

HANDEN SOM HÅLLER I PINNEN...

av [Sally Lindsay](#)

Note: öSally Lindsay is now Sally Honey, a sailing legend who is a two-time U.S. Yachtswoman of the Year and a North American champion in the 505 sailboat classification, where she regularly trounced her male competitors. ö

505 anses inte ofta, särskilt inte i Europa, som den idealiska "man-och hustrubåten". Dock finns det inom denna klass mixed-besättningar, som vill segla tillsammans och samtidigt vill ha mer spänning i sin segling än vad en juniorklass kan erbjuda. De känner sig emellertid själva otillräckliga i en häftig by, när konkurrenternas stora och klumpiga gorillor brakar igenom de värsta sjöarna. Den här artikeln är riktad till dessa mixed-besättningar men även till övriga, vars fysiska egenskaper stämmer överens med kraven ó må det vara män eller kvinnor.

När jag fick ett förslag att titeln på denna samling tankar borde vara "Handen som håller i pinnen bör ha nagellack", skrattade jag åt skämtet men fick mig samtidigt en tankeställare beträffande innebörden i orden. Det är en sak jag vill framhålla vad gäller hela problematiken med kvinnlig rorsman. Själva kvinnligheten är viktig bara i åskådarens ögon. Med tanke på hennes funktion i båten är faktumet att hon är kvinna helt ovidkommande i sammanhanget. Det råkar dock finnas några fysiska attribut, vilka vanligen motsvarar den kvinnliga kroppsbyggnaden och som antyder vilken roll som passar henne bäst ombord: relativ vikt och kanske även styrka. Men ju fortare mannen kan glömma att individen bakom honom råkar vara hans fru eller flickvän, ju fortare kommer de att börja vinna seglingar. För en gast får förhållandet till den som styr båten endast vara att hon är hans rorsman.

Den som håller i pinnen bör vara den som har bäst förutsättningar. Om en mixed-besättning har problem att hänga ner båten i vindhastigheter över 20 knop, är det dags för den frustrerade lättviktaren i wiren att klarsynt se på sina egna förutsättningar i stället för att kämpa vidare med en uppgift som är avsedd för en annan, mycket annorlunda person. Hon borde skicka ut sin egen stora gorilla i wiren och överlåta det tunga jobbet på honom. Självs skulle hon inta den rätta positionen akteröver, där koncentration, finjusteringar och känsla är viktigare än råstyrka och vikt. Det är sant att hon är tvungen att avstå från de mest kittlande och upplivande ögonblicken, vilka förmodligen bara kan upplevas ute i trapetsen, men det finns andra saker som kompenserar. Känslan att hålla jämnt med tungviktarna på kryssen, snabba planingar på undanvindarna samt inte minst att ha en chans i protokollet är riklig belöning.

Det kan inte förnekas att i en jolle med trapets är det vettigast att ha vikten ute i wiren där den gör mest nytta. Efter Santa Cruz insåg Mark och jag att det inte fanns någon möjlighet för oss att bli konkurrenskraftiga i vindar över 18 knop med mina ynkliga 62 kg i trapetsen. Med hans 95 kg tunga och nära 2 meter långa kropp ihopkurad på

kanten och mina 168 cm fullt utsträckta i trapetsen, nedtyngda med tjocka tröjor, slog det oss plötsligt hur löjligt det var att försöka väga upp de fladdrande seglen.

Vi bestämde oss för att byta. Men så enkelt var det inte. Därefter började vår kamp med att anpassa oss i våra nya roller, vilket var svårare än någon av oss kunnat föreställa sig.

Vi bytte därför att vi inte passade in i våra tidigare roller ombord. När vi nu hade bytt plats upptäckte vi att den arbetsfördelning mellan rorsman och gast, som vi utarbetat med Mark vid rodret, inte nödvändigtvis var det bästa med mig som rorsman. Det var inget fullständigt rollbyte. Våra olika talanger och förutsättningar tvingade oss att utveckla ett helt nytt rorsman/gast-förhållande. Många uppgifter som tidigare skötts av rorsman överfördes nu till gästen och tvärt om. Flera olika manövrer som t.ex. spinnakersättningarna blev nu modifierade.

Allt gick inte friktionsfritt. Ofta hopade sig molnen runt oss, men vår vilja att segla tillsammans och att segla väl höll oss igång. Totalt sett blev förhållandena ombord drägligare. Vi upptäckte att vi bägge jobbade hårdare med att hålla fart på båten, samtidigt som vi kompletterade med små detaljer för att förbättra resultaten. Hellre än att bara hänga i trapetsen och hämta sig efter slören, vilket jag hade en benägenhet att göra, letar Mark ständigt efter vindskift och fördelar på kryssen. Detta ger mig möjlighet att endast ägna uppmärksamheten på farten. Jag är koncentrerad på fockens tell-tales och vågorna. Jag tittar på andra båtar så lite som möjligt och har ständigt en bild av läget på banan genom informationen från Mark.

Ute i trapetsen är gästen bättre placerad för att se vad som pågår över hela banan. Han kan upptäcka vindskift vid land genom att se på flaggorna på märkena eller genom skillnader i kurser för båtar på andra delar av banan. Han kan avgöra vilken sida av banan som har fördel genom att kontrollera förändringar i passageavståndet mellan två båtar som möts två gånger på olika bogar. Han kan bevaka en båt som seglar på samma bog mot land och avgöra om den tjänar distans eller förlorar.

Alla dessa iakttagelser tar lång tid i anspråk. Rorsman bör inte upphöra med att koncentrera sig på att hålla båten upprätt genom att flytta på sig och se sig omkring. Gästen bör hela tiden förse henne med all denna information så att hon ständigt har en klar bild av läget på hela banan, var konkurrenterna finns, hur det går för dem, och variationer i vindens styrka och riktning.

Detta leder in på den svåraste delen att förändra i denna problematik. Ett ganska säkert påstående i denna mansdominerade värld är, att mannen i en mixed-besättning har större erfarenhet av kappsegling än kvinnan. Detta kan leda till att han känner sig bättre lämpad att fatta de taktiska besluten än han tycker hon är. Det måste emellertid framhållas, att han endast fyller sin funktion som rådgivare. Han måste avstå från att framstå som enväldig taktiker. Det slutliga avgörandet att slå, gippa, gå om aktern på någon etc. skall ligga hos rorsman och gästen måste utan dröjsmål och protester följa ordena. Rorsman har inte bara bättre känsla för båtens fart och känslighet genom

rorkultsförlängaren. I en märkesrundning med tre båtar på insidan ropande på plats och ytterligare en gippande till styrbords halsar på utsidan har rorsman det fulla ansvaret och någon tid för diskussioner finns inte.

Chansen är stor att det kommer att fungera bättre än att vara tvungen att uppskjuta varje beslut för att diskutera, vad nu än rorsman har för planer i huvudet för att undvika en sådan situation som den ovannämnda. Om inte, så kommer hon i alla fall att lära sig fortare av sina egna misstag än att försöka följa de inte alltid så klara och entydiga anvisningarna från sin gast. Även på kryssen stör en diskussion lätt den koncentration som krävs för att båten skall hållas plant och seglas snabbt i 20 knops vind och tvåmetersvågor. Att sticka emellan med ett känsloladdat gräl om vem som vet bäst är ett säkert sätt att minska båtens fart. Den som håller i pinnen har alltid sista ordet.

Gasten i en 505 har en lika stor del av prestationer och framgången i båten som rorsman. Det man ständigt jobbar med i en 505 är att hålla den plant. Detta är så viktigt för farten att fel vägval och dåligt trimmade segel vid en jämförelse är relativt obetydliga fel. Mark är långt ifrån en död klump som hänger i änden av wiren. Nej, förutom att bara stå på kanten och hänga har han vid olika tidpunkter hand om de flesta trimningsanordningarna i båten. Ingen av oss har ensamrätt på någon kontroll ombord. Vi stannar inte ens kvar på våra vanliga platser i båten under hela seglingen.

En av våra tidigaste upptäckter efter "bytet" var, att Mark på halvvind utan spinnaker effektivare kunde trimma storseglet än jag kunde. Inte bara hans styrka utan även placeringen gav honom en fördel. En av de få ändringar i utrustningen vi fick göra för att tillmötesgå min fysik var att ersätta storskotsutväxlingen 4:1 med ett 5:1-system. Detta leder naturligtvis till mer tamp att få hem för ett givet utslag på seglet. När Mark skotade täckte hans räckvidd 8 fot från tårna till ovanför huvudet lika snabbt som för mig att täcka mina tre fots räckvidd. Han hade även två fria händer att använda och kunde därför helt och hållet koncentrera sig på att trimma båten med vikten och skotjusteringar. Detta gav mig frihet att koncentrera mig på vågorna.

Som ytterligare ett hjälpmedel att behålla vikten där den behövs monterade vi en Seaway teleskopförlängare, så att Mark kan styra från trapetsen när det behövs. Vi har använt det precis efter märkesrundningar för att jag ska kunna gå in och "städa upp" i båten. Vi har också använt det vid spinnakersättning på höga slöror. Jag överlämnar förlängaren och storskotet till Mark och han seglar båten medan jag går fram och sätter upp spinnakerbommen, justerar gajarna, kommer tillbaka och hissar blåsan. Sedan ger jag Mark spinnakerskotet och tar tillbaka storskot och förlängare. Således har båten under hela manövern seglats upprätt och snabbt, och min lättare vikt föröver har tryckt ner bogen så lite som möjligt. Hela operationen kan göras omvänd vid nedtagningar.

Slutligen några ord om statusförhållandet i en båt med kvinnlig rorsman. En 505, i motsats till de flesta konventionella båtar, seglar bäst när rorsman och gast till 100 % samverkar i ett sammansvetsat team. Traditionella hierarkiska och auktoritära relationer är föråldrade. En manlig rorsman som känner att han skulle tappa självförtroendet om han överlät pinnen, seglar förmodligen inte sin båt i närheten av dess maximala prestanda. Mark och jag upptäckte att innan vi bytte jobbade ingen av oss så mycket och så kontinuerligt i båten som efteråt. Vi känner att vi på ett helt annat sätt får tillbaka våra ansträngningar i form av framgångar än vi fick tidigare.

Istället för att ha en rorsman och en gast i traditionell mening, har vi slagit oss ihop som två individer med olika kompletterande egenskaper. Den som håller i pinnen sitter i samma båt som den som tar tag i trapetskroken. COME TOGETHER!

Översättning: Redaktionen för Svenska 505 bulletinen, våren 1981.

[Sally and Stan Honey, America's Cup couple](#)
[An Overboard Reaction / A Watery Critique](#)

[Eight Bells: Mark Lindsay](#)

Few people touched the full range of the sport as Mark Lindsay, 75, who passed away unexpectedly on September 6, 2019 in Gloucester, MA.

From dinghies to keelboats, from powerboats to America's Cup boats, Mark was a high-tech boat-building pioneer. Here Mark tells his story:

[Mark Lindsay, a Life in Boatbuilding](#)



Boston BoatWorks master builder Mark Lindsay works the trapeze of an International 505 racing dinghy as sailcloth manufacturer Bob Bainbridge handles the helm, at the class's East Coast championships off Newport, Rhode Island, in 1979.