihren Besuch!



Wir sind für Sie da!

Compass Yachtzubehör AG
Zürcherstrasse 22 / Seepark
8852 Altendorf

Telefon 055 451 20 50
Fax 055 451 20 51
info@compass24.ch

Riesige Auswahl unter
www.compass24.ch

**INTER
BOOT**
2024

**+ SUISSE@
INTERBOOT**

Neue Horizonte

25. – 29.09.2024

Messe Friedrichshafen

interboot.de

