

OMEGA 34

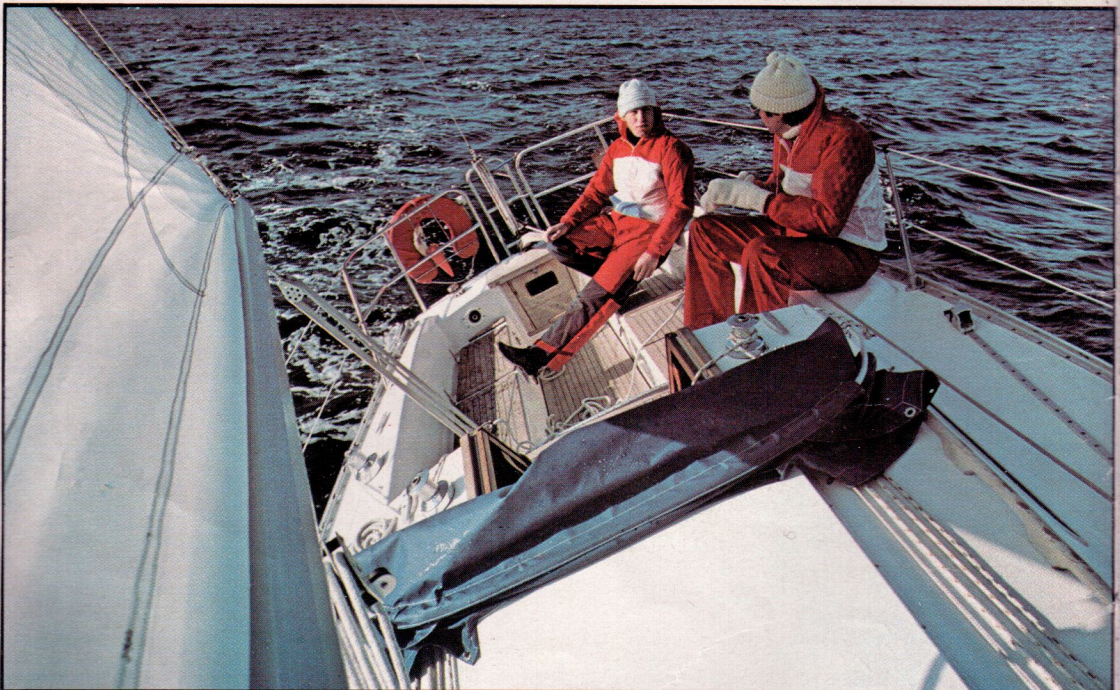
Av Morten Jensen

Det representerte en frisk satsing da Svenska Familjebåtar AB i Sverige engasjerte den verdenskjente konstruktøren Ron Holland til å tegne Omega 34 i 1979. Ron Holland var på det tidspunkt helt på topp i sin karriere med hurtige regat-tabåter, mens Svenska Familjebåtar paradoksalt nok hadde som målsetting å skape en lettseilt og hurtig familiebåt. Det hadde ikke Ron Holland tegnet før. Resultatet – Omega 34 – er avgjort interessant, og på mange måter adskiller båten seg fra de fleste andre på markedet.

«Lettseilt» betød for Ron Holland en relativt beskjeden bredde, 3,0 m, noe som måtte til for at båten skulle kunne gli lett igjennom vannet. Noen måleregler hadde han ikke i tankene. «Lettseilt» betød også at Omega 34 skulle være lett å håndtere. For å få det til ble den utstyrt med brøkdelsrigg og selvslående fokk. For å få båten både «lettseilt» og «hurtig» var det viktig at forholdet mellom skrog og rigg var riktig avstemt, og et av kravene i så måte var at båten med sin selvslående fokk skulle kunne holde følge med til-

Cockpiten

Cockpiten funksjonerer utmerket med blant annet avrundete cockpitkarmen som gir god sitte-komfort. Vi savnet dog en list, kant e.l. på cockpitbenken for spennetak og støtte for føttene under krenkning. Avstanden mellom benkene er fin og gir bra spennetak. Teaken i cockpiten er ikke standard. Fall og liner er ført akterover og funksjonerer fint ved hjelp av to vinsjer og et batteri vinsj-avlastere på hyttetaket.





Data
Loa. 10,25 m, Lvl. 8,16 m, Bredde 3,00 m, Dypgang 1,55 m, Kjøllekt 2000 kg, Dspl 4000 kg, Storseil 32 m², Fokk 22 m², Spinnaker 85 m², Motor 15 HK Yanmar diesel.

Mål
Toppfart motor 6,5 knop (målt med radar), Salongkøyer L = 200 cm, Bf=54 cm, Ba = 82 cm, Forpigg L = 202 cm, Bf = 30 cm, Ba = 172 cm, Barnekøye L = 122 cm, Bf = 68 cm, Ba = 30 cm, Akterkøye L = 193 cm, Bf = 133 cm, Ba = 62 cm, Salongbord L = 108 cm, B = 88 cm, Kartbord L = 64 cm, B = 88 cm, Ståhøyde salong 181 cm, Ståhøyde bysse 178 cm, Ståhøyde toalett 165 cm, Cockpit L = 220 cm, B = 151 cm, Avstand mellom benker 65 cm, Benkebredde 43 cm

Bf = bredde foran, Ba = bredde akter

Støy for motor

| Sted i båten | Fullfart | Marsjfart |
|-------------------|----------|-----------|
| Salong | 82 dB | 82 dB |
| Navigasjons plass | 88 dB | 85 dB |
| Cockpit | 75,5 dB | 74,5 dB |

Priser
3/4-fabrikat Kr 214 000
Ferdig båt kr 295 000. Prisen inkluderer bl.a. pulpit, pushpit, rekke, bade-trapp, 2x60Ah batterier, kompass, hesteskobøye, brannslukningsapparat, rorkultforlenger, windex, flaggstang, lanterner. Prisen inkluderer ikke seil. Pris storseil + fokk: kr 11 900. Spinnaker kr 6040 (Gran-segel)
Konstruktør: Ron Holland
Importør: Familiebåter A/S, Nils Collett Vogts vei 67, Oslo 7



Byssa

Skuffeseksjonen i leideren representerer et velkomment tillegg til byssa. Salt- og ferskvann, to rustfrie kummer og en stor rustfri og drenert kjøleboks noteres også på plussiden. Tørrmat og diverse skaffetøy får plass i dypt og rommelig skap ut i borde. Gass-anlegget virker samvittighetsfullt montert med nødvendige sikringslås-er, pluss at ingen fleksible

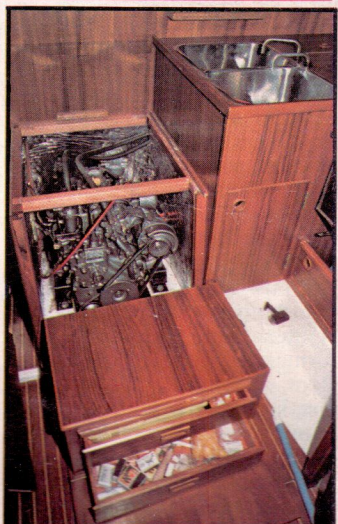
slanger filer over skarpe kanter. Inntrykket av byssa er overveiende positivt, et minuspoeng dog ved det skarpe hjørnet ved leideren.

Under krenkning er det nederste trinnet i leideren ubrukelig, hvilket gjør avstanden fra dørken til motorkassen noe høy. Både bysse og kartbordet vis à vis er såpass solid bygget at de kan stå på og fungere som hjelpetrinn.

Salongen

De samme upraktiske køybunnene fant vi igjen i salongkøylene.

Salongen er rimelig stor, hylleplassene ut mot skrogsiden er hensiktsmessige og salongbordet er solid og stabilt montert. Benkenes rygg kan slås opp for bredere køyer, pluss at sengetøy kan gjemmes bak dem om dagen. Vi savnet i den forbindelse en låsemekanisme i nedre stilling, pluss at vi ble overrasket av en lekkasje som gjorde sengetøyet vått.



Motor og batteri

Motoren blir tilgjengelig ved å demontere leideren, noe som ikke bød på for store problem, fordi delene var godt tilpasset hverandre. Decibel-målingene avslørte et noe høyt støynivå, og nærmere undersøkelser viste at vibrasjonsstøy forplantet seg via motorkassen til basisinnredningen. Vi noterte ingen vibrasjon på motorfundamentene, hvilket tyder på korrekt montering. To 60 Ah batterier med vendediode hører til standardutstyret, en kapasitet som nok er i minste laget om strømproblemer under lengre stilleligge skal unngås. Kvadratet på ledningen mellom dynamo og batteri synes også å være i minste laget, hvilket gir redusert lade-effekt.



OMEGA 34

svarende båter med stor genoa i lett vær. Altså måtte seilarealet være rimelig stort. Resultatet ble en meget høyreist brøkdelsrigg, der filosofien er å reve ned storseilet fremfor å skifte forseil. En fornuftig tanke, for det medfører en begrenset forseilsgarderobe og en enkel måte å redusere seilarealet på.

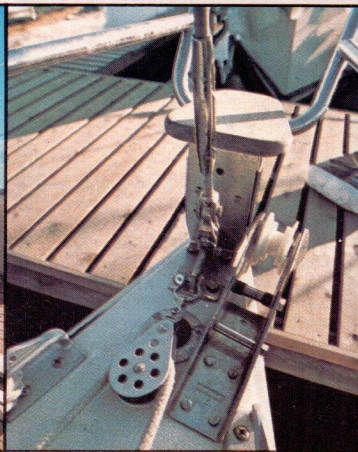
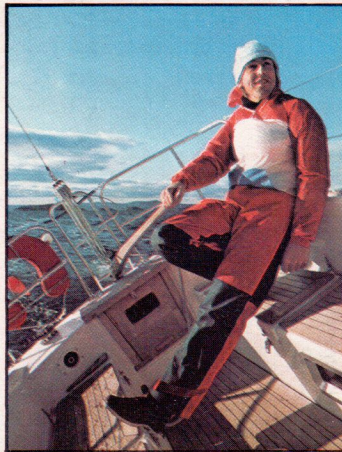
Vår prøveseilas foregikk i frisk, ustabil vind i 9-10 m/sek. Vi gjorde den feil at vi rigget opp båten med en forminsket fokk som når ca. $\frac{3}{4}$ opp på forstaget, noe som medførte ubalanse i trimmen. Båten ble litt logirig. I så måte demonstrerte feiltakelsen ganske klart at båten funksjonerer best i tråd med idéen – det er storseilet som må reduseres inntil været blir så overhendig at klossrevet storseil ikke lenger monner. Da først er det på tide med en mindre fokk.

Storseilet er stort og riggen solid – styrkemessig virker det godt avstemt. Omega 34 er med sin selvslående fokk og enkle rigg med bakovervinklede salingshorn og derved ingen lensetakler, meget enkel å håndtere. Det delte lateralplanet gir utmerkede manøvreringsegenskaper, men vi opplevet et par tilfelle der båten hadde tendens til å kaste styringen under krenkning, noe som nok ble forsert frem av vår noe ubalanserte trim.

I turøyemed er den valgte riggløsningen suveren; – er skjøtene satt, gjenstår det for rormannen kun å styre båten. Rent seilteknisk ville nok en mer komplisert rigg med rette salingshorn og lensetakler vært bedre, for det er et problem å holde forstaget stramt nok til virkelig effektiv bidevindseiling med en så enkel rigg på en så stor båt som Omega 34 er.

Måten Omega 34 er rigget på, setter krav til at storseilet skal kunne flates ut og akterliet åpnes for «å ta kraft ut av seilet». Det lar seg gjøre, men i og med at riggen er såpass kraftig dimensjonert, hadde vi ønsket oss større kraft i såvel akterstagsstrammeren som bomvangens seksskärne taljer. De ble tunge å hale i. Det samme er tildels også tilfellet med storseilsskjøtet.

Dekket er rimelig godt å arbeide på, tatt i betraktning at båten er utstyrt med et markert hytteoverbygg. Sklisikringen er OK, bortsett fra et større område i forkant av hytta som er blankt og lett å skli på under for eksempel en spinnakerjibb. Arrangementene på

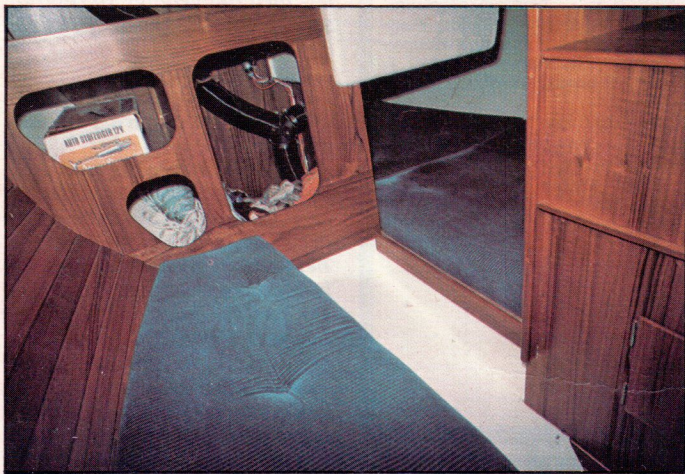


Låsbart rom

Det lille låsbare rommet akter rommer gassflaske og gir stueplass for en seilsekk samt fender etc. Gassflasken er plassert i en beholder for seg, som er drenert ut i akterspeilet. Hestekobøyen hører til standardutstyret, og håndpumpen er på korrekt vis montert slik at den kan nås uten at det er nødvendig å åpne noen luker.

Pulpit

Pulpiten har et fint nedsenket trinn som letter adkomsten til båten og gir en godt beskyttet plass for lanternen. Baugrullen, blokka til den selvskjøtende fokka samt et trangt beslag for feste av fokkehalsen gjør det svært «knotete» å skifte forseil, spesielt når forholdene tilsier at det er nødvendig å skifte fra kryssfokk til en noe mindre en.



Akterkabinen

Adkomsten til akterkabinen er noe trang, og man må belage seg på å krabbe og krype innen man når frem til dobbeltkøya. Er man først kommet inn, er det lite å utsette på sovekomforten. Stuerommene i skottet nås også ved hjelp av «krabbing» – i det hele tatt må denne akterkabin-løsningen, mest på grunn av høyden, sies å være trangere enn normalt.

dekk er oversiktlige, og et pluss vil vi gi til fokke-løygangen som er en integrert del av dekksløsningen, i motsetning til de mange «snublebøylene» som fins på mange andre båter.

En kort konklusjon når det gjelder Omega 34s seilegenskaper: – De er gode og morsomme, og båten er svært enkel å håndtere.

Svenska Familjebåtar AB er

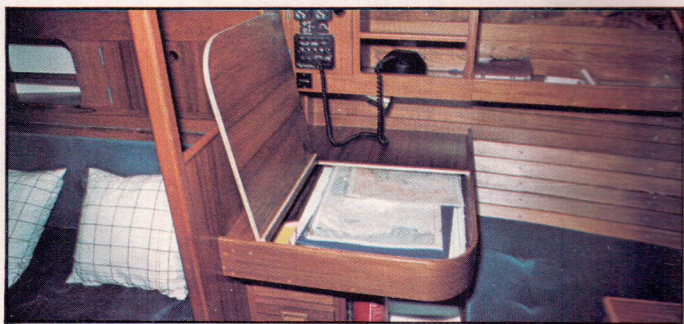
Toalett og forpig

Toalettet har en tradisjonell plassering mellom salongen og forpiggen. Selve toalettet er plassert i langskipsretningen – ikke på tvers – hvilket gjør det langt mer anvendelig under krenkning. Det er imidlertid i billig plast-kvalitet. Toalettet byr for øvrig på godt med plass til toalettsaker etc. i skap til styrbord, samt garderobe for klær på hengere eller i trådkurver til babord.

Garnering og hyller mot skrogsiden i forpiggen er hyggelige og praktiske pluss. Køybunnen derimot bestod i vår prøvebåt av to store ubehandlete plater, en løsning som gjorde det upraktisk å bruke rommet under til seil, utstyr etc. Dog, – luken i skottet under køya gjør det mulig å plassere og få tak i småting.

Navigasjon

Bildet taler for seg; – garnering, hyller, monteringsplass til utstyr på skott og skuffeseksjonen gjør dette til en brukbar navigasjonsplass. Men et minus til skarpt hjørne ved lederen.



ingen produksjonsbedrift, men bedriver kun produktutvikling og markedsføring. Omega 34 støpes for tiden i Smøgen og innredes ved Vindøverftet. Denne løsningen; å sette bort produksjonen på kontraktbundet oppdrag, frigjør Svenska Familjebåtar AB til å velge det mest egnede produksjonsstedet til enhver tid – både hva angår kvalitet og pris. Samtidig slipper bedrif-

ten å bli tyngt ned av kostnader til lokaler og anlegg, og dette er noe av hemmeligheten bak Omega 34s «hyggelige» pris.

Hva angår kvalitet og finish på båten, er det lite å sette fingeren på. Plast og trearbeid er i god kvalitet, selv om innredningsarbeidet ikke er på høyden med hva Vindø legger i sine egne båter. □