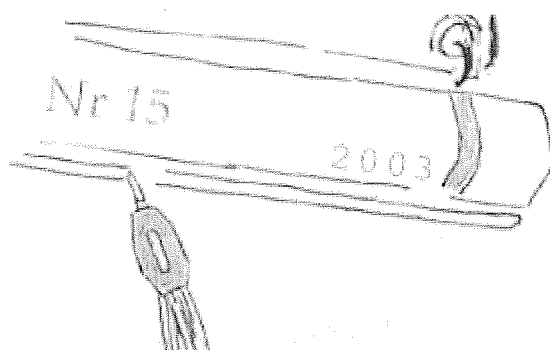
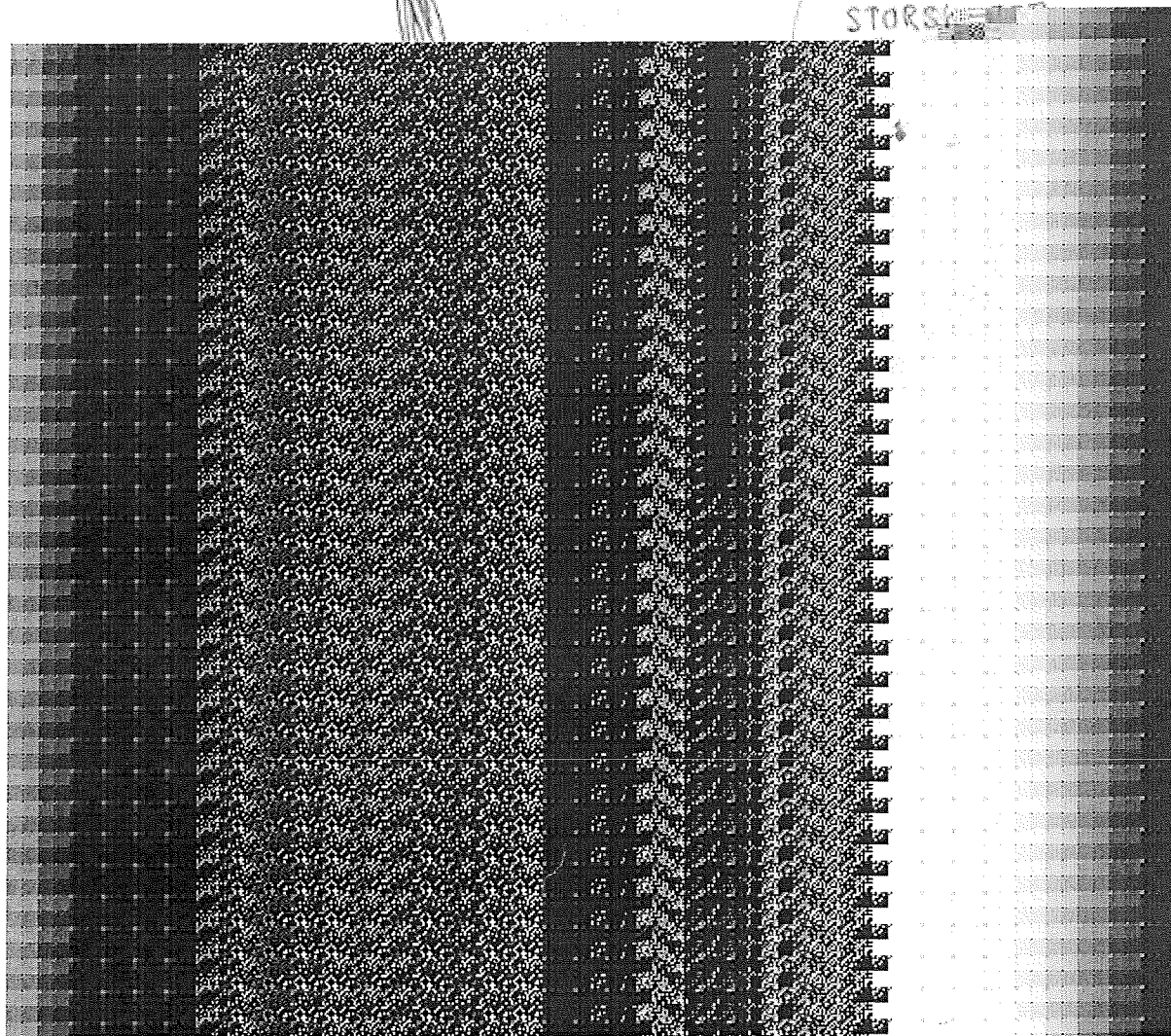


SÄLLSKAPSBLADET



TA HEM PÅ
STORSA



OMEGA 42



SÄLLSKAPET

Ordföranden har ordet

Ännu en sommar står för dörren. Förhoppningsvis med varmt och vackert väder, laber bris; totalt sett gärna liknande den drömsommar åtminstone jag upplevde i somras. De flesta av medlemmarna har säkert sjösatt vid det här laget efter varierande omfattning och behov av vårpysel. Oavsett, så ligger hon där och väntar, likaväl som vi seglare inte kan vänta på att kasta loss.

Suzanna Schotte lämnade redaktörskapet efter förra årets SällskapsBlad. Vi tackar varmt för hennes insats under många år. Ni saknar emellertid inte henne fullständigt i året upplaga. Se framsidan! Som en mycket interimistisk lösning har undertecknad sammanställt de artiklar som ni finner i Bladet i år. Glädjande meddelade Ulf Nilsson i Lomma, nybliven ägare till båt nr 4 Sexan, ett intresse att axla redaktörskapet i fortsättningen. Det är med största uppskattning jag hälsar Ulf välkommen till Sällskapet, som ny medlem, som redaktör för SällskapsBladet och inte minst som representant nära styrelsen utanför Stockholm.

I samband med Ulfs anslutning till Sällskapet vill jag betona vikten av att Omega 42 Sällskapet måste hålla sig som en vital och intressant organisation för alla Omega 42 ägare åtminstone i hela Sverige, men gärna även för ägare i grannländerna. Det finns en risk att fokus läggs på Stockholms traktens intressen med aktiviteter. Detta är naturligt eftersom hela styrelsen och många bättagare finns i huvudstaden, men är egentligen onödigt med de möjligheter till kommunikation vi har tillgängliga idag. Naturligtvis kan jag inte blunda för begränsningar i att styrelsen regelbundet träffas för att planera aktiviteter etc men visst kan det lösas ändå. Det är heller inte styrelsens hela ansvar att se till att aktiviteter för medlemmar ordnas generellt sett, men också utanför Stockholm, ni som medlemmar uppmanas att komma med förslag och önskemål. Sedan kan styrelsen försöka att finna lösningar för att tillfredsställa förslagen, och inte minst koordinera och bjuda in till aktiviteten.

En viktig och trevlig del är de artiklar eller notiser som medlemmar kan bidra med till SällskapsBladet.

OMEGA 42



Vi har en skön sommar att se fram emot. Sällskapet deltar i eller ordnar egna träffar vid två tillfällen, HIT den 14/6 och Kräftkalas med kappsegling den 9/8. Se kalendarier och inbjudningar på andra ställen i Bladet. Vi har varit mellan två och sju båt de senaste åren, så det finns fortfarande plats runt middagsborden vid båda tillfällen. Det är värt att påpeka att Sällskapets egen aktivitet med Kräftkalaset har huvudinriktningen på att träffas och under trevliga omständigheter äta kräftor, dela påseglingsberättelser och andra anslutande ämnen. Det är inte i första hand kappseglingen vi träffas för den 9 augusti. De som vill kappsegla innan kräftkalaset får göra så

Vi har börjat att undersöka inriktningen vid en höstträff under sen oktober eller tidig november. Håll ögonen öppna inför en inbjudan!

Ni som har tillgång till dator och internet har kunnat se hur vår hemsida växer och förändras. Vi har utökat den med en anslagstavla för köpes/säljes/bytes och fler bilder på medlemmars båt. Vi välkomnar fortfarande fler bilder på medlemmars båt. Vi uppdaterar ständigt Sällskapets matrikel. E-mail adresser är en väldigt praktisk och inte minst billig väg att kommunicera med medlemmarna. Meddela Din E-mail adress till oss för snabb och enkel information.

Hemsidan är en viktig källa till att sprida information. Tidningen Segling en annan. Vi försöker att skriva under vår rubrik i förbundssidorna mot slutet av tidningen. Tidningen ges ut med hög frekvens under vårmånaderna och det är inte alltid det finns något att meddela med så korta tidsintervall.

Jag hoppas att Du som medlem uppskattar den information, och de artiklar vi samlat ihop inför årets SällskapsBlad. Kom gärna med förslag till nya artiklar inför nästa år. Dessutom, Bengt Therner är vår tekniskt ansvarige i frågor kring båten. Han finns tillgänglig både för frågor, och inte minst för att ta emot förslag till förbättringar och förändringar i båten.

Ha en skön sommar!

Bekvämt lutad mot sargen i lä,

Ralph Mohlin

KALENDAR IUM 2003

Årsm öte 10 april

Somm arträff 14 juni
med Herring Invitation Trophy och
kappsegling Om ega Cup Pokalen

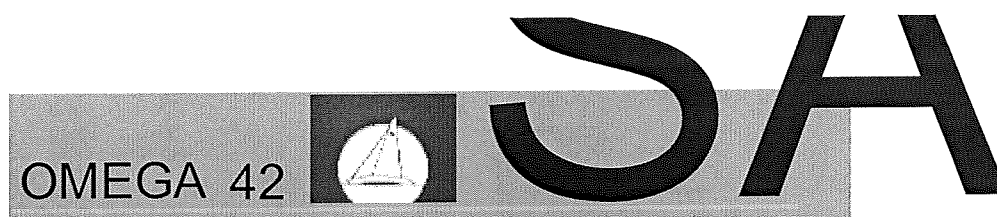
Kappsegling 9 augusti
kräftskiva Vandringspriset L ibertus Race

Ev. höstaktiviteter återkomm er vi till senare i år

Styrelsen	Namn/adress	Tel hem	Tel arbete
Ordförande:	Ralph Mohlin Sagavägen 21 133 38 Saltsjöbaden ralph.mohlin@fc.laucool.se	08/717 22 82	08/753 91 22 070/589 81 89
Sekreterare:	Peter Ekström Alm vägen 40 187 34 Täby p.ekstrom@susab.com	08/768 43 10	08/544 766 64 070/239 79 90
Kassör:	Hans Sm edberg Stockholm sv 60a 181 42 Lidingö hans.sm-edberg@nail.com	08/470 0962	0706/91 01 76
Kappseglings- konsult	Leif Krus Björkvägen 4 181 32 Lidingö LEIFkrus@msn.com	08/7675894	08/7673359 0708/76 73 35
Klubbm ästare:	Owe Hedberg Södra Ham nprom enaden 2 181 66 Lidingö owe.hedberg@offizment.se	08/766 08 59	08/767 82 01 0708/67 10 00 08/766 08 02 Fax
WEB- master:	Ulf Jussing Junibacken 195 92 Märsta ulf.jussing@telia.com	08/591 432 43	070/567 93 50

Teknisk direktör Bengt Therner 070/6652150
bengt.therner@eko.sr.se

Redaktör Ulf Nilsson 040/414351 073/336 37 74
Sällskapsbladet: Allegatan 3
234 31 Lomma
UlfSH.Nilsson@tetrapak.com



Specifikation av intäkter och kostnader 1 jan 2002 - 31 dec 2002

Behållning 2002-01-01 27.775.52

Intäkter

Medlemsavgifter	6.300.-	
Ränta	36.49	
Tröjor	4.790.-	
Flaggor	1.200.-	
Dekaler	60.-	12.386.49

Kostnader

Porto / utskick	3.364.-	
SSS	1.100.-	
Medlemsträffar	2.017.-	
Styrelsemöten	1.372.-	
Tröjor	13.132.-	- 20.985.-

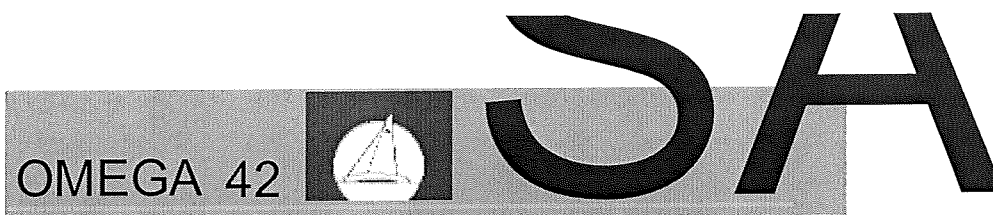
Behållning PostGiro 2002-12-31 19.256.01

Behållning Kontant -79.-

Summa Behållning 19.177.01

Täby 2002-04-05

Hans Smedberg
kassör



Verksamhetsberättelse för Omega 42 Sällskapet för 2002

Styrelsen har under året bestått av:

Ordförande:	Ralph Mohlin
Sekreterare:	Peter Ekström
Kassör:	Hans Smedberg
Klubbmästare:	Owe Hedberg
Kappsegling:	Leif Krus
Web-master:	Ulf Jussing

Uppdraget som redaktör för Sällskapsbladet under första delen av verksamhetsåret har fyllts av Suzanna Schotte.

Bengt Therner har utsetts till Sällskapets tekniske samordnare.

Styrelsen har träffats för möten vid tre tillfällen under året, och i övrigt hållit täta kontakter via E-mail.

Sällskapet har under året haft 61 betalande medlemmar.

Styrelsen har beställt tröjor att ha till försäljning till medlemmar.

Fem besättningar deltog i Saléns kappsegling HIT i början av juni.

Fem besättningar deltog i Sällskapets Kräftskiva vid Lilla Kastet vid Ingmarsö med tillhörande kappsegling.

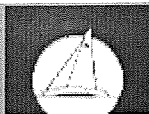
I januari 2003 ordnades ett mycket uppskattat besök på Benn's i Saltsjö-Boo med information av Per Skoglund och Sten Tjellander om riggars ömtåliga delar. Cirka trettio medlemmar deltog.

Styrelsen önskar härigenom tacka samtliga som deltagit i Sällskapets aktiviteter, uppmuntrat med förslag till utveckling av Sällskapet, och slutligen framföra en förhoppning om en varm och skön seglingssommar med förtig bris.

Saltsjöbaden 030409

Ralph Mohlin
Ordförande

OMEGA 42



SÄLLSKAPET

INBJUDAN TILL
KAPPSEGLING OM MAGNOLIA-PRISET
OCH DÄRP Å FÖLJANDE KRÄFTSKIVA

Tid: Lördagen den 9 augusti 2002
Starten för kappseglingen beräknas ske kl 12.00
Plats: Ekskäret
Lidingö Båskälls klabbbholme

Efter kappseglingen, vid 18-tiden, samlas vi för intagande av Sällskapsdrink med tilltugg.

När det börjar mörkna samlas vi åter för att avnjuta de läckra smådjuren.

Det här är ett fint tillfälle för alla 42-ägare att träffas och få tips om renovering, innovationer eller varför inte dra några skrönor om seglingar mm.

Packa ner kräftorna och kom ut!

För att på något vis beräkna behovet av Sällskapsdrink och tilltugg, liksom behovet av ankringsplats ombedes deltagare att meddela deltagande till klubbmästare Owe Hedberg på telefon 070 867 10 00 senast 4/8.

VÄLKOMNA!

Saléns Båt Klubb

TÄVLINGSKOMMITTÈN

c/o LauritzenCool / Ralph Mohlin, Berga backe 2, 182 85 DANDE RYD Tel 08-7 53 91 22 Fax 08-6 22 6624 e-post ralph.mohlin@fc.lauritzencool.com

INVITERAR TILL 9:e UPPLAGAN AV

Herring Invitation Trophy

LÖRDAGEN DEN 14 JUNI 2003

under följande

Premisser

1. Tävlningen är öppen för SBK:s medlemmar av alla de slag med sina segelyachter samt av tradition SBK:s vänner i Svenska Avance 36 Förbundet, Omega 42 Sällskapet och numera också Diva Förbundet med följande yachter av den typ som dessa sammanslutningar äro avsedda för.
2. Deltagande yachter får föra sin framdrift under kappseglingen ej bruka andra segel än krysssegel och storsegel.
3. Tävlningen genomföres med gemensam start kl. 12.00 på Nämndöfjärden vid norra udden av ön KOFOTEN (59 13,53 N – 18 37,33 E) och med tillämpande av LYS-handikap på tvenne lagom långa, ur skärgårdssynpunkt för hoppningsvis tillsammans, men ur kappseglingssynpunkt icke nödvändigtvis i alla avseenden helt rättvisa banor - Med örtön runt i valfri riktning för yachter med LYS-tal högre än 1,14 och Rögrund runt i valfri riktning för yachter med LYS-tal lägre än 1,15 - med mål på samma plats som starten.
4. Deltagarna förutsättes bestyckade med gott/god humör/humor och gentlemanna-/kvinna-älsig inställning samt iakttaga gällande kappseglingss- och sjövägsregler, varför regelbunden protestförfarande ej tillämpas. Osportsligt agerande under tävlningen bedömes och beivras av Tävlingskommittén i allsmäktig oväld utan appeal.
5. Efter avslutad kappsegling och deltagande yachters lyckliga genomförda förtöjning vid och i kring SBK:s brygga i Malmafladen (59 15,84 N – 18 34,81 E) äger resultatkontroll och prisutdelning rum under gemensamt intagande av medhavda mat och drycksäckar (s.k. knytkalas) i det s.k. fria vid vår närbelägna Malma Gård därest tjänlig väderlek råder, eljest i det skydd som gårdens faciliteter erbjuder. Meny är individuell valfri, men troféns namn kan möjligen vägleda den obeslutsamma (eng. Herring = sv. Sill).
6. Segramslön är ärofull inteckning i tvärsnittet av vandrandsystemet starkt ifyllda troféer.
6. Seglingsföreskrifter bifogas och tveklöst anmälan med angivande av relevanta utgifter om ifrågasättande av yacht och dess besättning enligt bifogat formulär göres till Tävlingskommittén per telefon eller fax eller e-post gärna senast torsdagen den 12 juni 2003 till

Ralph Mohlin, c/o LauritzenCool, Berga backe 2, 182 85 DANDE RYD
Tel 08-753 91 22 Fax 08-622 66 24 e-post ralph.mohlin@fc.lauritzencool.com

i annat fall direkt till startfartyget förestår.

På Bollen Blå Med SBK!

Saléns Båt Klubb

TÄVLINGSKOMMITTÈN

c/o Lauritzencool/Ralph Mohlin, Berga backe 2, 18 2 85 DANIDE RYD Tel 08-7 53 91 22 Fa x 08-7 53 4 481 e-post r.alph.mohlin@laucool.com

Herring Invitation Trophy

Lördagen den 14 juni 2003

Seglingsföreskrifter

Starttid	kl. 12.00.00 (enligt "Fröken Ur").
Start- och mållinje	En tänkt rät linje mellan - Flaggstång på norra udde och av ön KOFOTEN och - Röd boj utanför södra udde. Startlinjen skall passeras från V till O och mållinjen från O till V. OBSERVERA OCH UNDERVAKNA utgången.
Startproceduren	Förberedelse signal avgives 5 min före startsignal. Förberedelse signal och startsignal avgives medelst signalkott från startfunktionär på KOFOTEN norra udde. Anmälda yachter som ej passerar startlinjen efter förberedelse signalen åsätts DNS (Did Not Start) i resultatlistan. Anmälda yachter som passerar startlinjen efter förberedelse signalen men före startsignalen (s.k. tjuvstart) åsätts tidstil lägg om 10 min på seglad tid i resultatlistan.
Banor	I. För yachter med <u>BRUTTO</u> LYS-tal högre än 1,14: Mellan start och målgång skall deltagande yachter passera nord, ost och söder om Mörtö i valfri riktning. II. För yachter med <u>BRUTTO</u> LYS-tal lägre än 1,15: Mellan start och målgång skall deltagande yachter passera nord, ost och söder om Rögnud i valfri riktning.
Banbegränsningar	Inga
Segelbegränsningar	Förutom storsegel må endast kryssflock användas.
Resultatberäkning	Enligt LYS-handikapp med <u>NETTO</u> LYS-tal för respektive yacht samt - tid-på-tid metoden för respektive bana - totalresultat med resultat för båda banorna sammanvägda med tid-på-distans metoden.
<u>OBSERVERA:</u>	Efter startfunktionären i år tillika bemannar deltagande yacht gäller denna gång följande: - att startfunktionärens yacht gottgöres med 5 min tidsavdrag på seglad tid i resultatlistan - <u>att det ankommer på var enskild deltagande yacht att själv notera klockslag (tim, min, sek) för sin målgång.</u> Tiden rapporteras till tävlingsledningen med hjälp av mobiltelefon eller senast vid ankomst till Malmabryggan efter fullgjord segling. Härav framgår vikten av att varje deltagande yacht är utrustad med sekundvisande klocka som visar samma tid som "Fröken Ur".
Avbruten segling	Om någon av de startande yachterna bryter tävlingen bör man tillse att detta kommer till tävlingsledningens kännedom snarast möjligt. Startfunktionärens yacht kommer efter egen målgång att stanna kvar vid måalområdet tills alla startande yachter är inräknade dock senast till tidsgränsen enligt nedan.
Tidsgräns	Mållinjen upphör att vara sådan kl. 17.00.00. I tävlingen deltagande yachter som ej passerat mållinjen dessförinnan åsätts beteckningen DNF (Did Not Finish) i resultatlistan och anmodas att begiva sig direkt till SBK:s brygg i Malmabryggan.

På bollen blå med SBK!

ÄVEN MASTER ÄLDRAS.

Sprickor i masten, uppfälkta spridare, buktande mastfötter, bular vid vantinfästen, för klena hakändstycken, knäckta falltrissor, sprickor vid spridarbeslagen, sprickor vid fallboxarna, glappande mastskarvar.

Den som trott att master är outslitiga fick en lektion i det motsatta då Per Skoglund och Sten "Knotan" Tellander från Benn's gav Omega 42-sällskapet medlemmar en lektion i åldringsvård för mats och rigg.

Lika uppenbart blev det att Isomatmasterna är Omegafamiljens sorgebarn genom den franska fabriken för sin tid revolutionerande metod med robotsvetsade beslag.

Rådet till alla med Isomatmaster : Leta efter sprickor! Borra stopphål!

Mastfakta:

Omega 42 bär i huvudsak master av tre fabrikat: Isomat, Selde'n och Benn's:

Isomat: NG 60: 205x137, vikt 6,0 kg/m, aluminium 6061-T6, cm4 Iy 1100, cm4 Ix 530.

Selde'n 205x139, vikt 6,59 kg/m, min godstjocklek 4,10 mm, cm4 Iy 1304, cm4 Ix 590.

Benn's S 4: 188x135, vikt 6,45 kg/m, min godstjocklek 3,60 mm, cm4 Iy 970, cm4 Ix 540

Benn's S 3,5 (tvåspridarrigg): 175x126, vikt 5,11 kg/m, min godstjocklek 3,20 mm, cm4 Iy 700, cm4 Ix 345.

(Benn's är i ett sådant här sammanhang självklart part i målet, men Isomat är ingen kommersiell konkurrent längre och Benn's erfarenhet av skadade Omega 42-master är nog särklassig i Sverige. Särskilt mycket förklarenande om konkurrenten Selde'n uttrycktes verkligen inte.)

Omdömen, problem och brister från masttopp till mastfot:

Storfallstrissor: De franska trissor är egentligen avsedda för tamp, inte wirefall med runt spår istället för V-format. Selde'n-trissan är däremot för wire, en för övrigt mycket bra komposittrissa, till skillnad mot äldre Selde'n-trissor i aluminium med kolfiberlager, som enligt Knotan "lätt spritsas ut som grädde", varpå trissan börjar wobbla och då omedelbart måste bytas ut.

Toppvarens infästning: Isomatmasternas hakplåt är tunn i godset och liten till ytan, vilket gör att det kan bli för stor påfrestning på mastprofilen där det då blir en bula. Förr eller senare brister aluminiumet.

Råd: känn med handen om det finns en utbuktning vid hakplåten. Ersätt om det behövs den franska hakplåten med dito från Hasselfors. Möjligen måste hålen modifieras för passning. Gör hellre nya hål i den rostfria plåten än i masten. På Selde'ns och Benn's master sitter redan Hasselfors hakplåtar. Se dock upp med dom om dom är tillverkade före 1982 då dom var för klent dimensionerade.

Förstagsinfästningen: På Isomat sitter den i en svetsad låda. Kolla om det finns sprickbildningar. Finner man sprickor kan man stoppa vidare sprick utbredning genom att borra stopphål (3 mm borr).

Spridarbeslagen: Omega 42 har varit relativt förskonade (till skillnad från exempelvis Omega 30 och Diva 35) från det karaktäristiska isomatproblemet med "gäspande" spridare, som det kallas av fackfolk, när spridarbeslagen släpper i svetsfogen, eller riktigare beskrivet, när mastmaterialet går sönder just vid svetsfogen.

Enligt en del försäkringsbolag är detta ett konstruktionsfel som inte berättigar till ersättning. För det första skulle det inte ha varit svetsat, för det andra skulle beslaget ha gått längre fram. Med svepta spridare blir det så stora belastningar i spridarbeslagets akterkant att det bryter sig loss i framkanten. Det är enligt Per Skoglund spänningar som byggts in i konstruktionen, som tröttnar med tiden.

Ett annat problem med spridarfästena är själva "örat", den tapp som spridaren är fäst i med en genomgående bult. Den brister ofta vid av- och påmastning, då tappen inte är särskilt stark uppåt-nedåt. Benn's säger sig bruka kunna slipa bort beslaget och nita dit ett ersättningsbeslag. Byte av spridarbeslag, inklusive transport av masten (inga arbeten görs på plats utan i den egna verkstaden) kostar 6.000-7.000 kr (något varierande med transportavståndet). Det finns enligt Per Skoglund ingen anledning att byta i förebyggande syfte. Selde'ns och Benn's har påbultade beslag med väsentligt större anläggningsyta.

Spridarna: Ett annat karaktäristiskt Isomat-problem är uppfläkta spridare, en ständigt återkommande skada oavsett båttyp med Isomatrigger. Spridarna är ju fästa med en genomgående bult runt vilken spridaren bryts förut så att spridarens framkant bit för bit bockas upp så att den till slut spricker.

Uppfläkta spridare kan uppstå av att exempelvis mastföten tryckts ner så att riggen slackar och skapar större rörelse i mastens spridareområde, framför allt i grov sjö. Lattorna kan på undanvind också ligga och trycka på vanten och spridarna. Det går att kapa spridarna och borra nytt hål en gång. Men sedan börjar den bli för korta, även om det finns exempel på spridare som kapats 4-5 gånger så att den blivit ett par decimeter för korta. Detta rekommenderas inte av Benn's.

Selde'ns och Benn's master har sällan skador i spridarområdet, men även för dessa fabrik krävs noggrann invinkling av spridarna så att den pekar uppåt ca 4 grader och därmed halverar toppvantets brytningsvinkel.

Storbomfästet: Även detta beslag är svetsat dit på Isomat. Se upp med sprickor. De två andra fabrikaten har popnitade beslag och för dem gäller det att se till att nitarna inte har börjat släppa.

Enligt Knotan hade Selde'n i början problem med lossnande fallwinschar och lossnande storbommar, då 42-ans rigg en gång var stor med Selde'ns mått och man där då ännu inte lärt sig dimensionera rätt. På en del äldre båtar kan man finna tex revkrokar så klent dimensionerade som 8 mm, innan Selde'ns lärde sig att 12 mm var det som krävdes. Det kan gälla de första 20 Selde'nmasterna till Omega 42.

Spinnakertravarens nedre fallficka: Många master har en fallficka infälld för spinnakertravarens kontrollina nere vid däck. Där ska man hålla utkik efter sprickor då det händer att master brister just där.

Fallboxarna: Det har byggts in mycket spänningar i det området, med kickbeslaget fastsvetsat alldeles intill. Påfrestningen blir stor då kick och bom vill vrida masten. Råd: leta sprickor. Lossa damasken så att det går att se också i underkant. Hittar man en spricka, borra stopphål så att sprickan inte vandrar vidare. Det brukar enligt Per Skoglund fungera om man är ute i god tid. Om man gör det innan sprickan hunnit bli längre än en cm bör masten kunna räddas.

Mastfoten: Omega 42 är inte huvudsakligen känd för att vara styv i skrovet. Även nere i botten finns det saker som ger efter. Så kolla, uppmanar Benn's, när masten är avtagen om mastfoten har tryckts ner. Varje vår kommer det in ett gäng och köper nya mastfötter, säger Knotan, många är till Omega 42. Mastfötterna är en dryg cm tjocka, men det händer att dom deformeras som vore dom bananer. Men det är egentligen inte mastfotens fel utan det som finns under.

Selde'ns och Benn's är mer frekvent drabbade än Isomat, vars mastfotbeslag stöder hela kraften över en mindre yta. Enligt Knotan blir det ett sanslöst tryck mot mastfoten särskilt om man råkar gå på grund; 40 ton rakt ner på foten räknar Knotan med vid en rejäl grundstötning. Förlorad riggsplanering på grund av nertryckt mastfot kan ge rigghaveri.

Om rullföckar:

Oavsett fabrikat är det viktigt att det blir en brytning från toppsvirveln till fallurtaget genom en fallstyrare som ger en vinkel på omkring 10 grader så att föckfallet inte lindas upp runt staget. Det ger Benn's genomsnittligt tio haverier per år att ta hand om.

Profurl har en annan lösning med en "puck" med plan akterkant fastskruvad överst på förstagsprofilen för att förhindra att föckfallet lindas upp runt förstaaget. Benn's är inte förtjusta i den lösningen, då "pucken" sitter i ändan av wiren och det alltid uppstår en vridning i toppsvirveln som tvingar wiren att arbeta fram och tillbaka, ibland till skadorna går av.

Om stående rigg:

Många båtar börjar bli uppåt 20 år och då är det dags att överväga utbyten av vant och stag. Ofta sker bristningar i övergången mellan wire och ändstycken. Men det är inte alltid lätt att se, då presstrycket på ändstycket minskar sist på centimetern så att kardelbristningen som regel sker några millimeter in i ändstycket. Börja med att byta undervant, dom får mest stryk. Fortsätt med övervant. Förstag har många bytt vid övergång till rullföcksystem. Akterstaget är inte lika känsligt. Rodrigg har ungefär samma livslängd som wire. Kolla att roddens ändkula faktiskt kan röra sig och inte har fastnat, då det är risk att man drar av kulan genom den vridning som uppstår i rodden då vantskruven dras åt. Om kulan skadats kan man kapa och slå ny kula utan annan förlust än förlust av två cm.

Om vantskruvar:

Rengör och smörj, men låt varje del sitta som det satt så att gängpassningen inte ändras. Börjar vantskruven kärva är den slut. Har den börjat skära hjälper ingen rengöring i världen, det kan bara bli värre. Benn's skräckexempel är kunden som kom in och undrade om dom kunde gånga om hans vantskruvar...

Om löpande rigg:

Även om många börjat byta från wire till Spectra och Dynema tillhör Per Skoglund dom som fortfarande tycker att wirefall är helt OK för cruising. Spectralinan är känslig för nötning, och ofta utsatt för det uppe vid toppskäddan eller förstagsingången där wire brukar ha slitit upp spår och hack. Ett enligt Knotan enkelt sätt att kolla om wiren är fräsch, är att kransa upp den i en ring med en diameter i decimeter lika stor som wiren är tjock i millimeter. Om den ringen efter hoptryckning spänstigt återtar sin form är den fortfarande ganska bra.

Om eftermonterade beslag:

Isolera alltid mellan mast och rostfritt, enklast med en bit självhäftande dekal, eller med lite tvåkomponentlack.

Om jordning av mast (för t ex åskskydd):

Jorda aldrig masten! Då kan korrosionen gå fort. Benn's har sett mastfötter på jordade master som frätts bort på mindre än två år!

Om vård av mast:

Skölj med vatten på hösten, viktigast längst ner. Högre upp brukar korrosionen inte vara lika påträngande. Vaxa eller smörj med paraffinolja som är bra för att tätare porerna i eloxeringen. Nackdelen med paraffin är att den kladdar och gör masten svår att klättra upp i, men den har för en anodisering som i mikroskop kan se ut som rena svampskogen en nästan magisk självläkande verkan.

Om vinterförvarning med masten på:

Enda fördelen skulle vara mindre skaderisk för masten vid av- och påmastning. Det borde enligt Per Skoglund nästan säga sig självt att det inte kan vara bra för vare sig mast eller skrov att ha en mast som i vinterstormarna står och rycker i ett skrov stumt uppställt i vagga eller stöttor. Dom krafterna måste ju ta vägen någonstans. Men Benn's har ännu inte i sin reparationsverksamhet kunna registrera några konkret påvisbara skador. Dock gör man anmärkningen att masterna ju blir förfärligt smutsiga.

Om backstag:

Har man backstag på Omega 42 ska dom utnyttjas som stötdämpare! Det är inte meningen att man ska veva hem dom för att få ett spikrakt förstag.

Om fiolstag:

Benn's levererar många satser som görs i ordning för båtar i den här storleksklassen för att styva upp masttoppen och för att något kunna spänna upp förstaget med akterstaget. Pris; ca 4.500 kr.

Om dubbelspridaraster:

De är betydligt lugnare i sjögång. Dom som har bytt påstås enligt Per Skoglund tycka att det är en skillnad som mellan natt och dag. Dubbla spridare är vad Benn's har på masterna till Lidköpings Båtsnickeris nya Omega 42-or.

Om att göra om en enkelspridarast till dubbelspridarast:

Nej, det skulle jag inte göra, säger Per Skoglund. Möjligen skulle jag byta vant och stag om båten var uppåt 20 år gammal. Något annat skulle jag inte göra förrän jag börjar se småskador och sprickor här och var. Ombyggnad kostar enligt Benn's kring 16.000 kronor.

Om kolfibermaster:

Tumregel; dom kostar fem gånger mer! Marströms kanske bara tre gånger mer. Men, enligt Knotan, även duktiga tillverkare som Nordic Mast får se ungefär var tionde kolfibermast ramla ner och garantiersättas.

Om Selde's master:

Dom är lite tunga, annars finns det enligt Benn's bara gott att säga. Beslagen är skruvade eller nitade och lätta att byta ut. Man bör dock enligt Benn's hålla koll på att nitar och skruvar sitter fast och byta när dom inte gör det. Detta gäller också mastskarven. Selde'n använde kortare skarvstycke än Benn's och det kan göra masterna lite sladdrigare särskilt vid av- och påmastning då belastningen på skarvstycket blir mycket större än när masten står upp. Falltrissor av aluminium är generellt ganska dåliga och bör bytas ut.

Om att bygga om storbommen till revsystem med enkellina:

Isomatbommen går enkelt att bygga om enligt ett Benn's "hemkok" som fungerar bra. Det är viktigt att segelintaget måste vara täckt så att travarna kan komma hela vägen ner. Då går revningen blixtnabbt. Systemet kostar inklusiv e tampar kring 3.000 kr. Men det är inte bara att hissa den gamla storen, utan man måste flytta den främre revöljett en akteröver, annars sliter man sönder segeltravarna.

Om riggens förspänning:

Det är viktigt att toppvanten sitter hårt. Riggen får inte slacka i lä, då saggar förstaget för mycket. Benn's rekommenderar 25-30 procents förspänning på toppvanten och 20-25 procent på undervanten. De flesta riggar har nämnt på tycker Per har suttit för löst.

Om mastens förkrumning:

Den bör ligga kring max 28-30 cm. Eller, med ett annat mått; 2,2 procent av I-måttet (förstagsinfästningens höjd över däck). Men moderna segeldukar behöver inte lika mycket krum som förr, och segelmakarna vill numera ha rakare master.

Sammanfattande lärdom; tidens tand gnager även på master.

Och en liten tröst för alla med Isomatmaster; det är bara det som gått sönder som Benn's-folket ser, inte de tusentals master som trots allt fungerar som dom ska.

Stockholm, januari 2003

Bengt Therner

OMEGA 42 och lite tekniska tips från North Sails...

Omega 42

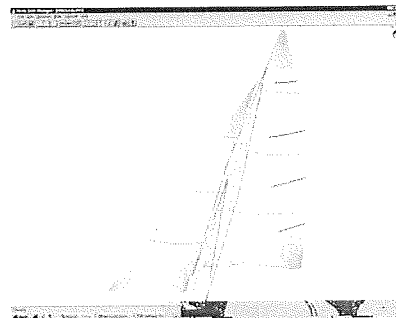
Modern segeldesign och beskrivning av båtars prestanda går ut på att tydligt identifiera båtens egenskaper för alla vindvinklar. Ett segelplan skall vara enkelt att hantera och seglen skall hålla länge. Om Ni skall kappsegla i LYS måste hänsyn tagas till de maximala segelområdet som regeln tillåter.

Allt detta kräver kännedom om båten och dess olika funktioner.

Omega 42 är en relativt till moderna båtar en vek båt med grund köl. Segelplanet skapar mycket tryck och man får reva redan vid 7 m/s.

Masten är tung, hög och en aning 'pumpig' på havet i grov sjö.

Omega 42 seglas med en självsäländande rullfock och när man seglar på öppnare bog med skotet släppt minskar seglens dragkraft drastiskt, man får ta vid med olika typer av Gennakers, från sträckbog till läns, på rulle eller i strumpa. Om Omega 42:n blir då fantastisk att segla och enkel att hantera på öppna bogar.



Storsegel

Under segling kontrolleras mastböjen av akterstaget och detta regleras vanligtvis med en vev. Den är lite krånglig att använda, så lättare att justera är storskot och travare, som kontrollerar twist och skotvinkel. Detta är avgörande för den kraft seglet utvecklar.

Akterstaget böjer bara masten i toppen, så rätt mastkurva i storseglet är mycket viktigt för att Omega 42 skall vara lätthanterlig i starka vindar. Seglets form skall vara plant nere och djupt i toppen.

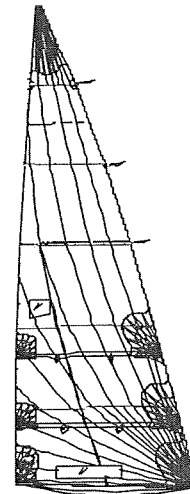
Vi har mycket goda erfarenheter av att montera backstag och fioler på Omega 42 riggen, och framför allt då på den mjukare Isomastmasten. Masten stabiliseras och blir lugnare i havssjö. Även egenskaperna på storseglet ändras positivt då mastkurvan flyttas ner i seglet, det ger t.ex. möjlighet till en jämnare segelform.

På våra Omega 42 storsegel är snörplinan dragen över skäddan och ner längs förliket. Du kan därför alltid nå linan även på halvvind.

Storseglet kan skapas i två olika storlekar.

- 1) En standardstor med maximal akterrunda innanför akterstaget ger en yta på 45 kvm.
- 2) En modifierad variant är att bygga om toppbeslaget och flytta akterslaget till akterspegeln, då kan vi skapa ett storsegel utbyggt till akterslaget på maximal LYS-bredd d.v.s. 47 kvm. Vi kan då designa seglet lite planare och seglet får ett bredare vindregister och mer effekt på öppna bogar över 25 grader skenbar vindvinkel.

Material: Sandwich i Pentex, SR Spectra förtärkt Sandwich, Gatorback Spectra eller 3DL 600S Aramid.



Mastskena

För att förenkla hissning, revning och nertagning rekommenderar vi en extern travarskena från följande leverantörer.

För Isom at mast: Strongtrack teflonskena, Seldéns RCB, Harken Battcar.

För Seldén mast: Strongtrack teflonskena, Rutger Persson travarsystem, Fredriksen, Seldéns RCB, Harken Battcar.

Vi har mycket goda erfarenheter av Strongtrack till denna storlek på båt, och det är dessutom enkelt att montera och till ett rimligt pris.

Masten

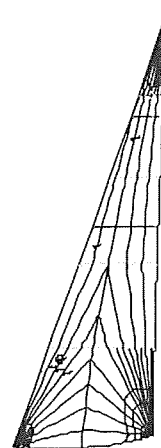
Alternativa lösningar för ökad bekvämlighet är att montera Furlin Main (Yta 40 kvm) John Mast's Hi-Low Reefer rullbom (normalt runda) eller varför inte en lätt och stum kolfiber mast från t.ex. Sail Center i Årvidaberg. Deras mast kostar runt 200.000:- och blir 50% lättare. Stummare mast ger rakare förstag och ett mycket djupare designat försegel. Mer drivkraft och mindre krängning, ja... många många fördelar till sjöss, men också i hamn då båten blir mycket mer stillsam!

Självläande Rullflock eller 110% Rullflock, skenbar vindvinkel, 25-50 grader.

Det är bekvämt med rullflock men den får lite yta. Nu är det inte hela världen, för kraften är tillräcklig och enkelhet är viktigt. I svag vind, 0-3 m/s, är förstaget mycket rakt och focken får lite för, men för att bästa allround prestanda skall uppnås kan inte seglet skapas för ett rakt förstag. Ett sätt att kompensera är att välja en stummare duk, då vi kan designa seglet djupare och vi behöver inte kompensera för töjning. På öppnare bogar rekommenderar vi ett fast block i relingslisten, så att seglet kan skotas för en jämn framkant mot vinden.

Material: Sandwich i Pentex, Spectra förstärkt Sandwich, Gatorback Spectra eller 3DL 600S Aramid. Seglet är försett med stående rullattor.

Yta: 29 kvm på Självläande Rullflocken och 35 kvm på 110% Rullflocken. (som egentligen bara är 105% av J.)



Gennaker

Lyckad gennakerdesign baseras på en grundläggande kunskap om skenbar vindstyrka och därtill hörande vindvinklar, på den av förstag oberoende hissade gennakern. Vi skapar två kategorier av Gennakers för Omega 42an. Alternativen om bord är antingen Slörgennaker, maximerad för LYS eller en TrueMax kombinerad med en JibTop.

JibTop, skenbar vindvinkel, 50-120 grader.

Detta är en hybrid av Whitbreadbåten EF's framgångsrika 'Monstersegel'. JibToppen halsas mot nedhalsplattan 0.5 meter innanför förstaget, eller bättre, en monterad ögglebult med wiretafs genom luckan, strax akter om rullsystemet. JibToppen hissas mot en falledare under fockens rullsystem. Den är monterad på strumpa eller en Facnor SDG 200, med ändlös lina. JibToppen har ett rakt förlik och med akter unda. Den kan slås och jippas som en normal genua. JibToppen spiras på läns med en teleskopbom.

Material: Nylon, Pentex (klara brantare vinklar).

Yta: 72 kvm (65% av spinnakern)

Gennaker LYS Max, skenbar vindvinkel, 60-150 grader.

Detta är en Gennaker med längsta möjliga förlik, och kortast möjliga akterlik med max breddmätt som mäts enligt LYS. På LYS race bör den halsas 6,2 meter framför masten, ovanför pulpit på en extra lång bom, centrerad mot förstaget och nedhalad i spinnakerns nedhalsfäste.

Vid semestersegling centreras LYS Max gennaker mot förstaget med en halshornskrans, men den kan naturligtvis föras på bom för skotning av halshornet mot lovart. Gippningen kräver dock lite extra av besättningen. För enklare hantering rekommenderar vi en strumpa.

Material: Nylon

Yta: 109 kvm.

Gennaker TrueMax, skenbar vindvinkel, 70-165 grader.

TrueMax gennakern är den största tänkbara mångden nylon vi kan hissa på en Omega 42. För skärgårdssegling i svagare vindar är detta ett krutpaket med mycket glädje.

TrueMax centreras mot förstaget med en halshornskrans, men den kan naturligtvis föras på bom för skotning av halshornet mot lovart. Gippningen kräver dock lite extra av besättningen. För enklare hantering rekommenderar vi en strumpa.

Material: Nylon

Yta: 124 kvm.

Spinnaker

För jobbigt...;-)

Sammanfattning

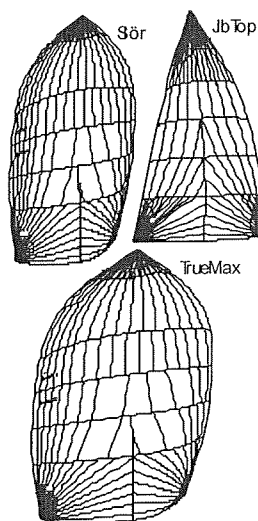
En av poängerna med de nya materialen och skärningarna är att man kan tillverka segel som förblir plana akterut. De krängande krafterna blir därigenom mindre och seglen kan skötas närmare båtens centrumlinje. Exempelvis går ett större segel med rätt form att trimma så att det blir nästan helt plant i den nedre tredjedelen.

Skärningen och materialet ger ett formstabilt segel där aktersektionen förblir plan även när vinden ökar. Det tillåter segeltimmeraren att skota storen med bommen iidskepps och inte släppa ner travaren i lä.

Skillnaden i trim mellan ett modernt segel tillverkat i stumma material och belastningsorienterad vådlayout och ett konventionellt dacronsegel kan sammanfattas i följande fyra punkter:

- De skötas ofta lösare.
- De skötas närmare båtens centrumlinje.
- De behöver inte trimmas med förliksspänning på samma sätt.
- De håller längre.

Beroende på hur exklusiv duk Ni väljer får Ni gradvis högre prestanda och livslängd. En exklusivare duk ger Er längre livslängd (starkare fibrer), bättre formstabilitet (stummare fiber). Ju stummare duk Ni väljer, desto djupare segel kan vi designa. Det håller sig planare i hårdvind och är djupare i lättvind!





Några allmänna råd om skötsel och hantering av Dina Omega 42 segel.

1.

Sträck aldrig förliket hårdare än att de horison tella vecken precis försvinner. Om man sträcker förliket för hårt kan det bli översträckt och det ruinerar formen i seglet. Var speciellt varsam med laminatdukar.

2.

Vid revning av storsegel skall förliket alltid sträckas upp först innan man spänner ut seglet på bommen. Om man spänner ut bommen liket innan mastliktet är spänt, kommer krafterna från skothornet att belasta travarna hårdare än vad det är konstruerat för.

3.

Låt aldrig ett segel torka genom att fladdra för vinden. 20 minuters fladder motsvarar ca två års segling. Var speciellt noga med kevlarsegel. Om ett kevlarsegel fladdrar i akterliket, måste man omedelbart dra i snörplinten så att fladdret upphör.

4.

Ett fuktigt eller blött segel som förvaras i segelsäck kan få jordslagsliknande fläckar. Fläckarna försvagar inte seglet men det ser fult ut. Alla sömmar i seglet är fixerade med dubbelhäftande tejp innan hopsömnad. Den teipen kan mögla om seglet stuvats i blött skick.

5.

Torka alltid Dina Spinnaker eller Gennakrar så fort Du kan. En blöt spinnaker förlorar ca 75% av sin formstyrka och upp till 20% av sin rivstyrka när den är blöt. Seglet återfår sin ursprungliga styrka när det har torkat.

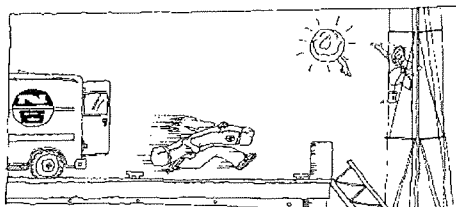
6.

Låt inte seglen utsättas för solljus i onödan. Använd alltid kape till om seglen inte skall stuvas undan i båten. Det gäller även rullgenuor. Även om de är försedda med en duk som skyddar mot solljus så försvagas oskyddade sömmar och fållar. Dessutom blir seglet m issfärgat av smutsigt regnvatten.

Se till att kapellen är av en duk som andas. Seglen behöver luftcirkulation.

7.

Dina segel bör lämnas in till Ditt närmaste North Sails loft för årlig översyn och genomgång, och varför inte då ta Dig tid till ett möte med Din segelmakare, som kan införmera Dig om den ständigt spännande utvecklingen av segel.



Lycka till i sönmar!

Anders Lewander

Segelmakare, North Sails Sweden.

OMEGA 42



SÄLLSKAPET

Gula Sidan -orna

tanken är att goda leverantörer ska hamna här -
hör av Er om tips till någon i styrelsen.

Halvmodell i mahogny skala 1:20 (65 cm)

Hans Berglund
08/89 37 99

Rostfritt
(toatank c:a 75 liter under bänken bakom toan
2.300:- + moms)

Litsby Industrier AB
Litsby Gård, 183 75 T äby
08/510 133 10

Motorrenoveringar

Christer
08/29 12 03 - 070/566 60 27

Motorreparationer på plats

Twin Marin -08/625 77 11
Fredrik - 070/725 77 11
Peter - 010/275 19 51

Riktning axlar
Propelleraxel 600:- inkl moms

Svea Bilverkstad Bromma
08/28 85 00

Sprayhood, kapell

Per Fredriksson 08/715 51 92

Båreparationer

Plastskador AB, Svinninge Hamn
Åkersberga - 08/540 272 80

Båsnickerier

Lidingö Inredningssnickeri AB
Leif Krus - 08/767 33 59

Båsnickerier
(ny bänk bakom toan, inkl montering
gamla frontlisten, 550:- inkl moms)

Atlas Snickeri L:a Essingen
08/656 20 20

OMEGA 42



SÄLLSKAPET

NYA TRÖJOR!



Sällskapet har pikétröjor i 100% bomull i lager.

Tröjorna finns i storlek S, M, L och XL.

Pris 100:- per styck inklusive moms. Porto tillkommer vid postförsändelse.

Leveranstid ca 2 veckor.

Kontakta ralph.mohlin@fc.lauco.se eller ring 08/753 9122 före midsommar för beställning.

Vimplar

Sällskapet har vimplar i lager. Se till att Du har snygg och hel vimpel under spridaren.

Kontakta ralph.mohlin@fc.lauco.se eller ring 08/753 9122 före midsommar för beställning.