

# Min Båt

*båtfolkets egna erfarenheter av:*

## OMEGA 34

**Omega 34 är en fortsättning på det delvis nya tänkande som Omega 42 var den första produkten av:  
Lättseglad med självskotande fock.  
Snabb utan hänsyn till mätregler.  
Familjevänlig inredning.  
Kan då 34:an leva upp till dessa förväntningar? Ågarna prisar linjer och snabbhet, arbete och utrymme.  
Stuvmöjligheterna däremot får dock begränsade hurrarop.**

### Tillverkarens kommentar:

●●● För att följa upp våra två tidigare båtmodeller, Omega 28 och 42, gjordes en enkel marknadsundersökning sommaren -78.

Att det fanns önskemål bland båt köparna om en något större båt än de då så populära halvtonnarna framgick relativt klart.

Att båten liksom tidigare skulle ritas av en av de bästa konstruktörerna i världen var för oss en självklarhet och under sommaren togs kontakt med Nya Zeeländaren Ron Holland och ett samarbete med honom startade under hösten 1978.

Målsättningen var att ta fram en båt i ungefär samma prisklass som halvtonnarna, men något större. Bland annat skulle det finnas ett extra avskilt sovutrymme förutom förpik och salong.

Båten skulle vara utrustad med samma rigg som vi tidigare framgångsrikt lanserat, alltså partialrigg samt självslående fock.

Riggen är alltså från början konstruerad för detta segelplan och de flesta båtar använder icke genuan

utan seglar alldeles utmärkt utan.

Att båten skulle bli framgångsrik förstod vi redan i ett tidigt skede, men att intresset skulle vara så stort som det var efter introduktionen 1979 var en överraskning. Vi blev fullständigt nerringda.

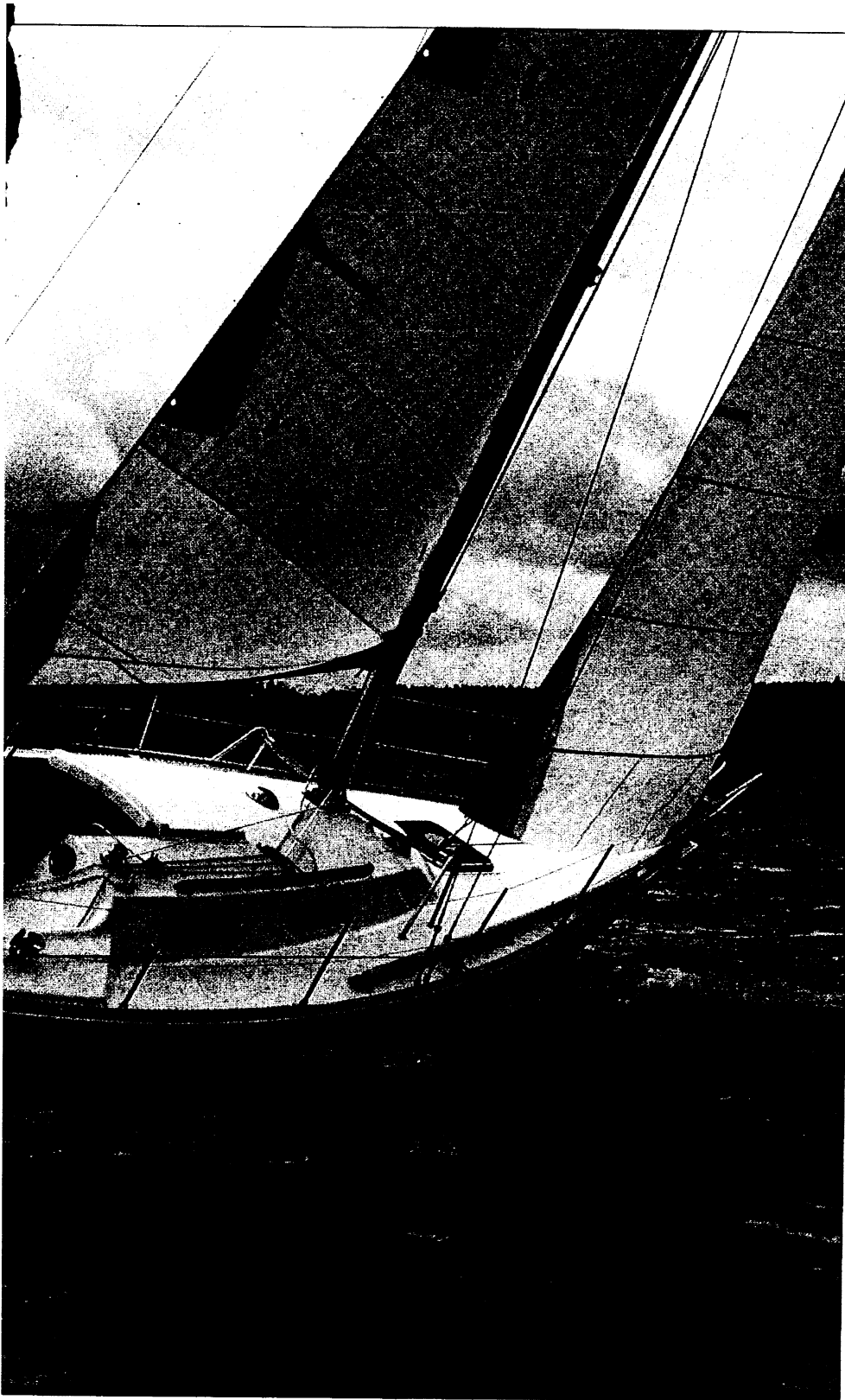
När vi sedan efter utvecklingsarbetet började leverera 1980 under våren drabbas landet av storstrejk som kullkastade våra möjligheter att svara mot efterfrågan. De båtar som gick ut seglade dock bra och kundernas antal minskade inte under sommaren, tvärtom, efterfrågan visade att vår satsning var riktig.

Sedan vintern 1981 har vi inlett ett samarbete med Vindö Marin på Orust, välkända för sitt fina hantverk, som sedan dess bygger inredningarna på Omega 34.

Båten har gått igenom Sjöfartsverkets tester och är numera utrustad med den blå godkännandeskytten.

1983 års modell, som premiärvissades under vintermässorna, är något omgjord med något mer påkostade beslag och tillbehör, bland annat görs inredningen nu i mahogny istället för teak.





"Hon tar sjön mjukt och fint, är mycket välbalanserad, begynnelsevek och slutstiv. På slören surfar hon fint på vågorna. Idealvinden är 4-20 m/s på smult vatten, då går hon bäst, speciellt på undanvinden".

Båten har till sommaren 1983 sålts i 250 exemplar vilket är ett utmärkt betyg på båten både som idé och produkt. Att Omega 34 dessutom är traditionellt vacker att se på har naturligtvis också bidragit till försäljningssuccén.

**Saltsjöbaden juli -83**  
Rolf Gyhlenius, Omega Yachts

### Fakta:

Löa .....	10,25 m
Lvl .....	8,16 m
Bredd .....	3,00 m
Djup .....	1,55 m
Depl. ....	4,00 ton
Kölvikt .....	2,00 ton
Stor .....	32 m <sup>2</sup>
Fock .....	22 m <sup>2</sup>
Spinnaker .....	85 m <sup>2</sup>

Pris:  
3/4 fabrikt enligt specifikation.  
225.000

1/1 färdig båt enligt 3/4 spec.  
kompletterad med kompass och  
2 batterier. 259.000

Försäljning: Omega Yachts tel.  
08-717 03 45

### Besiktningssmannens bedömning

Den av mig inspekterade båten var tillverkarens demonstrationsbåt tagen ur tillverkningen som standardbåt fränsett teakklädsel på bänkar i sittrum som är extrautrustning.

Genomgången gjordes efter vårt vanliga besiktningssprotokoll där bedömningsskalan är A - C. Samtliga punkter i protokollet utom kölinfästning fick bedömningen A. Att kölinfästning bedömdes med B beror på att brickorna under kölbultarnas muttrar är för kläna, när brickorna drages ner som skålar är det bara mutterns diameter som utgör tryckyta. Brickorna bör vara 2 till 3 ggr tjockare och vid parbulvar omfatta båda bultarna.

Motorutrymmet är som i dom flesta segelbåtar "omöjligt", det är bara att hoppas att man inte behöver titta på motorn annat än framifrån. Varför inte göra sidorna öppningsbara med enkla stängningsbelsag? En annan glömd del i planlösningen är garderobs- och stuvningsutrymmen som ej på långa vägar svarar upp mot båtens 6 kojplatser.

Som slutomdöme kan dock konstateras att det är en mycket välbyggd båt både kvalitets-, hantverks- och säkerhetsmässigt. Den uppfyller enligt tillverkarens representant nu också fordringarna för sjöfartverkets blå skylt, som dock ej fanns monterad i denna båt.

Sten G Schöld  
Besiktningssman

# Min Båt

Ulrike Keiter, Hägersten:

## Snabb och funktionell

– Mina första stapplande steg i seglingens svåra konst gjordes i grannens jolle där vi använde årorna som mast och roder och ett lakan som segel.

– När jag var åtta år fick min bror och jag en Spätta, en 10 m<sup>2</sup> mans segeljolle, KSSS:s juniorbåt under 50-talet. Kappseglingssintresset vaknade, men eftersom jag var yngst fick jag endast gasta men drömmen var att bli roersman. Fickpengarna sparades, ärenden sprangs och med snälla föräldrars hjälp gick drömmen i uppfyllelse när jag var 11 år, och båten en Spätta döptes till Madam X. Kappseglingsskarriären startade och framgångarna övervägde motgångarna till de stora grabbarnas "förtret". Därefter blev det Stjärnbåt, Snipe, Maxi 77, Maxi 84, alla med namnet Madam X. Dessutom gästspel i pirat och korsarklassen liksom drake.

– Varför valde jag till slut Omega 34:a? Enkelt! Jag ville gärna ha en snabb båt med ståhöjd, 7/8-dels rigg och naturligtvis självskotande fock då jag som ungarstjej seglar mycket ensam och inte alltid orkade skota hem Maxi-båtarnas stora försegel p g a ryggsnitt. Dessutom är 7/8-dels riggen överlägsen mastheadriggen vid inomskärseglingar samt genom smala sund och trånga passager.

## Första seriebygget

– Jag såg ritningen på Omega 34:an i en båttidning och tog kon-

takt med AB Familjebåtar. Introduktionspriset exklusive segel för 3/4-fabrikatet var förhållandevis lågt till båtens storlek och motsvarade ungefär försäljningspriset för Maxi 84:an. Jag tog chansen. Båten skulle levereras april 1980 men p g a diverse förseningar och dessutom transportstrejker kom hon till Trälhavets båtklubb klubbvarv i Åkersberg först den 13 maj. Madame X nr VI med nr 6 i seglet var den första seriebyggda båten som levererades från Bröderna Börjesson.

– Nu skulle jag för första gången inreda och bygga en båt själv, men utan min fars hjälp hade jag inte fått den seglingsklar till kappseglingen Gotland runt som jag optimistiskt anmält mig till. Eftersom det var den första båten som levererades förutom prototypen fanns det ännu ingen byggnadsbeskrivning eller färdig båt att titta på. De första 2 dagarna gick åt till att sortera lister, färdiga moduler, en påse blandade skruv och diverse andra tillbehör. Sedan fundera ut vad de skulle användas till och hur de skulle monteras. Först isolerade jag skrovet, sedan drogs el och vatten. Under tiden ytbehandlade min far all träinredning med Owatrol. Bygget fortskred snabbt. Dock tog det något längre tid att montera de färdiga modulerna p g a att de inte passade utan var tvungna att justeras, en 1/2 cm här 4 mm där. Anledningen, som jag först förstod efteråt var att skotten inte satt på rätt plats i båten.

– Därefter gjordes ruffning. Garageluckan och sittbrunnsluckorna monterades liksom badstegen. "Fönster" sågades upp, men masthålet överlät jag åt AB Familjebåtar att säga upp eftersom jag var rädd att säga fel. Innertaken i förpiken sattes upp men taket i ruffen sattes upp först ett år senare p g a att jag ville veta om borrhålen för beslagen var täta eller inte. Sjösättning den 13 juni, påmastning, stolt jungfrufärd för motor till hemmabryggan i Österskär.

– 5 timmar efter sjösättningen kom den fasansfulla upptäckten!

Hela kölsvinet var fullt med vatten ända upp till durken. Båten läckte! Kontroll av alla bottenomföringar – inget läckage! Men det läckte längs propellerhylsan. AB Familjebåtar underrättades och båten sliptogs samma eftermiddag och tätades efter några dagar. Under tiden gjorde jag däckslayouten och monterade beslagen. Sjösättning nr 2 gjordes dagarna innan midsommar. Läckaget kvarstod, men nu sipprade vattnet bara in.

## Nytt masthål

– Eftersom jag skulle kappsegla Gotland runt med båten fick tätningen vänta till hösten och först efter ytterligare två reparationer blev båten tät. Orsaken var slarv vid montering av propellerhylsan hos Bröderna Börjesson.

– Det började bli ont om tid. "Rutorna" levererades dagen före midsommar, montering på kvällen. Premiärtur på midsommarafton med en stolt och lycklig skeppare i lagom vind 8–10 m/s. Men lyckan varade inte länge, masten stod som S. Stämde inte riggen? Hade jag gjort fel någonstans? Snabbkoll visade att förstaget verkade vara för kort, måste förlängas. Nödhamn uppsöktes för att fixa till förstaget. Schackelförrådet räckte inte, men av vänliga båtägare fick jag inhandla ytterligare schackel och toggles. Masten lutade nu 15–20° akteröver och jag kom underfund med att masthålet var uppsågat för långt akteröver. Telefonsamtal till AB Familjebåtar, – avmastning – plastning och uppsågning av masthål – påmastning.

– Nu återstod endast några få dagar innan starten Gotland runt och med en sista ansträngning och hjälp av en arbetsglad besättning gjordes båten kappseglingsklar. Sista skruven skruvades fast strax innan start. Skulle mitt arbete "bestå eldprovet"? Frågorna var många liksom svaren.

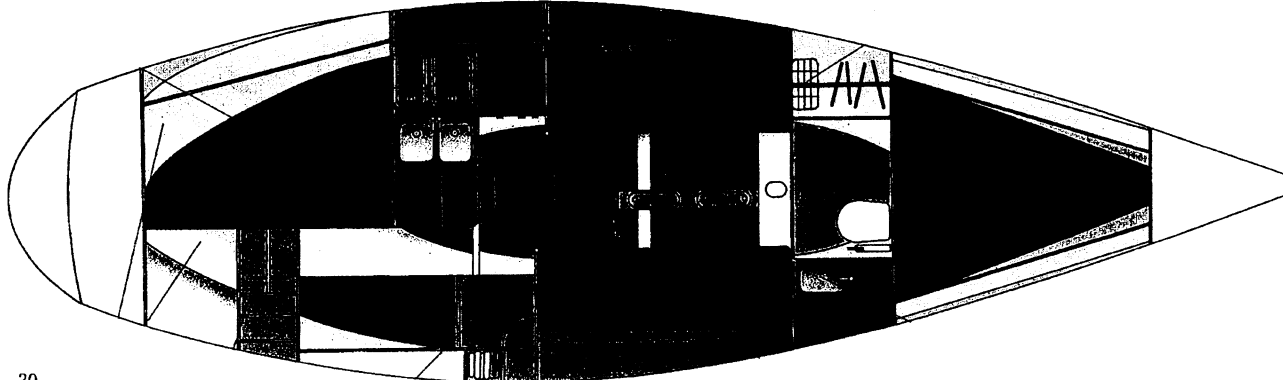
## Inredningen höll

– Inredningen höll och var funktionsduglig. Det gick lätt att laga mat i pentryt vid sjögång även vid 17 m/s eftersom jag hade monterat en tvärså framför spisen, så man hade något att hålla sig i eller luta sig emot. Dock saknade jag en eldfast platta som skulle vara monterad bredvid spisen mot babordskoens skott, eftersom spisens eldslågor snabbt svedde trävirket vid ogynnsamma vindar från ruffning. Det finns tillräckligt med utrymme för bestick, porslin, torrvaror, färskvaror liksom arbetsredskap och kastruller. Gasolspisen fungerade bra men ugnen och jag kom aldrig riktigt överens. Anledningen var tändningssvårigheter. Numera använder jag ugnen som förvaringsplats för mina stekpannor.

– På platsen för kylboxen (som ej ingick i 3/4-fabrikatet och ej kunde levereras första sommaren och som dessutom var mycket krånglig att bygga in efter det pentrytmodulen var monterad) har jag nu istället rejäla utrymmen för färskvaror och annat smått och gott. Dessutom skulle en kylbox på denna plats gjort det nästan omöjligt att komma åt dieseltankens bränslekran och slangar då tanken på de första 50 båtarna skulle monteras i pentryt. I avsaknad av kylbox kan kölsvinet med fördel användas om man förpackar varorna vattentätt. Med slingerkojerna monterade, sover man underbart i de två meter långa kojerna i ruffen, som var tillräckligt breda då man fällde upp rygstödet. Även i förpiken sover två vuxna personer utmärkt i fullängdskojerna. Stuvningsutrymmen fanns på de två långgående hyllorna som kompletterades med ett nät upp mot rufftaket för att kvarhålla pinalerna vid krängning. Under seglingen användes förpiken och den stora ankarboxen som segelstuvningsutrymme vid mycket hårt väder och hög sjö.

– Garderoben i toalettutrymme var väl tilltagen för att svälja

*"Kojerna är bra i salongen, helbra i aktersalongen och lite för korta för vuxna i förpiken. Ventilationen fungerar perfekt".*



diverse regnställ och andra varma kläder för fem personer. När man låg i Sandhamn saknade man hålltanken som inte ingick i 3/4-bygget. Numera har jag bytt ut trä-lådan som toaletten står monterad på mot en rostfri septiktank med renslucka. Fördelen med detta arrangemang är att toaletten står direkt på tanken och innehållet töms direkt däri. Man undviker långa slangar som eventuellt kan läcka eller släppa igenom lukt. Toalettutrymmet är för övrigt mycket rymligt och man kan lätt ta av och på sig regnstället och flytvästen.

— Skåpen ovanför kojerna i ruffen liksom utrymmena under kojerna var rymliga och svalde kläder och utrustning. (Att stuva någonting under kojerna visade sig vara dumt under seglingens gång.)

— Sittutrymmet i ruffen är stort och sex personer äter ledigt runt det väl tilltagna bordet. Sätter man till ett litet campingbord kan man ha middag för tolv personer. Kartbordet med sitt kartfack och lådor fyllde sin funktion utmärkt. Navigatören satt bekvämt och ostört med skeppsbiblioteket och elpanelen inom räckhåll och trippmätaren lätt avläsbar infälld i elskåpet. I den aktre dubbelkojen, som är både bred och lång, sover två vuxna personer bekvämt. Kojen i förpiken är dock rymligare än den aktre kojen då takhöjden är större i förpiken. Bakom kartbordet och bredvid den aktre kojen fanns det en garderob som visade sig vara otillräcklig. Numera finns där en rejäl blötgarderob, och ett skåp för stövlar och skor.

## Konstruktionsfel

— Under seglingens gång upptäcktes till vår sorg konstruktionsfel och byggselarv från varvet. Garage-luckan hade ingen avrinningslist så sjöarna gick rätt ned i ruffen varvid navigatören eller kocken fick gratisduschar. Felet avhjälpes provisoriskt med att tejpa över luckan med en stor soppåse. Därefter fick alla åla sig ned i ruffen. Båten läckte mellan skrov och däck vid röstjärnen beroende på att rö-järnslådorna var slarvigt plastade och för klena där de skulle vara mycket starka. Följden blev att hela belastningen upptogs av däck som lyfte och därmed uppstod det en glipa mellan skrov och däck som förorsakade läckaget. Detta missöde har drabbat flera båtägare som har båtar från bröderna Börjesson emedan båtar byggda av Vindövarvet ej har haft samma problem.

— Dessutom fanns det läckage i förpiken där jag först nu har hittat läckan, som även här beror på slarv av bröderna Börjesson. Det finns ingen eller endast minimal

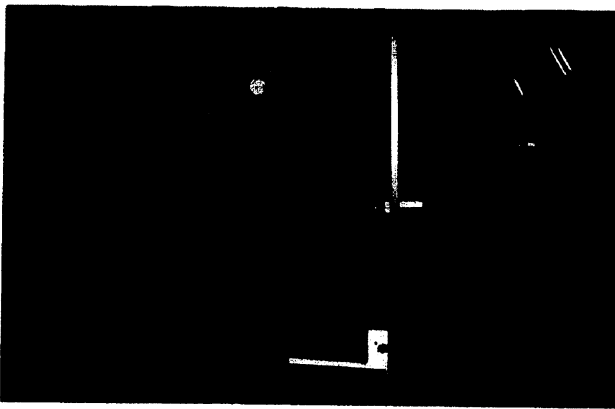
mängd tätningsmassa de sista 10–15 cm från förpiken mot ankarskittet på båda sidorna. När båten kränger vid hård sjö och kraftig vind har man ett litet vattenfall in i förpiken. Först under förra årets Gotland-runt kunde jag lokalisera läckan och det kom in så mycket vatten där att vi var tvugna att pumpa minst en gång i timmen, trots provisorisk lagning, för att hålla dynorna torra och vattnet ute.

— Förutom dessa tre allvarliga fel visade det sig att luckan till aktre stuvutrymmet i sittbrunnen var en felkonstruktion. Regn och stänkvatten rann rätt ner i det aktre stuvfacket och därifrån ned i kölsvinet. Många bäckar små gör en stor å och det visade sig att all vår utrustning som stuvats under

betingelser än vid normal familjesegling, för att upptäcka byggselarv och eventuella konstruktionsfel.

— Hur seglar båten då? — Hon tar sjön mjukt och fint, är mycket välbalanserad, begynnelsevek men slutstuv. På slören surfar hon fint på vågorna. Idealvinden är mellan 4–10 m/s på smult vatten då hon går som bäst speciellt på undanvindsbogar. En och en annan motorbåt kan se sig omseglad. Även vid 1–3 m/s kan man generera upp farten till 6–7 knop med hjälp av spinnaker och fock. Hon är mycket känslig på rodret och vänder på en "femöring".

— Riggen, som är av typ 7/8, är mycket trimningsbar. Båten bör seglas ganska upprätt och kränga max 25°. För att minska krängningen planar man ut storseglet



”Sittutrymmet i ruffen är stort, sex personer äter ledigt runt det väl tilltagna bordet. Navigatören sitter bekvämt och ostört”.

kojerna var helt genomblöta. De långsgående skotten mellan kojernas stuvutrymme och kölsvinet visade sig inte vara täta. Vattnet sipprade in via diverse hål. P g a läckaget via röstjärnen var även kläderna i skåpen delvis blöta. Dessutom så var däcksluckan i förpiken inte heller tät, gummilisten satt snett. Förutom alla läckage lossnade undre roderlagret så att det blev glapp i rodret. I år har även det övre roderlagret lossnat p g a att det monterats med kullerhuvudförsedd skruv som under årens lopp nötts ned. Alla fel som jag har upptäckt under de tre första säsongerna har dock efter otaliga påminnelser åtgärdats av AB Familjebåtar även om det ibland har dragit ut lite väl långt på tiden. Trots dessa bakslag under den första Gotland runt-seglingen övervägde båtens goda seglingsegenskaper dessa brister.

## 7 knop i 3 m/s

— Det visade sig dock att man måste testa sin båt under hårdare

med hjälp av trimrev och cunningham. Hjälper inte detta krökes masten med att sträcka akterstaget för att låta vinden blåsa ut ur övre delen av seglet och därmed minska krängningsmomentet. Naturligtvis ska då skotpunkten förflyttas ned i lä på skotskenan.

— Kränger hon fortfarande över 25–30° och farten minskar trots rätt skotad fock (— skotpunkten längst ut på skenan) är det dags att reva storseglet. I lätt väder ska man dra uppstorskovsvagnen i lovart och släcka lite på skotet så topplattan står parallellt med bommen. Ett enkelt hjälpmedel för kontroll av att seglet inte stänger i akterliket är att i detta tejpa fast små ylle trådar. Fladdrar alla trådar rakt akterut har seglet ett perfekt släpp i akterliket med minimal turbulens. Viker de sig bakom seglet får man justera skotningen och skotpunkten. Står trådarna fortfarande inte rätt justeras buken med hjälp av kicktalja, cunningham, bomuthal, trimrev liksom akterstag. Fockens skotpunkt skall flyttas in mot masten i lätt väder.

— Rätt skotning av segel och rätt skotpunkt gör upp till 1–2 knop fartskillnad.

— En förutsättning för allt detta är naturligtvis att masten står rakt i båten och i sidled när man seglar. Mastens lutning för- eller akteröver beror på om båten är lov eller fallgig. För att kunna trimma båten maximalt då man seglar ensam, har jag dragit ner 14 tampar till sittbrunnen. Fockfall, storfal, spinnakerfall, reservfackfall, dirk, trimrev, rev 1, rev 2, cunningham, spinnakerbom upp och nedhalare,, spinnakerbomfäste upp- och nedhalare. Därmed finns det 14 winchavlastare och på varje sida om garage-luckan en winch. För att hålla ordning på alla tampar har jag sytt fallpåsar med en liten ficka för winchhandtag. Påsarna sitter på var sida om ruffnedgången.

— Sittbrunnen är rymlig och sittvänlig med rätt sarglutning. Vid krängning kan man lätt ta spjåren med fötterna. Det finns tillräckligt med utrymme både för gästar och rorsman vid olika segelmanövrar. Wincharna är ej underdimensionerade. Beslagen har bra kvalitet och winchavlastarna sliter ej fall eller revlinor.

— Stuvningsutrymmena i sittbrunnen är bra, ett stort aktre stuvutrymme liksom ett stort stuvningsutrymme på styrbordssidan där jag har placerat kylaggregat och Wallasvärmare. Däcket har bra halkskydd och man rör sig obehindrat från sittbrunnen över skarndäck till fördäcket. Grabbräcken på rufftaket förhöjer säkerheten liksom grabbräcken på insidan av ruffnedgången.

## Högljudd motor

— Till sist har vi då motorn, en diesel Yanmar 15 hk. Den är robust, dock något högljudd trots isole-ring. Motorvibrationerna fortplantar sig störande i båt och rigg vid gång delvis beroende på motorupphängning och den genomgående propelleraxeln. Foldingpropellern fungerar utan anmärkning.

— Jag har haft två allvarliga problem med motorn. Generatören brann andra säsongen p g a solenoiden ej slog ifrån efter start. Fel nr 2 var kortslutning, sannolikt i batteriseparatorn eller motorn med konsekvensen att batterikablarna smälte liksom minuskabeln till motorn och enheterna i batteriseparatorn. Om två säsongers fukt och väta p g a läckage har påverkat batteriseparatorn vet jag inte. Möjligtvis kan det ha varit en bidragande orsak. Instrumentpanelen har jag placerat i ett sk handskfack i sittbrunnen, där den är lättåtkomlig och skyddad mot vatten.

— Sammanfattningsvis tycker jag efter att ha seglat min Omega 34:a i 3,5 säsonger och drygt 5500 M att hon är en snabb (lystal 1,14) rolig, välseglande numera entyps- ▶

# Min Båt

båt med funktionell inredning och utrustning både för kappsegling och semestersegling.

Inger Johnsson, Tyresö

## Lättseglad och vacker

— Jag började segla 1968 i en 6 m träbåt (Kryssarklubbens lottbåt 1953). Därefter har jag ägt Ohlsson 22, Shipman 28, Bellona 23 och Scampi 30. Variationen av båtar beror på att jag och min man hade en båtuthyrningsfirma åren 1973–1976.

— 1980 slog jag mina "segelpä-sar" ihop med Göran Fogelberg och köpte en Omega 34 tillsammans med honom. Vi valde denna båt då vi sökte en lättseglad, vacker båt med lagom av utrymmen "inom-bords".

— Båten är väldisponerad med stora utrymmen vad gäller ligg-komfort och pentry samt även när det gäller intagandet av livets nöd-torft. Båten seglas alla helger tiden 20 april – 20 oktober samt oftast fem semesterveckor i en följd.

— Kojerna är bra i salongen, hel-bra i aktersalongen och lite korta för två helvuxna personer i förpi-ken. Standardtyget är tyvärr inte så slitstarkt och har luddat av sig varje säsong hittills. Ventilationen fungerar perfekt då vi även har en öppningsbar ventil i aktersa-longen.

— Sängkläder lägger vi på hyl-lorna i förpik och aktersalong och bakom ryggstöden i salongen. Det fungerar bra. För kläder finns gott om utrymmen i salongens luckför-sedda stuvutrymmen och garderoben är stor och rymlig. Aktersa-longens hyllor fungerar också bra som förvaringsplats för varma trö-jor m.m. Regnställgarderoben är emellertid i minsta laget och används inte på vår båt som sådan utan mest som förvaringsutrymme i största allmänhet. För småprylar fungerar de två lådorna i naviga-tionsbordet relativt bra, men det skulle inte skada om det funnits utrymme för fler lådor vilket är väldigt praktiskt att ha.

— Toalettutrymmet är stort och bra med rejåla skåp för toalettpa-per, handdukar m.m. Toalettsto-len anser jag dock vara felplacera-rad. Den är svår att använda vid krängning. Vi saknar också salt-vattenpump i toalettutrymmet.

— Vi har installerat en Sail Cool i kylboxutrymmet och får is och

kalla mjölkpaket vid någon halv-timmes gång på motorn. Genom installationen av kylanläggningen har vi minskat det aktre facket mot skottet i botten och fått ett mer lättillgängligt förvaringsutrymme. Skåp och avställningsytor är fullt tillräckliga.

— Sex personer får plats utan att trängas vid bordet i salongen. Dukar man sedan med extra camp-ingbord och utnyttjar naviga-tionsbordet har vi varit 12 ätande i vår Omega 34. Bordet var felkon-struerat när vi köpte båten. Några flaskor gick inte att sätta ner i för-varingsfacken men med en enklare ombyggnad har vi eliminerat det problemet.

— Sittbrunnen är rymlig och "solningsbar". Vi har möjlighet att

mer på fart. Båten är lättseglad och många trimmöjligheter finns. Vi tycker inte att båten kränger mycket vid normalsegling och hon tar sjön på ett mjukt och behagligt sätt, är kursstabil, inte trög i vänd-ningarna och hon är känslig på roret.

— Vid motorgång vill hon gärna dra snett så då får man styra henne bättre. Som de flesta segelbåtar är hon inte någon "snabb-backare".

— Vi har monterat Unimarins logg, kryssindikator och vindmätare så den instrumenteringen fungerar bra tillsammans med kompassen.

— När vi hämtade båten från varvet var inte en mutter skruvad på backslaget så vi rammade en slussport i Trollhättan. Efter repa-

pappa som tillbragt semesterarna i Blekinge skärgård och där seglat jolle (allt under barndomen).

— Semona blev vår första segel-båt. Det är en rymlig långkölad båt 9×3 m. Mycket båt till bra pris. Vi hade den i tre år men tröttnade på dess stora genua. S-30 blev vår tredje båt. En underbar seglare men även denna måste ha genua uppe om den ska "gå".

— Omega 34 seglar vi nu tredje sommaren, liksom de två andra byggde vi från 3/4 fabrikat. Dessutom var vi sex stycken i Tyresö Båtklubb som köpte Omegor. Tre helt färdiga, tre 3/4 fabrikat. Vi hade lite trassel med leveranserna, vilket berodde på att Familjebåtar bytte tillverkare just då, dessutom saknades byggsbeskrivning. Därför



"Sittbrunnen är rymlig och ger fin plats för solbadare. Två kuddar på aktertoften och man får en magnifikt sikt föröver". På bilden Curt Berglund med barnbarnet Fredrik. (Foto: Karl-Axel Ebbe).

montera fyra kuddar i aktern, två som ryggstöd och två som sittdy-nor på aktertoften varifrån man har en grandios utsikt över hela "anläggningen". Vi saknar dock ett sittbrunnsbord men det ska väl lösa sig till nästa säsong.

— Däcket är väldisponerat och lätt att röra sig på och badstegen fungerar perfekt vid behov av sval-kande dopp vid labra vindar. Stuv-ningsutrymmet på fördäck använ-der vi för fendor och förtöjnings-tampar (förtampar). I akterut-rymmet har vi blyplätt, Wallasvär-maren och reservgasol m.m. I styr-bords stuvningsutrymme förvaras extratampar m.m. och i lilla facket på babordstoften förvaras berg-krokar, fiskredskap m.m.

— Vi har kappseglat mindre täv-lingar med vår båt, typ Örnö Runt och klubbseglingar. Omegan är en snabb båt företrädesvis på lite öpp-nare vindar, tar väl inte så väldigt hög höjd på kryssen utan bör gå

ration har motorn fungerat per-fekt. Det är ju en liten tyst Yan-mar-motor inmonterad i Omegan. Elsystemet har vi inte haft några problem med. Länsumpen har emellertid gått sönder i år.

— Beträffande plasten har vi fått blåbildningar redan, men till-verkare och försäljare ställer upp precis på det hedervärda, fina sätt de alltid gjort om det varit några problem.

Elsie, Bengt Åke, Johan och Per Gustavsson, Tyresö:

## Rymlig, gedigen och snabb

— Vi började som så många andra med motorbåt, en Boghammar i aluminium med träöverbyggnad, 8×3 m. Den hade vi i två år, sedan kände vi oss mogna för segelbåt. Vi hade ingen segelvana förutom

blev turerna till Salsjöbaden många, visningsbåten flitigt beskådad och mättad. Familjebå-tar har sedan kompenserat mig för missarna, dom har alltid hjälpt till. Nu har vi en båt som seglar OK på krysstället. I 0–3 m/s skulle man behöva en lättvindsgenua.

— Sommaren 1982 var vi ute sex veckor och seglade runt Sverige dvs Stockholm—Mem—Göta—Trollhätte kanal—Västkusten runt Skåne, Blekinge och Ostkus-ten upp till Stockholm. Vi var hela familjen, m a o fyra personer samt vår hund, och båten funkar mycket bra. Man kan sova sex per-soner bekvämt, kojerna är för oss tillräckligt långa och breda.

— Om man som vi haft en S:30 kan man nog aldrig mer få så fina stuvutrymmen som hon hade. Men vi klarar oss med de utrym-men som finns. Man vänjer sig och rättar sig efter hur mycket båten har. Toan funkar bra men septi-

tanken kunde vara större. Den skall utökas, som det nu är klarar den max tre dygn på fyra personer. Ventilationen kunde vara bättre, kanske någon form av motorutsug.

— Vi har satt in en kyl med kompressor som går på motorn och denna funkar till 100%. Man kan tex göra is på kylklumpen, detta under förutsättning att man kör motorn 30 minuter per dag. När det gäller avställningsytor i köket måste man ta till navigationsbordet. Skåp och lådor funkar bra. Spis med ugn är numera ett måste. Dubbla diskhoar likaså.

— Vi har suttit åtta personer vid bordet i ruffen, men då hade vi ett campingbord som förlängning och där hade två sina tallrikar. Sittbrunnen är en annan rymlig plats,

seglad. Jag har elva tampar neddragna till sittbrunnen, så upp på däck behöver jag inte gå. När vi familjeseglar revar vi vid 6/8 m/s, vid kappsegling runt 10 m/s. Roderkänslan är fin, hon blir aldrig jobbig på rodret, svänger som en isprinsessa dvs runt sin egen axel.

— Yanmar, 2GM, är en toppenmotor, startar alltid. Maxfarten 7,3 knop marschfart 6,0—6,5 knop. Inga större svårigheter att backa, allt funkar bra. Plastjobbet verkar bra och Vindövarvets inredningsbyggsats är fin. Man får jobba med den, men det blir fint när man passerat till.

— Om vi skulle sammanfatta så funkar den här båten bra i vår familj. Hon seglar bra på stor och

sommaren 1980 såg Familjebåtars då nya Omega 34. Det var på den flytande båtutställningen under Västerbron. Tanken var en Omega 28, men vi gick därifrån med ett kontrakt på en Omega 34, vilket vi inte någon gång har ångrat.

— Varför vi föll för just Omega 34 var den självslående focken som fungerar utmärkt, bra utrymmen, snygga linjer och att båten är lättseglad. Vi fick leverans i juni 1981 så vi är nu inne på tredje säsongen. Som ofta ensamseglande är båten mycket lätt att segla. Med sommarställe på Sollenkroka ö är transportsträckan i stort sett avverkad och ytterskärgården ligger inom bekvämt räckhåll, där vi för det mesta tillbringar seglings säsongen och vi använder henne uteslutande

robsutrymme finns akter om "soffan" vid navigationsbordet. Stuvningsutrymmen finns under sofforna i salongen och två stuvningsutrymmen under sätena i sittbrunnen, samt under akterdäck.

— Pentryt på babordssidan fungerar bra, även om avställningsutrymmena kunde vara större. Sittbrunnen är bra tilltagen och är nog bland de större i denna typ av båt. Navigationsbordet på styrbordssidan i höjd med pentryt är fullt tillräckligt. Förutom kompass, fartlogg, distanslogg med tripmätare, djuplod har vi utrustat vår Omega 34 med kylanläggning och värme.

— Däcket är rent och bra att gå på eftersom vantfästena sitter bordvarts. Vi utrustade vår Omega 34 med ett teakdäck, vilket vi tycker är snyggare men också säkrare att gå på än glasfiberdäcket. Den något "färglösa" överbyggnaden har vi piffat upp med blå tape för, akter och mellan rufffönstren.

— Som sagt tidigare kappseglar vi inte, men vi kan verifiera att båten väl motsvarar sitt Lystal på 1,14. Möjligen seglar man inte så högt i vind med den, men i undanvindar och lätta vindar är båten mycket snabb.

— Överhuvudtaget tycks allt arbete på båten inkl inredningsarbetena vara välgjorda. Så helhetsintrycket efter tre seglings säsonger är att Omega 34 för oss — 60 och 57 år gamla — är en perfekt båt att segla (alla fall och tampar går ner i sittbrunnen) och att bo i. Vi är helnöjda!



"När det gäller avställningsytor i pentryt måste man ta till navigationsbordet. Skåp och lådor fungerar bra. Spis med ugn är numera ett måste. Dubbla diskhoar likaså".

här har man gott om plats, man sitter bra och ser fint framåt.

— Däcket är brett och bra halkskyddat, bra grabbräcken och en badstege som har tre steg i vattnet. Jag vet inte hur många båtgrannar som bett att få gå upp på denna, de är åtskilliga. I ankarboxen i fören har vi tampar och fendertar, extra vattendunk. Akterutrymmet för stuvning har blivit bättre sedan vi gjorde durk i det. Förtöjningsbeslagen som tillhör aluminiumlisten är stora och rejäla.

— Kappseglat har vi gjort i vår båtklubb, kvällsseglingar vår och höst, bansegling på Jungfrufjärden, samt en kappsegling Kristi himmelsfärdshelgen, som går till Visby tor. Eftersom vi är flera Omegor i klubben så är det roligt att se så lika dom är, endast skepparens skicklighet blir avgörande. På läms med spinnaker verkar Omegan oslagbar, hon flyger fram. Med självslående fock är hon lätt-

fock, inga byten av segel om man undantar spinnaker. Rymlig och bra inuti, fin inredning. M a o en gedigen båt med bra segelegenskaper, ja rent av snabb, seglar upp till sitt Lys-tal.

**Dorothy och Curt Berglund, Nacka**

### Vi är helnöjda

— Seglade stjärnbåt och starbåt som ung. Sedermera som vuxen motorbåtar, däribland en Solö (trä). Därefter en ny stjärnbåt för re seglande döttrar samt snabbgående plastbåtar av Ockelbos tillverkning.

— Efter det att döttrarna flyttat hemifrån och en hund (boxer) avlidit kom återigen längtan efter en segelbåt. Vi sneglade på Ballad, Scampi 30 och liknande, men eftersom kvinnan i familjen ej är mycket för att dra i skotvinschar blev det ingen ny segelbåt förrän vi

för familje- och nöjessegling.

— Eftersom vi för det mesta är bara två personer har vi rikligt med utrymme att sova, äta och för stuvning. Man sover dock bra 6 personer (två i förpiken, två i salongen och två akterut). Kojerna är tillräckligt långa även för fullvuxna personer och bredden tillräcklig. Sköna och bekväma att sova i. Man sitter sex personer runt bordet i salongen men för måltider torde dock fyra personer vara max runt bordet för att inte trängas.

— Toalettutrymmet som finns på styrbordssidan — mellan salong och förpik — fungerar bra, även om höjden för en fullvuxen person (185 cm) inte är tillräcklig. Man kan stänga om sig både mot salong och förpik. Ja, vi använder toalett även i hamn därför att båten är utrustad med rostfri septiktank.

— På babordssidan mellan salong och förpik finns en bra tilltagen garderob. Ytterligare garde-

## OMEGA 34-förbundet

Svenska Omega 34:a förbundet är ett aktivt förbund med olika aktiviteter. Under sommaren; tex en Omega 34 Cup. Förbundet grundades maj -81 efter ett möte hos AB Familjebåtar i Saltsjöbaden drygt 40 st hörsammade kallelsten. Huvudmålet var att utarbeta en vettig entypregel så att även familjeseglarna vågar sig ut på kappseglingsbanan. Ett annat mål var att främja kontakten båtägarna emellan liksom utbyta erfarenheter och lära känna varandra. Eftersom många har köpt båten för den självskotande fockens skull är genua ej tillåten på kappsegling i entypsklassen med undantag för kappseglingar där banan är längre än 100 M. Vill du veta mera om oss och våra aktiviteter, kanske bli medlem (f.n. är vi 84 medlemmar) eller ansöka om ett klassbevis som är nödvändigt om du vill kappsegla i entypsklass, kontakta då vår sekreterare Peter Markoff tel 08-83 81 68.