

Nr. 2

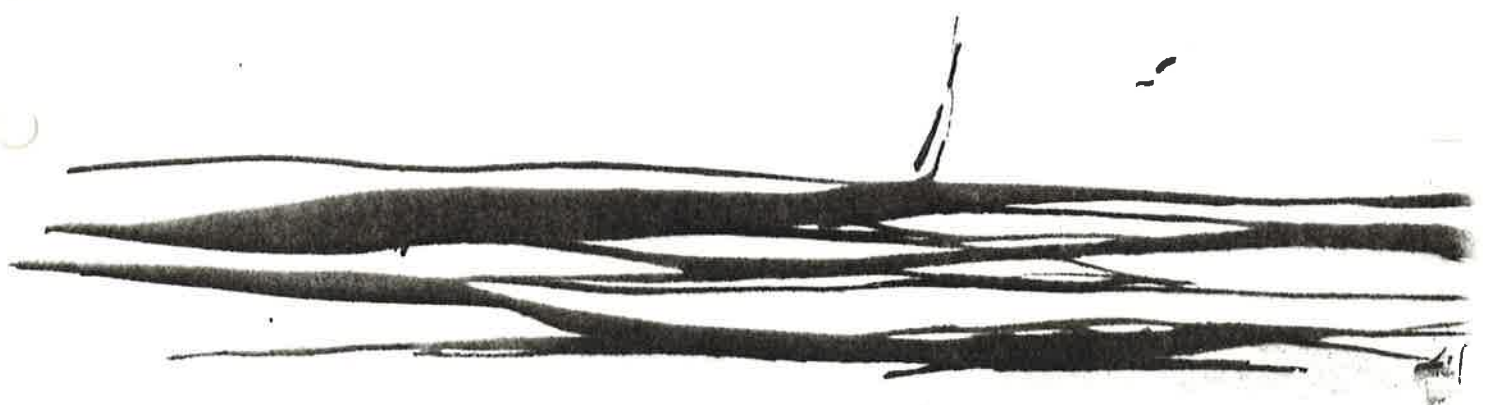
nov
-84

O M E G A 4 2



S Ä L L S K A P E T

SÄLLSKAPS- BLADET



Hösten, vintern kommer
Sommaren försvinner
Båten ligger ensam
Och längtar
Att få segla igen

SOMMARTRÄFFEN- FJÄRDLÅNG

Lördagen före midsommar stävade en OMEGA 42 in mot viken på Fjärdlång. När det smala sundet passerats och viken öppnade sig spegelblank, så noterade vi med tillfredsställelse att några OMEGA 42or redan hunnit dit och lagt sig på sydsidan av den lilla ön i inloppet till viken.

Efter att försiktigt gjort en stor lov runt den stora halv-metersdjupa grynnan som placerats ut av moder natur för att vi skulle kunna fästa vårt ankare ordentligt så lade vi till mot den låga flacka stranden. Undertecknad såg till att landningen blev något att minnas genom en härligt stor vurpa ner från stäven i vattnet. Därmed var "isen bruten" och god stämning uppstod.

När alla anlant och vi "raggat upp" ytterligare en Omega 42 som av en slump beslutat övernatta i denna vik, så bjöd Sällskapet på en drink.

Deltagarna delades i två grupper som gick runt och besökte varandras båtar. Tips och ideer spreds glatt mellan alla kreativa, påhittiga båtägare.

Framåt kvällen grillade vi gemensamt och sorlet steg högre och högre mot skyn. Natten hann bli tidig morgon innan alla kommit till sömns.

På förmiddagen på söndagen samlades vi under någon timme och diskuterade segel och rigg. Många deltog i diskussionerna som var mycket givande.

Framåt lunch lättade vi och samtliga lyckades undvika den förrådiska grynnan på väg ut.

Många är vi som ivrigt väntar på nästa sommarträff.

Solweig

VÄDER INOM OCH UTOMSKÄRS

Måndagen den 24 april samlades 25 meteorologiintresserade på Marinens helikopterdivision på Berga vid Hårsfjärden för att öka kunskaperna inom detta svåra, fascinerande ämne. Vår lärare var förste stabsmeteorolog Lage Larsson. Han är fören av marinens meteorologer som lämnar prognoser i Radio Stockholm och i sommarens båtradio. Han har också på marinens uppdrag hjälpt The Card att anskaffa utrustning för att kunna göra väderprognoser under Whitbread-seglingen jorden runt.

Hans föreläsning var mycket intressant och vi lärde oss några elementära regler rörande sjöbris, bymoln och polska lågtryck. Dessutom lärde vi oss mycket om vädervariationerna mellan skärgård, kust och sjö. Huvudregeln är att lyssna på de lokala sjöväderprognoserna som är rätt till 60%. Föreläsningen gav mersmak !!

Vi fick också se på meteorologiavdelningen på helikopterdivisionen. Den var liten men effektiv. Den viktigaste utrustningen är kommunikationslinjerna med andra väderprognosmakare i och utom Sverige.

Göran Frisk



SEGELBÅTENS DAG

"Kom med in till stan på Segelbåtens Dag. Vi ska svepa utmed kajerna och låta stockholmare och turister njuta .." Så skrev jag i vår inbjudan till Segelbåtens Dag den 2 september 1989. Skulle det komma några båtar? Många skulle segla 24-timmars, det visste vi, och många skulle förstås delta i olika aktiviteter inom sina klubbar. Sju båtar föranmälde sig i alla fall.

"Blanche" gick ut från Ingarö på fredagskvällen och vi la oss på svaj i Duvnäsvisken. En underbar kväll. Vattenytan var spegelblank och kräftskivornas fyrverkerier lyste upp himlen.

Lördag morgon. Usch! Ihållande regn - ingen vind. Men vädret till trots samlades sju 42-or till skepparmöte vid Hundudden på Djurgården. Kan ni föreställa er 23 personer i och runt en sittbrunn ("Elins") drickande kaffe och ätande sockerkaka? Vi satt under ett stort och präktigt bomtält. Det blev litet blött på durkarna, för "Elin" hade sjunkit några decimeter och självlänsen hade hamnat under vattenytan. Men stämningen var det inget fel på.

Det började klarna och vi träcklade oss ut ur hamnen. På vägen in mot stan mötte vi ett stort antal deltagare i Segelbåtens Dags kappseglingar. Alla var visst på väg utåt. Vi hade bestämt, att vi skulle segla i en lång rad och hålla samman så mycket som möjligt. Vid "af Chapman" hälsades vi hjärtligt välkomna av arrangörerna för Segelbåtens Dag, som berättade, att vi inte var med i kappseglingarna men att man nu hade en möjlighet att få se något så ovanligt som sju Omega 42or på nära håll. Vi seglade på en fin bris in mot Grand Hotell, förbi Slottet och Logårdstrappan vinkande åt folk, som stod på

Skeppsbron. Vi kände oss väl digt tjusiga. "Det är inte var dag, som man får se så många 42 or samtidigt"

... som speakern sa. En motorbåt kom upp mot oss. "Kan ni inte ta ett varv till" bad de, men vi skulle ut till Fjäderholmarna och äta lunch, så vi hade ingen tid vare sig för detta eller för Nybroviken, vilket var planerat. Nu sken solen för fullt. Vi seglade ut till Fjäderholmarna, tog en drink ombord på "Gemini", gick upp till restaurangen och intog en härlig lunch. Därute på fjärden "stod" skärgårdskrysarna, ja några backade faktiskt, det såg vi alldeles tydligt.

Som natthamn hade vi valt Getfoten ute vid Vaxholm. Cocktailparty på "Gemini" igen och sedan middag i sittbrunnarna. En fantastisk kväll med trevliga människor - vad kan man mer begära! Dans? Jodå, somliga var faktiskt uppe i land och tog sig en svängom.

Förutom folk fanns det också en papegoja och en hund med i Sällskapet. Gojan satt och busvisslade i sin bur på akterdäck. Roy, hunden, gick ombord för att titta närmare på den. Då började gojan morra åt hunden. Det lät mycket märkligt. Hunden reagerade inte och då övergick gojan till att jama som en katt. Roy fick nog och gick sin väg.

Natten kom med spegelblankt vatten och blinkande stjärnor, precis som på fredagen. På söndagen skildes vi åt efter att ha konstaterat att detta med vår samsegling var en jättebra idé.

Alltså, vik Segelbåtens Dag 1990 för Omega 42 Sällskapet!

Suzanna

TEKNISKA AVDELNINGEN

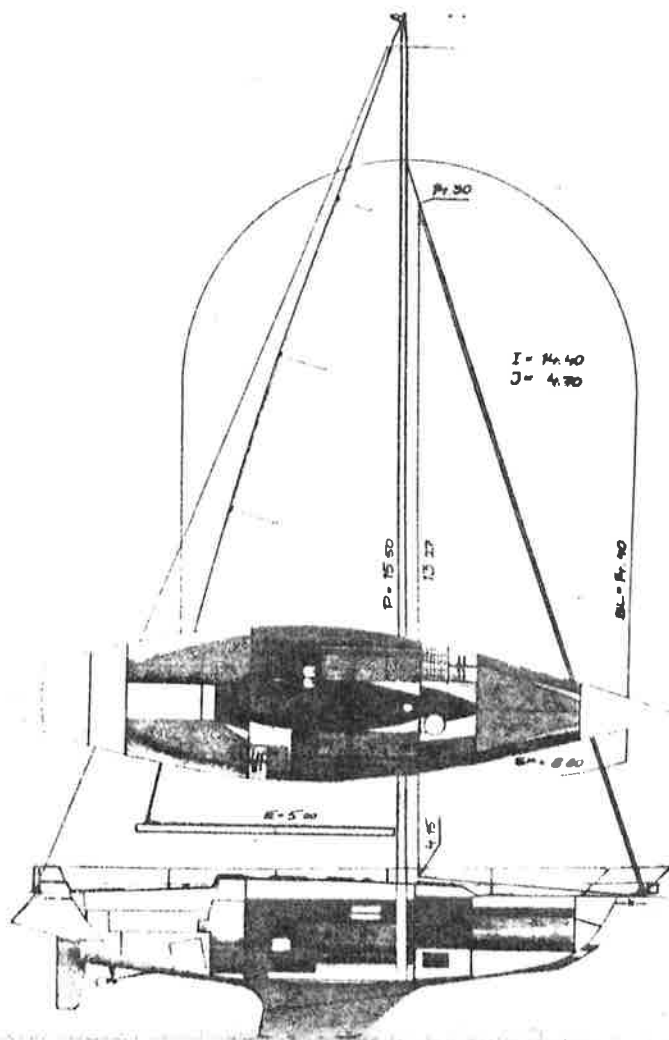
Från och med hösten 1989 står Ingo Smedensjö (NR: 38 Vitessa) som tekniskt ansvarig inom Sällskapet. Har Du frågor av mer teknisk art kring våra båtar skall Du ringa till honom. Har Du ideer och tips till "kluriga lösningar" att bidra med så är Ingo den rätta att vända sig till.

I följande avsnitt har Ingo dokumenterat de olika områden som rörde störst intresse på höstträffen på Vijnlas Ostkällare.

HÖGRE FART OCH HOJD MED AKTERLUTANDE MAST

Fördelarna med att luta masten starkt akteröver diskuterades med stort intresse. Peter Norlin delade med sig av erfarenheterna från sin konstruktion EXPRESS vid seglingar med starkt akterlutande mast. Erfarenheterna var enbart positiva med förbättrad höjdtagning och ökad fart som följd.

Per-Olov Boström (NR 64 Pick Pocket) redovisade sina positiva erfarenheter från ett års segling med bakåtlutande mast. Han framhöll härvid särskilt den förbättrade höjdtagningsförmågan. Per har helt sonika flyttat en av de aktra kilningsgummina i masthålet föröver så att tre gummin placerats i masthålet föröver och ett akteröver. Förstaget förlängde Per med en vantskruv vid mastinfästningen och akterstaget kapades med motsvarande längd. Han var helt igenom nöjd med resultatet. Vinsten med ingreppet översteg alla förväntningar.



Per-Olov delar gärna med sig av sina erfarenheter via 063/15 82 30.

Egen kommentar: (Ingos)
Jag skulle vilja uppmana till viss försiktighet med ovan nämnda åtgärd framför allt om man seglar båten ofta till havs. En lång mast med mycket förenklad stagning är en svaghet när man seglar utomskärs. Bergström och Ridder har skrivit en gemensam artikel om att bakåtsvept enkelspriddarrigg över huvudtaget inte bör användas på mastlängder över 14-15 meter.

När man flyttar masten bakåt så flyttar man "hjärtat" (spridarpaketet) närmare toppvantens infästningspunkt i däck vid en lodrät betraktelse. Vinklarna blir mindre och anställningskrafterna måste ökas för att spridarpartiet skall fungera som tänkt och med rimlig avvägd elasticitet så att förstaget även blir sträkt. Framför allt i havssjö med extra starka dynamiska krafttillskott kan en bakåtsvept enkel-spridarrigg bli ogynnsam och kanske ge en osäker segling.

Vid normalbetonade familjeseglingar är dock åtgärden att pröva.

RÄTT AVVÄGD MASTKRUM-BÄTTRE ANPASSNING TILL SEGLET!

Mastkrummens storlek under initialtrimningen efter påmastningen bör enligt Peter Norlin vara drygt 1% (dvs. 16-20 cm). Det är just denna storlek på krum som segelmakarna oftast utgår ifrån som standard för storsegel.

GENOMGÅENDE LATTOR-POSITIV UPPLEVELSE!

Alla som provat genomgående lattor, tycks enbart ha positiva erfarenheter. Både de som sytt nya segel och de som kompletterat sina befintliga segel var helt nöjda och gav varma rekommendationer härför.

Göran Frisk (NR24 WATER QUEEN) har under säsongen provat en annan variant lattor med en längd på drygt 1/3 av seglets bredd. Ett intressant grepp som verkade vara mycket lyckat. Hör gärna av Er till honom på tel: 08/712 99 84.

Egen fungering: (Ingos)

Jag tillhör dem som kompletterat mitt storbukigt sydda segel med genomgående lattor enligt Rutgersson-principen. Det har varit helt problemfritt och jag spänner lattorna olika beroende av hur mycket det blåser. Om seglingsgenskaper (högre höjd och bättre driv) kan jag i sanningens namn inte uttala mig om. Seglet står i alla fall bättre än tidigare. Om jag skulle köpa ett nytt segel skulle jag utan tvekan välja ett med genomgående lattor men istället för 5 st skulle jag välja 6 för att uppnå en ännu bättre akterrunda.

MASTSKOTTET- ETT FÖRSUMMAT HÅLLFASTHETSELEMENT

De äldre Omegorna har enbart ett mastskott av trä. De yngre har en extra balk integrerad i basinredningen. Båda lösningarna ifrågasattes under mötet som tillräckliga ur hållfasthetssynpunkt.

Peter Norlin berättade om sitt snöpliga msthaveri när han seglade in mot Åland i krabb och hög sjö i 20-24 m/s (halv vind) med enbart kryssflock uppe. Påfrestningarna på mastskottet blev så stora att det sprack och riggens anspänning gick förlorad med avmastning som följd. Han menade att segelsättningen var helt olämplig och detta i kombination med ett svagt uppstyvat mastskott var den direkta orsaken till msthaveriet. Han saknade ett revat storsegels bidrag till att stabilisera masten. (jfr kraftupptagningen meddelst barduner).

Peter Ekström (NR 15 Happy Days) redogjorde för hur han stagat upp skottet för hårda havsseglingar. Hans lösning bygger på att få skottets alla partier så stumma som möjligt mot elastiska skrovdeformationer orsakade av krafter från mast, rigg och sjö. Framför allt gäller det att styva upp skottets nederkant mot bordläggning och kölsvin, eftersom skottet på de äldre båtarna egentligen hänger i luften i detta känsliga parti.

Följande åtgärder gjordes i stort:

- * Peter har plastat in hela skottet på båda sidorna och desstuom förstärkt förbandet med genomgående vagnbultar(10mm). Han hade även bytt ut alla skruvar i övriga skott mot dessa vagnbultar.
- * Han har bultat och plastat fast en tvärbalk mot såväl basinredningen som skottets nederkant inifrån toaletten vid mastfoten.
- * Från balken har han dragit ett rostfritt plattjärn (6 X 60mm) bordvarts snett uppåt och bultat plattjärnet, en för vardera sida, i skottet och mot inplastningen i bordläggningen.
- * Han har även förstärkt vantens infästning med neddragna inplastade järn enligt normal gängse metod.

Det var ett mycket ingående arbete som han gärna berättar om på tel 08/768 43 10 eller genom visning direkt ombord. Han är mycket nöjd med resultatet och känner numer full säkerhet vid segling i hårt väder.

Egen fundering: (Ingo)

Peter har lagt ner ett mycket ambitiöst arbete och insatserna är sannolikt nödvändiga för att bemästra kraftflödet i skottet vid hård segling till havs.

Jag skall försöka hitta ytterligare en bra och praktisk lösning med rimlig arbetsinsats som lämpar sig för en redan färdiginredd båt. Det gäller ju att finna en lösning som är både enkel och snygg samt ger tillräcklig styrka. Jag återkommer i senare utskick med mer information.

MOTORINSTALLATIONEN- EN STÄNDIG IRRITATIONSKÄLLA?

Många har problem med kraftiga motorvibrationer. Vissa berättade att motorn skakat loss från sin fästen i bädden, andra berättade att axelbäraren(axelns stödbock) lossnat och vidare att besvärande läckage från stävrörstättningen ofta förekom.

Egna funderingar: (Ingo)

Att ge tips kring alla problem kan ej göras här då de upplevdes helt olika från fall till fall.

Följande kan konstateras:

- * Motorn är tvåcylindrig, således en källa för högre vibrationsamplituder än en flercylindrig. Vår motor skakar varken mer eller mindre än andra jämförbara motorer. Vid belastning i närheten av 2000 rpm bör den stå näst intill stilla och det gör den om allt är som det ska.



- * A och O för att komma tillrätta med påtalade problem är att förvissa sig om..
 - Att gummielementen ej har åldrats och att de har rätt hårdhet. Byt dem om misstanke finns att det inte står rätt till här.
 - Att axellinjen (vevaxel-propelleraxel) är rak och riktig. Detta kan göras på ett enkelt sätt genom att kontrollera backslagets kopplingsfläns mot klämkopplingens fläns på propelleraxeln i höjd och sida med mätklocka samt i vinkel med bladmått. Monterad orginalkoppling är förvisso flexibel (är själv osäker om alla fått den monterad), men torde vara av typen halvhård till hård och hjälper föga om axellinjen är rak.
- 5
- Ett mer sofistikerat sätt att mäta är att använda laser.

Rikta om motorn om Du mäter större fel än 0,1 mm eller byt mot elastisk koppling (t ex Scatra eller motsvarande). Till uppriktningen finns det sannolikt färdiga skims att köpa passande till befintliga gummielement. Det är ett grannlaga arbete som kräver både kunnskap och noggrannhet. Vad som sägs här förutsätter att inga andra fel som t ex krokig axel eller nedslitna axellager upptäcks.

- * Ta bort insprutarna regelbundet, gärna varje höst efter upptagningen. Kontrollera att spridarna ger rätt strålförm och att insprutarna har rätt öppningstryck. Om Du är osäker eller mindre kunskig så lämna in insprutarna till närmaste dieselmotorverkstad. Personligen gör jag detta varje höst (kanske något övermaga) men jag gör det egentligen från en helt annan synpunkt, nämligen att riktigt avolja den upplyftbara förkammaren och själva insprutaren så att dessa kan lossas då det verkligen behövs. Som konstruktionen är gjord på vår motor föreligger stor risk för att allt rostar samman. Dåligt fungerande insprutare, delvis igensatta spridare och nedsotade förkammare ger sämre effekt, ojämn gång och ger ej alltför sällan upphov till vibrationer. De som dessutom har tittat på foder och halvringar, någon gång efter den långa vintern vet hur viktigt det är att dessa avoljas med rikligt överflöd av olja och detta gör man bäst genom hälen för insprutarna.

DET ÄR BARA EN MOTOR VI FÅTT, och denna liksom andra behöver viss service och omvårdnad även om det är i mycket ringa omfattning. En motor skall fungera i alla situationer. Sköt den rätt och sköt kringutrustningen såsom bränsletank, elsystem, etc. Dina insatser kan bli Din livförsäkring.

LOSSNANDE AXELBÄRARE- ETT
ALLT VANLIGARE PROBLEM

Egen fundering: (Ingo)

Lossnande axelbärare härrör sig oftast från felaktig axellinje och från en alltför klen infästning i skrovet.

Om nu axelbäraren har lossnat så finns det inga genvägar. Den måste åtgärdas från grunden, annars återkommer problemet ständigt. Ett gott råd är att göra om hela inplastningen och därvid också förstora fästvingarna på insidan. Plasta även fast axelbäraren på utsidan. Bygg upp en ordentlig radie mellan skrov och axelbärare och dra ner glasfibermattorna ordentligt på livet och dra ut dessa en hygglig bit på skrovet.

Hör med Göran Frisk (NR 24 Water Queen), som gjort reparationen. Han kan säkert ge praktiska råd för att underlätta arbetet. Tel: 08/712 99 84.

STORA LAGERSPEL HJÄRTSTOCK-
EN SÄKERHETSFRÅGA?..

=
Peter Norlin var av den meningen att även ganska stora och helt kännbara lager spel i hjärtstockslagret kan accepteras från säkerhetssynpunkt. Åtminstone menade han att inget drastiskt kan hända. (Men känslan från ett glappande roder??). Flera har bytt det nedre lagret, en har monterat ett fettsmort bronslager.

Hör med Göran Frisk som nyligen bytt lager. Det finns många praktiska anvisningar han kan lämna.

Egen fundering: (Ingo)

Om Du själv tänker svarva till lagret, tänk då på att köpa rätt delrin. Nåra varianter kan svälla i vattnen! Kontrollera att hjärtstocken är helt rund i lagerläget, annars får Du göra om jobbet efter några år.

Axel/håltoleransen måste väljas med omsorg för att undvika nytt glapp eller nypningar. Rolf Gyllenius (NR 156 ROBBER) kan säkert ge uppgifter härom.

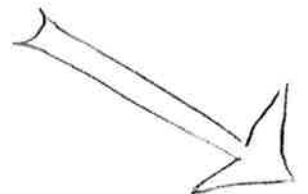
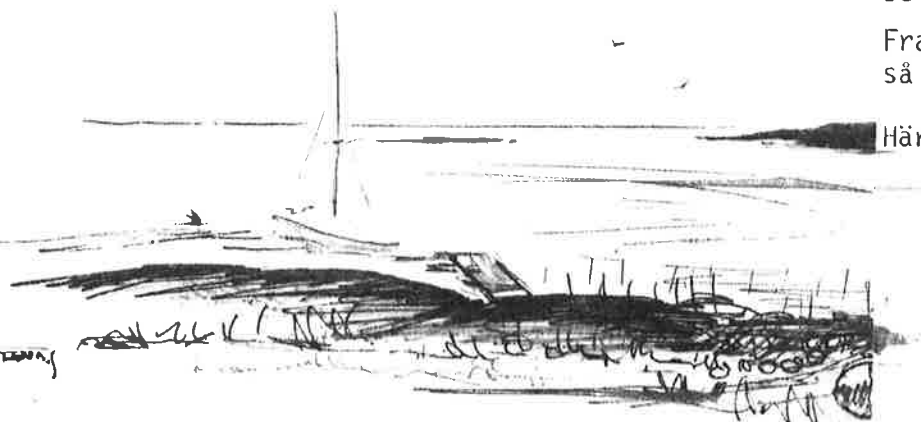
Ingo Smedensjö

Man kan ha det uppe, när man seglar.
Man kan sitta massor av folk runt det.
Det går att vika ihop till hälften.
Det går att vika ihop och stuva ner i aktre stuvutrymmet.

Det är helt enkelt suveränt!

Fram med verktygslådan - helst före jul, så hinner Du bli klar med det till våren

Här kommer ritningen

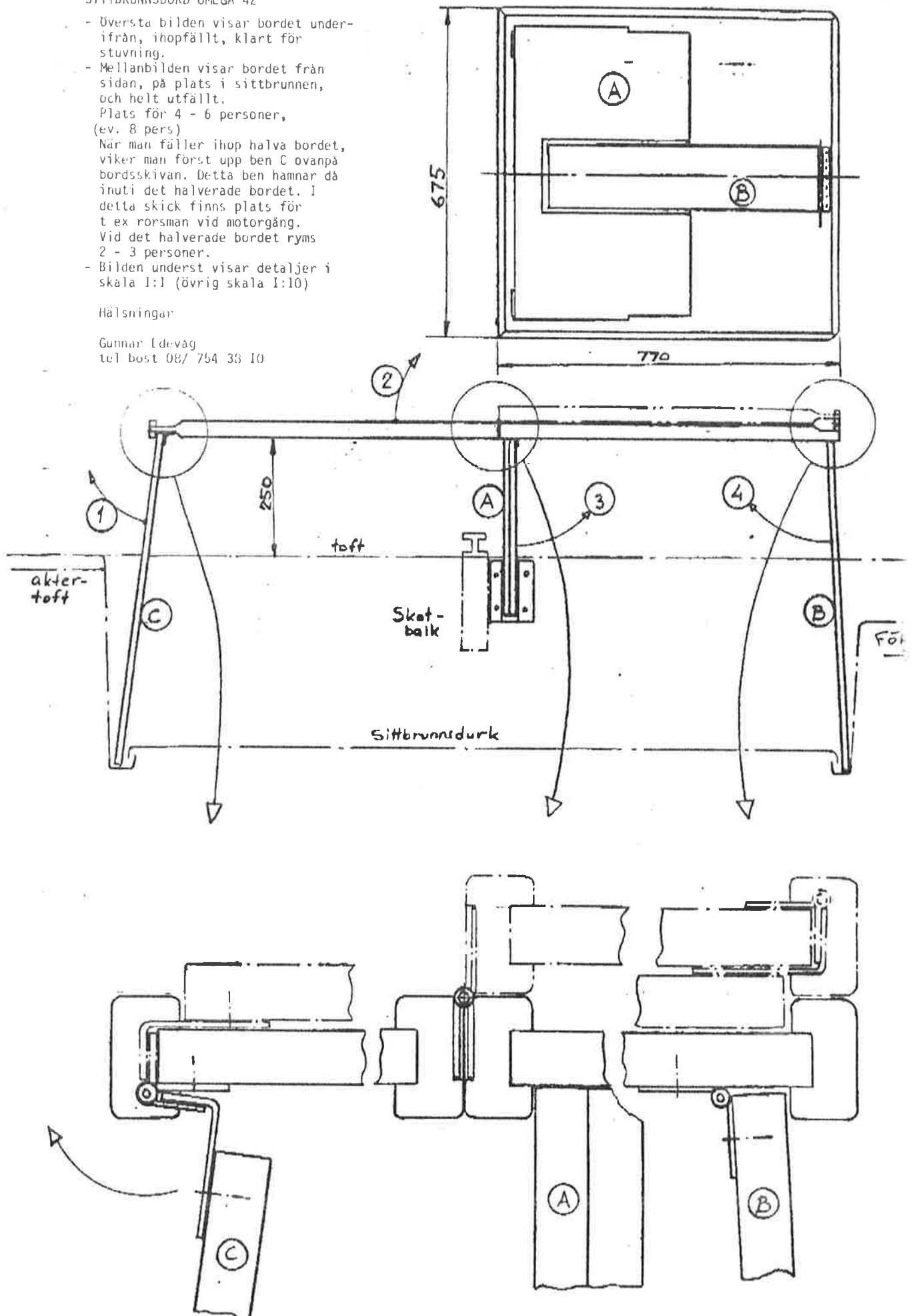


SITTBRUNNSBORD OMEGA 42

- Översta bilden visar bordet underifrån, ihopfällt, klart för stuvning.
- Mellanbilden visar bordet från sidan, på plats i sittbrunnen, och helt utfällt. Plats för 4 - 6 personer, (ev. 8 pers). När man faller ihop halva bordet, viker man först upp ben C ovanpå bordsskivan. Detta ben hamnar då inuti det halverade bordet. I detta skick finns plats för t ex rorsman vid motorgång. Vid det halverade bordet ryms 2 - 3 personer.
- Bilden underst visar detaljer i skala 1:1 (övrig skala 1:10)

Hälsningar

Gunnar [deväg
tel post 08/ 754 33 10



27/10



1989

Wijnjas Vinkällare

Årets höstträff avnjöts i Wijnjas Vinkällare på Kungsholmen i Stockholm den 27 oktober. 49 personer hade mött upp under de anrika källarvalven. Medlemmar från Nyköping, Falun, Östersund och t o m ända från Zimbabwe, hör och häpna, hade infunnit sig denna kväll. När vi bänkat oss, kom källarmästare Wijnja själv in och berättade om lokalen, vilken hade fungerat som utskänkningsställe sedan 1700-talet. Han presenterade det mycket omfattande och spännande ostbordet med ostar, som doftade förföriskt och förfärligt. En del av ostarna kröp faktiskt nästan.

När vi låtit oss väl smaka av de härliga ostarna, började Peter Norlin sin frågestund. Ingo Smedensjö, tekniskt ansvarig inom Sällskapet, redovisar på annan plats i Bladet alla de frågor, som togs upp under kvällens lopp. Ett stort tack skall Peter ha, som hade vänligheten att komma till oss denna kväll och utsätta sig för en störtskur av frågor. Intresset var mycket stort och alla ansåg, att kvällen var synnerligen givande.

Suzanna

Apropå de tekniska frågorna:

Ingo Smedensjö har gjort ett jättejobb genom att sammanställa dessa och vi ser framåt med tillförsikt på de tekniska problemens "lösning".

FÖRBUND, FÖRENING ELLER INGEN- TING

Omega 42 Sällskapet är idag en informell och ideell samman-
slutning. Det finns ingen for-
mell styrelse utan vi är en
ganska lösligt sammansatt grupp
som ordnar Sällskapets aktivi-
teter.

Jag har under hösten varit i
kontakt med olika personer inom
Svenska Seglarförbundet och
Riksidrottsförbundet och hört
mig för om vad som krävs, och
hur det går till att bli För-
bund eller Förening.

Det mest formella och krävande
är att bli Förbund. Man skall
ha formellt sammansatt styrel-
se, årsmöte, av Seglarförbundet
godkända klassregler m.m. För-
bundet skall regelbundet lämna
olika rapporter till Seglarför-
bundet och även arrangera SM i
kappsegling. De jag talade med
avrådde oss från att gå från
ingenting till att bli Förbund.

En förening för ägare/användare
av en speciell båttyp, fungerar
som vilken förening som helst.
Man ansluter sig till Riksid-
rottsförbundet och betalar av-
gifter dit. Stadgar skall tas
fram och protokoll skall skrivas
från möten och årsmötesför-
handlingar.

"STYRELSEN" INOM OMEGA 42-SÄLL- SKAPET

"Ordförande"

Solweig Jonsson T:08/17 96 91

"Kassör"

Lars-Olof Nilsson Tel:08/31 63
45

"Sekreterare"

Suzanna Schotte Tel:08/747 91
22

"Tekniskt ansvarig"

Ingo Smedensjö Tel:0750/22 368

"Illustratör"

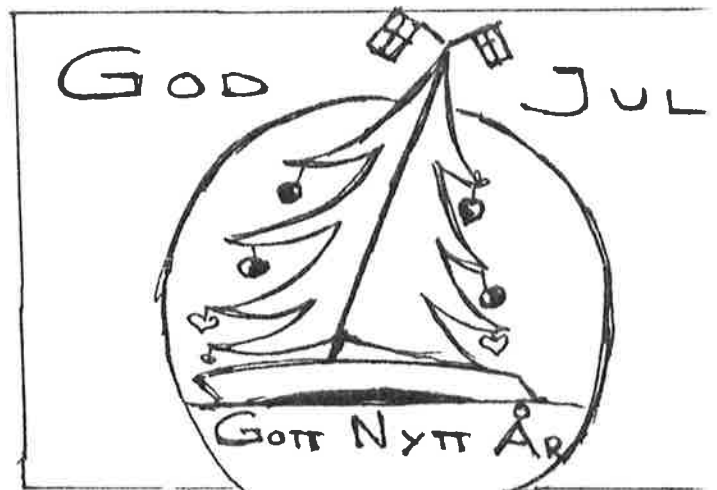
Lena Schotte

Personligen känner jag att vi
kanske borde utveckla Sällska-
pet mot att bli en förening
men.....

.....jag och de som driver
Sällskapet känner att vi varken
har tid eller ork för tillfäl-
let att lägga ner det administ-
rativa arbete som uppstår dels
genom att bilda
föreningen, dels genom att
driva den. Vi ser helst att den
tid vi kan lägga ner på Säll-
skapet används till att skapa
aktiviteter och annat som kan
komma medlemmarna till godo.

Om Du som läser detta vill
aktivera Dig inom Sällskapet så
är vi mycket tacksamma om Du
hör av Dig till någon av oss.

Solweig



Önskar Styrelsen

Övriga aktiva:

Göran Frisk. Tel:08/712 99 84

Lars Schotte Tel:08/747 91 22

Agneta Mode. Tel: 08/718 00 11

EGEN MÄTNINGSMAN

Inom Omega-Sällskapet finns en
utbildad mättningsman, Thomas
Jonsson 08/17 96 91.

Från och med 1990 kan Thomas
göra såväl DH som IMS-mät-
ningar.