

DIE SEEKISTE

Das offizielle Informationsorgan der Schweizerischen Segelboot-Genossenschaft SailCom



Draussen bleiben oder doch lieber zurück in den «sicheren» Hafen?

Abwettern bei Sturm

Plötzlich Sturm über dem See, nichts wie zurück! Beim Freizeitsegelsport passieren acht von zehn Havarien gerade während der hektischen «Flucht in den Hafen». Der gut gemeinte Ratschlag «besser draussen abwettern» folgt mit Sicherheit hinterher. Aber stimmt das auch? Ab Seite 2 erfahren Sie mehr.

Was tun, wenn ein Schaden entsteht?

Glücklicherweise passieren die wenigsten Schäden unter Segel. Am häufigsten knallts bei Hafenmanövern, Manövern unter Motor oder infolge nicht korrektem Festmachen. Was passiert, wenn's passiert ist? Welche Prozesse laufen ab, wenn es zu einem Schaden kommt?

Seite 5

Evviva la vela!

Im Juni nahmen der Bootschef und seine Teamkollegen mit der «Evviva» zum ersten Mal an der Regatta «treore di Ascona» teil. Wie es ausging und ob die drei ihren persönlichen Herausforderer schlagen konnten, erfahren sie im spannenden Bericht über das tolle Schiff im Tessin.

Seite 6–7

Die Sirius – eine neue Flying Cruiser für Zürich

«Mich kann man nutzen...» steht provokant am Bug der neuen Flying Cruiser im Stadthafen Enge unter dem Löwendenkmal. Ein Bericht der Überführung aus Deutschland und die Taufe in Zürich. Ob rasanter Feierabend-Törn oder gemütlicher Familienausflug, wann nutzen Sie unser neues Boot?

Seite 9

SailCom arrive à l'ouest!

L'inauguration du Saphire «Demoiselle» et la mise en service d'un nouveau Surprise dans le port de Genève est une étape importante pour SailCom. A Genève, nous avons pris pied à l'extrême ouest du pays, dans une ville portuaire avec une grande tradition de la voile.

Page 10–11

Abwettern bei Sturm – das Training beginnt im Kopf...

Plötzlich Sturm über dem See, nichts wie zurück! Beim Freizeitsport passieren acht von zehn Havarien gerade während der hektischen «Flucht in den Hafen». Mit Sicherheit kommt dann hinterher der gutgemeinte Ratschlag – «besser draussen abwettern» – nicht zu Unrecht. Aber wie kann ich erfolgreich abwettern? Meist bleibt's beim knappen Hinweis aufs Beidrehen/Beiliegen. Was nicht viel hilft. Es gibt Situationen, in denen zum Abwettern ein Beiliegen nicht angezeigt ist. Überlegungen aus eigener seglerischer Erfahrung.

Dem Wetter ausgeliefert

Wenn in der Ostsee bei traumhaftem Segelwetter am westlichen Himmel liebreizende Cirren in grader Linie aufziehen und der Luftdruck derweil etwas sinkt, darf ich mit Gewissheit davon ausgehen, dass in 18 - 24 Stunden Schwerwetter herrscht. Wir haben Zeit, um das Notwendige vorzukehren.

Wenn am Zürichsee bei hochsommerlichem Schönwetter schon am Vormittag hinter dem Albis oder Üetliberg Cumulus-Pilze hoch aufschliessen und wenig später auf dem (noch) glatten Wasser dunkle Windkäusel-Teppiche tanzen, ist es höchste Zeit, Sicherheitsvorkehrungen zu treffen; es kann bereits zu spät sein.

In beiden Beispielen haben die Wetterfrösche gute Prognosen geliefert. Aber auf den schweizerischen Alpenrandseen können sich – topografisch bedingt – die Verhältnisse ungemein viel schneller ändern als auf dem offenen Meer und sozusagen die Vorhersagen lokal unterlaufen. Den Prognosen zu glauben ist nicht schlecht, den Himmel beobachten ist allemal besser. Gut, wer sich dabei die Entwicklung der Wolkenszenarien einprägt: Das gibt Hinweise aufs Tempo der Wetter-Veränderung. Die Natur ist brutal stärker als wir und bleibt unberechenbar. Das vergessen wir im IT-Knopfdruckzeitalter immer mehr. Also was tun?

Risikomanagement gefragt

1. Revier-Wahl: Risikomanagement beginnt mit einer generellen Revier-Beurteilung – das finde ich besonders wichtig für unsere SailCom-Gemeinschaft (80 Yachten auf 16 Revieren!). Beispiele: Der Lago Maggiore kann bei ausgeprägter Nordwind-Lage rasch mit kurzen steilen «Ostsee-Wellen» aufwarten. Der Bodensee kommt im Ostteil bei starkem Föhn mit heftigen Winden und Seegang daher und serviert bei stürmischem Westwind meterhohe Wellen. Irland-Hoch plus Genua-Tief bringen auf dem Neuenburger- und Genfersee Schwarze Bise. Diese «Bise noir» wird nach Südwesten vom Bielersee zum Léman immer stärker, weil das nach Genf hin enger werdende Mittelland wie eine Düse wirkt. Schliesslich wartet eine gewittrige Westwindlage im unteren Zürichsee-Becken mit unberechenbaren Fallböen von enormer Stärke auf.

2. Bootswahl: SailCom-Mitgliedern steht eine tolle Auswahl von Schiffen zu Verfügung. Wer schon auf verschiedenen Bootstypen eingesegelt ist, kann sich überlegen, mit welchem Schiff er – falls er wählen könnte – einen happigen Sturm abwettern möchte. Wer nach längerer «Absenz» Ferientage auf einem grösseren Revier plant, muss sich fragen, ob er das Boot nach einem oder zwei Jahren seit dem Einsegeln unter Schwerwetterbedingungen im Griff hätte. Risikomanagement: Ist ein Refresher angezeigt?

Bootschef und Regionalleiter anschreiben.

3. Stichworte zur Törnplanung:

Ob auf dem Léman oder dem Bodensee – sorgfältige Törnplanung orientiert sich auch nach der zu erwartenden Lee-Luv-Position: Wo befindet sich heute das gefährliche Legerwall-Ufer, wie tief ist das Wasser dort? Presche ich im Notfall unter auflandigem Wind in einen Hafen, nehme ich ein hohes Havarie-Risiko in Kauf. Nächste Überlegung: Wo wäre ein möglichst problemloser Nothafen zu finden? Risikomanagement: Windprognose und Topografie in die Routenplanung einbauen.

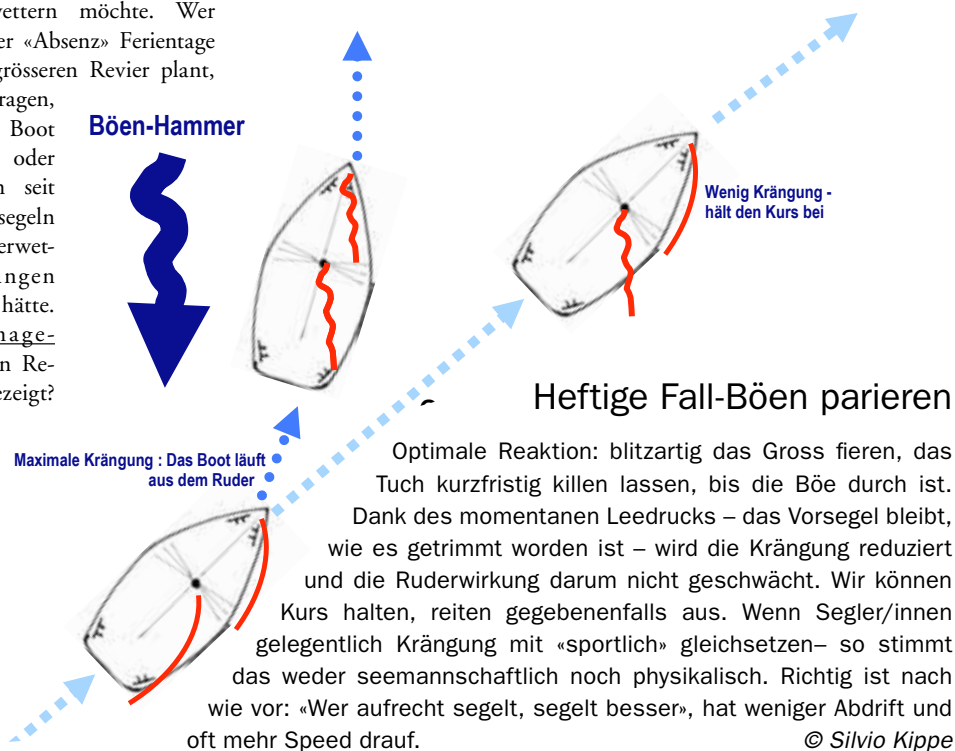
4. Ist mein Boot «sturmklar»?

Wem die Frage erst bei den ersten Böen in den Sinn kommt, den bestraft der Wind schon einmal. Es geht auch darum, ob alle notwendigen Gegenstände an Bord vorhanden, intakt und griffbereit sind. Wichtiger aber ist, ob die Crew in der Lage ist, innert Sekunden einen Notanker auszubringen: Egal, ob Heck- oder Buganker, es ist unter Umständen das einzige Werkzeug, mit dem wir Drift – siehe Illustration – abbremsen können. Ausser-

dem: Wie tief ist das Wasser in dem Revier? Weiss ich, wie lange die Trosse ist? Die Rettungs-Wurfleine (eine bittere eigene Erfahrung) ist im Notfall nur dann rasch einsetzbar, wenn ich sie vor dem Auslaufen selber kontrolliert habe.

5. Crew-Kompetenz: Was darf ich der Crew zumuten, falls das Wetter sehr happig wird? Wenn die ersten Böen ins Segel drücken, ist es zu spät, die Rettungswesten zu erklären. Sturmsituationen machen immer auch Angst, und dies wiederum kann die jetzt geforderte Kompetenz killen. Wäre es vielleicht besser gewesen, mit allen vorher Reff- oder Beidrehmanöver durchzuspielen; du hast richtig gelesen: «spielen»! Zum guten Risikomanagement gehört, dass man derlei Manöver unter moderaten Bedingungen mit möglichst viel Spass übt – Wettbewerb: Wer bringt das Boot innert wie vieler Sekunden wirklich zum Stehen?

6. Risikomanagement bedeutet schliesslich, die eigene Kompetenz unvoreingenommen einzuschätzen.



...dann folgt die Praxis.

Abwettern ist laut gängigen Lehrbüchern «ein Vorgang, bei dem versucht wird, einem Sturm oder schwerer See angemessen zu begegnen oder auszuweichen. Abwettern kann strategische oder/und taktische Massnahmen beinhalten. Strategische wären: Schlechtwettergebiet umfahren, Ladung sichern, Öffnungen verschliessen, Luken, Anbringen von Sicherheitsleinen, Segel reffen, Instruktion der Besatzung. Taktische Massnahmen des Abwetterns: im Sturmgebiet Kurs und Geschwindigkeit ändern, Beidrehen, Beiliegen, Treibanker setzen, vor Top und Takel gehen». So weit so gut – aber Lehrbücher helfen uns da nicht viel.

Ich will es mit ein paar praktischen Tipps versuchen, die sich am nebenan ausgeführten Risikomanagement orientieren (die Crew natürlich immer mit Rettungsweisen!).

Eine Anmerkung zum Wetter vorweg: Sommerliche Gewitterfronten mit Sturmböen sind bei uns meist

lokal begrenzt, kommen aber während der ersten Sekunden mit zerstörerischer Energie daher. Eine solche Front ist jedoch nach 15 bis 25 Minuten fürs Erste vorbei. Aber wie reagiere ich eigentlich auf eine Hammer-Böe? Eine «Bise noir» am Neuenburgersee oder ein Nordföhn am Lago Maggiore hingegen kann über Stunden hin anhalten. Je nachdem sind deshalb sehr unterschiedliche Massnahmen notwendig.

Vorkehren

Grosses Revier, ausreichend Raum zum Segeln:

Rechtzeitig gut gerefft nur gerade mal so hoch am Wind fahren, damit wir nicht unnötig Höhe verlieren. Wichtig sind eine optimale Balance und der Trimm von Fock und Gross. Hart gegenan bolzen bringt (ausser unnötiger Abdrift) rein gar nichts. Nur unnötige Ermüdung der Crew. Und wie sieht mein Zeitetat aus? Unser Motto «Lieber etwas Höhe fahren als viel Höhe stehen», ist besser. Aber das Reff muss »sitzen«. Klappt das? Übrigens: zu viel gerefft, ist nicht »sicherer« sondern bringt mehr Höheverlust (Abdrift).

Kleines Revier, wenig Leerraum

■ Wenn irgendwie möglich, gerefft weitersegeln, bis das Schlimmste vorbei ist.

■ Wenn ein Weitersegeln aussichtslos wird, keine Zeit verlieren, sondern sofort beidrehen. Falls wir mit zu viel Genua-Tuch von der Front überrascht worden sind, reduziere vor dem Beidrehen die Genua auf Fock-Grösse, dann erst beidrehen und das Gross entsprechend reffen. Das geschieht in der Beiliege-Position bequem im Windschatten des Vorsegels.

■ Sofort Drift-Peilung vornehmen: Denn in diese Richtung treiben wir mit mindestens 3 km/h (Bsp: in 10 Minuten erreichen wir ein 500 Meter entferntes Ufer...) Ziel muss sein, jeden Höheverlust zu vermeiden.

■ Notfallmassnahme: Anker als Bremshilfe ausbringen. Dieser Entscheid muss unter Umständen innert Sekunden fallen und ausgeführt werden (s. Risikomanagement Punkt 4).

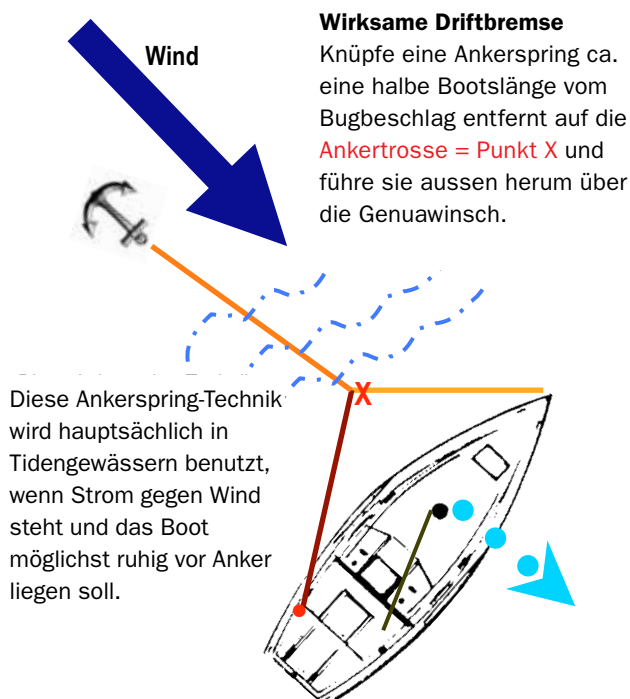
verwendet werden. Dazu braucht es keinen Treibanker, wie wir ihn im Sturm auf Hochseetörns zum Lenzen vor Topp und Takel einsetzen. Der normale Buganker reicht. Bringen wir ihn beiliegend aus, »kaufen wir Zeit«: Wesentlich langsamere Drift. Wir stabilisieren das Boot zusätzlich. Wer eine sogenannte Ankerspring setzt, kann die Position zum Wind gezielt verändern. Dass das super ist, glaubt man erst, wenn man es selber erlebt hat.

Erfolgreiches, sicheres Abwettern im Sturm ist somit in jedem Fall eine Frage der persönlichen Risikoanalyse. Diese besteht aus einer Liste von möglichen Problemen oder Schwierigkeiten je nach Revier, Wetter, Boot oder Crew. Dabei »kommt es nicht drauf an, die Zukunft vorherzusagen, sondern auf die Zukunft vorbereitet zu sein« (Perikles, 490 v.Chr.).

Überlegungen unter dem Motto »Shit happens« sind hundertmal besser als »Es wird schon nichts passieren«!

Silvio Kippe

Weniger Abdrift mit der Ankerspring



Stiefkind Anker

In unserer seglerischen Ausbildung im Binnenbereich rangiert das Ankern – wenn man es denn überhaupt praktizieren konnte – weit unten auf der Liste. Dass der Anker viel mehr kann als nur das Boot am Seegrund festhalten, wissen längst nicht alle. Im Fall von stürmischen Fallböen auf einem kleineren See kann er als hilfreiche Drift-Bremse

Historisches zur Ankerspring

Die Ankerspring-Technik wurzelt in der Seekriegsführung des 18. Jahrhunderts, es ist in den Archiven der British Admiralty nachzulesen: Kriegsschiffe mit seitlich angeordneten Kanonenbatterien gingen bei länger dauerndem Beschiessen eines Forts an einer Küste in der Regel vor Anker. Die vertikale Richtung (Elevation) der Kanonen war kein Problem; wohl aber die seitliche Ausrichtung bzw. Feinjustierung der Geschütze. Das war nur mit einer Drehung des ganzen Bootes möglich. Dieses seitliche Richten wurde mit Ankersprings (teilweise auch per Ruder auf Barkassen) bewerkstelligt. Eine genaue Beschreibung findet sich in den seemannschaftlich wie historisch akribisch genauen Seekriegsromanen von Prof. Karlheinz Ingenkamp (Pseudonym: Frank Adam).

Manoeuvres de mauvais temps

«Soudainement» la tempête s'abat sur le lac: Dans la navigation de plaisance huit de dix avaries arrivent pendant la «fuite dans le port». Prendre une allure de sauvegarde serait plus sûr – mais comment? Il y a des situations dans lesquelles il n'est même pas favorable de se mettre à la cape. Dû à la topographie des lacs suisses des Préalpes il est possible que les conditions changent bien plus vite que l'on pense. Même de bonnes prévisions peuvent être contredites par les conditions locales. Que faire? Préparation au mauvais temps

Une bonne préparation commence 1° par un examen général de la **zone** – particulièrement important pour Sailcom avec les 16 zones de navigation.

2° Les membres de Sailcom disposent d'un choix délirant d'environ 80 yachts, mais quel bateau est maîtrisé par moi-même de façon à m'en sortir par mauvais temps?

3° Planification de la croisière: Quel est la situation au vent et sous le vent, est-ce qu'il y a le danger de s'échouer sous le vent?

4° Est-ce que le bateau est effectivement «paré à la tempête» et est-ce que l'équipement fonctionne? (Si l'on se pose cette question lors des premières rafales, une «punition» par le vent n'est pas exclue ...)

5° A quoi puis-je exposer l'équipage?

Tuyaux

Les fronts d'orage d'été avec rafales sont souvent localement limités mais ont une énergie destructive pendant les premières secondes. Un tel front se calme dans 15 à 25 minutes. Comment faut-il réagir dans les premières secondes à une rafale importante: voir l'illustration. Par contre, la bise noire sur le lac de Neuchâtel ou le Léman ou le foehn au Lago Maggiore peuvent souffler pendant des heures. Suivant le cas les mesures à prendre diffèrent complètement.

Grande zone, assez d'espace pour naviguer: à temps prendre des ris et naviguer juste assez au près pour ne pas perdre de la hauteur inutilement.

Petite zone, peu d'espace sous le vent: 1° Naviguer aussi longtemps que possible avec des ris jusqu'à l'amélioration de la situation. 2° S'il est sans issu de continuer à naviguer se mettre à la cape et ne perdre aucun centimètre de hauteur! 3° Prendre des relèvements pour vérifier la dérive – combien de temps cela durera jusqu'à l'échouage au bord du lac? 4° jeter l'ancre très rapidement en tant que frein. (Cette technique fait partie d'une bonne gestion des risques). Conclusion: manœuvrer par mauvais temps est toujours une question de l'analyse personnel des risques: Fait ta liste individuelle (honnête!) des problèmes potentiels et de tes propres difficultés/faiblesses avant – en tenant compte du district, temps, bateau et équipage. Il est cent fois mieux de préparer tout le nécessaire sous la devise «shit happens» que de penser «il n'y aura pas de pépins».

Silvio Kippe
(traduit par Rolf Körner)



Die bangen Momente der «Pamina»

Im Juli 2012, bei einem dramatischen Unwetter, kenterte die «Pamina» kurz vor der Hafeneinfahrt in Schmerikon. Dank dem korrekten Verhalten der Crewmitglieder kam niemand zu Schaden

Bei der Bergung durch die Rettungskräfte musste zusätzlich noch das Rigg abgetrennt werden, um das Boot wieder aufrichten zu können. Der Anblick des geborgenen Boots in der Werft war niederschmetternd. Zudem litt der Holzinneausbau durch das lange Zögern der Versicherung mit dem Auftrag, das Wasser im Boot abzupumpen sehr.

Lange prüfte die Versicherung verschiedene Varianten der Sanierung. Von einem Rücktransport ins Herstellerwerk nach Polen zur Reparatur bis zu einem Totalschaden war zu diesem Zeitpunkt alles möglich.

Erst Anfang November erhielten wir die Antwort der Versicherung, die Kosten für die Reparatur in der Helbling Werft voll zu übernehmen. Dieser Entscheid war für uns sehr erleichternd. Nun waren die Bootsbauer gefordert, mussten doch der Innenausbau komplett ausgebaut und etliche Holzteile ersetzt werden! Die Bilder während und nach der Sanierung zeigen, dass die Fan 23 mit

Ausdauer und grosser Fachkenntnis innen und aussen erneuert worden ist.

Der Zeitdruck war gross, denn wir wollten, dass die «Pamina» auf den Saisonstart wieder voll einsatzbereit ist. Eine zusätzliche Herausforderung war der Liefertermin des neuen Riggs. Dieses musste im Ausland neu hergestellt werden, was den Einwaschungstermin wiederum verzögerte.

Vor dem Auffahrtswochenende war dann der grosse Moment für das Bootsteam gekommen, die «Pamina» wurde endlich eingewassert.

Das Boot liegt nun fertig ausgetüschet am neuen Standplatz östlich des Bahnhof Schmerikon. Wir sind froh, dass das Warten nun vorbei ist, und danken allen, die an der Sanierung der Pamina beteiligt waren.

Im Veranstaltungskalender bietet die Bootgruppe Einsegeln und Plauschsegeln an – auch in Kombination mit der Sunbeam 27 «Ruedis SIF», die neu am bisherigen Platz der Pamina im Hafen Bad liegt.

Es lohnt sich, von Schmerikon aus mit den beiden tollen Yachten den schönen Obersee zu erkunden!

Heini Schwarzenbach
und das Bootsteam



Dank fachgerechte Reparatur durch die Helbling Werft erstrahlt die «Pamina» wieder in neuem Glanz.

Was passiert, wenn ein Schaden entsteht?

Bb und zu kommt es leider bei der Bootsnutzungen auch zu Schäden. Meist wird ein Schaden durch einen Fehler eines Nutzers verursacht. Glücklicherweise passieren die wenigsten Schäden unter Segeln. Am Häufigsten entstehen Schäden bei Hafenmanövern, Manövern unter Motor oder wegen nicht korrektem Festmachen.

Welche Prozesse laufen ab, wenn es zu einem Schaden kommt?

Personenschäden

Bei Personenschäden ist umgehend und ausnahmslos die Polizei und anschliessend auch die Geschäftsstelle zu informieren!

Sachschäden

Haftpflichtschäden – Schäden an anderen Booten, Personen, Sachen

Wird durch eine Nutzung eines Bootes der SailCom Flotte ein anderes Boot oder eine Person verletzt, dann wird SailCom haftpflichtig. Beschädigt zum Beispiel ein Nutzer wegen eines missglückten Hafenmanövers ein Nachbarboot, dann ist umgehend der Besitzer des Bootes zu informieren. Über die Schiffsnummer kann entweder beim Hafenmeister oder bei der Seepolizei in Erfahrung gebracht werden, wem das Boot gehört. Zudem sind der Bootschef und die Geschäftsstelle zu informieren. Von der Geschäftsstelle bekommt der Verursacher dann ein Formular (Schaden-

meldung), welches ausgefüllt an die Geschäftsstelle zu retournieren ist. Vor dort geht die Schadenmeldung dann weiter an die Versicherung.

Es ist ganz wichtig, dass Haftpflichtschäden immer gemeldet werden, seien sie auch noch so klein. Verursacht jemand einen Schaden an fremdem Eigentum, ohne dies zu melden, handelt es sich um eine strafbare Handlung!

Kaskoschäden – Schäden am eigenen Boot

Bei einem Schaden am eigenen Boot, sei er auch noch so klein, ist das Bootsteam zu verständigen, z.B. mit einem Anruf oder SMS an den Bootschef. Dieser entscheidet dann, ob ein Boot für die weitere Nutzung gesperrt werden muss und/oder ob Folgenutzungen annulliert werden müssen. Auch im Logbuch ist der Schaden zu vermerken.

Handelt es sich um einen Bagatellschaden, z.B. Bootshaken verbogen, Fender verloren etc., ist gemäss Reglement der Nutzer verpflichtet, den Schaden umgehend selber zu reparieren. Da nicht alle Mitglieder handwerklich begabt sind oder das nötige Material nicht umgehend beschafft werden kann, lohnt sich die vorherige Absprache mit dem Bootsteam/-chef. So kann entschieden werden, wer wann was repariert.

Je nach Höhe des Schadens muss der Verursacher für die Versicherung eine Schadenmeldung ausfül-

len. Sobald die Schadenmeldung bei der Versicherung eingetroffen ist, entscheidet diese über das weitere Vorgehen. In der Regel verlangt die Versicherung eine Offerte des Reparaturbetriebes. Erst nachdem die Offerte dann von der Versicherung gutgeheissen wurde, kann die Reparatur ausgeführt werden. Bei schweren Schäden oder bei teuren Offerten kann es vorkommen, dass die Versicherung einen Schadenexperten aufbietet, welcher den Schaden beurteilt. Da die Anzahl Schadenexperten für Boote nicht sehr gross ist, vergehen manchmal einige Tage, bis der Experte seine Expertise erstellen kann. Und bis dann das Boot repariert ist, vergehen je nach Schaden weitere Tage, Wochen oder gar Monate.

Schadenabwicklung Fan 23 «Pamina»

Der grösste Schaden in der SailCom Geschichte ereignete sich im Juli 2012, als die Fan 23 «Pamina» kenterte. Nicht nur die Schadenssumme war aussergewöhnlich, auch die Abklärungen und schliesslich die Instandstellung des Bootes beanspruchten viel Zeit und Geduld.

Hier der zeitliche Ablauf:

27. Juli 2012 – starke Gewitterböe bringt Pamina mit 4 Seglern an Bord zum Kentern. Sofortige Rettung durch andere Boote. Das Boot wurde durch die Seerettung abgeschleppt. Es gab KEINE Personenschäden!

28. Juli 2012 – Bergung des mit Wasser und Schlamm vollgelaufenen Bootes in der Helbling Werft nach Schmerikon

30. Juli 2012 – Schadenmeldung an die Versicherung

Die Versicherung beginnt nun mit den Abklärungen. Da die Schale des Bootes intakt scheint, versucht die Versicherung, vom Hersteller das neue Rigg und den kompletten Innenausbau zu bekommen. Denkbar wäre, dass das havarierte Boot zur Werft in Polen transportiert würde, um dort neu aufgebaut zu werden. Oder anders herum: Das Material wird in die Schweiz geliefert und hier neu verbaut. Diese Abklärungen nehmen leider mehr als

2 Monate in Kauf, da die Werft auf Anfragen der Versicherung gar nicht reagiert.

23. Oktober 2012 – Ein «lautes» Telefongespräch mit dem Generalimporteur bringt Bewegung in die Sache. Wenigstens bekommt nun die Versicherung Antworten auf wichtige Fragen. Noch ist aber die Lösung fern.

17. Dezember 2012 – Schadenexperte Marty macht eine Expertise, welche zum Schluss kommt, dass die Helbling Werft in Schmerikon das Boot wieder in Stand stellen kann.

10. Januar 2013 – Die Helbling Werft bekommt den Auftrag, die Fan 23 «Pamina» zu reparieren.

4. Mai 2013 – Das Bootsteam übernimmt die «neue» Pamina von der Werft.

9. Mai 2013 – Die Pamina steht wieder zur Verfügung!

Ein grosser Dank geht an alle Beteiligten. Ganz besonders an das engagierte Bootsteam und an die Versicherung. Die Allianz hat alles daran gesetzt, SailCom vor der schlechtesten Lösung zu bewahren: einem Totalschaden. Im Totalschadenfall hätte SailCom den Versicherungswert von ca. CHF 43'000.– abzüglich der verwertbaren Reste erhalten. Da die Schale des Bootes intakt blieb (Wert ca. 20'000.–) hätte die SailCom eine leere Schale und CHF 22'000.– (Selbstbehalt von CHF 1000.– bereits abgezogen) erhalten. Mit diesem Geld hätten wir das Boot nicht wiederherstellen können. Die Reparaturkosten beliefen sich nämlich auf rund CHF 34'000.–.

Dieser Schadenfall hat nicht nur viel Geld gekostet, sondern auch viel Einsatz aller Beteiligten verlangt. Bleibt zu hoffen und zu wünschen, dass wir künftig möglichst keine Schäden mehr zu vermelden haben!

*Peter Auf der Maur,
Geschäftsführer*



Die «neue» Pamina am Hafen in Schmerikon.

Comet 860 «Evviva» bei der Regatta «tre ore di Ascona»

«Evviva la vela!»

Mit einem Hoch auf das Segeln endet der Bericht von Tony Meier, dem Organisator der 20. Regatta «tre ore di Ascona» vom 8. Juni 2013. «Evviva» heisst auch das Sailcomschiff in Ronco-Crodolo auf dem Lago Maggiore, das mit Bootschef Walter Ochsner und seinen Teamkollegen Felix Hamburger und Nic von Graffenried mit der Startnummer 61 das erste Mal zu einer Regatta antrat. Seit Juni 2012 kümmert sich das Team um das schnelle Familienschiff mit Platz für acht Personen und sechs Schlafplätzen. Lohnt sich der etwas grössere Aufwand beim Einsegeln und können die drei ihren persönlichen Herausforderer Nr. 67 schlagen?

Comet 860 «Evviva»

Die Nachfrage nach Sailcom-Segelschiffen im Tessin ist gross; darum wurde die «Evviva», Baujahr 1984, angeschafft. Wie die drei anderen (die Comet 1050 seit diesem Jahr auf dem Genfersee und den beiden Comet 800 und Comet 850 von Sandro Fischer auf dem Vierwaldstättersee) wurde sie als eines der 78 Exemplare dieser Grösse von den französischen Bootsbauern Jean-Marie Finot und Pascal Conq gebaut. Im hervorragend geführtem Archiv von finot.com findet man einen ausführlichen deutschsprachigen Testbericht über die Comet 860 aus dem Jahr 2000.



Bootschef Walter Ochsner (rechts), Nic von Graffenried (Mitte) und Felix Hamburger (links)

Schon der Erstbesitzer der «Evviva» nahm an Regatten teil und baute dafür etliche Raffinessen ein. Nic meint dazu: «Es hät schono chli vil Schnüerli und so», und lacht. Für den 9 PS-Motor braucht man den A- oder A1-Schein. Ob man den Motor drosseln sollte, damit alle die Evviva segeln können: «Nei, ja nööd!» Der Motor sei bei starkem Wind für das schwere Boot eher an der unteren Grenze. Man solle die Kurzfassung des Handbuchs lesen. Es lohne sich auch, dieses auszudrucken. «Dä chamer bi Bedarf nahläse», meint Walter Ochsner.

Der Bootschef über Gefahren und Herausforderungen

Walter Ochsner war früher Fallschirmsprunglehrer, nahm an internationalen Springwettkämpfen teil und engagierte sich dort auch im Verein. Die Frau wollte aber nicht mit ihm aus dem Flugzeug springen: «Säb ebe nööd!» Auf der Suche nach einem Familiensport kamen sie deshalb zum Segeln, denn er war auch früher immer schon gerne auf dem Wasser und kaufte schon mit 16 vom eigenen Sackgeld ein Schlauchboot.

«Dä Hafe vo Crodolo isch äng», meint er. Wenn jemand fragt, warum das Einsegeln so lange dauere erklärt Walter Ochsner: «Es bruchet eifach so vil, das isch de Uf wand vom Schiff.»



Das Team von Walter Ochsner auf der «Evviva» kann problemlos mithalten; hier bei der zweiten Runde vor der Boje vor Ronco im vorderen Mittelfeld.

Foto: Andreas Eigenheer

Das sei auch der Grund, warum die Evviva nur für fünf Stunden, also tageweise, zu buchen ist, vertritt dann aber, dass neu an Tagen ohne Vorbuchung auch drei Stunden möglich seien. Er meint: «Du nimmsch d'Evviva nöd use für e Stund!»

Der Lago Maggiore ist ein Gebirgssee. Bei Gewitterlagen sollte man das Wetter beobachten und frühzeitig reagieren, abbrechen oder mindestens frühzeitig reffen. Nic dazu: «Wänn d's erscht mal dra tänksch, isch's Ziit zum Reffe.»

Doch schon am Vorabend studiert Walter Ochsner Meteo bei Radio, Fernsehen und im Internet. Bei einem ganztägigen Einsegeln letztes Jahr entschied er sich in Cannobio zur Rückkehr. Als die Crew auf dem Heimweg noch die Insel umsegeln wollten, «isch's im Maggiatal bereits losgange». Wenn sich aber etwas über dem Stausee Lago Delio zusammenbraue, dann sei es am schlimmsten, sagt Walter Ochsner und zeigt zum Horizont vis à vis der Insel Brissago, auf Monte di Pino und di Bassando knapp hinter der Grenze.

Die «Evviva» an der Regatta «tre ore di Ascona»

«Die langsameren Yachten brauchen keine Angst zu haben, den Apéro zu verpassen. Sie wissen, genau um 17.00 Uhr gibt es den Schlussknall!», schreibt Tony Meier bei der Ausschreibung. So viel Trost vorweg.

Der Start gelingt unserem Team und es kommt gut über die Startlinie. Die Favoriten und der direkte Gegner Nr. 67 können sich aber absetzen und der Abstand wächst ständig. Da kommt nach der Insel Brissago, die nur einmal zu umrunden ist, bei der ersten Boje unserem Team der schwächer werdende Wind unerwartet zu Hilfe. Abgesehen von der Spitze stoppt die Flaute das weit vor der «Evviva» liegende Mittelfeld und der Restwind schiebt das Feld wie eine Handorgel praktisch zur Ausgangssituation zusammen. Die in der Mitte der drei Stunden einsetzende Brise nutzt unser Team nun konsequent und lässt sich nicht mehr abschütteln. Die Spitze ist zwar längst am Überwinden, doch die Nr. 67 haben sie genau im Auge. Bei der letzten Boje kurz vor fünf Uhr wird es nochmals dramatisch. Unser Team gibt die Vorfahrt ab – man riskiert schliesslich auch an einer Regatta keinen Bootsschaden – und muss die sechste Boje zwei Mal umsegeln.

Wir beobachten die «Evviva» aus etlicher Entfernung von der «Madagascar» aus. Das doppelt so lange Segelschiff mit Stahlrumpf dient als hervorragende Zuschauertribüne. Die über dreissig Passagiere fassende «Madagascar» kann man übrigens für Veranstaltungen chartern; Marco Rohner 079 342 38 53 gibt gerne Auskunft.

Mit sechs umsegelten Bojen beim Schlussknall landet die «Evviva»



auf dem 68. Gesamtrang von 102 Teilnehmern, ehrenvoll geschlagen von Nr. 67 auf Rang 46, die aber nur eine Boje mehr schaffte. Das Team von Walter Ochsner hat es bewiesen: Wer den Aufwand nicht scheut, kommt zum verdienten Segelvergnügen. Wie man hört, soll nächstes Jahr die Regatta per GPS ausgewertet werden. Die drei planen jedenfalls jetzt schon an der

«tre ore di Ascona 2014» teilzunehmen und wollen dafür weitere Teams auf Sailcomschiffen zum Mitmachen gewinnen. Da bleibt nur, jetzt schon zu wünschen:

«Evviva la vela!» – «Evviva, Evviva!» – «Evviva Sailcom!»

Markus Eigenheer



Der schwarze Parcours der «tre ore di Ascona 2013».

Angebotsweiterung im Tessin

Zweite Surprise im Tessin

Im Hafen von Ronco steht per ofort eine zweite Surprise zum Segeln auf dem Lago Maggiore zur Verfügung.

Falls bereits auf der Surprise «Allegro» eingesegelt, steht dem Segelsspass auch auf der neuen «Topas» nichts mehr im Wege. Da Boote und Hafenplatz identisch sind, werden nach dem Einsegeln eines der beiden Boote gleich beide freigeschaltet.

Die beiden Surprise betreut der Bootschef Peter Blumer mit seinem Bootsteam.

Das H-Boot «Aviva» liegt neu im Hafen von Brissago. Der Bootschef Peter Blumer hat die «Aviva» von der Sailcom gekauft und einen Nutzungsvertrag abgeschlossen. Somit können die auf dem H-Boot eingesegelten das Boot auch weiterhin buchen. Für Mitglieder, die schon auf der «Aviva» in Ronco eingesegelt sind, ist eine Einführung im Hafen von Brissago erforderlich.

Die Termine können mit Peter Blumer unter hi@solnet.ch oder der Tel.-Nr. 079 375 30 01 vereinbart werden. Schwerpunkte beim Einsegeln sind Hafen- und die Seemannöver.



Die Topas bereit zum Transport von Thun nach Ronco.

Telefon +41 44 300 35 35; téléphone +41 32 331 35 35
info@mycharter.ch · www.mycharter.ch

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

Croatie: les îles Kornati
 Martinique: cap sur la Caraïbe du sud
 Martinique: Kurs auf die südliche Karibik
 Kroatien: die Kornaten

my charter™ – notre savoir-faire pour profiter pleinement de votre croisière
 Votre agence fair-play avec toute l'expérience nautique de Rolf Krapp
 my charter™ – Unser Know-how für Ihren Törnrgenuss und Charterspass
 Ihr Fairmittler™ – Mit Segelprofi Rolf Krapp
 The sunny side of life! – www.mycharter.ch

Der letzte GRAPPA

Sie war nie wirklich ein schönes Schiff. Zumindest nach heutigem Empfinden. Und sowieso kein schnelles Schiff – auch in jungen Jahren nicht. Obwohl sie gar eine eigene Regatta-Klasse hatte.

Seit 1976 schwamm sie hier im Alpenland herum. Sicher hätte sie aus jenen fernen Zeiten schon einige Geschichten zu erzählen gehabt. Vielleicht von harten, Wanten brechenden, Genua fressenden Regatten. Oder von noch schmerzvolleren, patenthalsenden Segelschulfahrten. Oder wohl doch eher von gemütlichen Familienausflügen? Auf jeden Fall hatte sie vor jenem Oktobertag 2001 schon ein langes Leben. Damals habe ich sie kennen gelernt.

Ich sass mit Marco, dem damaligen Regionalleiter Zürich-Ostschweiz, und ihrem Noch-Besitzer, ein in Ehren ergrauter Herr namens Joe, am Steg in ihrer Plicht. Wir tranken ein Glas Weisswein. Joe war 82 Jahre alt und wollte aus gesundheitlichen Gründen seine Segelkarriere abschliessen. Er fand die SailCom-Idee «nutzen statt besitzen» so inspirierend, dass er sein geliebtes Schiff gerne unserer Genossenschaft anbot – mitsamt ihrem Liegeplatz im Hafen Enge. Doch Marco hatte ein Problem – nämlich keine Bootcrew, die das Schiff pflegen wollte. Ich war damals gerade seit ein paar Monaten SailCom-Mitglied, und auch erst seit kurzem im Besitz des Segelschins. Und vor allem hatte ich keine Ahnung von Schiffunterhalt. Doch der Regionalleiter fragte mich direkt: «Wenn du das Schiff als Bootschef übernimmst, kaufe ich es für die SailCom».

So schwierig kann das ja nicht sein, dachte ich und fragte meinen Freund Ralph, ob er mir dabei helfen wolle. Das Schiff hiess «GRAPPA», war das nicht Grund genug? Wir sagten zu.

Da die Saison schon vorbei war, hatten wir den Winter über Zeit die «GRAPPA» «SailCom-tauglich» zu machen. Dies hiess, alles Persönliche, Überflüssige und Reparatur-



ranfällige vom Schiff zu entfernen, die Notausrüstung zu vervollständigen und alles so klar zu beschriften, dass auch ungeübte Segler mit ihr umgehen konnten. So entstand eines der ersten bebilderten Schiffshandbücher als PDF – inklusive detailliertes Spi-Handling.

Nach Saisonbeginn folgten zwei, drei intensive Jahre mit unzähligen Einsegeltagen. Bis zu 20 Segler lernten damals an einem Samstag die «GRAPPA» kennen.

Viele weitere Highlights

Die «GRAPPA» als (hoffnungslos überforderter) Köder bei der alljährlichen Fuchsjagd. Oder als Flaggschiff beim ersten Zürcher Mondscheinsegeln mit allen SailCom-Schiffen ab Hafen Enge. Oder die rasante Bisenfahrt nach Rapperswil und zurück in 10 Stunden inklusive Pizzen in Rapperswil (wie gesagt, die «GRAPPA» war nicht schnell, aber zäh). Oder die ersten Kürsli für «Schiff anbinden» und «Hafenmanöver mit dem Aussenborder» (weil wir es satt hatten, Ramm- und Liegeschäden zu reparieren). In diesem Zusammenhang bleiben den Beteiligten auch die konsternierten Gesichter in Erinnerung, als beim Anlassen des Aussenborders dieser aufheulte und vor lauter Schreck der Rückwärtsgang bei Vollgas eingeworfen wurde. Die 4 cm dicke Sperrholzplatte der Motorhalterung brach wie Knäckebröt,

als die damals noch 8 Pferdestärken los galoppierten. Und der Motor versank im Hafenbecken.

Eine weitere schöne Erinnerung ist die winterliche Generalüberholung im Genossenschaftsstil, wo die «GRAPPA» auf dem Parkplatz Wollishofen bei Aussen-temperaturen von -12 °C von kälteresistenten B-Mitgliedern vollständig auseinandergenommen und alle abmontierten Teile auf etwa 15 Amateurbootsbauer verteilt wurden. Diese reparierten und überholten die gewählten Teile (Ruder, Kiel etc.) in ihren Hobbyräumen und brachten sie im Frühling strahlend zum Wiedereinbau zurück. Die «GRAPPA» schwamm nie stolzer in die Saison! Und sie war seither auch das einzige SailCom-Schiff mit dezent hellblauen Wandteppichen und dunkelblauen Alcantara-Kissen. Edel!

Trotz ihres Alters und ihrer Behäbigkeit war sie sehr beliebt. Über die Jahre bildete sich eine stattliche Gruppe von «GRAPPA»-Getreuen, die jeden noch so banalen Termin für Unterhaltsarbeiten zu einem Event bei Wurst vom Grill und Bier zu jeder Jahreszeit aufleben liessen.

Und nicht zu vergessen, die vielen Male, die «GRAPPA» den jährlichen Wanderpreis des rentabelsten oder umsatzstärksten SailCom-Schiffs eingheimst hat. Herzlichen Dank an alle Beteiligten!

Vielleicht lag es am gut erreichbaren Liegeplatz im Herzen von Zürich, oder am einfachen Handling des Schiffs. Vielleicht lag es auch an der Flasche Grappa, die immer im Schapp unter dem mittleren Sitzkissen lag. Ralph und ich hatten uns zu Beginn schon gesagt – nomen est omen. Das hat sich unter den «GRAPPA»-Fans wohl herumgesprochen. Ohne grosse Worte oder Anstrengungen, es war immer eine da. In 12 Jahren waren es einige – mal sanfte edle vom Italiener, mal kratzende und beissende aus dem Discounter. Die letzte Flasche ist nun leer. Auf ihrem finalen Törn, vor Ostern – in würdigem Andenken wieder ab Hafen Enge nach Rapperswil zum Pizzenessen – floss der letzte Tropfen für Neptun in den See. Als Gruss und Dankeschön für eine schöne, erlebnisreiche Zeit. Nicht zuletzt um der «GRAPPA» einen langen, schönen Abschlusstörn zu gönnen, verlängerten wir die Fahrt noch in den Obersee – und sei es nur, um ihr zu beweisen, dass sie locker unter der Hurdener Dammbrücke hindurchpasst. Wo immer sie auch hinget, möge ihr ein ehrenvolles Ende beschieden sein. Grazie e arrivederci «GRAPPA»!

Christoph Schönenberger,
Bootschef 2001–2004

Ralph Büsser,
Bootschef 2005–2013

Illmensee (D) – Oberrieden, einfach.

Am Morgen des 9. April 2013 machte sich das Überführungsteam mit Peter Auf der Maur, Werner Huber und Wilfried Bachmann bereit, um den bestellten neuen Flying Cruiser F in der BWC Werft abzuholen. Über Schaffhausen, Thayingen, Singen, Stockach, Owingen, Frickingen ginge es in das abgelegene Dorf Illmensee mit dem gleichnamigen kleinen See daneben.

Die Kunststoff verarbeitende Firma BWC stellt neben Booten auch Gebrauchsgüter für die Landwirtschaft und Wellness aus GFK her. Der Senior Chef Herr Reinhard Gauer zeigte uns stolz seinen Betrieb. In der Produktionshalle roch es streng nach Kunststoff-Harz und -Härter, was nicht jedermanns Sache ist!

Die von SailCom bestellte Flying Cruiser F wurde draussen auf den mitgebrachten Anhänger gehievt und gründlich festgezurt. Beim Aufladen gab es einen kleinen Disput. Das Schiff war nicht wie bestellt mit einem Festkiel sondern mit einem Hubkiel ausgerüstet.

Unsere Erfahrung mit Hubkiel-Booten hat uns gelehrt, dass diese ihre Tücken haben (Bsp. Fan 23 Pamina in Schmerikon). Es wurde vereinbart, dass die Flying Cruiser F im Herbst 2013 nochmals in die Werft zurück gebracht wird zur Modifikation und einen Festkiel erhalten wird, ohne dass wir dafür bezahlen müssen.

Gut vorbereitet von einem Agenten, ging bei strömenden Regen die Ver-zollung in Konstanz ohne Probleme über die Bühne. Es mussten nur noch die nötigen Stempel und Unterschriften der beiden Zollämter auf den Importpapieren angebracht werden.

Um ca. 15 Uhr erreichten wir schliesslich den Einwasserungs-ort bei der Schifffahrtskontrolle in Oberrieden. Trotz Feierabendstimmung und nach Vorlage aller Papiere bekamen wir das notwendige Kennzeichen ZH 9733. Ohne dieses darf kein Schiff auf dem Zürichsee verkehren. Mit dem Portalkran der Seepolizei wurde die Flying Cruiser F sicher auf das Wasser des Zürichsees abgesenkt.

Am 10. April 2013 erfolgte dann die behördliche Abnahme des neuen Schiffs. Die elektrische Anlage wurde bemängelt wegen fehlendem Batterie-Hauptschalter und der Stromverteilung zu den Verbrauchern. Die Schifffahrtskontrolle gewährte uns eine Frist bis Ende Mai 2013, um die Mängel zu beheben, was in der Zwischenzeit geschehen ist. Als Beweis für die erfolgte Nachrüstung müssen wir der Behörde Fotos der eingebauten elektrischen Komponenten vorlegen.

Am Samstag, 13 April 2013, er-

folgte im Hafen Zürich-Enge die Taufe der Flying Cruiser F. Unser Regionalleiter Werner Huber, der auch als stellvertretender Neptun fungierte, taufte sie auf den Namen «SIRIUS». Ihre Schwester ist bereits seit 2 Jahren im Betrieb, heisst «VEGA» und ist bei unseren Mitgliedern sehr beliebt.

Wichtig zu wissen, das Einsegeln auf einem der beiden Schiffe berechtigt zur Benutzung beider.

*Wilfried Bachmann
Regionalleitung Zürich*



Taufe der 2. Flying Cruiser im Hafen Zürich Enge

Ich taufe dich auf den Namen «SIRUS»

Nach langem, kaltem Winter war am 13. April 2013 endlich der Frühling erwacht. Ein Tag wie geschaffen, um einzusegeln und ein Boot zu taufen. Die Sonne wärmte langsam den noch kalten See und der Wind blies noch etwas bissig über die Hügel. Allerdings haben wir damals nicht gewusst, dass dies bereits wieder der letzte schöne Tag für lange Zeit war...

Die erste Fahrt von Oberrieden nach Zürich Enge verlief planmässig. Die neue Flying Cruiser war soweit vorbereitet, dass die Taufe stattfinden konnte. Sogar ein Bootsteam konnte gefunden werden, welches im ersten Jahr vom Vega-Team, der 1. Flying Cruiser, unterstützt wird. Leider konnte der Neptun nicht dazu ermuntert

werden, persönlich anwesend zu sein. Doch eine rechte Schar von SailCom-Mitgliedern haben sich Zeit genommen und sind zur Taufe erschienen.

Wie üblich zu einem solchen festlichen Anlass haben die Anwesenden «des Seglers Hafengebet» gesprochen, unter sichtbarem Stauen der Spaziergänger und Touristen. Mit Schaumwein wurde daraufhin die Flying Cruiser durch den Regionalleiter auf den Namen Sirius getauft.

Nun verfügt die SailCom bereits über 2 Boote vom gleichen Typ, was natürlich den SailComern zugute kommt: ein Einsegeln und zwei Boote nutzen. Aber auch der prominente Platz am Steg zum Lö-



wendenkmal im Hafen Enge hat vermutlich schon den einen oder anderen Spaziergänger dazu bewegt, nach der SailCom im Internet zu suchen. Denn die Einladung auf der Sirius ist unmissverständlich: Mich kann man nutzen...! Wann nutzt du unser neues, schönes Familien-Boot?

*Werner Huber,
Regionalleiter Zürich*

«VEGA» oder «SIRIUS»?

Einmal einsegeln, doppelt nutzen. Ob rasanter Feierabend-Törn oder gemütlicher Familienausflug, die beiden Flying Cruiser sind ideale Schiffe dafür und sofort buchbar über www.sailcom.ch

SailCom und Sailbox trennen die Flotten

SailCom arrive à Bouest

L'inauguration du Saphire «Demoiselle» et la mise en service d'un nouveau Surprise dans le port de Genève est une étape importante pour SailCom. A Genève, nous avons pris pied à l'extrême ouest du pays, dans une ville portuaire avec une grande tradition de la voile, dans le décor imposant du jet d'eau et du centre-ville, de l'ONU, du CICR et des nombreuses villas de luxe dans leurs parcs magnifiques.

Ceci a été réalisé grâce à des contacts, d'une part avec des amateurs de voile, mais surtout avec les autorités. Ville et Canton de Genève œuvrent pour une gestion consciente de la circulation et des ressources récréatives, et l'usage du lac en est une grande priorité. Stefan Szeless, directeur cantonal de la capitainerie, ainsi que sa supérieure cantonale la conseillère Michèle Künzler, cheffe du Département de l'Intérieur, de la mobilité et de l'environnement sont conscients qu'une ressource partagée est meilleure et plus rationnelle que la propriété privée. Ceci peut être vu clairement dans les marinas avec leurs navires couverts de toiles d'araignée.

Nous avons donc eu le plaisir rare d'avoir une conseillère d'Etat en fonction balancer le champagne avec enthousiasme, pour ensuite entreprendre, en confiance avec SailCom, sa toute première excursion en voilier.

La journée de voile a été organisée par une équipe SailCom de toute

la Suisse, sous la direction de Rolf Körner, responsable régional Suisse romande. Notre pavillon était idéalement situé sur la promenade des piétons, à côté de la plage publique et à proximité des quais. Le temps était beau et l'intérêt était évident. Les familles ont apprécié leur premier petit voyage de voile avec nous. Nous avons été en contact avec des marins expatriés qui vivent à Genève quelques années pour ensuite aller ailleurs - une catégorie de clients qui devrait être d'une importance croissante pour SailCom, non seulement à Genève.

Les bateaux

Le Surprise est devenue un bateau standard de qualité de SailCom, de nombreux navigateurs de Sailcom le connaissent déjà et il a déjà été présenté dans la Seekiste. Réactif et rapide dans les vents légers, ce Day Sailer sportif est certainement au bon endroit à Genève.

Le Saphire est encore largement inconnu à SailCom. La conception et fabrication suisse s'inscrit dans la forte émergence de voiliers « multitâche » qui peuvent rivaliser avec les meilleurs en course, mais sont aussi adaptés, grâce à une manipulation facile, pour les sorties en famille. Légèrement plus grand que le Surprise, il offre beaucoup d'espace dans un cockpit ouvert et permet à l'ensemble de l'équipage de s'asseoir sur le même bord, et d'équilibrer la gîte de manière sportive. D'autre part, il offre assez d'espace à l'intérieur pour quatre couchettes ainsi que des toilettes, une cuisine et un bac réfrigérant. Les conditions de vent lors de la journée de



voile n'ont pas permis de tester le potentiel du bateau. Dans les faits, il est clair que la construction rigoureuse et légère avec mât carbone est payante dans le vent léger et que le bateau doit prendre facilement de la vitesse. D'autres expériences suivront et seront relatées.

La journée de voile à Genève était pour tous les participants, les aides, les invités ainsi que les spectateurs un grand succès. Mais il y a encore beaucoup de choses à faire. En priorité il manque de chefs et remplaçants chef de bateaux.

Kurt Keller

ZUSAMMENFASSUNG IN DEUTSCH

Sailing Day Genf: SailCom im Westen angekommen

Nachdem sie die «Demoiselle» getauft hatte, unternahm die Kantonsrätin, Michèle Künzler zusammen mit Stefan Szeless, Chef der capitainerie, und unserer Besatzung ihren ersten Segelausflug überhaupt. Bei schönstem Wetter wurde der Sailing Day mit vielen Mitglieder aus der ganzen Schweiz durchgeführt.

Die Boote: Die Surprise ist ein hochwertiges Standardboot und bereits in der Seekiste beschrieben worden. Die Saphire ist eine Schweizer Neuentwicklung, die an Regatten mit den Besten mithalten kann, aber dank einfachem Handling auch für Familienausflüge geeignet ist.

Der Sailing Day in Genf war für alle Beteiligten, Helfer, geladenen Gäste ebenso wie Publikum ein grosser Erfolg.

Refresh «Tzigane»

Die bald 40-jährige alte Dame «Tzigane», eine Nomade 830 aus der Perisset-Werft in Estavayer-le-Lac, wurde diesen Frühling wieder einmal gründlich überholt. Unterwasserschiff und Rumpf wurden abgeschliffen und neu gestrichen. Zudem erhielt sie ein neues, aufgelattetes Grosseegel. Zusammen mit dem Lazy-Jack System kann dieses bequem von einer Person gesetzt und geborgen werden und verbessert auch die Segeleigenschaften. Schon bei leichtem Wind legt die «Tzigane» zügig los. In der Kajüte wurde die Tapete entfernt und durch feuchtigkeitsaufnehmende, schimmelresistente Farbe ersetzt. Zudem wurden alle Polster und Matratzen ausgewechselt.

Die Tzigane ist also bereit für eure Sommer- oder Herbstferien auf dem Léman vor der fantastischen Kulisse des Lavaux.

La presque quarantenaire «Tzigane», un nomade 830 des ateliers Perisset d'Estavayer-le-Lac, a reçu une fois de plus une réfection majeure. La coque sous le niveau d'eau a été poncée et repeinte et nous avons installé une nouvelle grand-voile entièrement lattée. Avec le système de lazy-jack, elle peut être agréablement hissée et affalée par une seule personne, et les caractéristiques de navigation ont été améliorées. Dans les vents légers, la Tzigane file rapidement. Dans la cabine, le papier peint du plafond a été retiré et remplacé par de la peinture résistante à l'humidité et à la moisissure. De même, toutes les parties en bois ont été poncées et revernies. En outre, tous les coussins ont été remplacés.

Le Tzigane est donc prêt pour vos vacances d'été ou d'automne sur Léman, avec une vue imprenable sur le Lavaux. Il y a encore des jours à réserver!

Robert Rieben
trad. MC Marro



Nouveau bateau de SailCom

Le Platypus à Vevey

En plus d'être un genre d'insecte, un groupe de rock progressif et un jeu vidéo, le Platypus est le nom anglais de l'ornithorynque. C'est une espèce de petits mammifères très particulier de best de l'Australie: sa mâchoire cornée ressemble au bec d'un canard, sa queue évoque un castor et ses pattes une loutre. Il est de plus venimeux, semi-aquatique et pond des œufs. Il figure au verso de la pièce de 20 cents australiens. Voilà pour la culture...

Le Platypus qui nous intéresse dans cet article, lui, est tout autre, bien qu'il soit aussi semi aquatique : c'est l'un des nouveaux bateaux acquis par SailCom, un Comet 1050 de l'année 1987, qui se trouve dans le joli port de la Pichette, dans le haut lac, sur le Léman. Nouveau bateau mais pas neuf... ce qui nous a procuré de nombreuses heures de plaisir à : le nettoyer à fond, caissons, armoires coussins etc. ; huiler les parties boisées sur le pont ; rechercher et découvrir l'utilité de telle manette ou interrupteur ; changer les filtres, certains cordages ou le pare-brise

du cockpit ; murmurer à l'oreille du moteur ; jouer au chat et à la souris avec la pluie ou la grêle de presque tous les samedis pour pouvoir enfin lui faire son habit d'antifouling et le remettre à l'eau début juin.

Le voilà donc remis à neuf et tout prêt à vous accueillir pour vos prochaines navigations. Ses dimensions respectables l'autorisent à accueillir 11 personnes, dont 7 pour dormir. Il vous offre 2 cabines fermées ainsi qu'une salle de bain avec wc, douche et eau chaude (+2^{ème} douche dans le cockpit), un grand carré avec cuisine comprenant évier double, cuisinière 3 feux et four à gaz, réfrigérateur et tout le matériel adéquat ... juste pas de lave-vaisselle ou de lave-linge !!

Côté navigation, il est doté d'un grand cockpit, avec tous les instruments utiles et nécessaires, d'où vous pouvez manœuvrer facilement la grand-voile et le génois, tous deux sur enrouleur, d'un moteur de 16kW et, pour les plus sportif, il recevra bientôt un gennacker.

Seine Ressorts bei der SailCom sind die Finanzen sowie technische Aspekte und die strategische Entwicklung der Flotte. Als Verwaltungsrat möchte er sich vertieft mit strukturellen Fragen der Genossenschaft auseinandersetzen. Nach dem starken quantitativen Wachstum der letzten Jahre sieht er die Zeit reif für einen qualitativen Sprung und denkt dabei unter anderem an eine Stärkung der Regionen sowie an die Modernisierung des Erscheinungsbildes von SailCom.

Wir wünschen viel Erfolg!

An der Urabstimmung 2013 wurde Benno Frauchiger mit 645 von 731 gültigen Stimmen zum neuen Verwaltungsrat gewählt. Wir gratulieren!

Der heute 37 Jahre alt Benno ist in der Ostschweiz aufgewachsen. Zum Segeln fand er während seines Maschinenbau-Studiums an der EPFL in Lausanne. Im universitären Centre Nautique erlernte er auf dem Genfersee das Segelhandwerk auf einer 470er-Jolle. Seit gut acht Jahren ist er als Mitglied von SailCom auf einem seiner zahlreichen eingeseelten Boote unterwegs, und daneben auch immer wieder auf hoher See. Seit 2011 ist er Bootschef in Biel, wo er die Beschaffung der Surprise Stellumo, wie auch ihre Einführung in die Sailcom-Flotte leitete.

Er wohnt heute in Bern und arbeitet als Energieingenieur. Seit Anfang Jahr ist er zudem Mitglied des Berner Stadtparlaments.



«Platypus» à Vevey

Idéal donc pour les sorties d'un ou de plusieurs jours, en famille ou entre amis, il vous promet de vraies belles vacances dans le cadre somptueux et enchanteur des Alpes et du Lavaux.

ZUSAMMENFASSUNG IN DEUTSCH

Platypus, neues SailCom Boot in Vevey

Abgesehen davon, dass Platypus eine Art Insekt, der Name einer progressiven Rockband und ein Video-Spiel ist, bedeutet es aus dem Englischen übersetzt: «Schnabeltier». Dies ist eine ganz besondere Art von kleinen, eierlegenden Säugetieren in Ost-Australien. So viel zur Kultur.

Der Platypus, der uns hier interessiert, ist aber etwas ganz anderes. Er ist nämlich eines der neuen SailCom Schiffe: der «Comet 1050» mit Jahr-

Sa super équipe est composée de Jürgen Köhler, responsable de bateau, et de Marie-Claude Marro et Carlo O. Laya, remplaçants. Nous recherchons une personne avec le permis A comme 3^{ème} remplaçant.

gang 1987. Diese Neuerwerbung liegt im hübschen Hafen «La Pichette» bei Vevey am Genfersee.

Seit Anfangs Juni steht es dort renoviert und segelbereit. Dank seiner Grösse erlaubt die «Platypus» die Mitnahme von bis zu elf Personen. Schlafplätze gibt es deren sieben. Das Schiff ist komplett ausgerüstet, um ein- oder mehrtätige Ausflüge in der bezaubernden «Léman-Landschaft» mit Familie und Freunden zu unternehmen.

Lors de l'élection 2013 Benno Frauchiger a été élu au conseil d'administration avec 645 de 731 votes valables. Nous l'en félicitons.

Benno est âgé de 37 ans et originaire de l'Est de la Suisse. Lors de ses études de construction mécanique à l'EPFL à Lausanne il a appris à naviguer au Centre Nautique universitaire sur un dériveur 470. Il

est membre de SailCom depuis plus de 8 ans et utilise de nombreux bateaux. A part cela, il navigue souvent en mer. Depuis 2011 il est chef de bateau à Bienne où il a acquis la Surprise Stellumo et l'a intégrée à la flotte de SailCom. Actuellement il habite à Berne et travaille comme ingénieur en énergie. Depuis le début de cette année il est également membre du parlement de la ville de Berne.

Ses ressorts chez SailCom sont les finances et les aspects techniques de la flotte. Comme membre du conseil d'administration il aimerait s'occuper à fonds des questions structurelles de la coopérative. Après la croissance importante des années passées il estime qu'il faut un progrès qualitatif en renforçant les régions et en modernisant l'image de SailCom.

Nous lui souhaitons une bonne réussite!



Benno Frauchiger

Event-Highlights

Zürichsee – Friendship Balaton

Delfinflotte-Familiensegeln

Um Kindern die Freude am Segeln zu vermitteln, cruisen wir mit einer ganzen Flotte los - wohin der Wind uns treibt! Kinder und Jugendliche haben Spass, wenn sie sich auch mit anderen Altersgenossen austauschen können...

Sa. 07.09.13 12:00 Uhr oder
Mo. 09.09.13 ab 20:00 Uhr

Ostschweiz

Bodensee – Ecume-de-mer, Goldach

Segelausflug mit Besuch des Summer Day Festivals am Abend in Arbon.
Fr. 23.08.13 oder Sa. 24.08.13

Bodensee «Quer»

Langstreckenregatta

Der Mannschaft und dem Boot angepasstes sportliches Segeln.
Sa. 7.9.13, 11:00 bis 20:00 Uhr

Mehrtages-Törns

Westschweiz – Hanse 291

Argonauta, La Neuville, Bielersee

2 Tage-Manöver- und Segeltraining in kleiner Gruppe von max. 3 Teilnehmern/Innen, aufgelockert mit lokalen und kulinarischen Informationen. Übernachtung auf dem Boot.

Sa. 24.08.13 bis So. 25.08.13

Tessin – Surprise allegro/

H-Boot Aviva, Ronco/Brissago, Lage Maggiore

2 Tage auf 2 Schiffen inkl. Einsegeln, Spikurs, Reffen, Hafen- und Seemanöver, inkl. Hafengebühren und div. Gästeplätze in Italien, Übernachtungen auf den Schiffen.
Fr. 30.08.13 bis So. 01.09.13

Anmeldung und weitere Events unter Veranstaltungen im SailComNet.

Fotowettbewerb

Fotowettbewerb

Wir brauchen gute Bilder! Für

Website und Marketingunterlagen suchen wir «Action»-Bilder mit segelnden SailCom-Booten.

Eine 5-köpfige Jury wählt die «besten» Drei aus. Das sind die Preise:

1. Rang: Segeltag auf einem SailCom-Boot nach Wahl
2. Rang: Segelgutschrift CHF 100
3. Rang: Segelgutschrift CHF 50

Wichtig: Die Auflösung muss mindestens 2400 Pixel bei 300 dpi betragen. Von allen erkennbaren Personen muss eine Zustimmung vorliegen, dass SailCom das Bild verwenden/veröffentlichen darf. Mit dem Einreichen des/der Bild(er) übergibt der Einsender/Fotograf die Nutzungsrechte am Bild an SailCom.

Einsendeschluss: 31. Oktober 2013
an photo@sailcom.ch



Impressum:

Redaktionskommission

Peter Auf der Maur, Werner Huber, Rolf Körner, Martin Dempfle, Patrick Renner

Redaktion/Produktion:

Peter Auf der Maur

Layout/Gestaltung

Thomas Hausheer, Hausheer AG

Druck

Druckerei E. Schoop AG, Arbon

Redaktionsschluss der nächsten Ausgabe:

15. Januar 2014

Herausgeberin

Segelgenossenschaft SailCom
Postfach 527, 6343 Rotkreuz
seekiste@sailcom.ch
www.sailcom.ch

Fordern Sie hier Ihren gratis Katalog an: Telefon 0 55 - 451 20 50 www.compass24.ch



Partner von 

Compass, Europas grösstes Versandhaus für Motorboot- und Segelsport, bietet Ihnen als Sailcom-Mitglied einen exklusiven Einkaufsvorteil!

FR 50,-*

GUTSCHEIN

Ihren Compass Gutschein können Sie direkt im Maritim-Shop, telefonisch oder auch im Internet einlösen. Bitte geben Sie bei einer Bestellung unbedingt Ihren Vorteilscode SAILCOM mit an.

Ihr Startgutschein gilt für das gesamte Compass-Sortiment* ab einem Einkaufswert von Fr 250.-

(*ausgenommen sind bereits reduzierte Artikel, Bücher, CDs, DVDs, Seekarten und Videos)

Überzeugen Sie sich vom grossen Compass Angebot und nutzen Sie direkt Ihren exklusiven Sparvorteil!



MARITIM-SHOP ALTENDORF

Vielleicht besuchen Sie auch einmal unseren Maritimshop in Altendorf. Der Weg lohnt sich bestimmt.

Compass Maritim Shop ■ Zürcherstr. 22/Seepark ■ CH-8852 Altendorf

Öffnungszeiten vom 01.03.-31.07.:
Montag-Freitag 9.00 - 18.30 Uhr
Samstag 9.00 - 16.00 Uhr

Öffnungszeiten vom 01.08.-28.02.:
Montag-Freitag 9.00 - 12.00, 13.30 - 18.30 Uhr
Samstag 9.00 - 16.00 Uhr

www.compass24.ch ■ 0 55 - 451 20 50

Persönliche Bestellannahme rund um die Uhr