



«Inox is not inox»

Nachdem unsere Segelyacht auf dem Genfersee eingewassert worden war, stürzten wir uns schon bald darauf ins «Abenteuer Mittelmeer». Die Inox-Teile glänzten und verlangten auch nicht nach einer speziellen Pflege. Schliesslich heisst doch «inox» eigentlich «inoxydable», also nicht oxidierbar bzw. rostfrei... Zwei Monate nach dem Mittelmeer-Abenteuer waren wir zurück auf dem Genfersee. Die Relingstützen, der Bugkorb und andere Teile waren rostrot geworden – wenn auch nur leicht – und das Salz hatte angefangen, das Schiff zu beschädigen. Meine feste Überzeugung vom rostfreien Inox geriet ins Wanken!

► **Lektion 1:** Einmal pro Woche mit einem Tuch, das mit einer dünnen Öl-Schicht besprays wird, über alle Metallteile des Decks wischen, inklusive Winschen. Das dauert höchstens eine Stunde, ist aber sehr wirksam.

Nach einigen hundert Motorenstunden beginnt das Stevenrohr, durch das die Antriebswelle des Propellers verläuft, zu korrodieren. Auf der Oberfläche bilden sich sehr kleine, mit blossen Auge jedoch sichtbare Hohlräume. Dieses Phänomen muss unbedingt unterbunden werden – sonst droht Ärger an Bord!

► **Lektion 2:** Auf galvanische Ströme achten, die überall an Bord fliessen können. An das Stevenrohr wird eine Erdung befestigt. Der entsprechende Kupferleiter ist mit der unter dem Rumpf angebrachten Masse – einer Platte aus Mikro-Kupferkugeln – verbunden. So sollte es keine Probleme mehr geben.

Angekommen in St. Lucia in der Karibik beobachtete ich mit eigenen Augen, wie der Kopf eines der beiden Bolzen, die den Bugbeschlag halten, abfiel. Und das, obwohl er



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@crusingclub.ch



3Di NORDAC™
Molded Composites

IHR SEGELMACHER

Ob Süss- oder Salzwasser, ob Cruising oder Racing: North Sails holt mehr aus Ihrem Segelboot heraus.

Rufen Sie uns an...
NORTH SAILS SCHWEIZ
+41 71 680 00 80
schweiz@northsails.com

VOTRE VOILERIE

Que vous naviguez sur le lac ou en croisière au bout du monde, l'équipe de North Sails Suisse vous accompagne.

Appelez-nous...
NORTH SAILS SUISSE
+41 22 782 32 22
info@ch.northsails.com

northsails.com

NORTH SAILS



Seefunk SRC/LRC Onlinekurs

Die beste Art zu lernen!

www.boatdriver.ch



GUTSCHEIN für CCS Mitglieder

Gültig bis 31.12.2022

• Beim Vorlegen dieses Inserates erhalten CCS Mitglieder den aufgeführten Rabatt

• Gutschein nicht kumulierbar

5%
Rettungs-
inseln

15%
Rettungs-
westen



Texco Swiss AG
Sandweg 2 info@textcoswiss.ch Tel. +41 (0)71 755 34 84
CH-9451 Kriessern www.textcoswiss.ch Fax +41 (0)71 755 66 30



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



vom Kaliber M16 war. Danach riss der Beschlag selbst und somit waren das Vorstag und damit auch die Rollreiffanläge lose. Schliesslich fiel der Mast.

► **Lektion 3:** Es ist wichtig, zwischen Inox A2 und Inox A4 zu unterscheiden. Nur die Qualität A4 kann in einer maritimen Umgebung bestehen. Weil Inox A4 viel teurer ist, wird oftmals A2 benutzt – in der Hoffnung, es werde schon gut gehen...

Weitere Geschichte hierzu: Kürzlich hat die rostfreie Pütting (sicherlich aus A2) einer Unterwant während eines Schlags auf dem Genfersee bei starker Bise versagt! Sie riss sich buchstäblich von der Innenseite des Rumpfes los.

► **Lektion 4:** Inox-Beschläge müssen auch im Innern des Schiffes gut kontrolliert werden, besonders wenn die Stelle unzugänglich scheint. Beim genaueren Hinschauen haben wir Folgendes festgestellt: Die Abdichtung der Pütting war ungenügend, sodass eine geringe

Menge an Salzwasser eindringen konnte. Mit der Zeit korrodierte die Platte so stark, dass der Halt nicht mehr gewährleistet war. Die Platte mass im Querschnitt eindruckliche 6 x 40 mm, war jedoch mehrheitlich hinter jenem Schapp verborgen, das meist gut gefüllt ist: demjenigen mit den Esswaren fürs Frühstück...

Auch der Mastfuss aus Aluminium war so stark korrodiert, dass die untersten 30 cm mit Hilfe einer Manschette verstärkt werden mussten.

► **Lektion 5:** Vorsicht auch mit Alu! Nach einem längeren Schlag alle Metallteile mit Süsswasser abspülen. Wenn das nicht möglich ist, halt mit Salzwasser. So wird kristallisiertes Salz abgewaschen.

ZWEI ABSCHLIESSENDE BEMERKUNGEN

Eine gründliche Reinigung des Bootes hilft, mögliche Probleme frühzeitig zu erkennen. Und: Wenn man eine Schraube, einen Stift oder einen Splint findet, sollte man immer suchen, woher die Teile kommen. Aus unserer Yacht hält übrigens seit dem letzten Mastlegen ein Splint, der nicht aus Inox ist, die beiden Backstagen – also müssen wir wohl oder übel bald klettern...

Fazit: Zwar gab es die einen oder anderen Pannen oder Mängel – doch verteilt auf 35 Jahre scheinen sie mir durchaus akzeptabel. Und schliesslich wird bei uns ja Abenteuer gross geschrieben...

Ich wünsche allen stets gute Törns!

Pierre-André Lenoir

Quizfrage

Es herrscht starker Seegang: drei Meter hohe Wellen mit einer Wellenperiode von zehn Sekunden. Ich nähere mich dem Land, um einen Hafen oder einen Ankerplatz zu erreichen. Worauf muss ich unbedingt achten?

Sie finden die Antwort auf Seite 35.



«Inox is not inox»

Le voilier sitôt inauguré sur le Léman, nous partons pour «l'aventure» en Méditerranée. Bien sûr, les inox sont rutilants, inutile de s'en occuper, d'ailleurs inox ne signifie-t'il pas inoxydable? Au retour, deux mois plus tard, les chandeliers, les balcons et autres pièces ont rougi, certes légèrement, le sel a commencé à frapper et mes certitudes s'ébranlent!

► **1^{ère} leçon:** Une fois par semaine, passer un chiffon imbibé d'une huile fluide en spray sur toutes les pièces métalliques du pont, tambours de winches compris. Ça prend une heure tout au plus mais c'est très efficace.

Après plusieurs centaines d'heures moteur, le tube d'étambot au travers duquel passe l'arbre d'hélice se corrode! De petites cavités mais visibles à l'œil nu apparaissent à sa surface. Il faut absolument que le phénomène cesse sous peine d'ennuis sérieux...

► **2^{ème} leçon:** Attention aux courants galvaniques qui naissent par le frottement de pièces diverses. On soudera une petite plaque sur le tube d'étambot avec une mise à la masse réalisée par un conducteur de cuivre rejoignant la masse du voilier. Cette dernière est constituée d'une plaque faite de microbilles de cuivre et placée sous la coque. Dès lors, plus de problème.



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



En arrivant à Sainte-Lucie, aux Antilles, j'ai vu, de mes propres yeux, tomber la tête de l'un des deux boulons maintenant la ferrure d'étrave, pourtant du calibre M16. Après cela, c'est la ferrure elle-même qui s'arrache et donc l'étau, l'enrouleur puis le mât!

► **3^{ème} leçon:** bien différencier l'inox A2 et l'inox A4. Seule la qualité A4 résiste à l'environnement marin, mais il est bien plus cher. Alors souvent on utilise de l'A2 en pensant que tout ira bien...

Dernièrement, une cadène inox (certainement en A2) d'un bas-hauban a cédé lors d'une navigation sur le Léman par forte bise ! Elle s'est littéralement déchirée depuis l'intérieur du voilier.

► **4^{ème} leçon:** contrôler les ferrures inox même à l'intérieur du voilier, surtout si l'endroit semble peu accessible! Ici, l'étanchéité de la cadène n'a pas toujours été correcte et de l'eau de mer, même en faible quantité, a pu s'infiltrer, et avec le temps corroder suffisamment la plaque pour qu'elle puisse céder un jour. Cette plaque possède toutefois une section importante de 6 x 40 mm, mais cachée en grande partie dans un équipet toujours bien fourni, celui du petit-déjeuner!

Le pied de mât en aluminium s'est aussi fortement corrodé à tel point qu'il a fallu remplacer les 30 cm du bas à l'aide d'un manchonnage.

► **5^{ème} leçon:** attention avec l'alu! Après une navigation, rincez les pièces métalliques avec de l'eau

douce et si ce n'est pas possible avec de l'eau de mer. Les excédents de sel partiront.

Pour conclure, nous dirons que le nettoyage minutieux du bateau offre la possibilité de détecter les problèmes à venir. Le seul handicap pour le «Cap» est que l'œil du mousse n'est pas le plus à même de relever les défauts...

Si vous trouvez une vis, un axe, une goupille, cherchez toujours d'où elle provient. Dans mon cas, depuis mon dernier dématage, j'ai une goupille non inoxydable qui maintient en tête de mât mes deux pataras, alors il faudra se résoudre à grimper bientôt...

La tâche semble bien lourde, mais diluée sur 35 ans de croisières diverses, c'est acceptable, et ne mettons-nous pas un A majuscule au mot Aventure?

Alors bonnes croisières à tous.

Pierre-André Lenoir

Quiz

Il y a une forte houle, trois mètres avec une période de dix secondes, je m'approche de la côte pour rejoindre un port ou un mouillage, à quoi dois-je faire attention ?

Vous trouverez la réponse à la page 35.

FÜR DEN PASSENDEN ANSCHLUSS



99.-
statt 119.-

1 Zylinder (80 Stk.)
PowerSail Wipes im Wert
von CHF 29.95 gratis dazu

Koffer mit allen notwendigen
Wasseranschlüssen

Wir freuen uns über Ihre Bestellung:
www.skippershop.ch oder
031 301 00 31



IM NOTFALL ALLES IM GRIFF



39.90
statt 49.90

2 Zylinder (160 Stk.)
PowerSail Wipes im Wert
von CHF 59.90 gratis dazu



19.90
statt 29.90

1 EcoBlast Air Horn im Wert
von CHF 39.- gratis dazu

Wir freuen uns über Ihre Bestellung:
www.skippershop.ch oder
031 301 00 31



FALLENBACH WERFT AG

GERSAUERSTRASSE 89 | 6440 BRUNNEN
TEL. 041 825 65 55 | WWW.FWAG.CH
FALLENBACH@FWAG.CH



DUFOUR 32 - 61
FRANZÖSISCHE ELEGANZ
UND SEGELSPASS
ÉLÉGANCE FRANÇAISE ET
PLAISIR DE NAVIGUER



THE NEW GENERATION
OF DAYSAILERS



22 & 25
KOMFORTABEL UND
ELEGANT
CONFORTABLES ET
ÉLÉGANTS



**24" SCHNELL • INDIVIDUELL •
FAMILIENTAUGLICH
RAPIDE • INDIVIDUEL •
FAMILIAL**

NEW: BENTE 24

GRÖßER • SCHNELLER •
WOHLNICHER • SICHER
GRAND • RAPIDE •
CONFORTABLE • SÜR

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