

**1. THEMA AUS DEM
«SAFETY FIRST BOOKLET 2026»**

Die Gruppe Sicherheit auf See stellte das Thema des Safety Booklets für das Jahr 2026 vor. Das Kapitel Motorausfall wurde intensiv besprochen und wir haben die Skipper dazu aufgefordert, dieses Thema mit ihren Crews zu vertiefen. Der Motor ist nicht immer der treue Freund, den man sich vorstellt. Frédy Haller berichtet darüber in seinem Artikel, der in der letzten Ausgabe des CRUISING erschienen ist.

**2. DAS MITTELMEER UND EXTREME
WETTEREREIGNISSE, VORTRAG
VON ARNO CHEDA (METEO SCHWEIZ)**

Angeichts der heftigen Wetterereignisse, die in den letzten Jahren im Mittelmeerraum zu beobachten waren, haben wir Arno Cheda (Meteo Schweiz) gebeten, für uns einen Vortrag über die verschiedenen Arten von kritischen Wettersystemen zu halten, die dort auftreten

können. Während uns die Ausbreitung einer klassischen Tiefdruckfront vertraut ist, kannten viele nur unvollständig die Eigenschaften und Gefahren eines Höhentiefs (Kaltlufttropfen). Schliesslich zog der sogenannte Medicane, der zwar selten, aber umso verheerender ist, die gesamte Aufmerksamkeit auf sich. Da das Auftreten von Höhentiefs über dem Mittelmeer Anlass zu grosser Sorge gibt, haben wir Arno Cheda um einige Erläuterungen gebeten. Hier sind seine Antworten.

Frage 1 – Ist das Mittelmeer gefährlicher geworden?
Das Mittelmeer erwärmt sich deutlich schneller als der weltweite Durchschnitt. Diese Erwärmung führt zu einer höheren Luftfeuchtigkeit in der Atmosphäre und zu mehr Wärmeenergie, die Gewittersysteme oder Stürme anheizen und die lokale Dynamik verändern können. Was Stürme und starke Winde angeht, zeigen die aktuellen wissenschaftlichen Daten keinen eindeutigen Trend zu einer Zunahme der Häufigkeit von Wirbel-

stürmen oder Tiefdruckgebieten im Mittelmeerraum, aber es gibt Anzeichen für eine Zunahme der Intensität der heftigsten Ereignisse. Konkret bedeutet dies, dass die Wetterbedingungen lokal potenziell unbeständiger und schwieriger vorhersagbar werden: Sehr warme Meere begünstigen eine starke Verdunstung und eine instabilere Luft, was die Intensität von plötzlichen Regenschauern, Sturmböen, Windböen und vereinzelt Gewittern verstärken kann. Und gleichzeitig die Vorhersage erschwert, insbesondere im Spätsommer und Herbst.

Frage 2 – Welche physikalischen Parameter des Klimawandels sind die Ursache für die heftigen Wetterphänomene, die mit einem Höhentief einhergehen?

Der Klimawandel verändert den thermodynamischen Zustand der Atmosphäre (wärmer, feuchter). Im Falle von Höhentiefs kann dies zu einer Verstärkung der von ihnen ausgelösten heftigen Wetterphänomene führen: extreme Regenfälle, starke Winde und eine grössere Freisetzung latenter Energie, wenn sich diese Systeme in einer wasserdampfreicheren Atmosphäre entwickeln. Die Projektionen aus Klimamodellen zeigen eine Zunahme der Intensität der stärksten Stürme und der damit verbundenen Niederschläge. Dies spiegelt eher eine Verstärkung der Auswirkungen als eine Zunahme der Systeme selbst wider. Bei extremen Niederschlägen wird ebenfalls eine Zunahme ihrer Häufigkeit und Intensität beobachtet und erwartet, da wärmere Luft mehr Wasser aufnehmen kann.

Frage 3 – Da sich ein Höhentief definitionsgemäss in den oberen Schichten der Atmosphäre befindet, wie kann man sie mit Wetter-Apps für Seglerinnen und Segler erkennen? Sind Beobachtungen auf 500 hPa immer noch die beste Lösung oder sollte man andere Höhenstufen in Betracht ziehen?

Ein Höhentief lässt sich per Definition nicht unbedingt durch Messung des Luftdrucks am Boden feststellen, da es sich in höheren Schichten der Atmosphäre befindet. Man muss also in 3D denken. Wetter-Apps ermöglichen es, Kaltlufttropfen zu erkennen, sofern mehrere Höhenstufen betrachtet werden: Die 500-hPa-Stufe ist oft ein guter Ausgangspunkt, um eine Talweg- oder Kaltlufttropfenfront zu identifizieren, reicht jedoch alleine nicht aus.



Die Höhe von 850 hPa gibt beispielsweise Auskunft über den Wind, der sich von der Höhe zur Oberfläche verlagern kann und zu Böen und unruhiger See führt. Im Mittelmeerraum ist es zudem wichtig, diese Höhenstufen mit der Meerestemperatur zu vergleichen: Eine Kaltluftmasse in der Höhe über einem warmen Meer ist eine klassische Konstellation für heftige Schauer und plötzliche Gewitter am Ende des Sommers. In der Praxis ist es daher entscheidend, die Atmosphäre als Ganzes zu betrachten, auch wenn am Boden kein ausgeprägtes Tiefdruckgebiet vorhanden ist. Genauso wie es keinen einzelnen Parameter gibt, der für die Beobachtung ausreicht, gibt es auch keine einzelne Höhe, die Aufschluss über die gesamte Struktur der Atmosphäre gibt.

Weiterführende Infos: <https://www.meteoschweiz.admin.ch/ueber-uns/meteoschweiz-blog/de/2024/02/tiefdrucksysteme-und-klimawandel-teil-2.html>
PS: Der Vortrag von Arno Cheda wird auf der Moodle-Plattform für Skipperinnen und Skipper verfügbar sein.

3. WAS IST AUS FÉLIX OBERLE GEWORDEN, UNSEREM REDNER BEIM EINFÜHRUNGSTAG FÜR SKIPPER 2025?

Wir erinnern uns daran, dass Félix uns seine Vorbereitungen für die Mini-Transat 2025 unter dem Gesichtspunkt der Sicherheit vorgestellt hatte. Für ihn, der davon



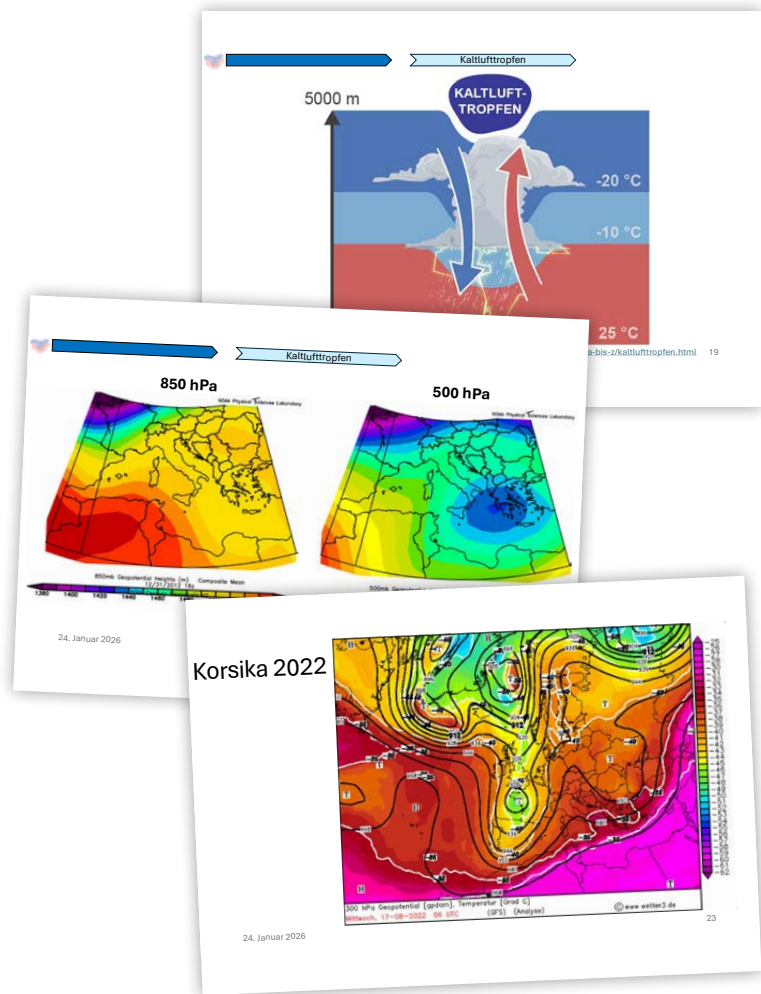
Arno Cheda (Meteo Schweiz)

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



Felix Oberle (Foto: Manon le Guen)



träumte, eines Tages in den exklusiven Kreis der Imoca-Segler aufgenommen zu werden, war das letzte Jahr reich an Überraschungen und bemerkenswerten Ergebnissen. Hier ist sein Bericht:

2025 war für mich ein besonders ereignisreiches Jahr. Im Rahmen meiner Vorbereitung auf die Mini-Transat konnte ich während der Saison an drei sehr schönen Regatten in der Mini-Klasse auf meinem Prototypen «Big Bounce» teilnehmen. Mit einem langjährigen Freund, der mich vor mehr als zehn Jahren ins Regattasegeln eingeführt hatte, bestritt ich im Juni das Fastnet – ein starker und symbolträchtiger Moment. Anschliessend feierte ich meine erste Teilnahme an einer Imoca-Regatta, als ich mit dem Ungarn Szabi Weröes an der Course des Caps teilnahm: einer Regatta um die Britischen Inseln, bei der ich die Insel Mingulay, Namensgeberin meiner ersten Mini, wieder «besuchen» konnte.

Im Sommer schaffte ich die Auswahl für The Ocean Race Europe im Team von Alan Roura auf seiner Imoca. Eine aussergewöhnliche Erfahrung für mich, ich lernte viel im Kontakt mit einigen der erfahrensten Hochseeregattacrews und auf einer ganz anderen Ebene als sonst.

Insgesamt blieb mir letztes Jahr wenig Zeit um durchzuatmen: Nur zwei Wochen nach der Ankunft des The Ocean Race war ich bereits wieder mit meiner Big Bounce unterwegs, um mich auf den Start der Mini-Transat vorzubereiten. Nachdem ich zunächst unter den ersten drei segelte, wurde die erste Etappe schliesslich wegen eines Sturms abgesagt, und der eigentliche Start erfolgte später in La Palma. Eine Etappe, die von Passatwinden, einem Leck und einem Ausfall des Autopiloten geprägt war und mir alles abverlangte. Umso mehr ein Grund, die Ankunft in Guadeloupe auf Platz 6 zu feiern und die Karibik in vollen Zügen zu geniessen!

Zu Beginn des Jahres 2026 hatte ich das Glück, die Imoca von Alan Roura vom Roten Meer nach Spanien zurückführen zu dürfen, mit einem Besuch der Pyramiden von Gizeh als Bonus. Weitere Projekte sind in Vorbereitung, darunter die Teilnahme an der Solitaire du Figaro, um meine Ausbildung im Offshore-Segeln noch weiter zu vervollständigen.

Viel Glück, Félix, lass uns weiter träumen!

Jean Gabathuler,
Vice Commodore Sicherheit auf See

Safety First



SAFETY FIRST À LA JOURNÉE D'INTRODUCTION DES SKIPPERS 2026



Arno Cheda (Météo Suisse)

1. THÈME DU «SAFETY BOOKLET 2026»

Le groupe sécurité en mer a présenté le thème de l'année 2026 du «Safety Booklet». C'est le chapitre «Panne moteur» qui a été choisi, et nous avons incité les skippers à approfondir ce sujet avec leurs équipages. Le moteur n'est pas toujours l'ami fidèle que l'on imagine. Frédy Haller en témoigne dans son article paru dans le numéro précédent du CRUISING.

2. LA MÉDITERRANÉE ET LES PHÉNOMÈNES MÉTÉOROLOGIQUES VIOLENTS, CONFÉRENCE DE ARNO CHEDA (MÉTÉO SUISSE)

Alertés par les phénomènes météorologiques violents qui ont sévi en Méditerranée ces dernières années, nous avons demandé à Arno Cheda (Météo Suisse) de nous préparer un exposé passant en revue les différents types de systèmes que l'on peut y rencontrer. Si la propagation d'un front dépressionnaire classique nous est familière, nombreux ont été ceux qui ne connaissaient qu'imparfaitement les caractéristiques et les dangers d'une dépression d'altitude (goutte froide). Enfin, bien que rare, mais tellement dévastateur, le medicane a retenu toutes les attentions.

La survenue d'une dépression d'altitude au-dessus de la Méditerranée étant un réel sujet de préoccupation, nous avons demandé à Arno Cheda quelques précisions. Voici ses réponses.

Question 1 – La Méditerranée est-elle devenue dangereuse?

La Méditerranée se réchauffe significativement plus vite que la moyenne mondiale. Ce réchauffement se traduit par plus d'humidité disponible dans l'atmosphère et plus d'énergie thermique susceptible d'alimenter des systèmes orageux ou des tempêtes, et de modifier localement la dynamique.

Du point de vue des tempêtes et des vents violents, les données scientifiques actuelles ne montrent pas de tendance robuste à une augmentation claire de la fréquence des cyclones ou des dépressions en Méditerranée, mais suggèrent des indices d'intensification des événements les plus violents.

Concrètement, cela signifie que les conditions météorologiques deviennent potentiellement plus volatiles et plus difficiles à anticiper localement: les mers très chaudes

