

För Segel

- EN SKRIFT FRÅN SVENSKA OMEGA 34 FÖRBUNDET



OMEGA 34 i Tjörn Runt 1990.

Så var det då äntligen dags att komma ut med den första tidningsliknande skriften från förbundet efter några år av tystnad. I alla fall ett allvarligt försök, för det är ju faktiskt upp till alla medlemmar om vi får ihop något matnyttigt att skriva om. Vi måste alla anstränga oss en smula och dela med oss av våra erfarenheter i stort och i smått och på det viset göra "För Segel" till ett intressant forum för OMEGA 34-ägare runt om i landet.

Tanken är att samla information och ge tips till såväl lyckliga nyblivna ägare, som att ge läsvärde för oss som seglat båten några år och tror oss kunna den utan och innantill. (?)

Utgivningstakten på detta blad får framtiden utvisa, men ambitionen tillsvidare är att så mycket material kommer till redaktionen, att vi kan komma ut med två nummer per år.

TANKAR OCH IDÉER

När man sätter sig ned och försöker ta tag i detta ämne, att bläsa liv i en skrift för OMEGA 34-ägare, ställer sig naturligtvis frågan - vilket syfte skall den nya skriften ha? Eftersom kåserier helst skall skrivas av kåsörer för att bli bra, lämnar vi detta åt någon lugad medlem och försöker i stället vara lite mer praktiskt sinnade och skriva om saker som rör just 34:an och förbundet.

Vi tror att bladet i första hand bör vara ett generellt forum för idéer och tankar om och kring våra båtar. En naturlig plats att ventilerar frågor och annonsera efter prylar, eller sälja allt det där som blivit över, men som kanske kan komma väl till pass för någon annan glad 34-ägare.

Det finns faktiskt ägare till OMEGA

34:or som inte är medlemmar i förbundet! Om du träffar på, eller känner till, en sådan "potentiell medlem" så påverka honom eller henne att omgående gå med oss! Ett medlemskap kostar så lite och ju fler vi är ju bättre...

TEKNISKA SYNTPUNKTER

Förmedlingen av tekniska tips från alla vänner ute i landet är en huvudtanke och sannolikt är det en av de saker vi bör fokusera oss på. Bladet kan alltså fungera som en idébank vad gäller tekniska förbättringar och optimeringar. Svagheter och saker att "se upp med" etc. (Jag tänkte lite senare i bladet passa på att berätta om mina egna erfarenheter från "roderoptimeringar".)

Det finns självklart en hel del kunskap att inhämta om våra båtar. I synnerhet från de som seglat omkring i 34:an i många långa och

sköna seglingssäsonger, men även från många andra, som med enveten ambition alltid söker förbättra och fixa till sin plastklenod. Men detta bygger som sagt på att *informationen verkligen kommer fram* från upphovsmännen och kvinnorna, och inte stannar kvar som välförborgade hemligheter hos var och en.

Så skicka in era erfarenheter stora som små, och det behöver inte handla om gigantiska projekt, allt är lika välkommet! Till exempel så pratades det om någon svaghet vid röstjärnsinfästningarna på 34:an vid ett årsmöte för något

år sedan. Intressant information som borde komma alla 34-ägare till nytta.

Den som har information i ämnet, kontakta För Segel!

Många av oss har småbarn som gladeligen seglar OMEGA 34 med mamma och pappa! Men ibland behövs det tips på saker att göra, eller praktiska lösningar för de minsta ombord.

Skriv till För Segel om du har något tips eller om du har frågor!



John Albrechtson i Båtnytt test 1981: "Båten har fint driv och känns mycket bra på rodet. Accelerationen är fin efter en vändning, båten vill i väg. Sjöegenskaperna tycker jag om, båten rör sig mjukt i sjön"

TRÄFF I DET VÅTA

Finns intresse från medlemmarna att trots lite möda och trassliga veckokalendrar ändå försöka träffas till sjöss? Tidigare försök har förr om åren ofta förfallit till deltagande av enbart "de närmast sörjande". Jag tror Maivor Bergau nämnde siffran två båtar eller något liknande på något möte i skärgården utanför Stockholm! Inte så värst imponerande, eller hur? Nog kan vi bättre i dag? Många båtar har bytt ägare och det kanske till och med håller på att ske ett generationsskifte, vilket borde innebära att nya nyfikna tillkommit och därmed bättre förutsättningar för att träffarna blir mer besökta! Handen på hjärtat - det är ju jättekul att träffas och på plats se och njuta av olika kluriga lösningar, diskutera med likasinnade och umgås med deras familjer och framför allt, att få skryta över den egna båtens otroliga kryssvinklar eller mäktiga båt fart...

Förslag på tider och platser emottages gärna!

Ett förslag till en lokal träff kan redaktören ge på direkten: Stora Granskär i Mälaren

nordost om Ridön, ca 5-6 nm från Västerås. Förslagsvis pingsthelgen 21-23/5-94.

En mycket fin och otroligt barnvänlig liten klubbholme som passar som en nyskuren stor för en OMEGA 34-träff! Ön är Båtklubben Wegas klubbholme och erbjuder det mesta från bra bryggor med el-uttag, till bad och glass, bara för att nämna något. (Det är en av de bästa klubbholmar vi har i Mälaren!)

Och kanske är det så vi skall göra - utlysa flera mindre träffar spridda på kusterna och inne på Mälaren. Alltid skall väl något alternativ passa!

Kom även med egna förslag på "träfflämpliga" holmar och tidpunkter för detta! Om vi får in förslag så kan vi göra ett separat utskick och meddela plats och tid i god tid före sommaren. Naturligtvis är det även av intresse att få tips på lämpliga vinterträffar.

Slå en signal eller skicka ett kort till redaktionen om du kan komma till Stora Granskär den 21-23/5!

Annonsplanket *Röpes & Säljes*

-Det kom en fax till redaktionen i slutet på januari. Där stod att en man vid namn Jan Borg i Stockholm önskar förvärva en OMEGA 34, och önskar på detta sätt att bli kontaktad av någon hugad säljare. Om någon känner sig sugen på att sälja, ring Jan som har tel. 08-510 519 05, eller till arbetet 08-623 52 18.

-Våra båtar är, inte helt överraskande, populära. Per Isaksson från Stockholm har även han önskemål om att köpa en OMEGA 34. Finns det någon som vill sälja, ring Per på tel. 08-767 70 81.

-En beg. självslående fock märke Gran-82 med pistolhakar till OMEGA 34 säljes. Ring och bjud! 021-11 55 33 eller arbetet 021-30 30 32, Bo Willegard.

Har du något som du vill sälja eller köpa? Skicka in din annons till För Segel!

TEKNISKA SPALTEN

Roderoptimering eller "varför drar min båt åt babord?"

Den frågan försökte undertecknad få svar på. Tipsen nere på båtupptagningsområdet var som vanligt lika kategoriska som tveksamma! Allt från oliksidiga skrovhalvor till slagsida och mycket, mycket annat. Jag tog därför kontakt med erkänt duktiga seglare och tillika konstruktörer för att få svaret. Min båt drog kraftigt åt babord och var ibland besvärande tung att hålla, detta på inte alltför hårda kryssar för babords halsar. Dessutom skenade hon naturligtvis i väg när jag för ett ögonblick släppte rodet för maskin. Det hela visade sig vara en relativt enkel operation att genomföra. Tipset från proffsen var att roderhalvorna var oliksidiga och att detta fenomen skapade besvären. Det kunde handla om en "grop" på ena sidan eller en "buk" på den andra sidan, som gav sig till känna på detta pinsamma vis. På våra båtar med ett mycket stort, frihängande roder, innebär det att redan små fel av den här typen blir ganska tydliga uppe i rorkulten. En enkel mallning gav snart svaret. Det skilde i verkligheten så mycket som 5-10 mm och detta skulle enligt expertisen vara fullt tillräckligt för att ge besvär med olika uppträdande på olika bogar.

Jaha, nu var det bara att ge sig på och bygga upp rodet på ena sidan så att halvorna blev mer likvärdiga. (Observera att detta är en enklare väg än att försöka finna ritningarna och på det viset malla och profilera om, så att rodet blir som Ron Holland en gång tänkt.)

Med en hel del lämpligt spackel och en hyggligt bra mall från den andra sidan var snart arbetet i full gång. Och resultatet då? Jo nu var det skillnad. Det märktes direkt efter sjösättningen på väg till bryggplatsen - båten var neutral på rodet för maskin och det visade sig att intrycket av en varaktig förbättring stod sig även för segel. Toppen, "Dingus" kändes som en ny båt, och nu var hon lika behagligt lovrig på bägge halsarna, som lugn på rodet för den dunkande Yanmar maskinen.

Att jag inte gjorde detta tidigare, fundrade jag i all tysthet under premiärseglingarna det året. Ge båten ett lyft - gör rodet liksidigt!

Nr 81 "Dingus" ägd av familjen Willegard i Västerås.

OLIKA RIGGAR

Som bekant finns OMEGA 34:an med två typer av master: Isomat eller Swede Spar. Vilka erfarenheter finns det när det gäller vilken rigg som är bäst och hur de respektive skall trimmas?

Räcker det med sexskuret block för att få skaplig krum på Isomat-masten? Vilka erfarenheter finns beträffande användandet av backstag och våra svepta spridare? Hur mycket högre går hon med backstagen korrekt ansatta?

Vi vill höra dina åsikter! Skriv, eller ring, om du tycker det känns enklare!



Trist upplevelse i hårt väder

Olle Svensson i Gamleby med båt nr 55, skickade ett brev med en del synpunkter värda att notera angående "eventuella svagheter i konstruktionen skrov - köl".

Hans båt råkade ut för en otrevlig delaminering i förstärkning vid kölbults paren akter om mastfoten. Ett läckage uppstod troligen i samband med hårt väder (storm) i vecket där kölfickan vinklas upp mot skrovet på styrbordssidan. Vid reparationen senare, visade det sig att en delaminering uppstått mellan skrov och "förstärkning" och att vatten som kommit in via kölbultarna pumpades in genom sprickan. Dessutom hade tvärlåsen, (mastfoten) som enligt Olle, har en mycket svag fästning till skrov och kölficka lossnat. Övriga tvärbalkar är gjorda i ett mycket tunt material och avståndet tillsynes något stort (80 cm), tycker Olle och konstaterar vidare att ingen rowing finns nedanför kojinfästningarna.

Vinden ökade från 3-30 m/s

Stormen i fråga inträffade den 29/6-93, 4 nm

VNV Färösund, på väg från Gotska Sandön till Lauterhorn (Färö). Klockan 22.15 ökade vinden momentant från ca 3 m/s till ca 30 m/s, varvid de med visst besvär lyckades att ta ner alla segel. Olle konstaterar att all förm av segling i 30 m/s är utesluten. Det kanske vore möjligt, skriver han, om man bara för en liten stormflock på ca 2 kvm och länsar för den.

Vid motorgången till Visby, i stiltje, visade sig ingenting, men på den hårda kryssen hem till Västervik upptäckte Olle och hans besättning att det kom in vatten i kölsvinet. Och det var då de insåg omfattningen på skadorna.

Olle tror att trolig orsak var den oerhört krabba sjö som snabbt byggdes upp under stormen - båten som i övrigt uppförde sig väl - pendlade utan segel 45 grader från sida till sida i snabb frekvens och slog även hårt i sjöarna.

Olle säger att han med detta bara vill informera om denna "eventuella svaghet" i

konstruktionen, så att ingen blir alltför förvånad om problemet skulle uppstå på någon annan båt under svåra förhållanden. Det kan kanske även vara lämpligt att förstärka sin båt på detta ställe om man avser att ge sig ut i dylikt busväder. Olle föreslår i så fall att man tar bort muttrarna, lägger på ordentligt med rowing upp till kojkanterna så att muttrarna får plats igen, samt komplettera med ytterligare en tvärbalk bakom mastfoten.

I övrigt klarade sig båten bra bortsett från mindre läckage i röstjärnsinfästningarna och glapp i rodet. (Se artikeln om nya roderbussningar!)

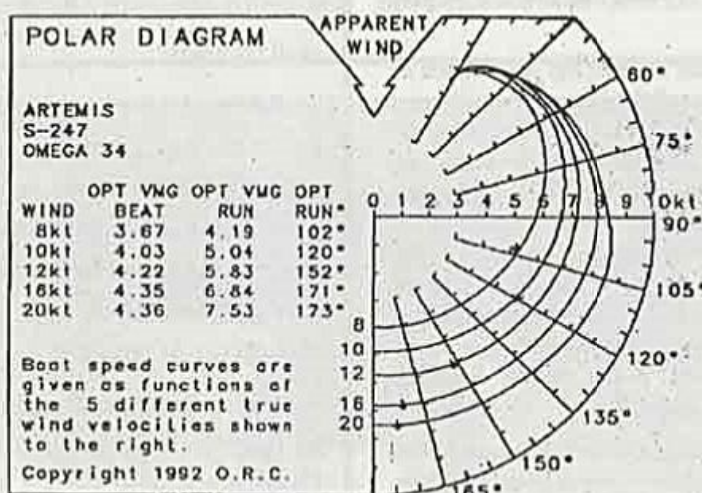
Vill någon tala med Olle Svensson om hans erfarenheter, så har han tel 0493-111 90.

Tack för ditt inlägg Olle!

(Finns det någon som ytterligare kan bekräfta eller dementera nämnda svagheter på 34:an, så går det utmärkt bra att höra av sig till redaktionen! Det finns all anledning att hålla ögonen på denna "eventuella svaghet")

TEKNISKA SPALTEN

Mastvandringen på Gotland Runt



IMS polar diagram för Harry Alkelins båt nr 247.

Vi har även fått ett brev från Harry Alkelin i Finspång, som har följande att rapportera om sina IMS-erfarenheter och kappseglingsresultat från 1993.

Harry berättar om Gotland Runt:

-Efter många om och men fick vi båten ommått efter att ha fått ett fullständigt orimligt handikapp. (IMS) Fortfarande kan man tycka att mätetalet är högt om än inte omöjligt att segla upp till, som det skulle visa sig under Gotland Runt. IMS-regeln är ny och man skall kanske inte begära för mycket. Studerar man IMS-klassernas startlistor finner man många båtar med mycket märkliga mätetal.

-Nå hur gick det då?

-Jo 12:a i klassen, och på korrigerad tid, 24:a! Till saken hör att vi låg stilla eller seglade mycket sakta under ca 45 minuter av följande anledning:

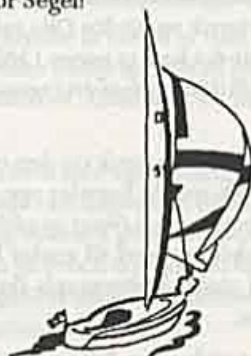
Hela resan från Sandhamn till strax före Hoburgen gick vi för styrbords halsar. Ensidigt tryck mot babord kombinerat med en svag mastpumpning gjorde att masten förflyttade sig åt babord i däcksgenomföringen! Det var inte värre än att vi kunnat seglat vidare utan åtgärd men vi valde av olika anledningar att stanna upp, ta ner för-

seglet och försöka kila om masten i däcksgenomföringen. Allt detta tog ca 45 minuter. Under denna tid seglade vi med enbart bottenrevad stor. Segelsättningen i det hårda vädret var bottenrevad stor och "working jib", dvs det försegel som skotas under vantet till en skena på däck.

Harry har mer att berätta vad gäller erfarenheterna av seglingsegenskaperna under 1993-års hårda Gotland Runt, och har lovat återkomma i ärendet.

Vi kan även visa IMS polar diagram utfärdat för Harrys båt nr 247. (Se illustrationen)

Tack Harry för ditt brev! Vi väntar med intresse på vad du har att komma med till nästa För Segell!



Nya bussningar till hjärtstocken

På våra båtar blir bussningarna i Delrin snart nöta och glappa och åsamkar den vanligtvis så glade 34-ägaren en del svordomar. Men även detta problem är relativt enkelt avhjälpt, bl a tack vare förbundets gemensamma ansträngningar. För en tid sedan gick vi i hop flera stycken och beställde dessa bussningar i en lite större serie och på det viset blev priset måttligt och kvaliteten tillfredsställande. Tack herr ordförande, Jan Järnekull, för det! Bussningarna går så vitt vi vet fortfarande att beställa av Nylanders Rostfria AB, Plåtvägen 1, 430 10 Tvååker, tel. 0340-47 050. Priset, då 1993, var 476:- per sats inkl. frakt och moms. Även denna åtgärd ger båten värdigare egenskaper i form av glapplös, tystare och trevligare gång under ex. vis härlig spinnakergång.

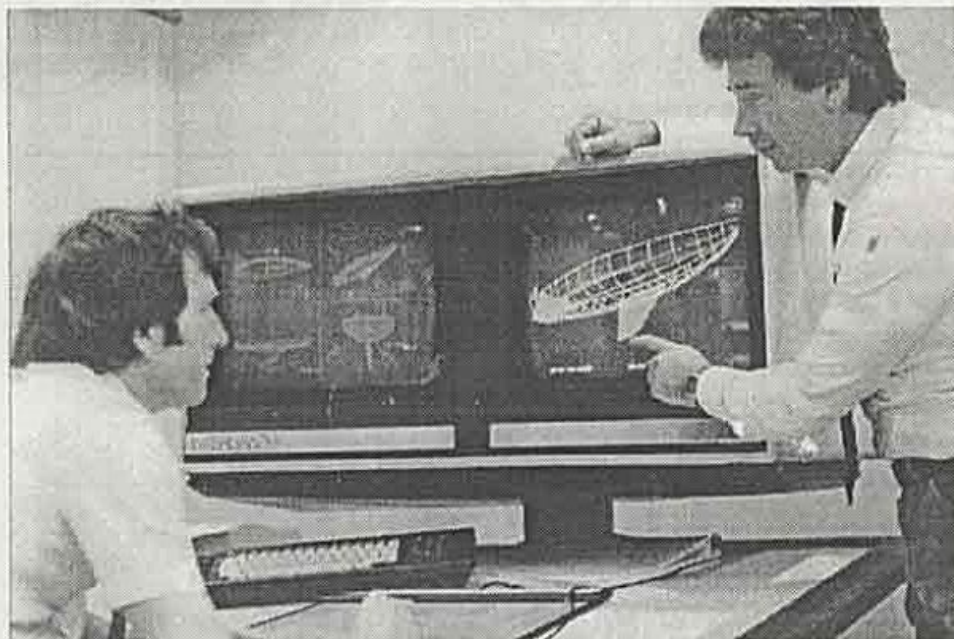
Ta fram måttbandet

I samband med byte av bussningarna är det lämpligt att kontrollera om nedre bussningens fläns är parallell med med den övre. Så är inte alltid fallet och en del av glappet kan bero på snedförlitning av bussningen. Mät med ett stål-måttband, eller en bra tumstock avståndet mellan övre och undre fästet runt hålet när bussningarna är bortmonterade. Skiljer det mer än 0,5 mm på olika ställen runt omkretsen bör du justera detta genom att plasta på, eller slipa bort i det nedre fästet. Det skall vara parallellt också av den anledningen att det blir mycket tufft att få upp hjärtstocken om de nya bussningarna inte sitter som de skall.

Ett tips till! Har du aldrig tagit bort hjärtstocken med rodret tidigare, så var beredd på att det är mycket tungt, två man går åt att hålla ekipaget i styr, och en till, när du monterar tillbaka hela härligheten igen. Lycka till med arbetet!



FRAMTIDEN FÖR OMEGA 34:AN OCH DESS FÖRBUND



Ron Holland hade två primära tankar i huvudet när han ritade 34:an. "En vacker och tidlös båt som seglar väl". Visst lyckades han!!

Som på flera andra håll i spalterna värdar vi om respons från alla som gillar den här båten och som vill se den leva vidare. Som familjebåt, som kappseglingsbåt, som cruiser eller som den båt man själv gör den till. Det är viktigt att vi sluter leden och anstränger oss lite mera annars riskerar båten, som en gång faktiskt seglade entypklass på Gotland Runt, att tappa intresse och därmed kanske även värde. Inte minst riskerar förbundet att på heltid få somna in och snart glömmas bort. Det vore tråkigt och vi tror inte att det skall behöva hända, i synnerhet som det på senare år tillkommit många nya människor ombord på 34:or.

Skicka gärna ett kort till redaktionen och säg att du lever och/eller ge förslag på hur du vill att aktiviteterna skall se ut, vad denna skrift skall innehålla och hur förbundet skall agera! Tyck och kritisera, det viktiga är att vi får höra din syn på saken!

För övrigt så känns det aldrig kul att kommunicera med en omvärld som inte reagerar tillbaka...

KAPPSEGLING

Hur är temperaturen ute bland kappseglande 34:or och deras besättningar? Vad har vi förmått vad gäller placeringar på tidigare lokala LYS- och 24-timmars tävlingar etc? Vilka planerar att ställa upp i de större tävlingarna under säsongen-94?

Är det någon som behöver kunnig gästhjälp av 34-seglare som inte tänker deltaga med egen båt? (Vilket tillfälle för den som nyligen skaffat sig en 34:a och behöver praktiska tips och lärdomar!)

Är OMEGA 34:an en bra kappsegelare? Kan hon hävda sig med 1,16 som vi fick i LYS för några år sedan? Vad kör de bästa båtarna med

NYA STÖRRE OCH MINDRE VÄNNER?

Det har även tidigare diskuterats om vi skall försöka oss på att samordna träffar med andra OMEGA-båtar. Propåer har bl a kommit till förbundet från 42:or och 30:or. (De delar lite av samma öde som vi, ett måttligt antal båtar, alla spridda i Sverige med träffhungeriga seglare, som får sitta och häcka ensamma!)

Båtarna bär onekligen släktskap med 34:an och många frågor kan vara av gemensamt intresse, men frågan lämnas till övriga medlemmar att tycka till om!

För Segel!

Med bästa seglarhälsningar och en önskan om en fin båtsommar!

Redaktionen gm Bo Willegard

REDAKTIONSROUTEN

Adressen till redaktionen:
För Segel c/o Bo Willegard, Frankegatan 13,
724 65 Västerås.
Tel: 021-11 55 33. Arb: 021-30 30 32.
Mobil: 010-296 27 30.

P.S Finns det några intresserade annonsörer, som för en mindre annonskostnad vill nå alla hungriga OMEGA 34-seglare, så är det bara att ta kontakt med redaktionen!