

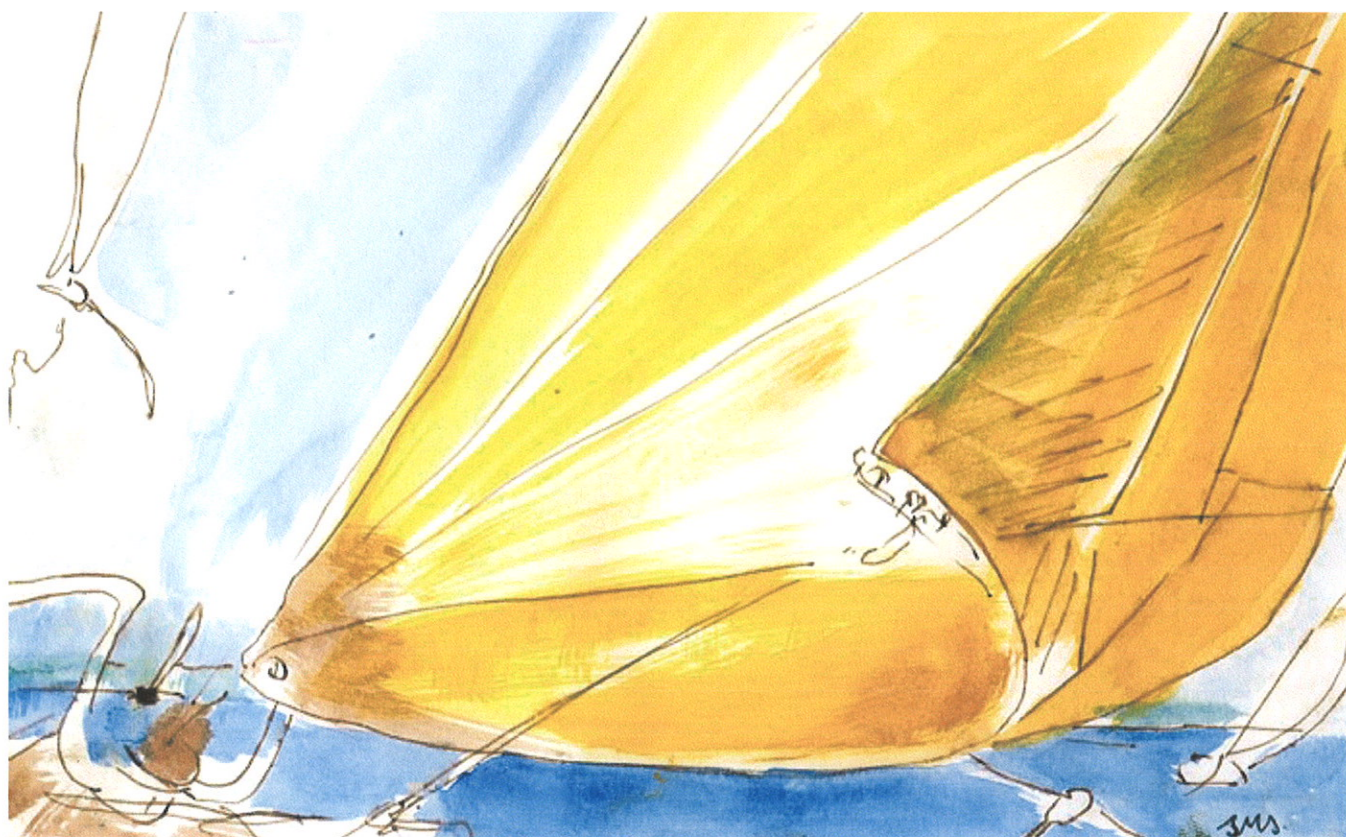
O M E G A 42



S Ä L L S K A P E T

SÄLLSKAPSBLADET

2007



Nr. 19

Redaktören har ordet.

Vi ser fram emot ännu en skön sommar med förliga vindar.

Du håller ännu ett nummer av Omega 42 Sällskapets SällskapsBlad i händerna, eller har just öppnat detsamma via din dator. Välkommen till ytterligare ett nummer med som vi hoppas intressanta artiklar.

Dagens möjligheter till kommunikation gör att jag som Redaktör kan ifrågasätta värdet av att "publicera" en skrift som genom åren har haft pappersformatet som bas. De senare årens utgåvor av SällskapsBladet har utvecklats från att skicka elektroniskt separata blad där mottagaren själv fått sätta samman och om denne så önskat ombesörja separat utskrift av var och en av sidorna, fram till förra årets SällskapsBlad där alltsammans samlats under en pdf-fil med alla sidorna korrekt samlade och färdiga för utskrift med ett enda tryck.

Mitt ifrågasättande av värdet av SällskapsBladet i denna form grundas på det faktum att Sällskapet utomordentligt fina hemsida genom Urban Andrén (ordf) och Kjell Backudd idag är så mycket snabbare upp-daterad med information om båten och Sällskapet, länkar till andra relevanta och intressanta hemsidor och dessutom fullmatad med mycket historisk information kring båten och Sällskapet. Allt detta gör att det kan kännas som om SällskapsBladet spelat ut sin roll.

I tillägg, kan också anföras att styrelsen är duktig att informera via tidningen SEGLINGS förbundssidor.

Men, utan SällskapsBladet skulle vi inte få ta del av Suzanna Schottes känsliga blick och ömsinta hand i form av en första sida. Det förekommer bara i, nästan jubilerande, nittonde upplagan av SällskapsBladet.

För, det har väl knappast gått någon medlem obemärkt förbi att Sällskapet firar två viktiga jubileer detta år; trettio år sedan ritningarna till båten godkändes och tjugo år sedan Omega 42 Sällskapet bildades. Dessa jubileer uppmärksammas med firande vilket beskrivs på annat ställe i Bladet. Det har förtäljts att två viktiga personer i tillblivandet av båten kommer att närvara.





Ordförande har ordet

När jag satte mig ner för att skriva denna text bildades ordet glädje efter några tryckningar på tangentbordet. Det föll sig naturligt eftersom glädje och segling hör ju ihop. Det lilla extra som förgyller tillvaron är ju självklart Omega 42. En ljus framtid är självklar för denna epokgörande båt, i och med den grund som lades för 30 år sedan av Rolf Gyhlenius och Peter Norlin! Från Peter Norlins egna berättelse under Omega 42-träffen den 21 november 2006, vilken vi alla fick dokumenterad via Bengt Therner, väljer jag ett litet utdrag

".....när man kommer ångande där med sina 7-8 ton in i gyttret i ett sund där alla båtar med stor våt yta stannat upp, har man ju ett sånt momentum att man glider förbi alla. Och så kommer den lilla vindpusten som drar till i seglen igen och eftersom man redan har lite fart så drar man iväg igen, medan dom andra båtarna med sin stora våta yta och lite segel aldrig kommer igång. Omega 42 är en härlig skärgårds- och kustkryssare!"

Att senare på kvällen finna en natthamn och där i sittbrunnen, tillsammans med trevligt sällskap, ätande en härlig middag kan väl bara summeras med glädje. Kvällen är självklart förberedd med all vårens arbete inför sjösättning kombinerad med förbättrad kunskap om segling, säkerhet och inte minst allt inköp av (o)nödigt tillbehör!

Med framtiden finns det annars mycket att spekulera om och varför inte då tänka på Omega 42:ans kraftkälla och det är ju vinden. Utan vind står vi helt stilla och då gäller att dra nytta av Madeleine Westins föredrag i mars månad där vi fick många tips att tyda vädrets hemligheter. Träna ögat med att titta upp mot himlen och försök förutse vad som händer ur vädersynpunkt inom den närmaste framtiden. Med denna väderkunskap kan vi få ut lite mer av seglingen och inte att förglömma kommer natthamnen att vara vald med avseende på vädret! Med framtiden gäller också att båten underhålls efter alla små och stora (..oj inte just nu..) händelser. Med exemplet plast går det då att göra underverk antingen på egen hand eller via professionell hjälp. Allt detta visade Peter Mattisson från Plastskador och Montage en kväll i april.

Låt oss fånga framtiden och samtidigt säkra historian genom att ta intressanta bilder eller texter om händelser ur olika vinklingar och skicka in de till info@omega42.org så uppdateras hemsidan med värdefull information.

Boka in jubileumsträffen till sjöss den 25-26 augusti om du har möjlighet. Mer om detta kan du läsa i Sällskapsbladet.

Väl mött med glimten i ögat!

Urban Andrén (Ordförande)

Tindra
SWE 45

Anteckningar förda vid Omega 42 Sällskapets årsmöte den 21 Mars 2007

Mötet inleddes med ett lärorikt, intressant och uppskattat framträdande av Madelene Westin under rubriken "Väder Ombord".

Årsmötet förklarades därefter behörigen utlyst och föredragningslistan godkändes med tillägg av fråga rörande formerna för årsmöteskallelser samt medlemsmatrikelns tillgänglighet och tillhandahållande. Till årsmötet hade infunnit sig 26 medlemmar.

Till ordförande för mötet valdes Urban Andrén och till mötessekreterare Peter Ekström.

Lars-Olov Nilsson och Göran Kågerud valdes att jämte ordföranden justera mötesprotokollet.

Styrelsens verksamhetsberättelse som tidigare distribuerats genomgicks av ordföranden. Sex styrelsemöten har hållits. Sällskapet ska verka för klassens fortlevnad och båtens kommersiella värde samt för gemenskap till lands och till sjöss. Träffar har i enlighet med detta hållits i augusti med temat säkerhet där SSRS deltog och i november som också rönt stort intresse när Peter Norlin berättade om upphovet till Omega 42:an. Hemsidan har genomgått en kraftig förbättring och komplettering samt förbättrats tekniskt. Verksamhetsberättelsen kunde därefter läggas till handlingarna sedan antalet betalande medlemmar i dagsläget noterats till 75 per 31 december 2006. Antalet hedersmedlemmar uppgår till 5 st. Ytterligare medlemmar har tillkommit under 2007.

Kassören Wolfram Trostek föredrog Sällskapets räkenskaper för 2006 som visade på en kassa/bank-behållning uppgående till 15.453 kr per 31 december 2006. I lager fanns dessutom 16 vimplar 61 vita pikétröjor och 8 blå collegetröjor. Små Omega -dekaler à 10 kr styck finns också att köpa. Sällskapets varulager hade ett lagervärde per 31 december 2006 på 6.237 kr. Sällskapets sammanlagda balansomslutning blev 21.690,49 kr. Medlemsträffar och möten har hållits under året till en total kostnad av 7.354 kr varav styrelsemöten 824 kr.

Beslöts traditionsenligt att årsmötet upprätthåller funktionen att vara revisor samt att uppdatera stadgarna med denna ordning inför nästa årsmöte. Årsmötet beviljade styrelsen oreserverad ansvarsfrihet.

Mötet beslöt att höja medlemsavgiften till 200 kr för 2008 med hänsyn till att underskott redovisats de senaste åren. 100 kr tas som vanligt ut i anmälningsavgift motsvarande kostnaden för översänd vimpel. Höjningen ger Sällskapet möjlighet till fortsatt hög kvalitet på träffar och underhåll av hemsidan vilken är av stort kontakt- och informationsvärde för medlemmarna runt om i landet.

Wolfram Trostek omvaldes att som kassör ansvara för Sällskapets räkenskaper samt omvaldes Kjell Edbom som övrig styrelseledamot. Som ny övrig ledamot invalde årsmötet Alf Larson. Kjell Backudd som sålt sin Omega efter ett förtjänstfullt arbete med hemsidan avgick.

Av styrelsen anmälda ärenden:

Beslöts att komplettera/förtydliga stadgarna på sådant sätt att kallelse till årsmöte ska kunna ske via e-mail.

Beslöts vidare att lägga ut medlemsmatrikeln på den skyddade delen av hemsidan. Samtliga medlemmar tillfrågas om lämpligheten. Lösenordet kommer att bytas. Medlemmarna ges 14 dagars respit att anmäla sina synpunkter på förfaringssättet. Därefter kommer matrikeln utan de som inte givit sitt godkännande att vara tillgänglig för medlemmarna.

Styrelsen håller sitt konstituerande möte den 28 mars 2007 hemma hos Urban Andrén kl. 18.00 om inte annat meddelas.

Informeras om den planerade jubileumsträffen i augusti 2007 samt om Omega 42-formarnas försäljning ev. till Kina.

Förslag väcktes om träff hos Peter Mattisson på Svinninge (plastskador) alternativt riggfrågor hos Doghouse Marin. Ett besök i Kista föreslogs för att studera VO-båtarnas byggnation.

Mötet avslutades med försäljning av Omegaartiklar samt av Madelenes väderböcker.

Vid PC:n

Peter Ekström

Resultaträkning 1 januari 2006 – 31 december 2006

Intäkter

Medlemsavgifter	7 100,00 kr
Tröjor	3 150,00 kr
Vimplar	800,00 kr
Dekaler	210,00 kr
Ersättning för portokostnader	200 kr
Summa intäkter	11 460,00 kr

Kostnader

KSV(*) (tröjor)	2 808,00 kr	(* Kostnad för sålda varor)
KSV (vimplar)	1 008,00 kr	
KSV (dekaler)	96,00 kr	
Porto	55,00 kr	
Styrelsemöten	824,00 kr	
Årsmöte	1 735,00 kr	
Medlemsmöten/medlemsträffar	4 795,00 kr	
Hemsida/webbkostnader	2 500,00 kr	
Svenska Seglarförbundet	1 300,00 kr	
Bankgiro/internet	600,00 kr	
Summa kostnader	15 721,00 kr	

Resultat - 4 261,00 kr

Balansräkning den 31 december 2006

Tillgångar	IB 060101	Förändring	UB 061231
Lager	10 149,00 kr	- 3 912,00 kr	6 237,00 kr
Kassa	170,00 kr	456,00 kr	626,00 kr
Plusgiro	590,48 kr	- 590,48 kr	0 kr
Bank	15 142,01 kr	- 314,52 kr	14 827,49 kr
Summa tillgångar	26 051,49 kr	- 4 361,00 kr	21 690,49 kr
Eget kapital och skulder			
Eget kapital	- 25 951,49 kr	0 kr	- 25 951,49 kr
Årets resultat	0 kr	4 261,00 kr	4 261,00 kr
Interimsskuld	- 100,00 kr	100,00 kr	0 kr
Summa eget kapital och skulder	- 26 051,49 kr	4 361,00 kr	- 21 690,49 kr

Förändring av likvida medel 2006

Ingående behållning (plusgiro, bank, kassa)	15 902,50 kr
Utgående behållning (bank, kassa)	15 453,49 kr
Förändring av likvida medel	- 449,01 kr

Lager den 31 december 2006

	Antal	Inköp/st	Lagervärde/st	Lagervärde tot
Collegetröjor (blå)	8 st	252,00	250,00	2 000 kr
Pikétröjor (vita)	61 st	44,00	44,00	2 684 kr
Vimplar	16 st	72,00	72,00	1 152 kr
Dekaler	401 st	1,00	1,00	401 kr
Summa lager				6 237 kr

Förändring av lager

Ingående lager	10 149 kr
Utgående lager	6 237 kr
Förändring av lager	3 912 kr

Kostnad för sålda varor (KSV)

	Antal-05	Antal-06	Lagervärde/st	KSV
Collegetröjor (blå)	18 st	8 st	250,00	2 500 kr
Pikétröjor (vita)	68 st	61 st	44,00	308 kr
Vimplar	30 st	16 st	72,00	1 008 kr
Dekaler	497 st	401 st	1,00	96 kr
Summa KSV				3 912 kr

Priser för tröjor, vimplar och dekaler

Collegetröjor	250 kr/st
Pikétröjor	100 kr/st
Vimplar	100 kr/st
Dekaler	10 kr/st

Stockholm den 3 februari 2007

Wolfram Trostek
Kassör



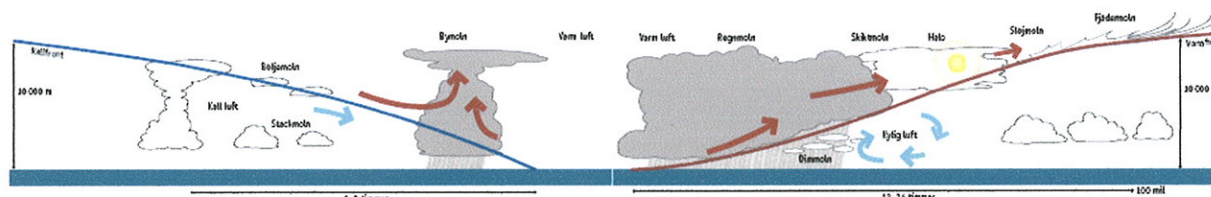
Inledning

Den 21 mars 2007 höll Madeleine ett intressant föredrag om hur man som icke-meteorolog kan tyda väderprognosen. Vi hade bokat (SSK) Stockholms Segelklubbs lokal Sigridsberg och den var helt fylld med Omega 42 medlemmar. Hela föredraget i presentationsform finns dokumenterad under hemsidans [Arkiv/2007](#) inklusive nedanstående text om hur du kan tolka kall- och varmfront.

Väderskola med Madeleine Westin-Bergh

Att som icke-meteorolog tolka vädret

När en kallfront är på väg in så är det relativt kall luft som vinner terräng över relativt varm luft. Den kalla luften som kommer farande är tyngre än den varma och kommer därför lite förenklat sagt, lyfta upp den varma luften. Det gör också att kallfronten ofta kommer dundrande betydligt snabbare än varmfronten och många gånger blir vädret mycket häftigare i samband med kallfronter. Vindarna ökar snabbt blir ofta byiga och hårda och ibland från helt oförutsägbara riktningar. Det i kombinationen med kraftiga regn- och åskskurar kan ställa till det för den mest luttrade båtägare!



Det är inte bara hastigheten på kallfronten som skiljer den från varmfronten utan själva molnsystemet ser helt annorlunda ut. Efter som kallluften snabbt tränger kilformat fram längs marken liksom häver den upp den relativt varmare luften framför sig. På grund av farten kommer molnen med sitt regn och ibland hagel att bli betydligt smalare och samtidigt rejält höga också.

På våra breddgrader är det inte alls ovanligt att molntopparna kan sticka iväg uppemot 8-10000 meter. Kommer man ner till tropikerna kan topparna nå den dubbla höjden. Alldeles nyligen hade jag ett föredrag med en av våra genom tiderna största seglare Magnus Ohlson som rundat jorden 5 gånger och Atlanten en 30 tal gånger. Han berättade om hur det var att segla in i ett av dessa gigantiska bymoln runt ekvatorn. Där är vindbyarna och vindkantringarna extrema och kan i sämsta och värsta fall slå sönder hela båten.

Här hemma kan en vindby i samband med ett kraftigt bymoln lätt ha en vindkantring på 180 grader samtidigt som vindhastigheten i byarna utan problem kan bli den dubbla. Så det gäller att vara med på rodet!

Ju snabbare luften hävs i samband med fronten desto aktivare är den och desto kraftigare blir bymolnen. Det är heller inte alls ovanligt att åska förekommer.

Vinden bakom kallfronten kommer att vrida medsols och en medelvind på 7,8 m/s kan lätt få en körare på 13,14 m/s.



Bortsett från att vinden så ställer många gånger själva regnet i sig till problem. Sikten kan variera kraftigt i regnskurarna och ibland ersätts regnet även av hagel och sikten blir ännu sämre. Är man ute på sjön och har fri sikt så kan man på håll se hur regnet faller ur bymolnen. Detta kallas för strimmor.

Luften bakom kallfronten kallas kallluftsmassa och karakteriseras för det mesta av en klar, torr luft med pyiga vindar. De vanligaste vindarna i en kallluftsmassa är vindar mellan SW och N. Fina sommardagar där natten varit kall och klar, där stackmoln bildas redan under förmiddagen samtidigt som vindarna ökar är karakteristiskt väder för en kallluftsmassa.

Ett tecken på att en front är på väg är att barometern faller. Faller den dessutom riktigt snabbt är det troligen en aktiv front. Ett annat säkert tecken är att vinden ökar och dessutom börjar vrida medsols.

Men förhoppnings vis har du redan lyssnat på sjöväder rapporten på radion och vet med dig att en front är i antågande. Men meteorologen kanske inte har sagt hur aktiv fronten är och det är det som du själv kan lista ut bla genom att studera tryckfallet. Mer än 1 h Pa per timme är mycket. Men också genom att studera molnen som närmar sig. Är bymolnen mycket höga så bådär det inte gott!

För att ta reda på hur och åt vilket håll de stora bymolnen rör sig så titta på städet. Det är den trätt liknande hatt som många gånger kan ses på toppen av molnet.

Själva städet på ett bymoln kommer att röra sig med vinden på höjd. Den skiljer sig från vinden nere vid vattenytan och det är i höjdvindens riktning som bymolnet kommer att röra sig. Så lite förenklat kan man säga att om du har en nordlig vind nere vid vatten ytan så kommer höjdvinden att vara NW, dvs lite mer medurs vriden. Har du då ett bymoln norr om dig så kommer detta troligen att röra sig på en bana från NW mot SW. För att undvika det så håll väl styrbord! Vill du å andra sidan utnyttja vinden sök dig då närmare molnet. Lite generellt kan man också säga att vinden förstärks framför molnet samtidigt som den försvagas bakom.

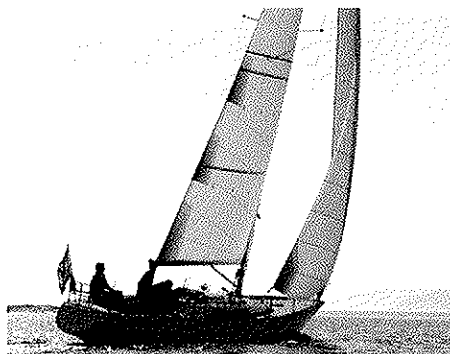
På våren när vattnet fortfarande är kallt efter en lång vinter kan molnen ibland "säcka" ihop ut över skärgården. De får liksom ingen energi under ifrån. Däremot på hösten när vattnet fortfarande är varmt efter en lång sommar kan man ibland se hur bymolnen åter igen får liv när de når ut över havet. Och det är inte ovanligt att man på hösten kan få uppleva vackra ljusspel ut över skärgården när blixarna kastar sig mellan molnen på höjd.

När du nu vet att en front är på väg så kanske du vill veta var själva lågtrycket ligger i förhållande till dig. Då finns det ett enkelt sätt, men kom ihåg. Det här gäller inte om det är sjöbris.

Ställ dig med vinden i ryggen. Håll ut vänster hand. Den kommer nu att peka mot själva lågtrycks centrum. Gör gärna en liten markering på sjökorten. Gör om samma procedur efter förslagsvis 3 timmar. Du får då en ny riktning mot lågtrycket. Eftersom de flesta lågtryck rör sig med ganska jämn hastighet när det gäller den här tidsskalan så kan du nu räkna ut vart lågtrycket kommer att ligga om ytterligare 3 eller 6 timmar. På så sätt kan du lättare planera din fortsatta färd med hänsyn till väder och vind.

Peter Norlins Omega 42 och fem budord för bättre segling

Peter Norlins egna berättelse under Omega 42-träff den 21 november 2006



1. Ren och slät botten.

2. Segla så högt som möjligt utan att tappa fart på kryss, eller så lågt som möjligt på läns, utan att tappa fart.

3. Skota seglen rätt på bestämd kurs. Släpp ut alla segel så att dom fladdrar lite i förliket. Ta hem seglen framifrån, dvs börja med det segel som för tillfället är längst fram. Focken först, sedan storen. Eller spinnaker, stagsegel och storsegel. Ta hem seglen så att dom precis har slutat backa i förliket. Se till att seglen är öppna i toppen utan att tappa luft där.

4. Se till att båten har rätt balans. Den ska vara lite lovgirig men styra sig i stort sett själv. Då löper den som bäst.

5. Varje båt har sin optimala krängningsvinkel, särskilt på kryss. Försök hitta denna vinkel och segla på den. Kränger båten för mycket kanar den i sidled. Kränger den för lite tar man ut för lite kraft ur båten.

Detta var Peter Norlins fem viktigaste seglingsråd för oss Omega 42-seglare vid ett sällsynt välbesökt sällskapsmöte i november förra året (2006) då han gav sin syn på båten, dess tillkomst, egenskaper och alltså även hur den bäst bör seglas.

Peter har ju inte bara dragit upp 42:ans linjer, han skaffade sig ju tidigt (1980) en för privat bruk och har seglat den flitigt - med all den kompetens han har - i mer än ett kvarts sekel! Det är ett distinkt understatement att han vet vad han talar om.

Roligt för alla oss andra att det är just 42:an, av den mängd konstruktioner som bär hans signatur, som han valt att äga och segla. Hans råd och anvisningar får ju därmed också en extra relevans.

Men Peter medgav att han själv inte helt lever efter budorden. Ansenlig beväxning, "som frampå höstkanten sänkte farten med en knop" erkände han att han hade haft efter fel vald bottenfärg.

Att 42:an har en sofistikerad och helt unik kölprofil, en kombination av en NACA och en F.X. Wortmann-profil, var en ny kunskap som Peter levererade, liksom historien om Sandviks replik en gång då hjärtstockarnas axelstål beställdes; "den dimensionen används bara på järnvägslok"!

Peter Norlins Omega 42 och fem budord för bättre segling

Peter Norlins egna berättelse under Omega 42-träff den 21 november 2006

Peter Norlins berättelse:



"Man gör ju ungefär som man lär sig, och till berättelsen om hur den här båten kom till hör därmed berättelsen om mitt liv som seglare och om erfarenheterna av en Nordisk Kryssare (Anm.: Nordisk Kryssare var en konstruktionsklass, skapad på 1930-talet i samarbete mellan danska KDY och GKSS och konstruktörerna Estlander, Iversen och Bothe'n) då jag i början av 1950-talet växte upp i skärgården. Man tyckte R-jakten var för tung och besvärlig och skärgårdskryssaren liten och för lätt (särskilt på västkusten), och då gjordes en "fem-och en halva" Nordisk Kryssare, som alltså är ett mellanting mellan en R-jakt och en skärgårdskryssare, och en sådan seglade jag med i skärgården.

Det var en väldig känsla i den, när man låg på kryss kände man hur vinden tog tag i båten och så höll man rodret precis och så kände man exakt när den drog iväg som bäst, utan att kränga för mycket och åt rätt håll. Det är en seglingskänsla jag mycket tydligt kommer ihåg från den tiden. Det var en oerhörd känsla.

Balanskonst

Att segling är en balansgång lärde jag mig också genom de modellbåtar som min bror och jag byggde hemma i källaren. Vi fick en kloss av pappa och så täljde vi till dom så som vi tyckte att dom skulle se ut, och så karvade vi ur den så att det blev en halv centimeter tjock bordläggning kvar, och så göt vi blyköl, och så satte vi segel på dom, och satte rodret lite på snedden, och så lät man dom segla iväg... Det här var ju ett sätt att lära sig...vi ändrade riggen tills dom seglade perfekt...det var svårt att hinna med i roddbåten ibland....Det här var min grundskola, kan man säga. Man lärde sig mycket.

När vi många år senare byggde Scampin gjorde jag också då först en modell som jag seglade med. Och den gick väldigt bra. Då först tordes jag bygga min första riktiga båt.

(Anm.: Scampins dunder succe' med bl a tre raka VM i halvtonnarklassen tillhör seglingshistorien, eller med Peters ord:) "De hela tog skruv, och en förfärlig massa båtar byggdes. Vi byggde Norlin 34, Norlin 37, Norlin 41, Avance 24. Det var en ganska hektisk tid och 1974

Peter Norlins Omega 42 och fem budord för bättre segling

Peter Norlins egna berättelse under Omega 42-träff den 21 november 2006

kom Håkan Lindqvist med i bilden och hjälpte mig att rita båtar. Vi gjorde A-linjen där jag hade en annan behandling av akterstationerna än mina kollegor Doug Peterson och Ron Holland. Den blev väldigt lyckosam och vi vann många kappseglingar med den.

Albin Marin var min huvudproducent, men jag hade väldigt många förfrågningar från andra producenter, bland dem Avance-varvet i Finland som sedan tidigare producerade Avance 24, och då funderade jag tillbaks på vad man skulle kunna göra för nånting, och då ritade jag på våren 1977 - utan att mina uppdragsgivare blev alldeles vansinniga på mig - Avance 36.

Den är väldigt lik Omega 42 som jag ritade senare (november 1977). Med de här två kan man säga att jag gick tillbaks till erfarenheterna från den Nordiska kryssaren, och försökte göra en ny kompromiss av en 6:a och en skärgårdskryssare.

Karaktär som 6:a

Till karaktären är de här båtarna, Omega 42-an och Avance 36-an, mest lik en sexa, eller ett mellanting mellan en sexa och en skärgårdskryssare. Dom har bl a ett likartat förhållande mellan segelarea och våt yta som gör att dom går bra i lätt väder. På en sexa är segelarean kontra våta ytan 2,48 om man räknar med överlappet på genuan, och på Omega 42-an 2,43 (våt yta 28 kvm, vattenlinjearean ca 18 kvm).

Både sexor och Omega 42 har mäktiga segelplan. 42:an har ju hög mast, och det kan den ha för att båten tål det då den har tillräcklig stabilitet, både vikt- och breddstabilitet, kanske mest viktstabilitet. Omega 42 har ju rejält med bly, det är i stort sett 50 procent. Så det är ett kraftigt rätande moment som ger fina egenskaper.

En sexa är väl den värsta (=bästa) båten man kan segla i skärgården, men det är nästan likadant med Omega 42-an, att när man kommer ångande där med sina 7-8 ton in i gyttret i ett sund där alla båtar med stor våt yta stannat upp, har man ju ett sånt momentum att man glider förbi alla. Och så kommer den lilla vindpusten som drar till i seglen igen och eftersom man redan har lite fart så drar man iväg igen, medan dom andra båtarna med sin stora våta yta och lite segel aldrig kommer igång. Omega 42 är en härlig skärgårds- och kustkryssare!

Innovativ Rolf

När vi gjorde Omega 42 så kom Rolf Gyhlenius till mig. Det fanns mycket riktigt ett förspel i det projektet. Det var ett gäng, som Bengt har skrivit i "Historien om Omega 42", som ville ha nånting som liknade en 8-a från Finland, och som besökte mig. Men vi kom aldrig vidare och jag tror att det är dom som Rolf Gyhlenius har berättat om. Att han började bygga en plugg som han sedan rev kände jag inte till. Nåväl, Rolf kom alltså till mig och han är ju en innovativ man och kom med väldigt många goda idéer.

Först utgick jag från Avance 36, som har normalt djup köl, som har vanten inne vid ruffsidan så att man kan ha en genua, och backstag. Men då sa Roffe Gyhlenius nej, och jag får nog helt och hållet tillskriva honom att vi satte röstjärnen ute vid relingen och att det blev en självslående fock. Vi höjde riggen lite extra mycket för att få den effektiv och samtidigt enormt lättseglad.

Peter Norlins Omega 42 och fem budord för bättre segling

Peter Norlins egna berättelse under Omega 42-träff den 21 november 2006

Vi satte igång och jobbade hårt med den här båten på höstkanten och drog upp linjerna efter bästa förmåga. Och det blev ju Omega 42.

En som jobbade väldigt mycket tillsammans med Rolf med den här båten var ju Håkan Lindqvist. Det var han som gjorde alla beräkningar och han gjorde innermodul så att den skulle vara lätt att bygga och så vidare. Jag godkände att det skulle vara grund köl och la upp linjeritning och kölritning och roderritning och inredning och gjorde däck.

Epokgörande

Omega 42 blev epokgörande på många sätt. Det blev en jättefin båt och hur väl den seglade demonstrerade ju Roffe Gyhlenius då han ensam seglade den på Segelbåtens Dag. Det var ju suveränt. Försäljningen gick ju också alldeles utmärkt. Men mina andra uppdragsgivare var inte så glada.

Omega 42 har lite av samma karaktär som jag gav Norlin 37, lite rakare bordläggning än Avance 36, det är en hårfin skillnad, men det är centimetrar som ger lite mer R-jaktstuk och som betyder väldigt mycket för karaktären. Avance 36 är lite mjukare och har sitt släktskap mer med Norlin 34. Jag minns när jag var grabb på 50-talet och kom ut till Sandhamn då det var 6:a-seglingar och jag såg sexorna med deras absolut raka fribord. Det var sån underbar kraft dom utstrålade. Omega 42 har lite av det, den lite strama linjen som betyder väldigt mycket för karaktären.

Från R-jakterna kommer också det relativt lilla rodret. När vi seglade med 6-an May Be X kunde vi kränga ganska mycket så att spinnakern låg i och ändå spårade den själv, trots litet roder. Av samma skäl kunde rodret göras ganska litet också på Omega 42-an.

Vilket jag inte förstod från början var att just kombinationen med den självslående fockens korta underlik och den grunda kölen fungerade så bra. En kort fock har inte så mycket sidkraft, överlappen drar ju mest åt sidan, och därmed fungerar kölen.

Järnvägslok

Under den perioden då vi konstruerade Omega 42 så var det väldigt många hjärtstockar (Anm.: på andra båtar) som böjde sig eller till och med gick av. Därmed fick vi mycket kunskap om vilka hjärtstockar som höll och vilka som inte gjorde det och vi hittade precis säkerhetsfaktorn där det inte gick av och så la vi på lite extra.

Håkan Lindqvist gjorde en formel enligt konstens alla regler på böjmoment och tvärkrafter, som jag fortfarande använder. Den stämmer väldigt väl med normerna från ABS (American Bureau of Shipping) och NBS (Nordisk Båtstandard). Vi räknar numera på hjärtstockarna på tre olika sätt och dimensioneringen brukar stämma på någon millimeter när.

Men när vi hade räknat fram hjärtstocksdimensioneringen för Omega 42 och ringde till Sandvik för att fråga om det här stålet, vi skulle ju ha 60 mm rostfritt, då svarade dom att det passar ju inte på båtar, den dimensionen säljer vi bara till järnvägslok! Så jag tror hjärtstocken håller..."

Peter Norlins Omega 42 och fem budord för bättre segling

Peter Norlins egna berättelse under Omega 42-träff den 21 november 2006

Wortmann o N-profil

Rodrets profil kände vi sedan tidigare. Det är en konventionell NACA 0012. Kölprofilen har däremot varit ett frågetecken som Peter nu rätade ut då han inför sitt framträdande sökt i sina arkivgömmor och till slut hittat hemligheten om Omega 42:ans kölprofil - en unik N-profil:

"Det är en kombination av en NACA 64010 (Anm.: NACA=National Advisory Committee for Aeronautics, en federal amerikansk myndighet som främst under 30- och 40-talet utförde forskning om effektiva vingprofiler) och en Wortmann (Anm.: Professor F.X. Wortmann var under många år chef för tyska Institut of Aerodynamics and Gasdynamics i Stuttgart och är världsberömd för sina fina vingprofiler för främst segelflyg). Det är NACA 64010 i början och från halva profilen bakåt är den gradvis övergående i en Wortmann. Jag lade dom här två på varann och så gjorde jag en egen profil, en N-profil. Den är lite fylligare akter om där den är som bredast - den går inte in lika snabbt, och är alltså mer lik de här laminärprofilerna som man faktiskt använder idag. Vi valde en sådan profil för att vi skulle ha så mycket volym som möjligt. Men det rör sig inte mer än om några millimeter på vardera sidan, så jag tror att yttelet kompenserar alltihopa...

Procentuellt är den (Anm.: i bredd av kordan) 9,33 procent upptill och 12,2 procent nertill, 10 cm från botten, vid raka generatriser. Om man säger att det är en kombination mellan en NACA 64010 och en Wortmann 10 procent så hamnar vi rätt. Jag har tabellen på den, men det är svårt att hitta det exakta ursprunget. Det rör sig hur som helst bara om millimeterskillnader mellan de två. Lite tokigt var det kanske att vilja göra något eget, men resultatet är helt OK.

Tyngdpunkten hamnar ju relativt högt upp jämfört med hur kölar görs idag, men å andra sidan är det mycket "dödträ" på Omega 42, dvs djupt nedbyggt kölsvin."

75 kg = 6,5 knop

Peter Norlin visade också projektioner av Omega 42 inlagd i de dataprogram som numera underlättar konstruktörernas beräkningar. Tre exempel:

1. Med linjeritningarna (och övrig information) numera inlagda i dataprogrammet MacSurf väger Omega 42 (enligt programmet) 7,6 ton när den flyter på vattenlinjen. Peters anmärkning: "de flesta sitter väl lite på aktern, i alla fall gör min det".
2. Med SPAN, ett program som är kopplat till MacSurf visas hur mycket kraft det krävs för att under olika förhållanden driva båten, vid en fart på 6,5 knop inte mer än 75 kg (eg.: kilo newton). Vid 8 knops fart krävs 200 kg!
3. Programmet visar också att vid 10 knops vind, ca 5 m/sek, är "target speed", fart rakt mot vinden, 4,49 knop, lika med 6,35 knops fart genom vattnet vid en kurs 45 grader från vinden.

Peter Norlins Omega 42 och fem budord för bättre segling

Peter Norlins egna berättelse under Omega 42-träff den 21 november 2006

Lågt och fort

Som en illustration till olämpligheten i att pina höjd med Omega 42 berättade Peter om hur han seglade intill en Linjett 35:

"Jag seglade från Åland en gång med jollen på släp, och då kom det en Linjett 35, och den måste vi ju jaga. Den hade en ganska högskuren fock, och jag hade 110-procentaren.... men så hade jag ju jollen på släp och han hade en gummijolle lite upphissad på aktern, så att han hade väl lite mindre motstånd. Han gick åtminstone 5-6 grader högre och hamnade högre också. Men jag brydde mig inte om den höjden utan höll mig lite lågt med mina gamla och rätt bukiga segel och drev iväg där... men vi seglade ifrån dom ganska ordentligt. Men vi hade inte en chans på höjden. Ska man gå upp och tävla om höjd har man inte en chans. Det beror ju på den ganska grunda kölen. Man behöver bättre fart för att den ska ha rätta lyftet.

Det är ju en balanssport det här. Det gäller att memorera när det går riktigt bra, hur man hade skotat och försöka komma ihåg det. Det var en gång vi seglade Agnes i SORC och hade en båt nere i lä och så låg vi timme efter timme utan att nånting ändrade sig. Så vi bestämde att vi måste hitta på något och så flyttade vi fram skotpunkten en liten bit - och så poff sa det och dom var borta långt akteröver!

Enligt dom tumregler jag har så ska man alltid öppna lite i toppen, och särskilt ju mer det blåser. Förutsatt att grundtrimmet är hyggligt ska man kunna sätta rodret på en 3-4 grader och låta båten segla själv. Man kan testa genom att låsa rodret. Då går den går ju först upp lite grand och så går den ner. Ju bättre man finjusterar det där, desto mindre S-kurva gör båten. När båten seglar själv går den ju ner, tar vinden, tar fart, lutar, blir lovgirig och så upp... och så tappar den fart och faller av igen.

Storen bör stå lite åt lovart längst ner, men inte högre upp än halva segelhöjden. När man får in rätt balans behöver man knappt styra. Då seglar båten nästan själv. Den ska vara lite lovgirig, en båt ska alltid vara lite lovgirig så att man har lite tryck i rodret. Men det får inte vara för mycket utslag på rodret. Friskar det i kan man ju lufta seglen innan man revar och flytta bak skotpunkterna lite. När det fladdrar för mycket får man börja minska segel."

Fock till 110 procent

Själv seglar Peter mest med 110 procents fock:

"Det är inte så mycket merarbete. Särskilt när det lättar ur och blåser mindre än 6 m/sek är den längre kordan betydligt effektivare på kryssen - och även på slör. Den självslående focken är lite klen när det lättar ur. Då längtar man efter en genua, men det vill man ju inte ha, för då får man ingen höjd eftersom man skotar runt vanten."

Segelsättning i hård vind:

"Jag seglade en gång med bara focken, och det är inte bra. För bara storen är bättre. Storen fungerar ju som ett akterstag. Ska man segla för bara focken ska man nog ha ett backstag från

Peter Norlins Omega 42 och fem budord för bättre segling

Peter Norlins egna berättelse under Omega 42-träff den 21 november 2006

ungefär spridarhöjd för att hindra masten att slå framåt i det partiet. Det som hände mig var just det. Till och med huvudskottet gick av. Det blåste 17-18 m/sek och det gick grymt grov sjö utanför Finska Utö och det var fritt fall tre meter ner i vågdalarna."

Hur hårt riggen sätts an:

"Man sätter den ju an när man seglar i ungefär 6 sekundmeter och så går man från bog till bog och ser till att den är rak i sidled och böjd lite fint bakåt, och då får man dra lite i vantskruvarna tills det är klart. Men man kan inte räkna med att kunna ta hem så mycket att lä toppvant inte slackar. Båten är inte tillräckligt stark i den sektionen och röstjärnen sitter ju inte precis vid skottet."

Om röstjärnen:

"Röstjärnsinfästningen kanske inte är världens bästa, men jag har det gamla systemet (med en aluminiumklump under däcksfalsen) och har inte haft något problem. Men jag seglar inte så hårt heller."

Gillar dacron

Ett urval av övriga frågor med svar från Peter:

Dina nya storsegel är ju flitigt annonserat i båtpressen - hur valde du duk?

"Jag är ju van vid dacronsegel och tycker dom är mjuka att hålla på med och dom håller väldigt länge. Segelmakarn kanske säger nåt annat. Men jag gillar dacron."

Du har sagt att du designmässigt önskar hålla isär skrov och ruff - hur blev 42:an?

"På 42-an blev det bra, man ska kunna se skrovet som en enhet och överbyggnaden som en annan."

Är inte sittbrunnen är det bästa med hela båten?

"För den tiden var det ju väl tilltagna mått överallt, allting är väl tilltaget. Den är bra på det sättet, och sittbrunnen med."

Hur väl flyter den på sin konstruktionsvattenlinje?

"De flesta båtar flyter för djupt, men den här flyter ovanligt väl på sin konstruktionsvattenlinje, det brukar vara mycket värre."

Peter Norlins Omega 42 och fem budord för bättre segling

Peter Norlins egna berättelse under Omega 42-träff den 21 november 2006

Större än 42?

Finns det någon större variant på Omega 42 på ritbordet?

"Nej, det finns det inte. Jag har ett förslag på en 46:a, med dubbla akterhytter men med ungefär samma stil."

Hur många 42 har byggts?

"Tror det är 159 plus dom 12 som Hedenberg, slöjdläraren i Göteborg, byggde som halvfabrikat. Och Lidköping har byggt fyra... Roffe kan det här bättre, dom tidigare i alla fall. Det är svårt att veta hur nummerserierna stämmer."

Peter var engagerad när Lidköping skulle börja bygga 42:an - diskuterades några moderniseringar eller uppgraderingar?

"Vi gjorde inga direkta uppgraderingar mer än laminatet, som dom gör i sandwich, och flyttade toan och lite sånt, men inget seglingsmässigt. Det är samma båt seglingsmässigt, kanske är den lite lättare genom sandwichlaminatet. Det är ingen ide' att röra en bra båt, då är det bättre att rita en helt ny...det är min filosofi."

Robber Jubilee

Om varianter på Omega 42:

"Vi har ju några fantastiska båtar, Concorden t ex, som Roffe och Håkan Lindqvist kokade ihop...(10 år tidigare hade dessa varit delägare i en kvartstonnarbåt som hette Robber) den här blev Robber Jubilee. Vi förlängde kölen på den, rakt ner 30 cm, så den sticker väl 205 då och två meter högre mast och så flushdäckad, men med samma inredning....Den seglade ju fullständigt vansinnigt fort. Jag var med på ett Ornö Runt en gång och den gick grymt fort på alla bogar, särskilt när det blåste 5 meter så där. Då skenade den. Den vann ju Tjörn Runt också ett par gånger. Och sen finns det (några till, bland annat) Bruskes båt, med 1,5 meter högre rigg, tror jag, med raka spridare och backstag...också med 30 cm djupare köl, lika med 300 kg. Det sitter ju längst ner så den blir ju bra mycket styvare....Det är också en fantastisk segelbåt."

Tilläggningsmetod i naturhamnar

Om Peters lite speciella tilläggningsmetod i naturhamnar:

"Jag har jolle med mig, så jag går in, vid frånlandsvind förstås, och söker min plats, hoppar iland, slår i bergskilar och förtöjer, och sen ror jag ut med ankaret. Så det är väldigt trevligt att ha en jolle med sig. Många har ju gummijollar nu för tiden, men dom är tungsläpade. Sen när jag lägger ut släpper jag alla förtöjningarna, och så drar jag mig ut till ankaret och ligger där på svaj ett tag. Sedan ror jag in och hämtar mina linor och de andra sakerna, bergskilar och sådant och så ror jag ut igen i lugn och ro."

Peter Norlins Omega 42 och fem budord för bättre segling

Peter Norlins egna berättelse under Omega 42-träff den 21 november 2006

"Firebrand"

Om Sparkman&Stephens "Firebrand", vars viktigaste parametrar Rolf Gyhlenius uppgett haft betydelse för hur Omega 42 ser ut:

"Det var ju lite lustigt att Firebrand har kommit upp också som en förlaga till det här - som Roffe Gyhlenius hade som förlaga. Jag visste inget om det och jag har frågat Håkan Lindqvist om han visste nåt om det, men det gjorde inte han heller. Men det var ju fantastiska båtar som Stephens gjorde, så kan Omega 42 jämföras med en Firebrand så får man väl vara väldigt glad."

Eller en Nordisk Kryssare i modern tappning - om än 30 år gammal!

Bengt Therner, januari 2007.

Besök hos Plastskador & Montage AB i Svinninge

Med öppna armar välkomnade Peter Mattisson ca 20 medlemmar ute i Svinninge marina. Peter är en mirakelman inom plastens konst. Företaget han äger heter Plastskador och Montage AB. Vi inledde träffen med en rundvandring i arbetslokalerna där det stod båtar för omlackering, köllossning på grund av läckage, teakdäcksborttagning, privatrenovering mm. Utanför stod ett flertal båtar på kö för renovering och det var allt från krockskador till finjustering.

Inne i lokalerna var plastens speciella doft påtaglig även om Peter har investerat i både luftsug och fläktar.

Det var helt klart att Peter rekommenderar vita båtar framför färgade men som han sa att kunden får sitt efter det att Peter har förklarat sin syn! ... Och de brukar följa Peters råd!

Efter kaffe och goda smörgåsar visades tips på hur renovering utförs. En lite jolle som var inlämnad som renoveringsobjekt passade utmärkt för denna kväll. Den var på ett bra sätt förberedd som kockar gör i TV-program. I fören lades gelcoat i en skada och slipades därefter ned med 400 papper. En blandning av aceton och färg från en tuschpenna påfördes den slipade yta. Nästa slipning med 600 papper pågick tills färgblandningen försvann. Färgblandningen applicerades igen och slipning med 800 papper utfördes tills den blå färgen återigen var borta. Med denna princip slipar man inte för mycket. Efter sista slipningen med 1200 papper var ytan mycket fin. Därefter applicerades vattenblandad Autosol som sedan polerades med lammullsdyna i högt varvtal. När poleringen var klar var det omöjligt att se lagningen! En större yta våtslipades med 800 papper och därefter med 1200 papper. En avslutning med Autosol utblandad med vatten polerades med lammullsdyna i högt varvtal. Därefter gällde det förslutning med vax. Resultatet visade att en omöjlig yta kan fås som ny. Ett annat intressant tips var att använda modell lera vid skador i platsdäckets "halkskyddsyta". Applicera en "vaxad" modell lera på felfri yta. Blanda gelcot med härdare samt lägg blandningen i skadan och avvakta endast en kort stund och tryck sedan modell leran på den renoverade ytan. Resultatet blir mycket bra!

Om man överhuvudtaget ska borra i ett däck eller rufftak med sandwich material är det mycket viktigt att man gräver ut området i sandwich med tex en 90 graders insexskruv. Fyll sedan hålutrymmet med plastspackel för att undvika vatteninträngning. Peter har fått in många skador där detta har slarvats med och i värsta fall är det stora ytor som har blivit skadade på grund av dessa små borrar.

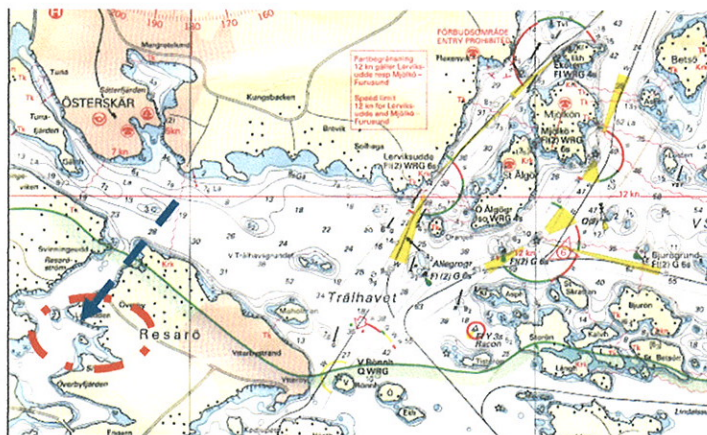
Något som Peter verkligen tycker illa om är silikontätning. Använd Sikaflex istället!

När segelsäsongen är över kommer Peter att hjälpa till med en lite mer utförligare text om plastvård. Vi uppdaterar då hemsidans arkiv.

Vid tangenterna
Urban Andrén
Tindra
S45

Inbjudan till Jubileumsträff "Omega 42"

Datum: Lördagen den 25 augusti med start kl 14:00 fram till söndag lunch den 26 augusti 2007.
Plats: Resarö, Lövudden intill Vaxholm i Stockholms innerskärgård och bilväg finns ända fram till platsen.



Vi är mycket glada att återigen få möjlighet att träffas på Nils Bergströms fina brygga. Temat för hela träffen är jubileum och med det menas ett 30 års jubileum tillägnat Omega 42 som en epokgörande båt samt ett 20 års jubileum tillägnat Sällskapet.

Det går utmärkt att komma både med båt eller bil. För Er som kommer med båt finns det ordentligt med möjlighet att förtöja vid bryggan. Om det av praktiska skäl underlättar är ni välkomna att förtöja vid bryggan redan fredag kväll. För Er som kommer med bil finns möjlighet för övernattnin på landbacken eller ombord på någon segelbåt. Egna sängkläder medtages! Gyllene regeln "Först till kvarn....." gäller. Utöver befintliga platser kan vi förmedla kontakt till ett prisvärt pensionat.

Vi inleder hela träffen med välkomstdrink och därefter följer ett intressant jubileumsprogram. Vi avslutar kvällen med kräfter, klingande sång och musik samt dans på bryggan. Under söndagen ger vi Leif Krus en utmaning om Omega 42 pokalen med en lättsam segling i närområdet.

Varje familj tar med sig egen mat och dryck. Kvällens tema är som sagt kräfter.

Övrig information:

- Ingen avgift tas ut för träffen.
- En bastu finns varm under eftermiddagen/kvällen samt att det är tillgång till el och vatten vid pontonbryggan. Partytält finns om vädrets makter visar denna sida.
- Sällskapet står för välkomstdrink och tilltugg.
- Om Ni har problem, vid ankomst, att finna huset eller bryggan är telefonnumret till Bergströms hus 08-541 37656 eller telefonnummer enligt nedan.

O.S.A. Så snart som möjligt, dock senast den 17 augusti via mail till info@omega42.org eller telefonsamtal alt brev till:

- Urban Andrén +46 70 588 7133, Stockvägen 21, 187 68 Täby; urban.andren@vsgroup.com
- Leif Krus +46 70 876 7335, Björkvägen 4, 181 32 Lidingö; LEIFkrus@msn.com
- Alf Larson +46 70 756 1046, Skälbyvägen 20C, 191 49 Sollentuna. utbildning@adac.se

Maillet eller brevet ska innehålla:

Ja, Kommer! Antal vuxna ___ st samt antal barn ___ st. Segelnummer är ____.

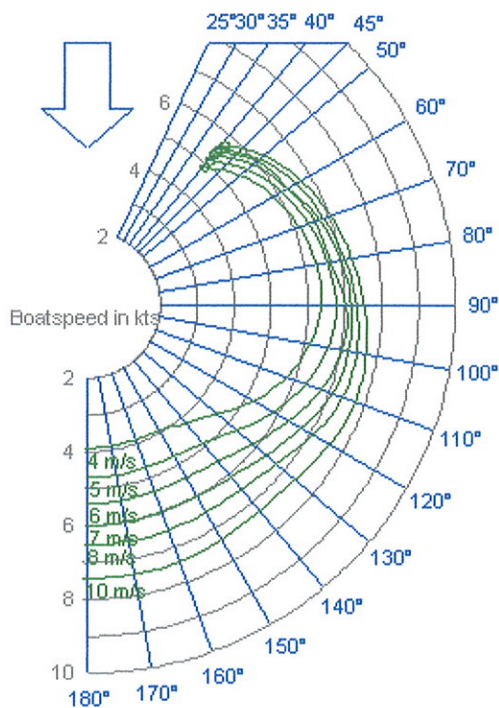
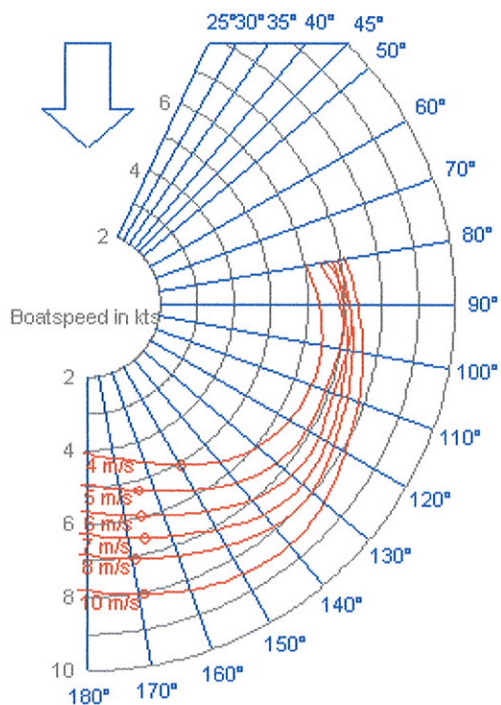
- Vi tar med oss vår segelbåt.
- Vi kommer med bil och önskar hjälp med övernattnin samt detaljerad vägbeskrivning.

Nej, Tyvärr kan vi inte komma! Segelnummer är ____

Välkomna!!

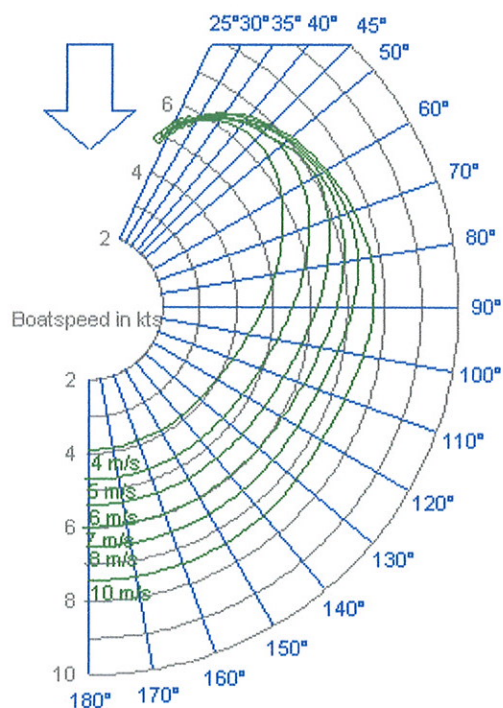


2007-01-18

Sailfish Yacht analyzer <http://www.techsail.com/>**Polardiagram "Verklig vind" 1 av 4: Omega 42 (jib)****Polardiagram "Verklig vind" 2 av 4: Omega 42 (spin)**



2007-01-18

Sailfish Yacht analyzer <http://www.techsail.com/>**Polardiagram "Skenbar vind" 3 av 4: Omega 42 (jib)****Polardiagram "Skenbar vind" 4 av 4: Omega 42 (spin)**