

vêtements, palmes, masque, tuba, veste de quart, nécessaire de toilette, chargeur pour le portable etc. Nicolas a bien le sien de sac, mais rempli avec ce qu'il faut pour son âge. Quant au linge de toilette, savon et shampoing... il y en a sur Yamè II.

Le départ de la croisière est prévu pour demain après-midi après les courses d'avitaillement. Les nombreux essais téléphoniques à l'aéroport restent muets, ou bien on demande à Martin de rappeler lundi. Finalement on lui propose l'achat du «strict nécessaire», des habits de rechange... en précisant que les frais seront remboursés par l'assurance de la compagnie aérienne en question. Soit. Martin s'achète «le strict nécessaire», 1 T-shirt, 1 maillot de bain, et nous larguons les amarres pour le sud de la Sicile.

Chaque jour, Martin rappelle l'aéroport, en expliquant longuement et avec patience la situation en anglais, en italien (je résume) «...no, l'm not in a hotel... l'm on a sail boat, un voilier en mer. Non, pas le ferry: non, pas un paquebot, un voilier... una barca a vela...» et ajoute: «au cas où les bagages sont retrouvés, qu'ils soient expédiés dans un des prochains ports où nous ferons escale, Licata... Empedocle...Sciaccia, Marsala» – appels qui restent toujours aussi muets ou sans réponse positive. Les jours passent, nos escales dans les ports aussi. Etant en navigation côtière jusqu'à Marsala, les contacts téléphoniques sont encore possibles, mais toujours aussi confus; on lui propose de contacter d'autres numéros, où Martin tombe sur des messages enregistrés. Finalement, la batterie de son portable arrive au bout. Heureusement que nous avons le nôtre. Suivent une série d'appels à Alitalia, à l'agence de voyage à Genève, à la famille, aux amis... avec explications, re-explications, conseils, aide possible.

Puis, puis... arrive un appel annonçant que le sac a été retrouvé! «Merci de le faire parvenir à Marsala, nous y serons dans 2 jours». «Impossible de vous le faire parvenir, toutes nos excuses.»

Les petites lessives du T-shirt et de l'unique short se sont succédées; heureusement qu'il y a eu les baignades en mer dans une eau à 27°. Et – en plein été, un caleçon de bain a fait l'affaire - jusqu'à Cagliari. Martin a pris l'habitude de demander l'expédition du sac au port suivant, même celui du débarquement, Cagliari. Il semble que mon idée de l'envoyer directement chez lui à la maison était la bonne.

Quant à Nicolas, il a eu le temps de lire tous les «Picsou», une 15aine de magazines. Mais – le nœud de cabestan, Nicolas, c'est à revoir.

Erica Humbert-Droz

Swiss Racing Sailors

Fortsetzung von Seite 7

Tour de France à la Voile

DREI VEREINE, ZWEI SCHIFFE, EIN ZIEL

Die Swiss Racing Sailors und Bienne-Voile haben sich zum Ziel gesetzt, im Jahr 2010 mit der Unterstützung des CCS ein Zeichen zu setzen: Zwei Teams wollen an der prestigeträchtigen 33. Tour de France à la Voile teilnehmen.

DIE MITSPIELER

Die Swiss Racing Sailors wurden 1989 nach mehreren Teilnahmen an der Tour de France à la Voile gegründet. Der Verein ist als Interessengruppe dem CCS angeschlossen und hat zum Ziel, die Teilnahme von Schweizer Seglern an Hochseeregatten zu fördern.

In der wechselhaften Vereinsgeschichte trainierten und segelten Mitglieder an zahlreichen Anlässen auf Mittelmeer und Atlantik, zweimal nahmen SRS-Teams sogar an der Tour de France teil: 1997 und 1998 mit der club-eigenen JOD 35.

Bienne-Voile wurde 1999 gegründet, ebenfalls mit dem Ziel, leistungsstarken Teams die Teilnahme an internationalen Regatten zu ermöglichen. Mit der club-eigenen Farr 30 segelt der Verein seither regelmässig die Tour de France.

Der CCS setzt sich seit seiner Gründung 1955 für die Ausbildung schweizerischer Hochseeskipper ein. Er vertritt die Interessen von über 6000 begeisterten Seglern eines Binnenlandes im Bereich Hochseeyachting. Neben der Ausbildung zum Skipper hat der CCS immer auch den Regattasport und den seglerischen Nachwuchs unterstützt.

DER ANLASS

Die Tour de France à la Voile wurde 1978 ins Leben gerufen und vereint jedes Jahr die besten Teams Frankreichs und der Welt in einer spannenden Regattaserie. Der Parcours führt die rund 30 Schiffe während eines Monats entlang der französischen Küsten. Die Liste der Teilnehmer liest sich stellenweise wie eine Aufzählung grosser Namen der Regattageschichte: Bertrand Pacé, Jean-Pierre Dick, Loïck Peyron, Rousset Coutts, Dominique Wavre, Michel Desjoyeaux... Die Tour de France gilt seit jeher als Talentschmiede des Hochsee-Regattasports. Zahl-

reiche Studententeams schaffen die Möglichkeit, dass insbesondere junge Segler die Gelegenheit erhalten, in einem kompetenten Team an einer der härtesten Regatten Europas mitzumachen. Als OneDesign-Yacht wird seit 1999 die Mumm/Farr 30 eingesetzt. Allerdings bestreitet dieses vielseitige und sportliche Schiff im Jahr 2010 zum letzten Mal den 775 Meilen langen Parcours mit 10 Etappenorten, an welchen jeweils noch Kurzstreckenrennen geplant sind.

DIE IDEE

Die SRS/CCS- und Bienne-Voile-Segler wollen es noch einmal wissen. Mit gemeinsamen Kräften soll versucht werden, dieses Jahr mit zwei Teams an der Tour teilzunehmen. Denn wenn sich bereits in der Vorbereitungszeit zwei Schiffe miteinander messen können, ist die Leistungskurve deutlich steiler als wenn jeder allein trainiert.

Zur Verfügung steht die Farr 30 von Bienne Voile, eine zweite kann günstig gemietet werden. In einer intensiven Trainingsphase mit beiden Booten soll im Frühjahr versucht werden, das Beste aus den Schiffen, den Crews und dem Knowhow der Vereine herauszuholen. Die Crews werden gemischt, es zählt nicht die Herkunft des einzelnen Seglers, sondern die Leistung des Teams.

Bis aber mit den Trainings begonnen werden kann, steht noch viel Arbeit an: Die Schiffe müssen repariert und vorbereitet, die Finanzierung des Projekts muss sichergestellt werden. Jeder Segler und jede Seglerin ist gefragt: sei es beim Schleifen des Unterwasserschiffs, beim Spleissen und Tackeln, beim Einholen von Bewilligungen oder Studieren der Gezeitenkarten und Navigationsprogramme.

So werden sich die rund 30 Teammitglieder bei den Winterarbeiten kennen lernen, bevor im Frühjahr die Trainings beginnen. Das Ziel: an einem gemeinsamen Projekt arbeiten, die Tour 2010 zu einem bleibenden Erlebnis und Meilenstein in der Vereinsgeschichte werden lassen – mit zwei ausgeglichenen Teams, mit zwei Schiffen, unter der Flagge von Bienne-Voile und SRS/CCS.

Einzelne Plätze für Segler sind noch zu vergeben. Bedingung ist eine Mitgliedschaft bei Bienne-Voile oder SRS/CCS. Natürlich hoffen wir, dass sich möglichst viele Nachwuchsegler angesprochen fühlen. Auch für unser Supportteam an Land, das die Tour-Teilnahme überhaupt möglich macht, suchen wir noch Mitglieder!

Marian Ramstein



BEWERBUNGEN AN:

Stefan Seger (segers@bluewin.ch),
für interessierte Segler.

Dominique Müller (dominique.muller-devaux@bluewin.ch), für das Supportteam.

Thierry Bosshart, Präsident des SRS
(thierry.bosshart@srs-ccs.ch), für generelle
Fragen und Anregungen

Aufruf

Sponsoren

Bis das Projekt Tour 2010 ein Erfolg werden kann,
liegt noch ein langer Weg vor uns. Wir suchen
insbesondere auch Sponsoren. Schon für Beiträge
ab CHF 1500.- sind wir dankbar.

Wir bieten Werbefläche auf Schiffen und Material
sowie Sponsorenanlässe mit den beiden Farr 30
auf dem Neuenburgersee.

Kontakt: Christian Knoll (chknoll@sunrise.ch)

Material

Für die Ausrüstung und den Transport der Schiffe
benötigen wir noch sehr viel Material. Wir hoffen,
dass wir einiges davon für die Tour von den CCS-
Mitgliedern ausleihen können!

Zum Beispiel:

- Rettungsinsel für 8 Personen
- Seenotsignale und Leuchtpetarden
- Sturmfock (orange, ca. 7 m²)
- Bordelektroniksystem mit Mastanzeigen
- Rugged Computer Panasonic Toughbook 19
- MAXSea Lizenz
- diverses Sicherheitsmaterial und Bootszubehör,

zum Beispiel: Anker, Wantenschneider, Hand-
funkgeräte...

- zwei Kastenwagen 3.5 t mit Zughaken für die
Schiffsanhänger
- zwei Mannschaftsbusse
- diverses Campingmaterial
- Lebensmittel

Die vollständige Liste des benötigten Material
findet sich unter

www.srs-ccs.ch/tdf10/material

Kontakt: Luzius Peter (sulu@hofernet.ch)



Thunersee

EUER CAPTAIN SPRICHT...

Liebe Seebräute und Seebären

Eine Silvesternacht und anstossen auf das neue
Jahr an Bord eines Schiffes auf unseren
heimischen Gewässern?! Auch das ist ein Erlebnis
der besonderen Art. Im Kreise von Freunden
haben wir das jüngst auf unserer «arena»
erlebt, und es war herrlich. Bei Vollmondnächten
genossen wir die Stille und die einzigartige

Atmosphäre im Hafen, Natur pur bei doch teils
klirrender Kälte draussen.

Wieso eigentlich müssen all unsere Schiffe jeden
Herbst ausgewassert und im Frühling wieder
eingewassert werden? Ein Segeltag im Februar
mit der bereits wärmenden Vorfrühlingssonne
ist ein eindrückliches Erlebnis. Nun, jedem das
Seine – wir geniessen es jedenfalls immer wieder
von neuem, auch bei etwas kälteren Tempera-
turen da draussen zu sein.

Beim Erscheinen dieses CRUISINGS ist unser
Vereinsjahr bereits fünf Monate alt. Der Jahres-
anlass im Tropenhaus Frutigen hat gepasst und
unser Commodore Beat Schifferli hat uns am
Februaranlass instruiert, wo der Stander gesetzt
werden soll. Es folgen weitere, interessante An-
lässe – siehe auch in der Rubrik Events oder auf
unserer Webseite. Die Teilnahme an unseren An-
lässen ist auch für unsere Freunde aus den ande-
ren Regionalgruppen immer offen und ihr seid
herzlich willkommen. Zusammen mit euch freue
ich mich auf all unsere spannenden Aktivitäten
im neuen Jahr.

Übrigens: Die neue Aufmachung unseres Club-
organs CRUISING gefällt mir persönlich sehr gut
– ein herzliches Dankeschön an die «Erbauer». Diese
Zeitschrift lebt vor allem auch von Beiträgen aus
den Reihen der Mitglieder unserer Regionalgruppen.
Wir Clubmitglieder haben hier eine gute Möglich-
keit, uns einem breiteren Publikum mitzuteilen.
Nutzt diese Gelegenheit – vielen Dank.

Und noch etwas: Neulich habe ich eine Hand-
voll Seeleute aus unserer Mitte gefragt, was die
seemännische Erklärung für eine Glase sei, weil
ich es nicht richtig wusste. War nicht so einfach,
eine klare Antwort zu bekommen. Ich habe
mich im Web umgeschaut. Bedeutung kurz
zusammengefasst: «Die Glasenuhr oder auch
Stundenglas genannt ist bekannt seit es die
Schiffahrt gibt. Die Glasenuhr ist entweder ein
Halbstundenglas oder Viertelstundenglas. Sie
dient zur Zeitbestimmung auf dem Schiff. Wenn
das Viertelstundenglas oder Halbstundenglas
abgelaufen ist, dann wird die Schiffsglocke
angeschlagen. Man zählte bis zur Zahl Acht.
Das entspricht der Zeit einer Wache. Damit wur-
de also die Wachdauer von zwei oder vier Stun-
den gemessen. Eine Glase (Sanduhrdurchlauf)
bestimmt demzufolge die Zeitspanne einer
viertel- oder halben Stunde.»

Auf heitere Stunden beim Zählen der Glasen auf
der Wache oder Freiwache! Schiff ahoi,

euer Captain Gian-Andrea Moser