

Varför ska man ha en tränare?

En observationsstudie om tränarens betydelse för
seglarens utveckling.

Anders Bengtsson

IDROTTSHÖGSKOLAN
I STOCKHOLM
Examensarbete 69:2005
Tränarprogrammet 2003-2006
Handledare: Suzanne Lundvall
Handledare: Kristina Hård af Segerstad

Why should you have a coach?

An observation study on the importance of a coach
for the sailor's development.

Anders Bengtsson

STOCKHOLM UNIVERSITY COLLEGE OF
PHYSICAL EDUCATION AND SPORTS
Graduate essay 69:2005
Trainer program
Supervisor: Suzanne Lundvall
Co-Supervisor: Kristina Hård af Segerstad

Sammanfattning

Syfte

Huvudsyftet med studien var att utreda huruvida en besättning som har en instruerande tränare utvecklas fortare än en besättning som ej har någon instruerande tränare. Ytterligare ett syfte med studien var att kunna dra större paralleller till tränarens betydelse för seglarnas utveckling.

Metod

Då målsättningen var att få en ökad förståelse för hur tränaren påverkar utvecklingen av seglarna valde jag att utgå från en kvalitativ metod. Undersökningen har gjorts i två träningsgrupper hos Kungliga segelsällskapet i Stockholm där jag är huvudtränare och har det övergripande ansvaret för träningen. Dessa grupper består enbart av jollar som seglas utav två personer. Två besättningar (fyra personer) i var träningsgrupp valdes slumpmässigt ut till studien. Studien genomfördes i form av en dold observation två gånger i veckan under en sexveckorsperiod där varje tillfälle var 2 timmar långt. Ingen i träningsgrupperna fick någon information om studiens genomförande

Resultat

Resultatet på studien visar att besättningarna som inte fått några instruktioner ändå utvecklas positivt. De observerar och tar efter de besättningar som gör rätt och därefter efterliknar deras rörelser. Detta medför att seglarna utvecklas olika fort men alla utvecklas positivt framåt.

Slutsats

Studien visar att seglare som inte har någon tränare utvecklas så länge de har någon form av förebild de kan lära av. Dock har tränaren betydelse för att få seglarna att hitta rätt teknik direkt och på så sätt undvika att lära in fel teknik som i efterhand blir svår att rätta till. De besättningar som ej får några instruktioner utvecklas positivt genom att observera de besättningarna som gör rätt och därefter försöker efterlikna deras rörelsemönster. Seglarna tar även till sig information om hur de skall segla båten genom auditiv, kinetisk och visuell inläring.

Abstract

Purpose

The main purpose with the study is to investigate if a dingy crew that has a coach that instructs them develop there skills faster then a dingy crew that doesn't have an instructing coach.

The secondarily purpose with the study is to draw bigger parallels to the importance of a coach for the sailors improvement.

Method

When the aim was to get a improved understanding to how the coach influence the development of the sailors I choose to use a qualitative method. The study was made on two different groups of sailors at the Royal yacht club in Stockholm were I am the head coach and have the main responsibility for the training. These groups consist only of dinghy's that are sailed by two people. Two crews (four people) were randomly selected for the study. The study was done in form of a shielded observation on two training sessions a week during a six-week period whereas every session was two hours long. No one in the two training groups was aware of that the study was made.

Result

The result of the study show's that the crews witch don't get any instructions improve there skills positive anyway. They observe and tries to do the same movements as the better and more improved crews does. This does that all the crews develop there skills positive but in a different paces.

Conclusion

The study show that sailors that doesn't have a coach improve there skills as long as they have a better example to look at and follow. But the coach has a significant role in getting the sailors to find the right technique directly. A wrongly learned technique is harder to corrugate afterwards. The crews that don't get any instructions develop there skills positive by observing the crews that do right and afterwards try to do the same as they do. The sailors mainly use three ways to get information how to sail the boat optimal. This is by auditive, kinetisk and visual learning.

Innehåll

1.	INTRODUKTION.....	5
1.1	BAKGRUND	5
1.2	PROBLEMDISKUSSION.....	7
1.3	SYFTE.....	8
1.3.1.	Frågeställning	8
2.	TEORI.....	9
2.1	INLÄRNING	9
3.	BAKGRUND.....	11
3.1	HUR SEGELBÅTEN DRIVS FRAMÅT	11
3.2	STAGVÄNDNING OCH KRYSS	11
3.3	RULLSLAG/RULLSTAGVÄNDNING.....	13
4.	METOD.....	14
4.1	VAL AV UNDERSÖKNINGSANSATS	14
4.2	VETENSKAPLIG HUVUDINRIKTNING.....	14
4.3	SEKUNDÄRDATA	14
4.4	URVAL	15
4.5	DOLD OBSERVATION	15
4.6	VAL AV UNDERSÖKNINGSOBJEKT	16
4.7	TILLVÄGAGÅNGSSÄTT.....	16
4.8	DISPOSITION AV ARBETET	17
5.	RESULTAT	18
5.1	BESÄTTNINGARNAS UTVECKLING.....	18
5.2	GRUPP NR: 1	19
5.2.1.	Besättning 1, Kontroll nr: 1 (Besättning som ej har blivit instruerad)	19
5.2.2.	Besättning 1, Kontroll nr: 2 (Besättning som ej har blivit instruerad)	20
5.2.3.	Besättning 2, Kontroll nr: 1 (Besättning som har blivit instruerad)	21
5.2.4.	Besättning 2, Kontroll nr: 2 (Besättning som har blivit instruerad)	22
5.3	GRUPP NR: 2.....	23
5.3.1.	Besättning 1, Kontroll nr: 1 (Besättning som ej har blivit instruerad)	23
5.3.2.	Besättning 1, Kontroll nr: 2 (Besättning som ej har blivit instruerad)	24
5.3.3.	Besättning 2, Kontroll nr: 1 (Besättning som har blivit instruerad)	25
5.3.4.	Besättning 2, Kontroll nr: 2 (Besättning som har blivit instruerad)	26
6.	DISKUSSION	27
6.1	SLUTSATS.....	28
7.	KRITIK OCH FÖRSLAG TILL FORTSATT FORSKNING	29
7.1	KRITISK GRANSKNING AV UPPSATSEN	29
7.2	FÖRSLAG TILL FORTSATT FORSKNING.....	29
8.	KÄLLOR OCH LITTERATUR.....	30
9.	BILAGA 1	32

1. INTRODUKTION

Sverige har under årens lopp haft en tendens till att lyckas få fram framgångsrika seglare som gjort framstående resultat i både olympiska spel, världsmästerskap, europamästerskap och havskappseglingar inom olika seglingsklasser.¹ Detta beror mycket på närheten till kuster och vatten vilket har medfört att det funnits en stor bredd inom segelsporten. Det är seglingens många olika dimensioner som gör den så spännande och utvecklande.² Segla kan man göra hela livet och ändå i princip aldrig bli fullärd. Det spelar ingen roll om man har vunnit både EM- och VM-guld, det finns alltid saker att förbättra. Så är det även för fritidssegelaren och kanske är det just det som gör seglingssporten som hobby så utvecklande och rolig.

Mitt intresse för ämnet väcktes efter diskussioner med min mentor och breddseglingsschef på svenska seglarförbundet angående hur seglare utvecklas då de enbart tränar på egen hand.

1.1 Bakgrund

Under de senaste åren har svensk segling haft en stor tillbakagång när det gäller nyrekrytering av ungdomar.³ Problemet är något som uppmärksammats både av segelklubbarna runt om i Sverige och Svenska seglarförbundet och vilka åtgärder som måste vidtas har diskuterats flitigt. Ett av resultaten är *Den ungdomsvänliga klubben projektet*.⁴ Detta är ett projekt där man gör kraftanstängningar för att få fler barn och ungdomar till segelsporten genom att försöka öka antalet seglande ungdomar och höja tränare, seglare och aktivas kompetens och kunnighet om segling. För att kunna möjliggöra en stor bredd inom seglingen måste det finnas klubbar med bra träningsverksamhet för både nybörjare och duktiga seglare.

Svenska seglarförbundet anser att grunden till problemet med minskat intresse för segelsporten är att andra intressen konkurrerar med seglingen samtidigt som många andra idrotter har ett mer attraktivt utbud som hela familjen kan ta del av. I Sverige har vi, under årens lopp haft en god förmåga att kunna få fram framgångsrika seglare. Antagligen beror detta på att det funnits en stor bredd av seglande ungdomar.

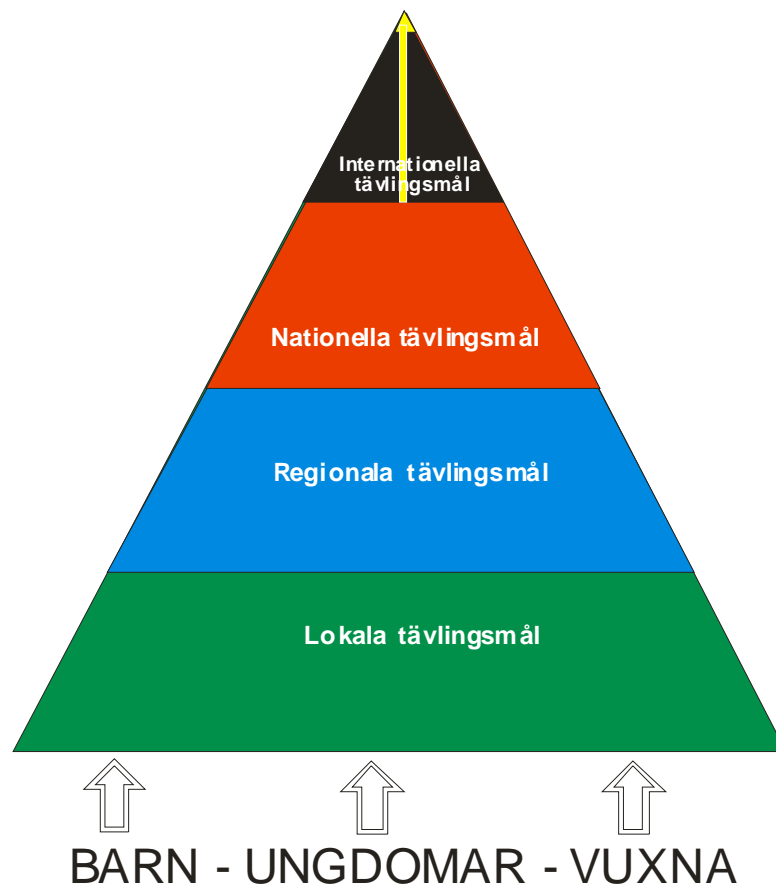
¹ Svenska seglarförbundet. *100 år under segel*, (Nautiska magasinet, 2004) sid. 36.

² Svenska seglarförbundet/historia, www.svenskseglings.se, (2005-04-02)

³ Anders Larzon, Svenska seglarförbundets breddchef, (2005-03-27)

⁴ Svenska seglarförbundets handslagsprojekt, www.svenskseglings.se, (2005-03-27)

För att lyckas med *Den ungdomsvänliga klubben projektet* har man idag utarbetat en metod som kallas *Färgpaletten* (figur 1).⁵ Här har man likt kampsporten infört riktlinjer angående vilka kunskapskrav seglare och tränare skall inneha för att kunna räknas till en viss färg och kunskapsnivå. Med hjälp av detta har man fått ett pedagogiskt verktyg där man ska utveckla och behärska vissa färdigheter inom seglingen innan man fortsätter att träna svårare moment (se beskrivning av färgpaletten, figur 1).



Figur 1⁶

Svenska seglarförbundets breddkommitté har även utarbetat tränarutbildningar för att kunna kartlägga ledare och tränares färdigheter och på så sett kunna ge klubbar och förbundstränare utbildning för de olika kunskapsnivåerna. "Gröna" tränare är utbildade och har kunskap för att ta hand om nya "gröna" seglare medan tränare med kunskap för eliten räknas till "svart" kunskapsnivå.



Mål Steg 1

Tränare på grön nivå

⁵ Svenska seglarförbundets handslagsprojekt

⁶ Svenska seglarförbundets handslagsprojekt.

På grön nivå är målsättningen att ge blivande tränare en introduktion i ledarskap, träningsmetodik och planering som är anpassat till klubbens träningsverksamhet från nivån närmast efter seglarskolan.



Mål Steg 2

Tränare på blå nivå

På blå nivå vill man ge tränare, som genomgått utbildningen på grön nivå, fördjupade baskunskaper inom kappseglingens samtliga moment. Tränarna skall ha kunskap för att kunna förbereda seglare med regionala tävlingsmål.



Mål Steg 3

Tränare på röd nivå

På röd nivå är målsättningen att ge tränare som genomgått samtliga utbildningsdelar på blå nivå samt har minst en säsongs praktiska tränarerfarenheter, fördjupade kunskaper inom kappseglingens samtliga moment. Tränarna skall ha kunskap för att träna seglare med nationella tävlingsmål.



Mål Steg 4

Tränare på svart nivå

Målsättningen på svart nivå är att ge tränare som genomgått steg 1-3 och därmed har en bred tränarerfarenhet och specialkunskaper inom kappseglingens samtliga moment en metod anpassad för träning av elitseglare med internationella mästerskapsmål. Som underlag till utbildningen ligger tränarens individuella utvecklingsplan och därefter anpassas innehållet.⁷

1.2 Problemdiskussion

Den kunskap om trim (hur man justerar båten för optimal fart) och teknik som redan finns inom olika klasser, förs i dagens läge vidare genom skriftliga källor som t.ex. *Farträning av ostagade båtar*⁸ av Anders Larzon, men även genom ”mun till mun” metoden. Olika teorier angående trim och teknik beroende på tidigare skolning skapar diskussioner om vad som egentligen är rätt eller fel utan reellt facit. För att öka förståelsen för hur mast, segel och båt fungerar har man inom flera seglingsklasser dokumenterat i skrift och film hur man ställer in sitt material och hur man hanterar sin båt optimalt. Detta kallas för teknik och trim. Dokumentationen är till för att ha ett bra material

⁷ Färgpalettens tränarutbildning är ej publicerat material från Svenska seglarförbundet.

⁸ A. Larzon. *Farträning av ostagade båtar*, (Svenska seglarförbundets utbildningsmaterial)

som seglare och tränare kan använda som stöd för att öka kunskaperna hos sig själv eller hos andra seglare.

För att kunna uppnå bästa möjliga fart måste båt och besättning vara i balans. En båt i obalans förbrukar samma energi som en båt i balans men energin försvinner på delar som inte bidrar till att båten drivs framåt optimalt. För att båten skall vara i balans måste man ha kontroll över materialet d.v.s. mast, skrov, segel, roder och centerbord. Detta innefattar parametrar som exempelvis styvhet på mast och skrov och hur stor segelyta som finns. Även besättningens teknik och kunskap om hur man rör sig och placerar sig rätt i båten vid olika vindstyrkor och väderlekar påverkar balansen.

För att kunna driva båten optimalt i rätt riktning krävs förståelse, kunskap, rutin och många träningstimmar på vattnet för att få god känsla om hur materialet fungerar. Detta innefattar kunskap om vad som händer när man justerar och ställer in materialet för en viss vindstyrka, eller om man har ett visst rörelsemönster i båten. Har man ställt in mast och segel för svag vind kommer båten att vara optimerad för den rådande vindstyrkan. Om vinden ökar kommer båt och segel inte längre att vara anpassad efter den nya vindstyrkan och måste därför trimmas om för att på nytt kunna seglas optimalt. Som ung seglare har man inte alltid denna kunskap och vikten av att ha en tränare som hjälper unga seglare att direkt hitta rätt teknik, känsla och balans i båten är av stor betydelse. Efter många år som aktiv seglare anser jag att många klubbar och seglare ej ser eller förstår betydelsen av att ha en tränare som hjälper seglarna att hitta rätt teknik, fart och trim i båten. Med hjälp av en tränare får man en brantare inlärningskurva och därmed förkortas inläringstiden. Detta gör att klubbarna runt om i Sverige fortare kommer att få en högre standard bland sina aktiva utövare.

1.3 Syfte

Syftet med uppsatsen är att utreda huruvida en besättning som har en instruerande tränare utvecklas fortare än en besättning som ej har någon instruerande tränare. Även om jag endast undersöker ett moment är min avsikt att utifrån detta dra paralleller i ett större perspektiv och diskutera tränarens betydelse för seglarnas utveckling.

1.3.1. Frågeställning

- Hur ser ett slag/stagvändning ut mellan en besättning som blivit instruerad av tränare i förhållande till en besättning som inte blivit instruerad?
- Hur påverkas de ej instruerade besättningarnas förmåga att utvecklas?
- Hur tar seglarna till sig information om hur de skall göra för att hantera båten optimalt?

2. TEORI

I detta kapitel redovisas den teori som använts under arbetets fortskridande. Här vill jag skapa en bild av hur en seglingstränare arbetar med seglarna när det gäller inläring.

2.1 Inläring

Boström och Wallenberg är gymnasielärare vid Parkskolan i Örnsköldsvik, beskriver en modell som talar om hur vårt inlärningsbeteende fungerar. Denna modell kallas för NLP (neuro, lingvistisk, programmering) och utgår från hjärnans sätt att arbeta. Modellen talar om tre huvudsakliga inläringstyper visuell, auditiv och kinetisk.

1. **Visuell inläring:** Man tar in information genom synsinnet, dvs. informationen inhämtas genom bilder eller text som sedan lagras i minnet.
2. **Auditiv inläring:** Personen tar till sig av informationen genom att diskutera och lyssna för att därefter lära sig utav detta.
3. **Kinetisk inläring:** personen lär sig bäst genom att känna, röra sig och experimentera sig fram till vad som är och känns korrekt. Ofta är personen en känslomänniska och därför styr känslorna personens agerande och rörelsemönster mycket.⁹

Som seglingstränare arbetar man med alla tre inläringstyperna. På land arbetar man huvudsakligen med de visuella och auditiva sinnen för att ge seglarna en förståelse för hur de skall agera för att få ut rätt träning på vattnet. Väl ute på vattnet används främst det visuella och kinetiska sinnen. Tränaren, som sitter i följbåt och observerar seglaren vid sidan om, kommunicera genom kommandon och tillrättavisningar som han ser seglaren gör fel eller kan förbättra. Härfter förs ofta en kort diskussion mellan tränaren och seglaren om vad som varit bra eller vad som inte sett bra ut och inte bidragit till bättre framåtdrivning av båten. Detta för att seglaren skall känna i kroppen vad som känns rätt eller fel och på så sätt få detta inprogrammerat i det kinetiska sinnet¹⁰ (muskelsinnet) och på så sätt skaffa sig den rätta ”känslan”¹¹. Härmed kan seglaren driva båten och känna dess rörelser medan de andra sinnen arbetar med att registrera vad som händer med skiftningar av vind och vatten och med taktisk planering gentemot sina konkurrenter.

⁹ L Boström, H. Wallenberg, *Inläring på elevernas villkor*, (Jönköping: Brain Books AB 1997), sid. 19

¹⁰ C. Hannaford, *Lär med hela kroppen*. Andra upplagan (Jönköping: Brain Books AB 1997), sid. 100

¹¹ C. Hannaford, sid. 39

Från egen erfarenhet, både som tränare i följbåt och som aktiv, kan jag säga att från tränarens position har man lättare att analysera vad som görs fel i båten än vad man har när man väl sitter i båten. Då man är i den aktives position har man inte alltid full kontroll på var det är man gör fel och då kan man ibland ha svårt för att lokalisera vad det är som orsakar problem. Detta beror på att det ofta är många moment som sker samtidigt vilket medför att man är koncentrerad på helt andra saker än att känna vad som är fel.

Man kan likna det vid en golftränares roll där den aktive inte alltid förstår varför han skruvar bollen till väster, men tränaren kan lokalisera problemet direkt då han ser att den aktive kanske svingar fel eller gör en felaktig vridning utav kroppen i svngen.

3. BAKGRUND

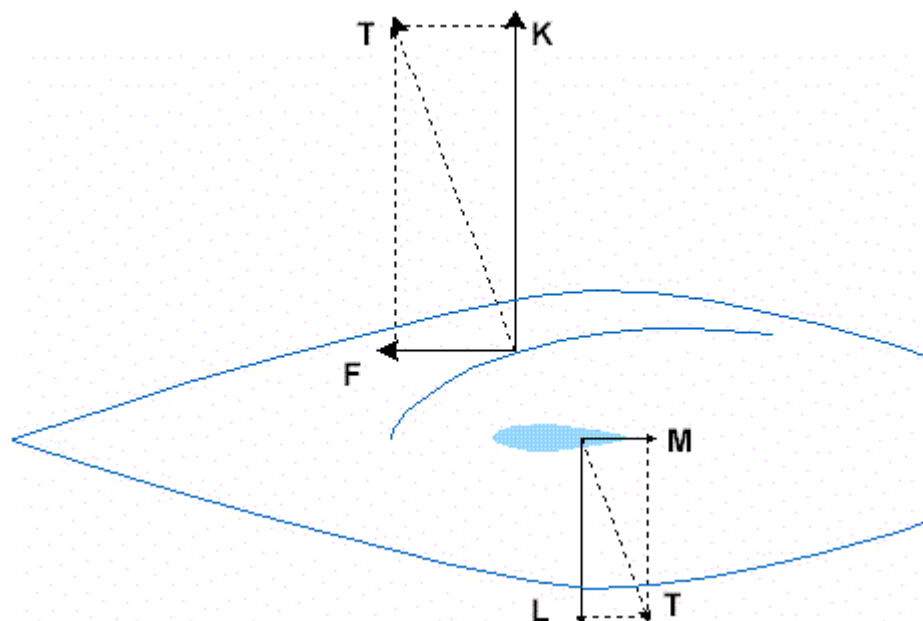
Syftet med kapitlet är att ge läsaren en förståelse hur en segelbåt fungerar och hur kryss och stagvändning/slag utförs optimalt. Först kommer en kort beskrivning på hur krafterna i seglet och på köl/centerbord gör så att båten drivs framåt. Därefter för att ge läsaren förståelse för hur man kryssar och stagvänder beskrivs även detta och slutligen kommer en redovisning på hur ett rullslag/rullstagvändning utförs eftersom detta är ett optimalt sätt att stagvända på.

3.1 Hur segelbåten drivs framåt

Bilden nedan är en beskrivning på de krafter som verkar för att driva framåt.

Att det går att segla i medvind är inte så konstigt. Att det också går att segla mot vinden kan däremot vara lite svårare att förstå. Kraften som seglen utvinnet ur vinden är både framåtriktad och sidoriiktad. En förutsättning för att båten ska gå framåt är att det finns en annan kraft som motverkar den sidoriiktade och krängande. Den kraften kommer från skrov, köl, roder och besättningsvikt

F =framåtriktad kraft, K =krängade kraft, T =total kraft.



M =Motståndskraft, L =lyftkraft, T =total kraft.

Seglen ger både framåtriktad och sidoriiktad kraft. Köl, skrov och roder motverkar den sidoriiktade, och en mindre framåt drivande kraft återstår.

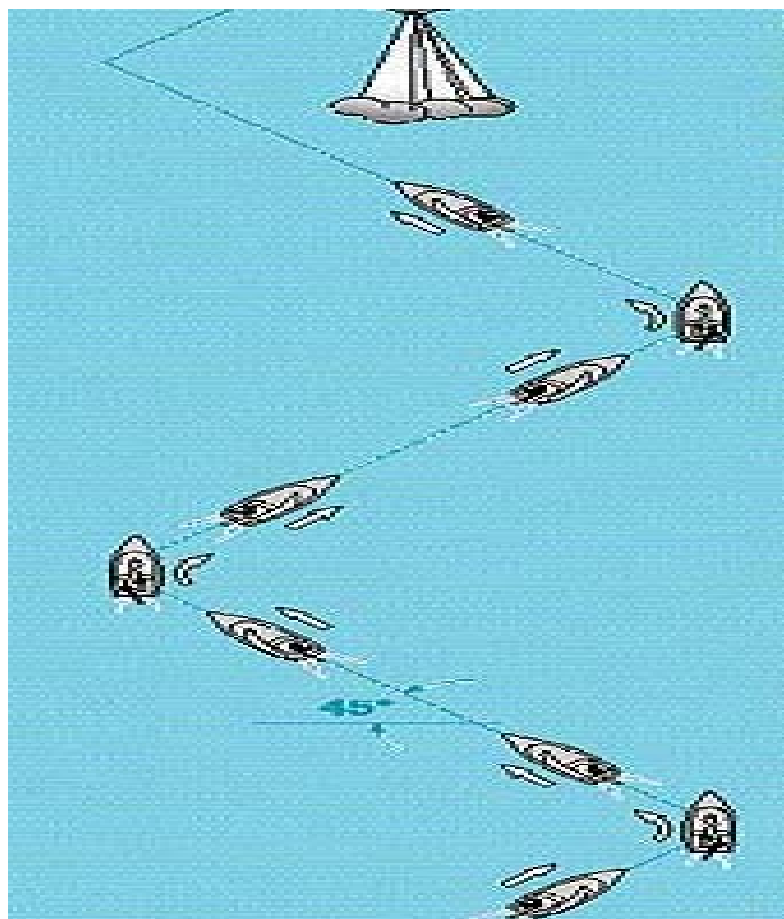
Figur 2¹²

3.2 Stagvändning och Kryss

En stagvändning eller ett slag är när man vänder mot vinden. Sitt på lovart sidan (sidan där vinden kommer in ifrån), skjut rodret ifrån dig - håll det där till du kommit runt, byt sida och inta ny kurs. Svårigheten när man kryssar (zick-zackar upp mot vinden, se bild på sidan 8) är att hitta rätt vinkel

¹² L. Larsson, *Grundläggande trimningsprinciper, strömningslära*. Svenska seglarförbundets utbildningsmaterial, sid. 10

mot vinden. Du ska skota hem seglet (justera seglet med hjälp av skotet) rejält, ungefär så att bomänden hamnar i hörnet akterspegel-båtsida. Styr sedan upp mot vinden tills det börjar fladdra i seglets framkant. Då är du nära det ideala läget, som är så nära fladder som möjligt utan att det fladdrar. Fladder innebär att seglet inte utnyttjas helt och båten tappar fart. Att kryssa kräver i början stor uppmärksamhet på seglets framkant. Vinden vrider alltid lite grann fram och tillbaka varför det helt plötsligt kan börja fladdra i seglet utan att du ändrat kurs. Då måste du snabbt inta en ny kurs anpassad till den nya vindriktningen. Det gäller att alltid ligga i idealläget. Det är svårt att upptäcka om vinden vrider så att du kan segla närmare vinden (d v s snävare vinkel) än du faktiskt gör. Det syns nämligen inte på seglet, möjligen märks det på att båten lutar lite mer. För att upptäcka en sådan vridning måste du då och då styra upp mot vinden (lova) tills det börjar fladdra i framkanten. Då vet du att du ligger i idealläget. Så småningom kommer du att känna när du ligger i idealläget utan att ständigt behöva kontrollera det (se figur 3 nedan).¹³



Figur 3¹⁴

¹³ Svensk seglarförbundets utbildningsmaterial, *Nybörjarskola segling, Del 1*

¹⁴ Svenska seglarförbudets utbildningsmaterial, *Nybörjarskola segling, Del 1.*

3.3 Rullslag/Rullstagsvändning

Bildserien nedan visar på hur en optimal stagsvändning skall göras. Även en beskrivning finns nederst på sidan som i ord även beskriver förloppet.



1. Luta dig lite in i båten så att båten börjar luta åt lä.
2. Tryck sedan till kraftigt åt lovart och påbörja svängen. Båten får nu extra kraft i seglen som ger extra fart.
3. Sitt kvar tills du fullföljt svängen till nya halsen.
4. Hoppa sedan upp på den nya sidan och luta dig ut och tryck ner båten till plant läge.
5. Båten får nu extra kraft i seglen vilket medför att båten kommer att accelerera igång fortare på nya halsen.

4. METOD

I detta kapitel beskrivs val av metod och tillvägagångssätt vid genomförandet av studien. Syftet med detta kapitel är att förklara val av metod, val av vetenskapligt angreppssätt och tillvägagångssätt

4.1 Val av undersökningsansats

Då målsättningen är att få en ökad förståelse för hur tränaren påverkar utvecklingen av seglarna valde jag att utgå från en kvalitativ metod. En kvalitativ metod är lämplig då man vill öka förståelsen för ett fenomen och beskriva helheten i det sammanhang som detta rymms i.¹⁵ Undersökningen försöker följaktligen inte dokumentera verkligheten som den är utan tolka den empiri som erhållits från observationerna vilket ett kvalitativt förhållningssätt möjliggör. Den mer formaliserade och strukturerande kvantitativa metoden är därför inte lämplig.¹⁶

4.2 Vetenskaplig huvudinriktning

Den kvalitativa ansatsen grundar sig på ett hermeneutiskt tänkande. Min vetenskapliga huvudinriktning har därför av naturliga skäl varit hermeneutisk. Inom hermeneutiken grundar man tolkningar av händelser eller situationer på tidigare erfarenheter, egna minnen och upplevelser som man kan dra paralleller till. Ett centralt begrepp är förförståelsen vilket innebär att olika personer kan tolka samma situation på olika sätt beroende på vad de har för tidigare erfarenheter av exempelvis språk, begrepp, tro, föreställningar och personliga erfarenheter. Förförståelse är ett nödvändigt villkor för att förståelse ska vara möjlig.¹⁷ Jag har därför varit medveten om min förförståelse när jag gjort observationerna.

4.3 Sekundärdata

Inledningsvis genomfördes en litteraturstudie för att få en uppfattning om tidigare forskning inom området. Även seglingsteknisk litteratur lästes för att uppdatera mig själv på den teoretiska bakgrunden till slagmomentet i segling. Sökningen gjordes i huvudsak på Idrottshögskolans bibliotek där jag sökte på de internationella databaserna PubMed, SPORT discuss. Sökning gjordes även för att se om liknande studier har gjorts inom andra idrotter. Jag har även vänt mig till facklitteratur om strömningslära segelkonstruktörer för att kunna förklara hur fysiken bakom

¹⁵ A. Bryman, *Kvantitet och kvalitet i Samhällsvetenskaplig forskning*, (Studentlitteratur, Lund 1997), sid. 110.

¹⁶ A. Bryman, sid 113.

¹⁷ G. Wallén, *Vetenskapsteori och forskningsmetodik*. (Studentlitteratur, Lund, Andra upplagan 1996), sid 33.

segel, mast och köl fungerar. Sökord som användes var Coaching and sailing, Coach or non coach, Sailing coach, The importance's of a coach, Tacking.

4.4 Urval

Undersökningen har gjorts på två träningsgrupper hos Kungliga segelsällskapet i Stockholm där jag är huvudtränare och har det övergripande ansvaret för träningen. Dessa grupper består enbart av jollar som seglas utav två personer. Valet av att göra studien på tvåmansjollar stärks även av att det måste finnas en god kommunikation mellan personerna i båten om hur man skall gå till väga vid en eller flera manövrar. I och med detta ansåg jag att man skulle kunna se en tydligare skillnad mellan båtarnas olika utveckling då samarbetet spelar en huvudsaklig roll i utförandet av ett den observerade manövern.

4.5 Dold observation

Studien genomfördes i form av en dold observation två gånger i veckan under en sexveckorsperiod och varje tillfälle var två timmar långt. Jag har försökt att skapa observationstillfällen där träningen är så lik en normal träning som möjligt. Den enda skillnaden mellan de observerade är att den ena besättningen blir instruerad om hur man gör en optimal stagvändningsmanöver och den andra besättningen får inte någon instruktion angående detta. Valet av dold observation gjordes också för att undvika att seglarna skulle agera annorlunda än vid ett vanligt träningstillfälle. Många seglare anstränger sig lite extra om de är medvetna om att de är observerade med syftet att se om de förbättrar sig och därför var det av stor vikt att allt förblev som vid normala träningar. Det var endast vid stagvändningar som studien utfördes och som det gjordes skillnad mellan besättningarna. Vid alla andra moment tränades båda besättningarna normalt.

Den andra orsaken till valet av dold observation är på grund av att många av testpersonerna är väldigt unga och därför var jag rädd för att de skulle missförstå upplägget av studien och på så sätt känna att de framställs som sämre seglare än sina kamrater. Om detta skulle inträffa fanns det risk för att testpersonerna tappat motivationen och förtroendet för mig som tränare och ledare och i värsta fall intresset för seglingen.

Den tredje orsaken till valet av dold observation är föräldrarna. Dessa har ofta tankar och synpunkter om hur träningen skall genomföras. Jag ansåg att detta skulle kunna ställa till

bekymmer för undersökningen och träningen i framtiden och därför skulle det vara bästa om jag gjorde en dold observation.

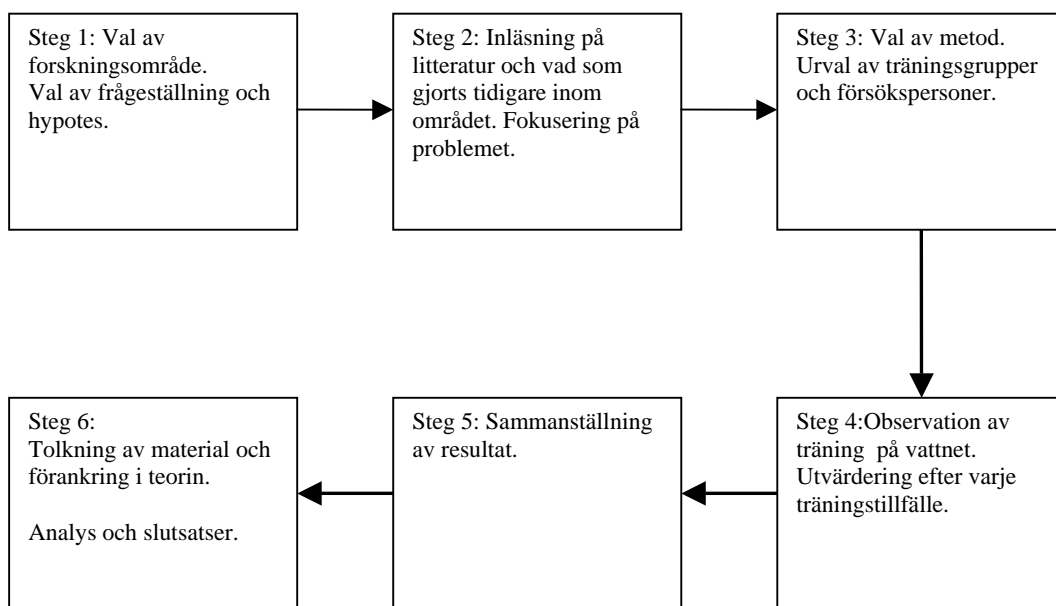
4.6 Val av undersökningsobjekt

Undersökningen har gjorts på två olika träningsgrupper i stockholmsområdet. Båda grupperna består av 8 stycken besättningar. Alla åtta besättningarna deltar på träningarna men endast två besättningar som valts ut ingår i studien. De resterande sex besättningarna ingick inte i studien utan tränades normalt. Urvalet skedde slumpmässigt genom lottning där alla åtta besättningarna deltog.

Träningsgrupp Nr 1: gruppen består av både pojkar och flickor i åldern 12-15 år och som är på gränsen mellan grön och blå nivå på färgskalan. Detta innebär att de har begränsade kappseglingserfarenheter.

Träningsgrupp Nr 2: denna grupp består av både pojkar och flickor i tvåmansjollar i åldern 15-18 år. Gruppen är en blandning av seglare med kunskaper från blå nivå på gränsen till röd men innehåller även seglare som klart passar in i röd kunskapsnivå på färgskalan (se figur 1).

4.7 Tillvägagångssätt



4.8 Disposition av arbetet

I *Introduktionskapitlet* presenteras inledning, problem, syfte för uppsatsen. I kapitlet *Metod* beskrivs vilken metod som använts för att uppnå syftet. Kapitlet *resultat* sammanfattas resultatet av observationerna. I kapitlet *Diskussion* besvaras de forskningsfrågor och det syfte som ställts i uppsatsens inledning. De källor som används i arbetet granskas kritiskt och förslag till fortsatt forskning ges i kapitlet, *Kritik och förslag till fortsatt forskning*.

5. RESULTAT

I detta kapitel beskriver jag vad jag har observerat under studien. Det finns en redovisning på hur alla besättningarna i studien har utvecklats. Med hjälp av bildmaterialet i denna beskrivning vill jag försöka visa på hur testpersonernas stagvändningar såg ut vid första kontrolltillfället och vid sista.

5.1 Besättningarnas utveckling

Det finns en tydlig tendens i både grupp 1 och grupp 2 att den besättning som inte fått hjälp, med att hitta rätt teknik när de stagvänder, observerar den andra besättningen och därefter försöker göra liknande stagvändningar som den andra besättningen eftersom denna har fått hjälp med att hitta rätt teknik i stagvändningarna (se rullstagväning på sidan 9).

Besättningarna 2 och 4 (se nedan) har fått hjälp och direktiv hur de skall genomföra en optimal stagvändning och har därefter fått träna in rätt teknik. Dessa besättningar har utvecklats fortare än besättningarna 1 och 3, som ej fått några instruktioner. Dock upptäckte både besättning 1 och 3 att den andra båten i sin grupp får hjälp med en manöver som de inte får. Detta har medfört att i grupp nr. 1 har besättning 1 observerat besättning 2. I grupp nr 2 har besättning 3 observerat besättning 4 och därefter försökt efterlikna stagvändningarna som görs. Anledningen till detta är att de upptäcker att den andra besättningen vinner fart och därför seglar snabbare mot mål då de gör bättre stagvändningar än dem själva.

I båda grupperna kan man dock se att besättningarna 1 och 3 gör många delar av stagvändningen rätt, efter att observerat hur de andra besättningarna gör, och därmed utvecklar de sin stagvändningsteknik positivt. Dock finns det rörelsemoment i båten som besättningarna 2 och 4 fått hjälp med att göra rätt som besättningarna 1 och 3 inte ser. Detta medför att de själva inte hittar den optimala stagvändningstekniken och därför kan de inte heller genomföra sina stagvändningar optimalt (se bilder och förklaringar nedan).

5.2 Grupp nr: 1

5.2.1. Besättning 1, Kontroll nr: 1 (Besättning som ej har blivit instruerad)



När stagvändningen påbörjas svänger rorsman för mycket på rodret. Detta medför att båten svänger runt för snabbt och rodret bromsar upp båtens fart. Detta medför även att besättningen inte heller hinner med att förflytta sig mjukt och smidigt till den nya sidan utan istället slänger sig över därmed har dålig kontroll över manövern. Besättningen är inte samkoordinerad i sin förflyttning till andra sidan då detta krävs för att få ett jämnt rullslag. De har inte heller skotat optimalt under slagen och gasten har en tendens att glömma skota hem focken efter slaget på grund av att han är koncentrerad på sin egen kroppsförflyttning. Efter slaget sätter sig bara besättningen på kanten o väntar på att båten själv skall återgå i plant läge istället för att luta sig ut och med ett distinkt ryck med överkroppen trycka ner båten och få en acceleration framåt.

5.2.2. Besättning 1, Kontroll nr: 2 (Besättning som ej har blivit instruerad)



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

Vid andra kontrollen kan man se att besättning 1 har lärt sig att de skall använda mindre roderutslag och rulla runt båten mer i stagvändningen. Detta har medfört att både rorsman och gast har god tid på att ta sig över till den nya sidan under stagvändningen. Besättning 1 är även mer samkoordinerade och har hittat tajmingen då de skall byta till den nya sidan och gör detta nu samtidigt. Dock missar de fortfarande på skotningen och gästen hinner ofta inte byta hand på fockskotet vilket medför att han oftast inte hinner skota hem focken i tid. Även rorsmannen missar oftast att skota hem storseglet i tid. Detta gör att de inte hinner trycka till båten på den nya bogen för att få en accelerationseffekt ut ur slaget.

5.2.3. Besättning 2, Kontroll nr: 1 (Besättning som har blivit instruerad)



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

Besättning 2 är osäkra och vågar inte luta sig utåt för att rulla runt båten i stagvändningen då de är rädda att båten skall välta. Detta medför även att de är snabba på att ta sig över till nya sidan och därmed seglar de båten nästan helt plant under hela stagvändningen. Dock använder de lite roderrörelse i ingången till stagvändningen men eftersom de inte rullar runt båten i stagvändningen så fastnar båten en kort stund i vindögat och tappar därmed fart som är nödvändig för att få runt båten smärtfritt till nya bogen. Besättningen har dock full kontroll på skotningen under hela slaget. Detta beror mycket på den allt för låga hastigheten i stagvändningen som gör att de har mycket tid på sig att byta hand på skoten.

5.2.4. Besättning 2, Kontroll nr: 2 (Besättning som har blivit instruerad)



Efter instruktioner och tid att öva på att stagvända vågar både rorsman och gast att luta sig ut och trycka till båten med överkroppen i ingången till stagvändningen. Rorsman styr båten in i stagvändningen med lite roderrörelse och de låter båten göra en mjuk sväng runt till den nya bogen. Besättningen har en god kommunikation innan slaget och både gast och rorsman vet vad som skall hända och hur de skall gå till väga för att göra stagvändningen effektivt och på så sätt ha så mycket fart som möjligt med sig ur stagvändningen. De förflyttar sig samtidigt över till den nya sidan och under tiden byter gästen hand på fockskoten och rorsman på storskot och rodret. Väl över på den nya sidan trycker båda till båten samtidigt som de skotar in det sista på seglen och därmed får de båten att accelerera fortare. Hela stagvändningsproceduren görs väldigt lugnt och kontrollerat.

5.3

Grupp nr: 2

5.3.1.

Besättning 1, Kontroll nr: 1 (Besättning som ej har blivit instruerad)



Dålig kommunikationen mellan rorsman och gäst i besättning 1 medför att gästen får information om att de skall göra en stagvändning för sent. Detta medför att gästen inte hinner förbereda sig och därmed blir hans arbetsuppgifter och rörelse moment i båten slarvigt gjorda. Eftersom rorsman inte informerar gästen om vad som skall hända får rorsmannen inte heller den hjälp han behöver för att rulla runt båten i stagvändningen. Detta resulterar i att det blir en dålig och obalanserad stagvändning. Rorsmannen gör även för stora roderrörelser i stagvändningen vilket också medför att gästen inte hinner med att förflytta sig tillräckligt snabbt till andra sidan samtidigt som det hämmar båtens fart.

5.3.2. Besättning 1, Kontroll nr: 2 (Besättning som ej har blivit instruerad)



Vid andra kontrollen har besättning 1 lärt sig att kommunicera bättre vilket medför att gästen är mer på att rorsmannen vill stagvända. Gästen är nu bättre förberedd på det kommande momentet. Rorsmannen har fortfarande för stora roderrörelser i stagvändningen som medför att deras fokus i huvudsak läggs på att förflytta sig och hinna trycka ner båten på den nya sidan. Besättningens förflytning är samkooorderad och jämn men eftersom koncentrationen ligger på detta hinner de inte alltid med att få hem seglen ordentligt och därmed tappar de värdefull kraft när de skall trycka ner båten vilket är nödvändigt för att få bra fart ut ur stagvändningen.

5.3.3. Besättning 2, Kontroll nr: 1 (Besättning som har blivit instruerad)



Besättning 2 har en god kommunikation och både gast och rorsman vet vad de skall göra och när stagvändningen skall göras. Rorsman har god kontroll på roderrörelsen genom hela slaget och därför påverkar rodret inte båtens hastighet nämnvärt. Dock använder sig besättningen av överdrivet stora kroppsrörelser för att rulla runt båten i halva slaget tills man har passerat under bommen. När de väl har passerat under bommen slutar de aktivt arbeta för att få upp farten i båten igen. Både rorsman och gast kliver bara över och sätter sig på den nya sidan och väntar på att båten skall återgå till plant läge igen. Gasten har även en tendens till att vara sen med att byta sida på focken.

5.3.4. Besättning 2, Kontroll nr: 2 (Besättning som har blivit instruerad)



Bild 1



Bild 2



Bild 3



Bild 4

Vid andra kontrollen gör besättning 2 mycket bra rullstagsvändningar. De styr runt båten med en lagom radie på svängen genom hela stagvändningen. Både rorsman och gast använder kroppen lite mindre i ingången på slaget men mer i andra halvan på slaget. Detta gör att deras stagvändning genomförs smidigt och balanserat. Hela stagvändningen utförs i en stor jämn rörelse genom som sedan avslutas med att de båda samtidigt trycker distinkt ner båten till plant läge. Besättning 2 påverkar nu mycket lite båtens fart negativt och har istället med sig en bra rörelseenergi genom hela stagvändningen. Genom att aktivt få igång båten på slutet får de tillbaka den lilla fart som de tappat under manövern. Dock finns det fortfarande en tendens till att de i vissa stagvändningar fortfarande är sena på att skota hem seglen i tid.

6. DISKUSSION

Detta kapitel innehåller analys och tolkning av den empiriska studien som gjorts. I kapitlet görs även en jämförelse mellan den empiriska studien och den teoretiska referensramen.

Resultatet i studien visar att seglare som inte har någon tränare utvecklas så länge de har någon form av förebild de kan lära av. Dock har tränaren betydelse för att få seglarna att hitta rätt teknik direkt och på så sätt undvika att lära in fel teknik som i efterhand blir svår att rätta till.

Seglarna i min undersökning som inte fått någon hjälp med att hitta rätt teknik i sina stagvändningar visar under testperioden på en inre drivkraft att utvecklas. Detta medför att besättningen utvecklar sin teknik i rätt riktning men utvecklingen är tidsödande och därmed inte lika effektiv som den kunde ha varit om de fått hjälp av en tränare. Den besättning som ej får någon hjälp av tränaren visar stor vilja att utvecklas för att i slutändan vara konkurrenskraftig. Testpersonerna i studien visar just på sådan vilja då de självmant tog efter de andra besättningarna som de såg göra något vägvinnande, i detta fall bra stagvändningar. Dock anser jag att det till stor del beror på individernas personliga engagemang. En person som saknar denna drivkraft och engagemang hade på ett tidigt stadium i undersökningen tappat motivationen att fortsätta träna.

Jag anser att det måste finnas en balans mellan att träna helt på egen hand och i grupp med en tränare. En seglare med drivkraften att bli framgångsrik måste både ha uppbackning från klubben med bra träningsmöjligheter och självdisciplinen att när det inte är någon organiserad träning själv öva på sina svagheter. Genom att ha en dialog med seglarna under och efter träning måste tränaren ge seglarna en bild av vad som kan förbättras och då också förslag och råd till hur seglarna kan träna dessa svagheter på egen hand. Detta visar vikten av att segelklubbar ser till att ha kompetenta tränare som organiserar och styr träningen. Det är även tränarens uppgift att se till så att seglarnas utveckling leder åt rätt håll. Dock anser jag att man skulle kunna få en effektivare utveckling på det tränade momentet om vi aktivt hade arbetat med att förbereda seglarna genom mental träning. Hade alla besättningarna under hela testperioden fått arbeta med att föreställa och visualisera hur de gör en optimal stagvändning så hade även besättningarna som ej fick några instruktioner kunnat göra sina stagvändningar ännu bättre.¹⁸

¹⁸ C. Hannaford, *Lär med hela kroppen*. Andra upplagan (Jönköping: Brain Books AB 1997), sid. 45

Om jämförelse görs mellan den empiriska studien och NLP-teorin¹⁹ kan man se att det auditiva inlärningsmomentet har en stor betydelse för att seglarna i studien skall lära sig hur man gör en stagvändning optimalt. När den auditiva inläringen inte finns försöker tespersonerna kompensera detta med att titta på dem som gör stagvändningarna rätt (visuell inlärningsmetod). Men eftersom de ej instruerade besättningarna inte gör allt rätt när de efterliknar stagvändningarna blir den kinetiska inläringen fel. De tror att de lär sig något som är rätt och därför känns det rätt i kroppen. Om fallet är så att man lär de kinetiska sinnen en rörelse i tron om att denna är korrekt när den egentligen är fel, blir det enligt min mening svårare att förändra denna rörelse till den rätta ju längre man väntar. Av detta kan man dra slutsatsen att det är viktigt att alla sinnen används vid inläring. De tre inläringssätt bygger på varandra och visar på vikten av att ha en tränare som styr seglarnas träning och inläring så att momenten görs korrekt redan från start. Dock används vissa olika sinnen mer än andra hos olika personer. Det fungerar att lär sig något även om inte alla inlärningsmetoderna är i bruk men genom att försöka använda de tre inlärningsmetoderna medför detta att inläringstiden kan förkortas och effektiviseras.

De är även av stor vikt att tränaren och klubben ser till att seglarna tränar ihop då deras utveckling också beror på att de observerar varandra. Klubbarna måste arbeta aktivt med att ha en attraktiv träningsverksamhet och ta hand om sina seglare för att få de ska känna en glädje i att delta på träningarna. Jag anser att en grupp människor som har kul och utstrålar glädje lockar automatiskt till sig fler deltagare som vill ta del av detta. Ju fler barn och ungdomar som tycker det är roligt med segling desto större bredd kommer svensk segling att få på så vi är chansen till att fler elitseglare bildas.

6.1 Slutsats

Resultatet i studien visar att seglare som inte har någon tränare utvecklas så länge de har någon form av förebild de kan lära av. Dock har tränaren betydelse för att få seglarna att hitta rätt teknik direkt och på så sätt undvika att lära in fel teknik som i efterhand blir svår att rätta till. De besättningar som ej får några instruktioner utvecklas positivt genom att observera de besättningarna som gör rätt och därefter försöker efterlikna deras rörelsemönster. Seglarna tar även till sig information om hur de skall segla båten genom auditiv, kinetisk och visuell inläring.

¹⁹ L. Boström, H. Wallenberg, *Inläring på elevernas villkor*, (Jönköping: Brain Books AB 1997), sid. 19

7. KRITIK OCH FÖRSLAG TILL FORTSATT FORSKNING

I detta kapitel görs en kritisk granskning av uppsatsens innehåll och genomförande. Den kritiska diskussionen belyser de brister och fördelar vi är medvetna om. Slutligen ges förslag till fortsatt forskning.

7.1 Kritisk granskning av uppsatsen

Det kvalitativa förhållningssättet har möjliggjort en friare tolkning av den empiri som erhållits från den dolda observationen. Kanske hade resultatet blivit annorlunda med en kvantitativ ansats. T.ex. mäta hur fort stagvändningen görs och vilken hastighet man har ut ur stagvändningen.

Det kan också diskuteras huruvida studien hade kunnat göras mer ingående, kanske hade studien med fördel kunnat fördjupa sig i ett större antal träningsgrupper och jämförelse dessa emellan hade kunnat ske.

Jag är även medveten om att förutsättningarna för testpersonerna inte varit identiska. Testpersoner med identiska förutsättningar hade genererat ett annat resultat.

7.2 Förslag till fortsatt forskning

Det finns en rad tänkbara och intressanta möjligheter till vidareutveckling av studien. En mer omfattande studie där man helt skiljer besättningarna åt så att en av besättningarna får träna helt avskilt på egen hand kan vara ett alternativ för en vidareutveckling på studien.

Det är även intressant att tänka sig hur en liknande studie skulle kunna göras med en annorlunda metodansats. En kvantitativ ansats kunde med fördel användas vid en studie där man mäter hastigheten ut stagvändningen vilket konstaterar hur effektivt seglaren utnyttjar rullstagvändningen.

8. KÄLLOR OCH LITTERATUR

- Arfwedson, G., *Hur och när lär sig elever?*, (Andra upplagan HLS Förlag Stockholm, 1992)
- Boström, L. Wallenberg, H., *Inläring på elevernas villkor*, (Jönköping: Brain Books AB, 1997)
- Brooke-Houghton, J., *Dinghy Crewing*, (Fernhurst Books London, 1984)
- Bryman, A., *Kvantitet och kvalitet i Samhällsvetenskaplig forskning*, (Studentlitteratur, Lund, 1997)
- Engström, L-M., *Idrotten lär*, (Sveriges Utbildningsradio AB, 1988)
- Eriksson, L. & Wiedersheim-Paul, F, (1999), *Att utreda, forska och rapportera*, (6:e upplagan, Liber Ekonomi, Malmö, 1999)
- Hannaford, C., *Lär med hela kroppen*, (Andra upplagan Jönköping: Brain Books AB, 1997)
- Larsson, L., *Grundläggande trimningsprinciper, strömningslära*. (Svenska seglarförbundets utbildningsmaterial, 1982)
- Larzon, A., *Seglingens träningslära*, (Svenska seglarförbundets utbildningsmaterial, 2002)
- Molander, B., *Vetenskapsfilosofi – en bok om vetenskapen och den vetenskapande människan*, (2:a upplagan, Thales, Stockholm, 1998)
- Smith, L., *Dinghy Helming*, (Fernhurst Books London, 1983)
- Svenska seglarförbundet., *100 år under segel*, (Nautiska magasinet, Stockholm, 2004)
- Svensk seglarförbundets utbildningsmaterial, *Nybörjarskola segling, Del 1*
- Wallén, G., *Vetenskapsteori och forskningsmetodi*, (Studentlitteratur, Lund, Andra upplagan, 1996)

Ej publicerat material

Svenska seglarförbundets., *Tränarutbildning färgpaletten*, (Ej publicerat material, 2005)

Elektroniska källor

North Sails segelmakeri, www.northsails.se (2005-04-12)

PubMed, <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/entrez/query.fcgi?tool=karolinska> (2005-04-02)

SportDiscus

<http://mx.ihs.se:2048/login?url=http://search.epne> (2005-04-02)

Svensk juniorseglingens hemsida, www.juniorsegling.se (2005-04-31)

Svenska seglarförbundets handslagsprojekt, www.svensksegling.se (2005-04-09)

Svenska seglarförbundet/historia, www.svensksegling.se (2005-04-02)

420 förbundets hemsida, www.420sweden.se (2005-04-31)

9. BILAGA 1

Käll- och litteratursökning

Vad?

<i>Ämnesord</i>	<i>Synonymer</i>
Dinghy sailing	
Coaching	
Motivation	
Learning	
Importance of a coach	

Varför?

Jag ville först och främst få information om det gjorts några liknande studier inom segling eller andra idrotter. Önskemålet var att hitta information om inläring och tränare.

Hur?

<i>Databas</i>	<i>Söksträng</i>	<i>Träffar</i>
PubMe	Dinghy sailing	12
PubMed	Coaching	697
PubMed	Motivation	85414
Pub Med	Learning	207859
Pub med	Importance of a coach	23
SportDiscus	Dinghy sailing	25
SportDiscus	Coaching	40849
SportDiscus	Motivation	13226
SportDiscus	Learning	12383
SportDiscus	Importance of a coach	9

