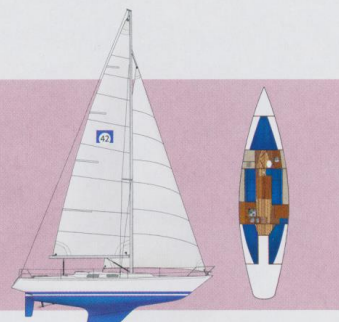


OMEGA 42

Konstruktör: Peter Norlin
Tillverkare: Svenska Familjebåtar
Längd: 12,80 meter
Bredd: 3,10 meter
Djupgående: 1,75 meter
Deplacement: 7 400 kilo
Kölvikt: 3 750 kilo

Segelyta, stor + fok: 73 kvm
Lystal: 1,25
Motor: Varierande inombordare, exempelvis Yanmar, Volvo Penta.
Tillverkningsår: 1978–2005
Antal tillverkade: 160
Pris: 550 000–800 000 kronor



DRÖMSEGLAREN

Tyngd, tidlöshet och tradition präglar Peter Norlins Omega 42. För många har modellen också blivit en drömbåt, en vacker tidlös design med seglingsgenskaper som håller måttet mer än väl än idag.

TEXT & FOTO PHILIP PEREIRA DOS REIS BEARBETNING ANNA SANDGREN

Peter Norlin var en väletablerad båt-konstruktör när han i novembermörkret 1977 trollade fram Omega 42 på sitt ritbord. Redan under de första åren av 70-talet hade han gjort dundersuccé med sin Scampi. Båten med den märkliga vinkeln på skrovsidorna hade sopat rent på kappseglsbanorna i Sverige och även hävdat sig väl utomlands. Peter Norlins huvudsakliga uppdragsgivare var Albin Marin, men när det gällde den nya Omegan så var det Familjebåtar som stod som beställare. För varvet i Åkersberga innebar den nya modellen att man sprängde 40-fotsvallen och vågade satsa på en för sin tid mycket stor båt.

Men trots att många betraktade Omegan som en lyxbåt var den långt ifrån svårsåld. En första presentation skedde på Lidingö runt, med en båt som i och för sig var tom på inredning men också snabb och vacker, och på flytande mässan samma höst visades båten mer officiellt. Varvet hade förväntat sig runt tio beställningar, men efter mässan stod nästan 40 seriösa spekulanter på kö. Varvet i Åkersberga kunde inte hantera den stora efterfrågan och båtar började byggas även i Gränna.

Nordisk kryssare

När det gällde linjerna faller Norlin här tillbaka på traditionella värderingar och parar dem med nytänkande. Han har själv berättat att han inspirerades av den nordiska kryssaren, en båttyp som han seglade under sin uppväxt i Stockholms skärgård på 50-talet. Den nordiska kryssaren kom till på 1930-talet och var en blandning mellan en R-jakt och en skärgårdskryssare, och till det yttre är likheterna med

Omega 42 ganska tydliga. Det slanka skrovet och överhängnet signalerar fart och tyngd och talar också om att det här är en båt som trivs i skärgården, något som vännerna i Omega 42-sällskapet kan intyga.

– Kölen sticker bara 1,75 och det är inte mycket för en så stor båt. Dessutom är det här hela sju meter ut från land och det gör att man kommer in i de flesta skärgårdshamnar.

Det här berättar Urban Andrén, som när vi träffas som bäst håller på att förbereda sin Swe 45 Tindra för årets Gotland runt.

– Det tar en stund innan man får fart på sju ton båt, men när vinden dör ut glider man lätt förbi när andra båtar stannar upp. Den höga masten gör också att man fångar vinden även i trånga sund, berättar han.

Urban har ägt sin båt bara i en handfull år men det märks ändå hur hängiven han är. Det samma gäller grannen på bryggan i Näsbyviken längst in i Askrikefjärden. Olle Lod äger en av de allra senast tillverkade Omegorna från 2005.

Olika riggar

Mellan de båda båtarna vid bryggan märks det också att det gått ett antal år. Vid sidan av olika grader av patina är kanske det tydligaste tecknet riggen, som på den äldre av båtarna är en enkel 7/8-delsrigg medan den nyare varianten har dubbla spridare och fiolstag. På de tidigare båtarna tillverkades skrovet av enkel laminat och däckets i sandwich, medan på de nyare exemplaren även skrovet byggdes med sandwichlaminat. Det sägs att det bland annat var för att styva upp hela konstruktionen, som alltså av vissa ansågs lite väl rörlig.

Stabil köl

Den utanpåliggande blykølen och dess infästning är rejäl, med rejält tilltagna kölbultar och betryggande bottenstockar.

Ute på fjärden råder det under testdagen en ganska byig vind, uppemot kuling. Det blir snabbt uppenbart hur pass lätthanterad båten är. Den smidiga riggen och dessutom extremt fokken gör att det faktiskt går bra att segla den här 42-fotaren på en person. Den grunda kölen gör att Omega 42 vinner på att seglas så upprätt som möjligt. Men det känns konstigt nog aldrig tungt att styra.

I förhållande till sin längd är Omega 42 egentligen en trång båt. Någon akterruff finns inte, men de två stickkojerna i aktern är väl åtskilda från salongen och dessutom extremt långa och luftiga. Antalet fönster och ljusinsläpp till den delen av båten varierar mellan exemplaren men om de är rejäla och flera, som på Tindra, så bidrar de till känslan av luftighet.

Påskostade snickerier

Toaletts placering skiljer sig mellan de tidigare och de senare båtarna. Från början låg den i anslutning till huvudskottet mellan salongen och förpiken, medan man på de senare modellerna har valt att lägga den omedelbart styrbord om ruffnedgången. Den senare varianten gör ju att navigationsplatsen försvinner men samtidigt blir båten mer bovänlig. Vad som är att föredra har nog att göra med tycke och smak och kanske behov.

På Olle Lods båt är inredningen naturligtvis fräsch på grund av sin ringa ålder och snickerierna håller hög standard.

Urban Andrén har börjat att så sakteliga restaurera innanmätet på sin båt och har bland annat förstärkt skottens infästning mot skrovet för att styva upp konstruktionen. Det här kan ju vara en god idé om man som Urban har för avsikt att kappsegla båten hårt.

En annan punkt som kan förtjäna lite uppmärksamhet är området kring mastfoten, som enligt vissa rapporter kan "tryckas ner" av de enorma krafterna från masten. Flera Omega-



ägare har gjort förstärkningar kring just mastfoten.

Själva maströret går ner ute i salongen och det här är i sedvanlig ordning något som ger upphov till funderingar.

Sittbrunnen har plats för alla och däckets är behagligt att ta sig runt på. Att Omega 42 trots sina dryga 40 fot har rorkult är något som ofta hyllas. Seglingskänslan blir en annan när man håller hela båten i en pinne och sittbrunnen blir ostörd och rymlig.

Vant och stag går ändå ut till skrovsidorna och gör att det blir osedvanligt behagligt att ta sig mellan sittbrunn och fördäck. Över huvudet taget känns båten väldigt promenadvänlig,

och en bonus är akterdäcket som den här typen av klassiska båtar stoltserar med. Här brukar man hamna vid slöseglning i solsken.

Smarta egna lösningar

Omega 42 blev lite tyngre i verkligheten än på ritbordet och det brukar sägas att hittills har inget exemplar flutit på sin konstruktionsvattenlinje. Kanske är ett tecken på det att det trycks upp lite vatten genom självlänsarna, särskilt vid motorgång.

Att segla Omega 42 ensam är absolut ingen omänsklig uppgift och det här beror naturligtvis främst på den lätthanterliga riggen med den självläande focken.

Det tyngsta jobbet blir nog att hissa storseglet, och det var något som Olle Lod planerade för redan när hans nya båt skulle färdigställas. Genom en knapptryckning får han vinschen på rufftaket att rotera och seglet att gå i topp. Det ser absurt smidigt ut och är nog en lösning vi kommer att få se mer av framöver, i takt med att ägarna till våra stora fritidsbåtar blir äldre.

När vinden tar tag i båten infinner sig genast känslan som talar till alla seglare. Tyngd, kraft och driv. Av alla framgångsrika och folkära båtar som Peter Norlin ritat är det här den han själv säger sig vara mest nöjd med. Det är lätt att förstå varför.



KLASSISKA SVENSKA BÅTAR



Besiktningssmannen Conny Zetterberg om Omega 42

"EN BÅT MAN TYCKER OM"

Utöver slitage på riggen tycks Omega 42 inte ha några direkt svaga punkter, och även vår besiktningssman är svag för båttypen.

– Den seglar förbannat bra och jag har fått känslan av att ägarna verkligen tycker om sina båtar.

Det har bara hänt ett par gånger att Conny Zetterberg har fått en Omega 42 att besiktiga och kanske är det inte så konstigt. Ägarna är ofta väldigt trogna sina båtar och det är ganska sällan de byter ägare.

När det gäller svaga punkter så rör det främst riggen och sådant som också beror på slitage. Röstjärnens infästningar förtjänar att studeras och beroende på vilken mast båten är utrustad med så kan det även ha uppstått sprickor vid spridarfästena. Många hävdar att

Isomat-masterna är lite för klena och den allmänna uppfattningen är att Seldén-masterna är att föredra. Men som vi tidigare har berättat skiljer sig riggarna åt även när det gäller antalet spridare och stag. Med den ursprungliga 7/8-delsriggen kan det finnas en tendens till att masten pumpar i hård sjö, men allt handlar ju om vad båten ska användas till. Det här är ju en båt som trivs både utom- och inomskärs.

– Den här modellen är en sällsynt bra kombination som passar både ute på havet och i skärgården.

– Jag tycker själv att den är fantastiskt vacker och det är klart att den är trång inuti för att vara så stor. Samtidigt köper man nog inte en Omega för att ha som bobåt, utan för seglings-egenskaperna. Det är en underbar seglare.

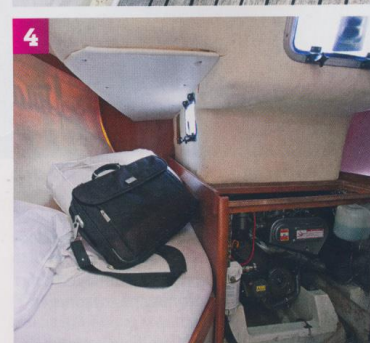


Bild för bild

1 Här har Lidköpings båtsnickeri lagt manken till ...

2 "Gotland runt-stödet" är på plats. Det gör att man får spjärn även när man sitter högt uppe på sargen.

3 Omega 42 ligger tungt i vattnet och vid motorgång tittar det upp en del genom självlänsarna.

4 Tindra fick sin gamla motor utbytt mot en ny Yanmar för några år sedan.



5

6



7



8



5 Röstjärnen går ner längst ut mot skrovet och gör promenaden mellan sittbrunnen och fördräck behaglig.

6 Förpiken har fått en modern planlösning på Olle Lods nybyggda Omega.

7 Hjärtstocken är av 60 mm axelstål och tål det mesta.

8 Kojerna i aktern är både långa och luftiga. Fönstren släpper in ljus från sittbrunnen.