

CLUB MAGAZINE

PRINCESS YACHT CLUB OF SWEDEN. CLUB MAGAZINE NR 106-107, MAJ 2014





Eva & Daniel Mellins Princess 35 - Foto: Thomas G Hyrén / Praktiskt Båtägande

KALENDARIUM

Klubbens egna träffar 2014

Våreskadern - start 29 maj

Kräftor - Vårdshuset Utö 9 augusti

Båtmässor 2014

Öppna Varv, Orust 22-24 augusti

Allt på Sjön, Stockholm 29-31 augusti

Oslo, Båter i sjön 4-7 september

Cannes 9 - 14 september

PSP Southampton Boat Show 12 - 21 september

Barcelona International Boat Show 24 - 28 sept

Genua Boat Show 1 - 6 oktober

Foto omslag INA Marin; Princess V48 - se artikel i denna tidning.

MEDLEMSKAP I PYCS

Vi är idag drygt 140 medlemmar och välkomnar gärna nya Princessägare till klubben.

Årsavgiften för år 2014 är 800:- inkl familjemedlem.
Registreringsavgiften (engångsavgift första året) är 250:- och då ingår en Princess klubbvimpel.

För medlemskap kontakta PYCS på nedanstående adress.

Annonspriser : Baksidan 1/1-sid färg 5.000:-
Omslagets insidor 1/1-sid färg 4.000:-
Textsida 1/1-sid färg 3.000:-
Textsida 1/2-sid färg 1.500:-
Textsida 1/1-sid sv/v 1.500:-
Textsida 1/2-sida sv/v 750:-

Teknisk info: Tommy Montaigne, Montaigne Annonbyrå,
tommy@montaigne.se

Princess Yacht Club of Swedens CLUB MAGAZINE utkommer ca 4 ggr per år och distribueras gratis till alla PYCS:s medlemmar samt annonsörer.

Redaktör Tommy Montaigne, ansvarig utgivare Björn Adolfsson

Klubbens adress är: Princess Yacht Club of Sweden, c/o Björn Adolfsson, Västra stationsgatan 29B, 192 67 Sollentuna.
www.princessklubben.se

SOMMAR, SOMMAR, SOMMAR -

det är dans i Folkets park..." låten fyller 62 i år och betyder absolut just Sommar!

Snart är den här och med den först Vårskadern. I fjol började vi inne på Baggen vid Artipelag och gick sen via Beatelund in mot Kolström. Vi passerade Markolios sandstrand och palm, fick kanonsalut på vägen, och smög vidare genom Kolström. Där får man ta det lite varligt. Det är varken brett eller djupt, i alla fall inte i början av säsongen, och det blir ju inte bredare bara för att sommaren går...

Vi passerade Näsudden, vidare förbi Ingarö-varvet till Strömma för lunchtillslag med räkmackor i solen. Sen till hamnkrogen på Bullandö Marina. Efter det lade vi i växlarna men inte mer och gick förbi Älgö, Abborkroken, Svinninges klubbholme Sandön, passerade söder om Grinda, vidare genom gropiga Linddalsundet och genom härliga Stegesund till avslut i soligt Vaxholm.

I år tänker Klubbmästaren lite annorlunda med endast ett krogbesök - och resan på annat sätt. Mer om detta i tidningen.

Vi har inredning och ombyggnad som fokus i Magazinet i år, givetvis uppblandat med lite information om nya Princessor och klubbens egna upptåg. I förra numret fick vi se V39 och V52, i kommande tidning kommer inslag om nya P43.

Apropå ombyggnad och uppräschning, här kan man ju välja ambitionsnivå, alltifrån välskött original-stuk via uppräschning och el-renovering hela vägen till diverse ombyggnadsprojekt i salong, hytter och kök, till motorrenoveringar. I denna tidning tittar vi noga på Eva & Daniels Sjönalle, en 35:a från 1990 med dubbla KAD44 från 1998 och med rejält uppräschad elinstallation!

Jag tror också att vi snart måste titta över navigationsverktygen, speciellt när fasta installationer i "dyrklassen" utmanas av lättskötta appar på iPad och andra plattor. Här finns en mångfald navigationsapplikationer att välja på såsom Seapilot (med detaljkort från Hydrografica om man önskar), Navionics, Transas iSailor & Pilot, MaxSea, Imray, Applikationerna kostar typiskt 400 - 1.000:- Jag har själv testat Seapilot & Navionics på iPad. Glöm bara inte att du ska en iPad eller annan surfplatta med GPS och att skärmen inte är lika ljusintensiv som en klassisk navigator och knappast lika vattentålig heller! Användarvänligheten med fingertops-styrd zoomning är fantastisk - men integrationen med radar och motordata saknas typiskt. För och nackdelar - men detta får vi återkomma om.

Välkomna ut i skärgården, först ses vi förstås vid Våreskadern och därefter lite varstans! Du har väl satt upp nya friska vimpeln!



Ordförande /Björn



Att segla i Kroatien

Text och foto: Björn Adofsson



Vi bestämde oss för att förlänga sommaren och åter ta en seglingsvecka i Kroatien och siktade på början av september.

Hittade Croatia Yacht Club på nätet och bokade en Allures 45 7 - 14/9, en 45-fots 3-hyttare av aluminium med lyftbar köl. Croatia Yacht Club finns representerade i ett flertal hamnar och vi valde att utgå från Marina Kremik som ligger c 40 km väst om Split (från flyget tog det 1/2 timme med taxi och kostade 500 Kuna).

Incheckningsproceduren vid uthyrningsfirman är omständlig och smått jobbig, och alla papper och behörigheter ska givetvis kollas och båten skall besiktigas, demonstreras och checkas ut. Men personalen var fantastisk och jobbade på med en hel drös svettiga Nordbor framför näsan.

Båten var fantastiskt fräsch och bara 3 veckor gammal som vi alla gillade men... just denna saknar rullstor & självslående fock och har lazy jacks & rullgenoa.

Det ska visst vara bättre så, men man är ju en lite bekväm motorbåtsmänniska i botten och kunde gott ha haft dessa bekvämligheter på plats. Kölen sticker 3.05 och det

är ju lite mer än på Princessen, men kölen på vår Allures är egentligen ett centerbord som kan hissas upp 2 meter till endast 1.05 djup och tillåter att man smyger in i grundare vatten vilket är både smart & enkelt.

Vi valde en lite dyrare båt vilket visade sig vara bra, för en del av de som hade valt de billigaste alternativen i marinan



Allures 45 i aluminium i Marina Kremik

fick en mycket annorlunda upplevelse än den vi hade, en del fick båtar som var 7 år gamla eller mer med "säckar" i stället för segel.

På ankomstlördagen smög vi ut lite sent från Marina Kremik efter först en rejäl bunkringstur för vi var helt enkelt sugna på att komma iväg.

Att tänka på när du bunkrar: åk gärna iväg till en Supermarket i stället för att handla i vad det nu kan finnas för butik i marinorna, varusortimentet är mycket bättre.



Primosten är inte stort



Hamnen i Primosten

Första turen blev därför kort, några få sjömil utmed kusten till den gamla staden Primosten.

Agenturen förbokade plats åt oss i den lilla hamnen och vi blev mottagna av en suverän hamnvärd i gummijolle som anvisade plats åt oss. Vi låg vid kaj för 560 kuna och åt gott på ett Brasseri med en säregen tolkning av Irish Coffee.

Vi gjorde sen avslut på en Engelsk pub i hamnen med svensk ägare.

Söndag: lämnade Primosten på tidig förmiddag och gick till staden Komiza på Vis, en tur



-Fyr-ö- Från Primosten mot Komiza på Vis



Hamnen i Primosten på kvällen

på c 40 nm. På vägen fick vi sällskap av några delfiner som hoppade nära båten.

Vinden var loj och vi la oss själva på släp då och då för att svalka oss. Det blev en lång seg-

Komiza på Vis



Från Vis mot Hvar



ling i svag vind och vi kom in sent till hamnen i Komiza och fick ligga på svaj vid boj efter det att en sällsynt otrevlig Hamnkaptan kört iväg oss från den kajplats vi själva hittat



Utanför hamnen vid Hvar - liiiiite större båtar

En turistfälla





Hamnen Hvar - här släpps vi inte in

(200 kuna för bojplats)

så det blev till att ta gummijollen till krogen.

Kom ihåg att boka jolle med motor, det kostar en liten slant extra men det är det värt!

Måndag: från Vis gick det vidare till Hvar, en trip på cirka 25 nm viaa Blå Grottorna på Bizevo där vi tyvärr inte kunde

lägga till pga hårt väder och våghöjden inne i lagunen. I stället gick vi vidare mot Hvar med topp på 9 knop i slören.

Väl framme blev vår ynka 45-fotare blev förstås inte insläppt bland bamse-yachtarna i hamnen mitt nere i stan så vi smög lite västerut och hittade en suverän egen hamn, Podstin, med plats för kanske 3-4 båtar.

Vi låg på svaj ett par timmar och fick sen plats.



Vår "egen hamn" vid Hvar



Vela Luka på Korcula

Promenaden utmed havskanten in till Hvar stad tog 20-30 minuter vilket passade perfekt. Hittade turistfälla i hamnen vilket visade sig vara helt suveränt och med trevlig personal. Där hittade vi även några flaskor lokalt vin.

Dagen efter var det frukost på "nattklubb" som annars öppnade som diskotek vid 02:00 på morgonen och just det har man liksom inte ork för längre.

Tisdag, avfärd mot Vela Luka på Korcula och där togs vi emot av ännu en suveränt otrevlig hamnkapten. Vi la oss på

svaj mitt i hamnbassängen. En ny turistfälla väntade men vi var trötta och accepterade gärna att bli bortskämda.

Krogen Casablanca hade en stadig rib som först hämtade upp våra beställningar på eftermiddagen och sen körde oss fram och åter till middagen. Johans skaldjursspagetti var kanon & köttet överlag bra!

Onsdag, vi funderar på naturhamn på Scredo eller Milna på Brac. Det blir Scredo.

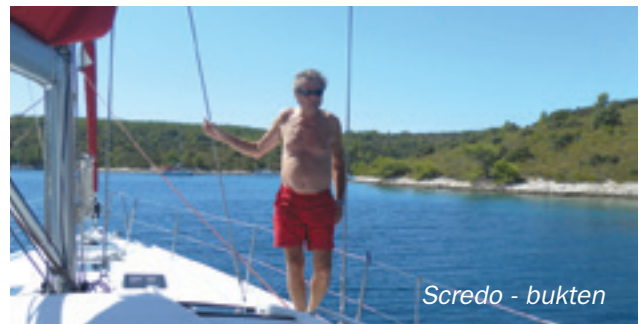
Det står i den Pilot med rutförslag och hamn-info vi köpt



Inga namn.... vilar sig & håller i burken



Johan Hallsten svalkar sig



Scredo - bukten



Scredo - lagunen



Krogen du simmar till på Scredo

och som det också låg flera varianter av på båten att det finns mycket råttor på ön. Vi smyger in i lagunen och lägger oss på svaj vid en boj för ankra ska man inte göra i lagunen. På sandstranden står en skranglig skylt som pekar mot ett ruckel längst in i bukten och texten verkar vara

”Restaurant”. Vi simmar således in till krogen och bokar bord och tar samtidigt en pilsner med krogens ägare.

Råttor såg vi inga men det var fruktansvärt mycket getingar ute vid båten!!! Vi äter härligt grillad fisk som serveras av krog-familjens smått galne 26 årige son som pluggar till marinbiolog i Österrike. Han har gett sig attan på att han ska rädda en sällsynt stor mussla, som i stort sett bara finns där i lagunen, till eftervärlden och efter skolan ta över familjens



På väg in i Milna ACI Marina på Brac



På väg in i krogen vid Milna ACI Marina på Brac

krog på Scredo. En helskön familj. Där bor totalt 3 personer på ön på vintern varav två inte pratar med varandra. Efter maten drar ett magnifikt åskväder igång långt bort och högt upp. Det höll nog på i flera timmar med en magisk "ljus-show" på himlen.

Torsdag; från Scredo går vi via Hvars västra spets till Milna



Milna ACI Marina på Brac

på Brac, ruten är c 28 nm tyvärr med första timmen i total vindstilla. Resten av resan blir för maskin delvis i hårt regn. Vi smög längst in i ACI marinan. Med ACI-marina menas typ "stor välordnad dyr fullservice-marina där man absolut inte bör bada i vattnet". Det regnar hårt under dagen så vi tar en pilsner och softar till det lugnar ner sig och tar sen en

"stadspromenad" i Milna. Det är fullt av trevliga italienska krogar i hamnen.

Fredag - vi drabbas av motorgång 32 nm från Milna tillbaka mot Marina Kremik men vi kom in i bra tid och kunde tanka upp de få liter diesel vi förbrukat utan att behöva stå i kö till macken. Vi avslutade veckan med taxi till Primosten tittade på marknaden och åt på pizzeria i hamnen. Det börjar bli sent på säsongen och därför blir kvällarna både mörka och svala.

På lördag återstår egentligen bara båtbesiktning i marinan, men eftersom vi kom in i tid på fredagen så hade vi redan



Milna ACI Marina på Brac



Benke styr -hemåt- mot Marina Kremik



Navigering i Kroatien_ Inte så svårt!



Princess i Marina Kremik



Avslutning i kvällssol i Primosten



Insidan på en segelbåt.... (Allures 45)

avklarat dykning och övrig inspektion och klarade oss dessutom från anmärkningar. Det är förresten svårt att gå på grund i Splits skärgård - om du helt enkelt inte kör på en ö,

för djupt är det och vattnet är kristallklart så snart man smyger in i en vik, så det är enkelt att se sig för.

Kostnad; flyg Stockholm - Split c 4.000 per person, fast är man ute i tid finns säkert billigare, båthyra c 28.000 totalt.



Hos oss mår din båt riktigt gott

Båtar är som människor. De behöver omvårdnad, omtanke och lyxig avkoppling ibland. Hos oss på Gåshaga Marina får din båt en härlig vintersemester med omsorgsfull behandling från topp till tå i en varm och kondensfri lokal – av personal som kan allt om både inre och yttre friskvård. Och på sommaren är vi ständigt stand-by för att rycka in (och ut) med både hälsovård och skönhetsbehandling – akut eller planerat. På så sätt kan du också koppla av och må bra, trygg i vetskapen att din ögonsten är i allra bästa form, året runt.

GÅSHAGA
MARINA

Gåshaga Marina & Marinmontage AB, Gåshagaleden 12, 181 03 Lidingö
Tel 08-446 28 48 Fax 08-446 28 49 Jour 070-757 77 87 anders@gashagamarina.se
www.gashagamarina.se

PYCS – Princess Yacht Club Sweden och Nordisk Yacht Assurans

Nordisk Yacht Assurance – det personliga bolaget i skärgårdens inre med de nördiga fack kunskaperna som kommer väl till pass när det som ingen vill skall inträffa ändå händer – din ögonsten blir skadad.

Och vi har glädjen att få ha samarbetat med PYCS i mer än 10 år.

Vi kan också glädja oss som båtägare att endast ca 5 av 100 båtar om året drabbas av en skada och behöver kontakta sitt försäkringsbolag. Vi är i sammanhanget över 300 000 båtar runt om våra kuster och insjöar som väljer att ha våra båtar försäkrade stora som små.

Baserat på vår egen bakgrund inom båtlivet har vi kunnat bygga upp ett brett kunnande om både era båtar samt vår marina bransch från Strömstad via Ystad upp till Haparanda.

Det kan gälla att ge svar på var man kan hitta propellrar och stödbockar eller motorkunnig som kan bistå vid blixtnedslaget mitt under semestern både till er båtägare samt de varv som man hamnat på.

All denna kunskap är baserad på åren från båtvarv/båtverkstad – kundtjänst på båtförsäkringsbolag – 18 års båt-skadereglering av fritidsbåtar stora som små. Skador på såväl motorbåtar, segelbåtar och sedan 15 år även vattenskotrar som nu har kommit för att stanna i våra skärgårdar.

Vår uppfattning om vattenskotrar och snabbgående motorbåtar är att dessa i sig inte är farliga eller vårdslösa utan det är ett beteende hos den som kör som vi alla måste hjälpas åt att förklara och hantera.

Vi har många av oss idag en mångårig erfarenhet nedärvd från våra semestrar och färder med mamma o pappa, bekant familjer eller kompisar oavsett storlek på båt.

Det ”nya båtlivet” som består av killar, tjejer, mammor, pappor med familjer som inte har all denna nedärvda kun-

skap det kan ofta vara svårt för dem att förstå vad som menas med att ”släppa aktervägen” när man går ur plan och alla i gästhamnen stirrar argt när ingen har lärt dem detta. Hur man ska förtöja med ”spring” för att inte glida in i båten bakom eller framför osv. Vi måste alla våga prata med varandra och inte om varandra för att värna om våra skärgårdar.

Det är färre båtägare som idag går på grund med sina båtar och detta gäller även ”nya båtägare” men båtlivet består av så mycket mer än att äga en båt vid bryggan och sedan hitta i skärgården med hjälp av paddor o smarta mobiler.

Hur gör man när kontakt inte finns till servern – Satelliten för GPS – matningen till plottern – det är denna kunskap vi alla måste dela med oss av för att vi skall kunna ha en levande skärgård med öppna skärgårdsbutiker, restauranger och fungerande gästhamnar.

Utän båtar och gäster ombord sjunker verksamheten för våra företagare i alla våra inre och yttre skärgårdar runt om våra kuster.



Vårt mål är att leverera en hög service med god sakkunskap när skadan väl sker både med tips och rekommendationer om vem ni kan vända er till och möjligen låna propellrar för att rädda den där soliga sista semesterveckan.

Vi kommer aldrig hävda att vi är billigast men vi vill gärna erbjuda ett jämförande förslag som innehåller alla de grundläggande skydden en båtförsäkring förväntas ha för att kunna bistå om skadan inträffar.

Välkomna att kontakt mig, Krister ek

Telefon 08 -541 701 02

Mail: krister.ek@nordiskyacht.com


Nordisk Yacht Assurance AB



Årsmötet 8:e mars 2014; på Allt för Sjön

Text och foto : Björn Adolfsson

Årsmötet kördes som vanligt i anslutning till Allt för Sjön på Stockholmsmässan. Här är vi knappast unika, många klubbar samlas kring konferensrummen i samband med mässan, vilket är ganska praktiskt.

Vad avhandlas typiskt på ett årsmöte i klubben? I år såg kallelsen ut så här:

1. Mötets öppnande
2. Val av Ordförande & Sekreterare till mötet
3. Fråga om mötet utlysts i behörig ordning
4. Fastställande av dagordning
5. Fastställande av föregående årsmötesprotokoll
6. Val av 2 personer att jämte Ordföranden justera protokollet
7. Föredragning av årsberättelsen samt årsredovisningen
8. Föredragning av revisionsberättelse
9. Beslut om fastställande av resultat- och balansräkningen
10. Beslut om ansvarsfrihet för Styrelsen
11. Beslut om Årsavgiften
12. Valberedningens förslag till Styrelse
13. Val till valberedning
14. Klubbmästeriets genomgång och planering inför säsongen
15. Övriga frågor
16. Avslutning

Årsmötet valde följande styrelse:

Funktion / Årsväl	Navn	Period	Val
Ordförande	Björn Adolfsson	2013 - 2014	1 år kvar
Vice Ordförande	Håkan Ericson	2014 - 2015	Ornvald, 2 år
Sekreterare	Kurt Witt	2013 - 2014	1 år kvar
Kassör	Mikael Ljunggren	2013 - 2014	1 år kvar
Klubbmästare	Camilla Horberg	2014 - 2015	Ornvald, 2 år
Suppleant	Mats Nilsson	2014 - 2015	Ornvald, 2 år
Suppleant	Roger Engström	2013 - 2014	1 år kvar
Revisor	Roland Edström	2014	Ornvald, 1 år

Till valberedning valdes: Roger Engström & Kurt Witt.

Klubbmästare Camilla informerade att Våreskadern planeras till Kristi Himmelfärdshelgen, denna gång med start och avslut i naturhamn och med fredag på Kymmendö Krog. Kräftskivan planeras preliminärt till den 9 augusti dock ska Klubbmästaren kontrollera så detta inte kolliderar med KMK:s arrangemang på Högböte.

Anne Karsten kvarstår som webmaster för produktionen av hemsidan (princessklubben.se). Klubben är nu också anslu-

ten till Svenska Båtunionen (SBU) vilket medför att vi alla får tidningen Båtliv, Europas största båttidning, och att vi deltar i, debatterar och stöttar de frågor Svenska Båtunionen engagerar sig i för båtlivets främjande.

Är du redan medlem i en annan ansluten båtklubb får du kanske redan Båtliv, men en del av oss är inte anslutna tidigare.



Ordförande och vice Ordföranden vid Årsmötet

Styrelsen tog i slutet av förra verksamhetsåret beslut att skicka ut ny klubb-vimpel till medlemmarna samt att Princess tidning Watermark skall distribueras tillsammans med Club Magazine så ofta det är möjligt.

Klubben försöker också arrangera ett fördelaktigt försäkringserbjudande med hjälp av Nordisk Yacht Assurance. Det noterades att detta inte är en rekommendation - endast ett valfritt erbjudande för medlemmar i Princess-klubben.

Slutligen beslutades att, om möjlighet finns, ha liknande Årsmötes-arrangemang nästa år, dvs. ett årsmöte på Stockholmsmässan i samband med Båtmässan och separat Årsmötesmiddag på kvällen för de som önskar.

Vice Ordförande Håkan visade tröjkollektion med Princess Club-logotyp samt en jacka, också den med klubb-märke. Beställningar och administration hanteras av Läna Sport i Skogås. Information kommer fortlöpande i utskick och finns på hemsidan.

Ordföranden tackade alla för visat intresse, engagerande diskussioner och tackade speciellt Styrelsen för gott arbete under året med uppnådda mål; SBU (Roger), Profilprodukter (Håkan), Ekonomi (Mikael), och klubbmästar-arrangemangen (Camilla).

Kenneth Hamnkaptén Byxelkrok river loss efter middagen



Årsmötesmiddagen hölls inte ett dugg ståndsmässigt på Ett Ställe, på söder i Stockholm, där 3-rätters middag avnjöts för c 300 :- per huvud (ex. dryck). Finalen i Schlagerfestivalen visades på storbildsTV lite överallt enligt modellen sportsbar, lite udda men jag tror riktigt uppskattat! Dansa fick man sen göra på ett

av tre dansgolv där man kunde välja dansgolv efter musiksmak. Bra tryck och god stämning!

Deltagare:

Roger Engström
Mikael Ljunggren
Birgitta Eriksson
Mats Nilsson
Håkan Eriksson
Per Fellenius
Roger Ekdahl
Kerstin Ekdahl
Kajsa Ferm
Björn Adolfsen
Benny Wretman
Benny Wellerbom
Bengt Wetterwik
Camilla Norberg
Joakim Källsholm
Kurt Witt
Lena Mårtensson
Karin Källsholm

Vid middagen deltog även Nils & Inger Ljung samt Kenneth (Hamnkaptén Byxelkrok).

Årsmötet vid Allt för Sjön



Princess Yacht Club of Sweden är nu ansluten till SBU (Svenska Båtunionen) via SKBF (Sörmlandskustens Båtförbund).

Ett meddelande från kassören Micke Ljunggren

Svenska Båtunionen, SBU, är riksorganisation för landets båtklubbar. Av totalt cirka 1 000 båtklubbar är 840 medlemmar i SBU via regionala båtförbund. Totalt har SBU 140 000 medlemmar. Tillsammans med sina familjemedlemmar innebär det att SBU företräder långt över



500 000 båtmänniskor i Sverige. PYCS har fått tillgång till det webbaserade administrationssystemet BAS, då PYCS upptagits som medlemsklubb i SKBF (Sörmlandskustens Båtförbund).

Det nya administrationssystemet underlättar bl a arbetet med medlemsregister och aviseringar avsevärt.

Och en rapport från SKBF's ordförandemöte

Undertecknad en enkel suppleant i Princessklubbens styrelse fick den stora äran, att som stand in för vår ordförande och sedan också för vår vice ordförande, att representera och presentera Princessklubben på Sörmlandskustens Båtförbunds ordförandemöte den 3 april i Södertälje i Södertälje Båtklubb's klubbstuga.

Jag representerade också Trosa Båtklubb såsom ordförande.

Efter diskussioner om motioner från Båtriksdagen beträffande försäkringar för båtklubbar, ny debiteringsmodell, centrala inköp/ramavtal, Bassystemet och dess underhållningskostnader, Svenska seglarförbundets medverkan i tidningen Båtliv, som jag hoppas att ni alla nu får i era brevlådor. Svenska Sjö representerades av Yngve Hurtig som ombud.

Princessklubben önskades mycket välkomna som medlem till SKBF av ordförande Ulf Rönnqvist.

Skälet till Princessklubbens deltagande i SKBF's var att vi hade sökt och fått medlemskap i SKBF för att också på det sättet komma med i SBU (Svenska Båtunionen) och då bland annat för att få tidningen Båtliv till våra medlemmar i Princessklubben. Vi kommer också åt ett medlemssystem där vi kan administrera Princessklubbens medlemmar på ett lätt sätt (uppskattat av vår Kassör). Systemet är framtaget för att tillhandahållas till båtklubbar, där man även får med brygg- och varvsplatser, där parametrar för kostnaden per kvadratmeter varvsplats och även antal meter brygga som båten tar. Systemet håller också rätt på om medlemmen flyttar till ny adress och uppdateras efter adressändringen automatiskt (smidigt för alla utskick).

Själv fick jag en halvtimme på mig att berätta om Princessklubbens historia med hjälp av en powerpoint blandad från den som Björn använde vid vårt senaste årsmöte på mässan Allt för Sjön och egna bilder. Det var ett ganska stort intresse av vad Princessklubben hade för sig. Jag berättade om de senaste årens trevliga eskadrar och givetvis våra fantastiska kräftsivor på Utö där läget dagen efter klockan 11 brukar vara 0,7 (för ett par stycken av oss), men där alla är lika glada för det. Jag berättade också om våra hösträffar då de flesta av dyrgriparna ligger under skynket eller inne i någon hall och en av de bästa hösträffarna hittills är väl den guidade turen i Gamla stan.

Jag berättade också att klubbens måtto är att träffas, utbyta erfarenheter samt ha trevligt tillsammans, samt att vi nu också håller på och tittar på andra erbjudanden som vi kan få som klubb och vi börjar med tidningen Båtliv och kanske längre fram en Princessförsäkring som vi hade på 90-talet måklad av Alan Howlett.

Kunde inte heller låta bli och berätta om vad jag visste om Oaxens sjötur i advent från Utö till Saltsjö Duvnäs med bilder på snö och is, där avslutningsbildden var den, där en 45:a är helt nerisad. Församlade ordföranden från SKBF' båtklubbar tackade för presentationen och verkade nöjda.



Jag har ju själv en story från tidigt nittio-tal då samma 45:a tillsammans med en 415 gick från Trosa den 1:a advent för att hämta Princessklubbmedlemmar vid Årsta havsbad. Allting var frid och fröjd en ganska fin söndag i december och vi anlände till Årsta där bägge båtarna blev fullastade för att sedan gå till Utö för att inta julbordet och kolla på julmarknaden.

Tanken var väl att man inte skulle stanna så länge eftersom båda båtarna skulle tillbaka till Trosa. Efter transport till Årsta havsbad med samma gäng som var med därifrån och efter att ha släppt av alla, var vi två kvar på varje båt och undertecknad framförde 415 båten och ägaren navigerade. Vi går söder ut på Mysingen i mörkret och det har också börjat blåsa upp och det kändes inte riktigt bekvämt och jag undrade varför man inte tog sig till Årsta havsbad landvägen och sedan Waxholmsbolaget till Utö för att sedan kunna åka hem bekvämt på väg och hjul. En bra bit söderut på Mysingen fick jag se hur det brände 25 - 30 meter framför båten och kollade bakåt och då låg 45:an en bra bit öster om oss och blinkade med lysen varpå jag tvärvände 180 grader och frågade navigatören vad han höll på med. Vi gick förstås på fel fyrlys och vi klarade oss med en massa tur.

Vi kom till sist hem till Trosa och det kändes skönt att sätta fötterna på bryggan.

Vid pennan
Roger Ekdahl



Nordens främsta
MÖTESPLATS
för motorbåtsägare*

På sjön

Många gillar att tillbringa sin tid i båten. För flera av oss är det mer än så: det är en livsstil. Det är för oss som Viamare Sea Club finns. Som medlem får du förmånliga erbjudanden på bland annat Sjöassistans och din båtförsäkring.

I hamn

Vi samarbetar med ett flertal utvalda gästhamnar runt Sveriges kust. Du blir väl omhändertagen av hamnpersonalen och du får unika förmåner i hamnarna.

På land

Även när isen ligger tjock har du glädje av ditt medlemskap i Viamare Sea Club. Du får bättre priser på vinterförvaring, sjökläder, utbildning, hotellnätter och mycket annat. Vi arrangerar också spännande föreläsningar och evenemang.

På webben

På www.viamareseaclub.com hittar du alla våra erbjudanden, året runt.

*Viamare Sea Club finns för dig som har en motorbåt från 30 fot.



Varmt välkomna till Princessklubbens Våreskader 2014!

29/5 Samling i Napoleonviken på torsdagen för gemensam middag och alla har egen medtagen mat med sig. Förhoppningsvis är vädret strålande så vi kan sitta ute på grillplatsen. (Högklackade skor lämnas med fördel på båten.)

30/5 Kymmendö på fredag och middag på restaurangen.

31/5 Vi avslutar eskadern med att gå till Lilla Kvarnön på lördag (prel.) för gemensam grillning till självkostnadspris.

Välkomna och glöm inte att maila in ditt deltagande till mig.
Hälsningar Camilla. klubbmästare



Maila ditt deltagande senast 22 maj till camilla.norberg@amesto.se

Princess 35

Majestätisk dubbel däckare

Text och foto : Thomas G Hyrén / Praktiskt Båtagande

Nuförtiden bygger Princess Yachts riktigt stora båtar. Så har det inte alltid varit. Säg hej till Princess 35 – varvets största succé.

Brittiska Princess Yachts International har tillverkat motorbåtar sedan 1965. Inledningsvis under namnet Marine Projects. De första åren byggde varvet tre olika modeller – baserade på samma 32-fots skrov – med samlingsnamnet Project 31. Sedan dess har både varvet, modellutbudet och båtarnas storlek vuxit på alla led.

Numera är Princess, med ett 20-tal olika modeller i produktion, synonymt med extravaganta och lyxiga superyachter. Där minstringen i familjen, V39, mäter nästan 13 meter medan flaggskeppet i Princess-flottan, 40M, passerar 40 meter med 16 centimeter.

När Princess 35 presenterades 1984 hade Bernard Olesinski redan varit verksam som konstruktör hos varvet i

fyra år. Ett samarbete som för övrigt pågår än idag.

Den nya 35-fotaren fick ett djupt V-bottnat förskepp, med markerade spraylister, för att gå bra i lite tuffare sjö. Även akterut är bottenvinkeln av det vassare slaget, medan bredden bidrar till största möjliga innervolym och boendekomfort.

Det öppna fördäcket, en generös salong med glasörrar ut till akterdäcket och rejäl flybridge var några attribut som bidrog till modellens popularitet. Inte minst i Sverige.

Trots ett nypris på cirka 800 000 kronor i grundutförande skeppade Ina Marin i Täby ut ett 60-tal nya 35:or.

– Jag tror att Princess 35 hade en ganska bra storlek, som tilltalade många. Jag tror också att den upplevdes som prisvärd för sin tid. Jämfört med prislappen på en Storebro 340, en likvärdig båt på många vis, fick Princess 35-köparen otroligt mycket båt för pengarna, säger Mattias Kolm,



säljare på Ina Marin.

Lejonparten av det 60-tal Princess 35:or som Ina Marin levererade var bestyckade med dubbla Volvo Penta TAMD 41 på 200 hästar.

Två-tre båtar av första årsmodellen levererades med Pentas TAMD 40 på 165 hästar. Det gick också att få dubbla Cummins 6BTA à 250 hästar. Enligt Mattias Kolm såldes det några båtar med Volvo Penta bensin-V8:or.

Volvo-maskinerna gick att få både med drev och med raka axlar. För Cummins var raka axlar enda alternativet. – Nio av tio, kanske ännu fler, valde raka axlar. Med drev kommer motorerna närmare aktern, vilket medför att båten blir lite baktung, säger Mattias.

Under de år som 35:an tillverkades genomfördes annars inga större förändringar eller modifieringar.

Bortsett från enskilda detaljer, som färg på textilier och lite annat lull-lull, är det därför få skillnader mellan en båt från 1984 och 1992.

– Från 1991 sattes det in en dörr till badbryggan så att man slapp hoppa över sargen, och gelcoaten fick en aningen vitare nyans, säger Mattias.

Utöver motorer och drev eller axlar fanns det även två inredningsalternativ att välja mellan.

Tvärs pentryt gick det att få antingen en bäddbar dinette med U-soffa eller en extra hytt med en våningssäng och två garderober. Bägge har sina fördelar, konstaterar Mattias Kolm.

Eva och Daniel Mellin är inne på sin fjärde säsong med Princess 35.

Att båten, som är tillverkad 1990, de facto passerat 20-årsstrecket är svårbegripligt. Designmässigt känns den visserligen inte toppmodern, men den är heller inte 1980-talsmässigt gammaldags.

En bidragande orsak till det fräscha första intrycket är all den tid och allt det arbete som Daniel Mellin lagt ned. Med varsam hand har han dels restaurerat familjens båt till när-



mast nyskick, dels är den i många delar uppgraderad till modern standard. Båtens förtjänster är flera, försäkrar paret.

– **Jag föll för det praktiska med båten.** Och att den känns öppen, inte så instängd, invändigt. Självt tycker jag inte om att vara instängd och här ser jag ut när jag står inne i salongen, säger Eva.

Daniel flikar snabbt in att det han främst uppskattar med båten är den öppna dispositionen invändigt.

Om Princess 35 vore ett hus skulle båten på mäklarvis tillskrivas en öppen och luftig planlösning där gränsen mellan



salong och pentry är flytande.

- Vi kan använda hela båten, det är inga tomma utrymmen, oavsett om vi är två personer eller om man är fler, säger Daniel.

Princess 35

Längd: 10,74 meter

Bredd: 3,68 meter

Djup: 0,99 meter

Deplacement: 6 300 kilo

Vatten: 375 liter

Bränsle: 685 liter

Motorer: 2 x Volvo Penta TAMD 40 à 165 hk, alt. 2 x VP TAMD 41 à 200 hk,

alt. 2 x Cummins 6BTA à 250 hk

Toppfart: 26-27 knop

Marschfart: 22 knop

Kojplatser: 6

Konstruktör: Bernard Olesinski

Tillverkare: Marine Projects

Tillverkningsår: 1984-1992

Antal tillverkade: 900

Cirkpris begagnad: 500 000-1 000 000 kronor

Princess 35 – Interiör Punschveranda med balkong

Den största skillnaden mellan salong och flybridge är takhöjden. Glas i alla väderstreck gör att dagsljuset flödar in i båten.

En stor överbyggnad – dels för att slippa trassla med kapell, dels för att få en torr och ombonad båt som kunde användas från tidig vår till sen höst – stod högst på kravlistan när Eva och Daniel Mellin stod i begrepp att byta båt.

Deras Princess 35 har visserligen ett litet kapell över akterdäcket, men det tjänar mest som skydd mot solen. Vid väder med prefixet bus föredrar de att kura i den bokstavligen talat inglasade salongen.

– **Jag blir lätt åk- och sjösjuk.** Särskilt i början till sjöss tyckte jag att jag blev det. En massa andra båtar som vi tittade på kände jag mig instängd i.

Här är det öppet rakt ut, säger Eva, som upprepade gånger lyfter fram allt glas i överbyggnaden som förtjänstfullt sjudar ur gränsen mellan ute och inne.

Skiljelinjen mellan akterdäck och salong utgörs av ett glasparti med skjutdörrar som bidrar till den ovannämnda känslan.

Längst akterut, lika bred som båten, finns en skön soffa som funkalar fint att sträcka ut sig i, försäkras Eva och Daniel.

På den sista årsmodellen kortades soffan ett par decimeter för att få en grind till badbryggan. Eva hade visserligen inte tackat nej till en grind, men inte till priset av en förminskad soffa.

På familjen Mellins båt återfinns motorerna under akterdäckets durk. Detta eftersom deras båt har den lite ovanligare konfigurationen med drev.

En tidigare ägare bytte motorerna 1998. Numera tronar två kompressormatade Volvo Penta KAD44 EDC à 260 hästar med duoprop-drev i maskinrummet. De kraftfulla motorerna var en bidragande orsak till att de köpte båten.

– **I sitt nuvarande utförande är toppfarten 32 knop.** Vi brukar hålla en marschfart mellan 22 och 27 knop. Förbrukningen, blandad körning över en hel säsong – i fjol sparade vi alla bränslekvitton och jämförde mot trippmätaren – landade på 1,96 liter per distans, säger Daniel, som påpekar att de ofta puttrar fram lugnt och behagligt i sju-åtta knop.

Salongen, i nivå med akterdäcket, inrymmer två soffor – en rak och en L-formad. Bägge kan bäddas som kojer, den L-formade som dubbel. Ett platsbyggt barskåp i anslutning till soffgruppen känns oerhört brittiskt. Och oerhört rätt. I den här båten.

– **Jag gillar att det finns massor med utrymmen** att förvara saker. Under varenda dyna finns det luckor och fack.



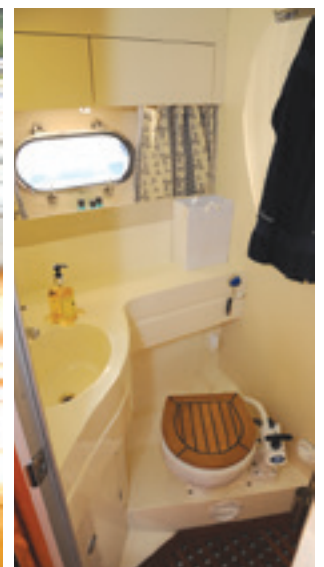
I förpiken till exempel finns det dubbla garderober, och det är inget som alla båtar kan skryta med. Det är skåp överallt, och under sängen finns det lådor, säger Eva.

Det L-formade pentryt, inrymt två trappsteg ned från salongen, har hisnande två och en halv meters ståhöjd. Minst. Den öppna planlösningen innebär dels att även byssan badar i dagsljus, dels att den som lagar mat slipper krypa ned under däck och avskärma sig från resten av besättningen.

Tvåårig gasolspis med ugn, dubbla diskhoar med tryckvatten och kylskåp är standard. Bänkskåp, lådor och överskåp rymmer alla nödvändiga köksattiraljer och lite till. På samma sida som pentryt finns en hyfsat rymlig toalett med dusch.

Tvärs pentryt har Evas och Daniels 35:a en U-formad dinette som kan dukas om till en dubbelkoj. Det finns även en variant där dinetten är ersatt med en extra kabin med en våningssäng och två garderober.

Enligt Mattias Kolm på Ina Marin är versionen med extra kabin vanligast i Sverige. Med sin fasta dubbelbädd erbjuder Owners cabin – läs förpiken – båtens skönaste sovplatser. Här finns dessutom två garderober och flera skåp, lådor, hyllor och stuvfack.



Princess 35 – Exteriör Med himlen som tak

För att vara designad redan under 1980-talets första hälft står sig Princess 35 väl.

De fina utrymmena under däck har sitt pris. Om inte annat blir det uppenbart vid bryggan. För att äntra båten i den resliga fören krävs det höga knälyft. Riktigt höga.

Om det inte, som på Evas och Daniels båt, sitter ett peke med en infälld stege. Två tillbehör som känns mer än givna för att ta sig ombord med hedern i behåll. Ännu en sak som blir uppenbar från bryggplats är att båten har fina linjer och väl avvägda proportioner.

– **När vi köpte båten** tyckte vi att linjerna kändes tidlösa. Och jag tycker fortfarande inte att den ser lastgammal ut fast vi är på 2010-talet och båten är från 1990, säger Daniel.

När Bernard Olesinski konstruerade Princess 35 försågs

skrovet med ett par spraylister och ett markerat slag. Och det är inte enbart ett designertrick för att få båten att se snabb ut.

Tung och torr är epitet som används för att beskriva båtens egenskaper. Och det är Daniel Mellin beredd att skriva under på. Spraylisterna och slaget i sidan gör att det aldrig bryter över någon sjö.

Det öppna fördäcket och de breda skarndäcken gör det till en smal sak att baxa ombord både semesterpackning och matkassar. Lägg därtill att pulpit är utdragen till ett ränne längs hela överbyggnaden och tryggheten är total.

Alla överbyggnadens fönster gör att runtomsikten från förarplatsen är mer än godkänd, inte minst med tanke på båtens storlek.

– **Förarplatsen är bra.** Dessutom är sidorutan öppningsbar, när man ska lägga till går det fint att sticka ut huvudet för att se ordentligt, säger Daniel.

Men hur bra den invändiga förarplatsen än är, så övertrum-



far den inte förarplatsen på flybridge. Om det är Eva och Daniel helt eniga. De väljer i princip alltid att färdas på övervåningen. Inte minst för att överblicken är svårslagen. Medaljens baksida är att den höga överbyggnaden utgör ett rejält vindfång. Under färd upplever de trots allt båten som kursstabil.



- Däremot när man ska lägga till så är det klart att hon tar lite vind. Men det är inga problem. Med lite övning kan man få den dit man vill. Jag tycker att båten är både lättmanövrerad och lättkörd, säger Daniel.

Dubbelmontage kräver lite träning. När man lärt sig att behärska tekniken är det inga problem att vända på en femöring. Dessutom, påpekar Daniel, har en tidigare ägare låtit montera en bogpropeller.



Håkan, lite tung i gumpen!

Text och foto : Björn Adofsson, Håkan Ericson

435:an är lite speciell i Princess-sortimentet med aktercabin, dvs. dubbla master bedrooms. Aktercabinen täcker hela bredden på sådär 4.2 meter.

435an är dock inte helt unik i Princess-sortimentet genom historien. Jag och nestor Tommy tittade igenom Princess Magazine (Bulletin) nummer 3-4 från december 1987 - dvs. "bibeln", och hittade fler med aktercabin, tex Princess 41 från 1979 till 1981 och därefter Princess 414 som startade 1981, och "till slut" 435 som startade 1987.

En båt med den akterruffen får en annan viktfordelning pga av en tyngre gump. Håkan har åtgärdat den tunga sjögången med hjälp av fasta egentillverkade trimplan.

Många av oss har givetvis länge kommit med kreativa och bra tips till Håkan om bantning, tex 5:2 (tanka 5 liter & vaska 2), Lågkalorimetoden (tanka färre liter), GI (tanka klen miljö-diesel), Atkins (kör utan soppa), LCHF (tanka

energirik "gammal-diesel", det går åt färre literar), Viktväktarna (räkna literarna, sätt färgpluppar i loggboken och gå på möten), Stenåldersmetoden (ro), Cambridge (kör på piller istället?), Flygvärdinnedieten (näe...).

Eftersom inget av detta hjälpt har Håkan klämt dit 2 st rostfria plåtar med längd 850mm och höjd 80mm. De är monterades mellan akterspel och befintligt trimplan. *Se bilder.*

Plåtarna sticker ner ca 14mm "under botten" akterspegeln, vilket gör att vattnet som följer botten när kör, träffar plåten och tvingas rakt ner och skapar en lyftkraft som förbättrar gång läget vid marschfart.

Tekniken är knappast ny, den här sortens "brutala" trimplan används ofta för större båtar när våra vanliga trimplan icke göra sig besvär.



Ecodan med ett plus i kanten!

Ecodan +



- ✓ Varmvatten och luftkonditionering
- ✓ Värmeåtervinning

- ✓ COP upp till 8
- ✓ 100% Mitsubishi Electric



Tel: 08-462 92 90
www.kylpartner.se

ecodan™



Princess V48

Text: Björn Adofsson, foto: INA Marin

Förr hängde man ju med lite grann, men nu börjar det bli mycket med alla nya och uppgraderade Princess-modeller.

Princess V48 med IPS är en av de senaste och hon finns i såväl öppet utförande som med Nordiskt stuk, dvs. med inramad salong.

V48 promotas i samband med International Palma Boat Show på Mallis i månadsskiftet april – maj i år. Hon mäter c 14.5 x 4.11 meter, väger c 14 ton och bestyckas med dubbla Volvo IPS 600 (2 x 435 hk) för toppfart om 32-34knop.

Har du varit ombord i en V52 känner du igen dig, V48 är en liten mindre version helt enkelt, fast med IPS.

Man kanske kan uttrycka det så här: mycket fart och båt fast mindre maskiner, i en båt som väger sådär 6 ton mindre än storasyster V52 som ju också är så där 2 meter längre och ca 30 cm bredare.

V48an får också bra betyg för att hon är ovanligt tyst i marchfart (21 – 23 knop), vilket kan ha att göra med att maskinerna sitter lite längre bak, bra ljudisolering och att hon är stadigt byggd, vilket ju i och för sig inte är unikt vad gäller våra prinsessor.



Just med IPS har Princess varit lite sena i starten, inte så att alla båtmärken som redan provat också har lyckats, och kanske just därför har man valt att göra rätt när man nu ger sig på tekniken. Framtiden får utvisa om vi får se fler IPS-

drivna Princesser i framtiden.

Det bättre valet?

IPS-bestyckningen ger rimligen en mycket lätthanterad båt,





och de aktermonterade maskinerna ger plats för en härlig master/midcabin trots att den är ca 2 meter kortare än storasyster. ...och vad ska man ha stort maskinrum för?

Vi har ju en gång haft party i Roffe & RoseMaries nyrenoverade maskinrum (Princess 55/61) så varför inte!



Mycket välkomna till Princessklubbens
Kräftskiva på Vårdshuset / Utö lördagen den 9 augusti.



Traditionellt mys och gemenskap samt svenska kräftor på Utö!
Sista anmälan och BETALNING för kräfts-
kivan är den 27/7. Kostnaden vet vi inte



förrän senare, beror på kräftpriset.
Vi lägger ut uppdaterade uppgifter på
hemsidan så fort vi har priserna.
Hjärtligt välkomna!

Maila ditt deltagande senast 27 juli till camilla.norberg@amesto.se



A BEAUTIFUL OBSESSION.

Her elegant flowing lines create a sleek, dynamic profile, while the lightweight, resin-infused hull delivers exceptional performance. Inside she's extremely voluminous. Everything is carefully considered to maximise space, ensuring life on board is an absolute pleasure. A new icon is born.



PRINCESS 43

WWW.PRINCESSYACHTS.COM

I.N.A. MARIN AB, Hamnvägen 6, TÄBY 08-732 03 60 info@inamarin.se www.inamarin.se

