



Segling

BÄST PÅ
SEGLING

Välkommen till Sveriges enda renodlade seglingstidning.

Omega 28 tillhör de båtar där prestanda ingick i designerns uppdrag. Samtidigt förpliktade företagsnamnet – Familjebåtar AB. Att det blev en bra mix av fart och boende intygar de ägare Segling träffat.

Av Bengt Jörnstedt

Familjehavskryssare kring 28 fots längd – ca 8,5 meter – är en storlek som tilltalar många seglare. Här går i allmänhet gränsen för ståhöjd, här finns utrymme nog för ett bra pentry, en liten toa, salong, förpik och stickkoj; sovplatser nog för en barnfamilj. Allt får plats utan att behöva pressas in med skohorn. Nätt och jämnt, men ändå.

Som 'instegsbåt' ligger 28-fotaren bra till; den är överkomlig ekonomiskt och den är lätt hanterbar till sjöss. Under 70-talsboomen tillhörde också de här båtarna storsäljarna; t ex Shipman 28, Maxi 84 & 87 och Cumulus såldes i långa serier. De blev förstabåtsvalet för många seglare, men tack vare alla sina goda möjligheter blev de mer än så – de blev 'livskamrater'.



Lars Reutergårdh har varit sin Omega 28 trogen sedan inköpet 1980.

Som för stockholmsseglarna Bo och Gill Stockman, till exempel. Och Lars Reutergårdh ute på Skarprunmarö. De köpte sina Omega 28:or 1980 och nu, 25 år senare, har de fortfarande kvar samma båtar.

– Jag ville egentligen ha en Linjett 32 men hade inga pengar. Och så ville jag ha fraktionsrigg och blyköl, och då blev det Omega 28, säger Lars.

– Vi tittade på en handfull båtar av den här storleken och läste en testartikel där det stod mycket positivt om Omega 28, säger Bo.

Bland annat berömdes seglingsegenskaperna, vilket Gill menar var viktigt:

– Vi valde Omega 28 för att den skulle segla bra och för att den var trevlig invändigt, ombonad med mycket teak.

Hon tycker att den kändes rymlig för att vara 28 fot, möjligen kan sittbrunnen upplevas som trång under segling.

– Men med barnen var vi ju fyra ganska länge, och det funkade faktiskt bra, tillägger Gill.

Under däck fick barnen hållas framme i förpiken, Gill och Bo sov i salongen. Numera är ungarna utflugna, det finns mer plats ombord även om den 'storbåtskänsla' man en gång kunde förnimma har försvunnit med åren.

– Båtarna har växt i storlek, och numera är Omega 28:an ju en ganska liten båt, tycker Bo.

– Men vi har sagt att vi inte vill ha en större båt, det här är lätt att hantera, säger Gill.



Omega 28:ans ganska skarpa förskepp ger fin gång. Stora däcksytor och markerad överbyggnad gör det lätt att röra sig ombord.

Från A till O

Inte designer av, men väl pappa till Omega 28 – och alla övriga Omega-modeller – är Rolf Gyhlenius. Han var involverad i det framgångsrika Accent-projektet, där den Peter Norlin-ritade prototypen vann VM för kvartstonnare i Malmö sommaren 1974. Vilket naturligtvis ledde till serietillverkning.

– Jag jobbade med Accenten under 1974 och halva 75, men sen åkte vi ut allihop. Shipman var fullt av konsulter på den tiden.., minns Rolf Gyhlenius idag.

Då blev han konkurrent istället för medarbetare.

– Jag fick kontakt med en kille i Åkersberga, Ingvar Aronsson, som föreslog att vi skulle bygga en egen båt.

Rolf Gyhlenius m fl bildade bolaget Familjebåtar AB, vilket blev starten på en med tiden ganska omfattande verksamhet med en handfull olika Omega-båtar. Idylliska namnet 'Familjebåtar' var valt med omsorg och en räv bakom örat. Man lockade till sig många nybörjarseglare som egentligen sökte trygghet och fick prestanda de nog inte riktigt räknat med. Och de som visste mer om segling såg igenom det lite insmickrande firmanamnet och fann båtar med attraktiva seglingsegenskaper.

Konstruktör av den första modellen, Omega 28, blev Peter Ståhle, som några år tidigare ritat den snabba kvartstonnaren Robber. Bara ett roderhaveri från att vinna Quarter Ton Cup var fribytaren Robber en båt klart före sin tid, spektakulärt strykJärnsformad, flushdäckad och lätt, lite i stil med dagens Mini Transat-båtar. Hon var ett grottigt hemmabygge och alldeles för häftig för vanligt folk, så något seriebygge av 'Robban' var det inte tal om – särskilt inte för ett företag som hette Familjebåtar..!

Istället fick den rådande, mer sansade IOR-regeln ligga till grund för Peter Ståhles nya skapelse.

– Jag ville vinna kappseglingar för att kunna använda det som marknadsinstrument, förklarar Rolf Gyhlenius.

IOR innebar tydliga begränsningar av designutrymmet, båtarna måste bli förses med ganska smala ändskepp för att få ett vettigt mätetal. Men inom sina förutsättningar seglade en välritad IOR-båt bra, och det visar Omega 28.

– Hon seglar fint särskilt i lättvind och i hårt väder. I mellanregistret är hon lite kort i vattenlinjen. De blev ju det, IOR-båtarna, menar Rolf.

Den första Accenten hade försetts med fraktionsrigg (vilket i serieversionen,

något förvånande, ändrades till mastheadrigg), och det fick Omega 28 också. Fraktionsriggen låg i tiden, och proportionerna hämtades från en svensk klassiker i vardande, berättar Rolf:

- Jag ville gärna ha en rigg som liknade IFbåtens, den tycker jag är snygg.
- Och så ville jag ha blyköl, men det var mest för att skilja sig från mängden och ha ett bra säljargument.

Den första Omega 28:an seglade (i bl a Gotland Runt) sommaren 1976, men tillverkning och försäljning började komma igång först något år senare. Hon såldes mest som 3/4-fabrikat, d v s inredning och tillbehör levererades i byggsats tillsammans med skrov och däck. Båtarna har alltså samma grundutformning och skiljer sig bara i detaljer och ägarens förmåga att pussla ihop allting. 73.000 kronor kostade det paketet när Omega 28 var ny. För de som så önskade fanns också möjligheten att få båten helt färdigbyggd, den saken sköttes om av snickaren Rolf Zander.

Plastkvalitén är mycket bra, menar Rolf Gyhlenius.

- Ingvar Aronssons företag gjorde plastjobb till industrin, det var det de levde på före 28:an. De var duktiga plastare. Allt är handlaminerat, och de gjorde alla våra 28:or. De byggde förresten även NF-båten.

Motorn i förpiken

Bo och Gill Stockman köpte en färdig båt medan Lars Reutergårdh satsade på ett 3/4-fabrikat.

- Köl och däck var monterade, inredningen fick man i en påse tillsammans med en byggbeskrivning. Det gällde att vara ytterst noga så att det stämde. De påstod att det skulle ta 200 timmar, men jag höll på mycket längre. Delvis för att jag ändrade på en del grejer, berättar han.

Priset steg efter de första årens byggande då det gällde att slå sig in på marknaden. Att Omega 28 snabbt fick ett gott renommé bidrog till att man kunde ta ut mer för båten. Lars betalade 135.000 kronor för sitt 3/4-fabrikat. Stockmans båt gick på ca 175.000 kr, men då var den fullt seglingsklar inklusive

bl a spinnaker.

Inredningen är i teak, till stor del monterad på ett basinrede i plast som når upp till kojhöjd och alltså utgör själva kojfronten. I salongen kan man tänkas vilja säga upp öppningar i dessa längsgående plastskott; stuvutrymmet når man nu via kojbottnarna.



Under segling, med rorkulten nere, kan Omega 28 kännas trång för fler än två vuxna. I hamn är det inga problem. Det finns en stor stuvlucka om babord, en mindre om styrbord. Att sittbrunnssargarna saknar öppna fack är märkligt, men det kan man ordna själv; säga hål i sargen och täpp till nedåt med en inplastad bottenplatta.

På babordssidan kan ryggstödet läggas som utfyllnad för en breddning av kojen, på båda sidor kan ryggstödet flyttas ut och ställt på högkant fungera som slingerskott under segling.

– Det var jättebra med ungarna när de ville sova under gång, minns Gill.

Det finns också en bra stickkoj in under sittbrunnens styrbordssida, men den används nog oftast som stuvplats. Föröver mot salongen avgränsas den av en hurts med flera lådor. På ovansidan finns ett utfällbart lock som fördubblar ytan; här har man ett navbord och avställningsplats för köksvakten.

Pentryt mittemot håller bra standard med tanke på båtstorleken. Här finns dubbla diskhoar och tvålågig spis med ugn. Stockmans har byggt in en kyllåda bordvarts om ugnen. För att öka pentryutrymmet på Omega 28 har man tagit halva nedgångstrappan i anspråk; denna är alltså ganska smal, men det är knappast störande. Den här lösningen hade inte varit möjlig i 'normala' fall, eftersom pentryt då skulle täppa till öppningen in mot inombordsmotorn. Men på Omega 28 ligger motorn inte under brunnen, utan – som på t ex Scampi – framme i förpiken.



På Scampi lade man den här framme främst för att få ett bättre flytläge på båten. Scampi månade ju inledningsvis om kappseglingsresultaten, och eftersom IORregeln taxerade lång vattenlinje kunde man tjäna mycket på att få upp akterskeppet med dess flacka vinkel mot vattnet. Med Omega 28 var man väl inte lika fokuserad på racing, men såg ändå motorn i förpiken som ett bra sätt att ta hand om de flesta mindre båtars stora problem – de blir aktertunga med folk i sittbrunnen.

Motorn är en tidig Yanmar, en tvåcylindrig YSM 8GR på 8 hk som dunkar som en fiskebåt (det var ju billiga, tåliga dieslar till de asiatiska fiskeflottorna som en

gång byggde upp Yanmar). Isoleringen av motorrummet kan vara lite så där, och det hörs att det är en Omega 28 som kommer tuffande.

Under kojerna framför motorn finns ett stort stuvutrymme, lämpligt för t ex en septiktank till toaletten.

Starkt och torrt

Omega 28 är byggd med enkellaminat i skrovet och sandwich i däcket, den vanliga metoden på 70-talet. Trots det enväggiga skrovet har man inga problem med kondens tack vare isoleringen från den ca 10 mm tjocka syntetiska matta som skrovsidorna är klädda med. Den håller fortfarande fasonen efter 25 år, medan vinylen däremot börjar släppa från skumgummibasen i den textil som används på andra ställen, t ex rufftaket och under skarndäck.

Några problem med plastning och konstruktion – t ex osmos eller svajköl – har inte upptäckts, enligt Lars Reutergårdh. Grundstötningar har såväl han som Stockmans råkat ut för, dock utan men för båten. En bidragande orsak kan vara ett klart tjockt laminat i kölområdet jämte en fungerande uppsättning bottenstockar. Dessutom är ju kölen i bly, vilket tar upp en del av energin från stöten.

Omega 28:ans V-formade skrov medger ett kölsvin på 25-30 cm djup. Det tar upp slagvatten och kan användas för lite stuv, även om propelleraxeln tar i anspråk en del av utrymmet.



Med en rymlig ankarbox kan rulltrumman gömmas under däck. På sin båt har Lars Reutergårdh delat på pulpiten framtill och flyttat förstaget föröver för att få en större fock.

Läckage tycks heller inte vara något problem, dessbättre. Roderglapp är däremot ganska vanligt på Omega 28.

– Folk byter roderbussningar, det är antingen rorkultens eller hjärtstockens lager som glappar lite, säger Lars, som sköter Omega 28 Förbundets hemsida och sitter inne med mycket information om båttypen.

Från början hade man emellertid ett hjärtstocksproblem av annat slag – den knäcktes. Hjärtstocken var gjord av ett rostfritt rör som både var och inte var dimensionerat för de stora krafter det är fråga om.

– Vi dimensionerade den efter Sjöfartsverkets normer, och då blev det ett rör av en viss dimension. Men det fungerade inte, berättar Rolf Gyhlenius.

Hjärtstockarna gick inte av, men de kröktes. De statliga normerna höll inte.

Flera andra båtar, bl a Fenix, råkade ut för samma problem.

På Omega 28 gick man snabbt över till kraftigare doningar; nu sitter en 42 mm solid stång som hjärtstock på båtarna.

"Känns jättebra"

Att Omega 28 seglar bra är omvitnat. Hon har ett LYS-tal på 1,07, samma som 32-fotaren Mistress, bara 0,01 mindre än Ballad och tre hundradelar högre än – något längre och tyngre – Shipman 28.

– Hon är lätt driven och känns jättebra att segla, tycker Bo.

Stockmans är inga kappseglare, men de uppskattar god prestanda

. – Det är viktigt hur en båt seglar, menar Gill.

Omega 28 har en skrovform som gör henne begynnelsevek och slutstäv.

Inspirerad av t ex Scampi är hon smal i vattenlinjen och har stor max-bredd upptill, faktiskt hela 2,93 meter. Det är bara 7 cm från Scampin och en dryg fot mer än t ex Shipman 28. Hon får alltså en hel del reservdeplacement att luta sig mot när hon väl börjat kränga. Det här är ett bra sätt att kombinera prestanda med stor inre volym.

– Det är lite jollekänsla, menar Lars, som också berättar att 28:an kan balanseras så bra med seglen att man i måttliga vindar kan släppa rodret och låta henne löpa själv.



Pentryt är av gängse 70-talssnitt. Dubbla diskhoar med lock, spis med ugn, hyggligt med stuv. Bordvarfts om spisen har Stockmans en lucka ner till ett kylfack (pianogångjärnet).

Eftersom Omega 28 har en ovanligt tydlig fraktionsrigg – snarast 3/4-betonad, 7/8- delsrigger med mindre kaltopp är vanligare – med konad masttopp får storseglet avgörande betydelse för seglingen.

– Man klarar sig ganska länge (utan att reva) genom att lufta och twista storen och ta hem i akterstaget, säger Lars.

Storen är ju en vingklaff som, tack vare den goda kontroll man får genom bommen (och dess kick), är långt mer 'spelbar' än ett försegel. Denna möjlighet gör fraktionsriggen mer flexibel än masttoppsriggen, och det blir därmed kanske lite svårare att ta ut max ur båten.

– Det tog några år innan jag kom underfund med den, säger Lars.

Men då talar vi om det finstilla, den sista procenten.

Storseglets dominans på Omega 28 gör det förstås särskilt viktigt att man har ett med bra kvalitet. Köper man en begagnad båt med gamla segel ska man nog överväga att satsa på den moderna segelmakarteknikens snitt och material, det betyder mycket för båtens uppträdande.

Förseglet, överväxeln, är förstås aldrig oviktigt på någon segelbåt, oavsett riggtyp. Stockmans har ganska nyligen satsat på en revbar rullgenua, som man är mycket nöjda med. Den ger flexibilitet, och när det tutar i kan man spela med den och gärna också ta in ett rev i storen.



Ombord på Bo och Gill Stockmans båt. Med motorn i förpiken finns ett stort utrymme under sittbrunnen. Här brukar Lars Reutergårdh förvara en ihopfällbar cykel, medan Stockmans utnyttjar det för bl a en vattentank. Trappan är försedd med ett par rymliga lådor. Intill trappan finns också en smal öppning för t ex ett sittbrunnsbord.

– Då går hon väldigt bra, menar Bo, som kan finjustera balansen i både rodret och krängningen med den steglösa rullgenuan.

Ännu lite bättre i frisk vind är förstås en kryssfock, gärna självslående som många Omega 28:or är utrustade med. Tack vare sitt stora storsegel är hon en båt som med fördel kan använda en kryssfock långt ner i vindregistret och ändå ha tillräcklig segelyta för bra driv i lättvind.

Något man kan vara uppmärksam på är mastlutningen hos Omega 28.

– I början hade alla masten framåt, jag trodde först att folk tyckte båten var lovgirig. Men antagligen var det fel på riggmåtten, berättar Lars.

En mast som lutar framåt är varken snyggt eller effektivt. På båtar där man söker prestanda brukar de snarast luta akteröver (på t ex Express lutas masterna bakåt så mycket klassregeln medger), vilket ger mer lovgirighet och bättre brett på kryssen. På Omega 28 kan man justera lutningen med några toggles i förstaget för att få masttoppen akteröver.

Riggen på på Omega 28 är enklast tänkbara; ett enda par vantspridare, något aktervinklade.

– Mastprofilen är kraftigt överdimensionerad, det gäller bara att spänna upp den ordentligt, säger Lars.

Bo instämmer:

– Den står stadigt, inga problem alls.

De flesta Omega-riggarna är gjorda av franska Isomat. På de tidigaste båtarna sitter Skarven-master, vid slutet av tillverkningen kom Seldéns in i bilden.

Lars påpekar också att 28:ans J-mått (avståndet förstaget vid däck-mastens framkant) inte stämmer. Det ska vara 3,0 meter, men är mindre på nästan alla båtar. Det här kan vara av betydelse om man ska sy upp nya försegel, vilkas mått delvis är en funktion av J-måttet.

Lars har fö flyttat fram sitt förstag 30 cm. Han ska installera en selftacker-

skena och vill öka ytan på det här viset; systemet gör ju att fockens yta brukar minska eftersom dess skothorn åker fram för att fungera med skenan framför masten. Sitt nya förstagsfäste har Lars förankrat i ett fäste längst fram i fören, nere under ankarluckan. Det sitter med genomgående bult till en rostfri, långsmal stävskena på utsidan. Ingen större operation och väl värd att göra eftersom det finns så mycket ledigt utrymme på däck och i ankarboxen längst här framme.

Omkring 260 Omega 28:or

byggdes från starten 1976 fram tills tillverkningen lades ner 1983. Dagspriset ligger mellan 150 och upp emot 220 tusen kronor, som vanligt beroende på utrustning och skick.

Namnet Omega, då, varifrån kom det?

– Det var jag som hittade på, säger Rolf Gyhlenius. – Jag hade gjort en lista med 200 olika namnförslag som jag kollade med Patentverket. Accent var ett av dem, Omega ett annat.

– Lätt att säga, lätt att komma ihåg.

Omega 28

Det finns ett klassförbund för Omega 28, men aktiviteten inskränker sig till en egen hemsida. Här kan man få information och upplysningar om båten, ställa frågor och sälja/köpa Omega 28.

Det finns ett dussintal båtar i Danmark och ytterligare några i andra nordeuropeiska länder.

Webbadress: <http://omega28.go.to>

Längd ö a	8,57 m
Längd v l	7,30 m
Bredd	2,93 m
Djupgående	1,58 m
Deplacement	2.730 kg
Köl	1.200 kg
Segelyta/kryss	33 kvm
Motor	8 hk Yanmar
Konstruktör:	Peter Stähle